

**Conseil économique et social**

Distr. générale
13 septembre 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Organisation mondiale de la Santé
Bureau régional pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Onzième session**

Genève, 27 et 28 novembre 2013

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Colloque 2013 du Programme paneuropéen**Colloque 2013 du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Mobilité active pour tous: les aspects liés à la sécurité et à la santé
de la marche et du vélo en milieu urbain**

Document de réflexion établi par le secrétariat

Résumé

À sa septième session (Genève, 22 et 23 octobre 2009), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a débattu des moyens de faire participer activement les États membres et d'autres parties prenantes aux débats sur les thèmes prioritaires du Programme (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, par. 8). Le Comité a décidé qu'à partir de sa huitième session, il serait organisé des débats approfondis ou des Colloques faisant intervenir des représentants du secteur privé, des universitaires, des représentants des pouvoirs publics et des membres de la société civile (ECE/AC.21/SC/2009/8-EUR/09/5088363/8, par. 46), qui aborderaient chaque année un des quatre buts prioritaires adoptés par la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Amsterdam, 22 et 23 janvier 2009). Le Colloque 2013 du Programme paneuropéen, qui se tiendra le mercredi 27 novembre 2013 au Palais des Nations, à Genève, à partir de 15 heures, mettra l'accent sur le but n° 4: «Favoriser des politiques et mesures propices à des modes de transport sains et sûrs».

I. Présentation des questions abordées

1. *Le problème.* Les transports et leur interaction avec le milieu urbain jouent un rôle socioéconomique important. Ils permettent d'accéder à l'emploi, aux services, à l'enseignement et aux loisirs; ils contribuent à la croissance économique, mais ils créent des risques importants pour la santé et l'environnement. Ces répercussions sanitaires néfastes sont dues pour une bonne part aux accidents de la route, mais la pollution atmosphérique, les embouteillages et le bruit ainsi que la réduction des possibilités d'activité physique ont également une incidence sur la santé et la vie des citoyens. Ces éléments contribuent à l'augmentation des maladies non transmissibles (dues au mode de vie), telles que maladies respiratoires, hypertension artérielle, obésité, affections cardiovasculaires, diabète de type 2, certains cancers et des troubles psychiques comme le stress et les troubles dépressifs légers^{1,2}. Élargir la pratique de la marche et du cyclisme en les associant aux transports en commun satisferait la demande en matière de déplacements tout en atténuant beaucoup de ces répercussions. En conséquence, la Déclaration d'Amsterdam, adoptée en janvier 2009 lors de la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, a fixé le but prioritaire n° 4: Favoriser des politiques et mesures propices à des modes de transport sains et sûrs». Le Colloque 2013 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement vise à faire le point des connaissances sur les avantages sanitaires et économiques de la marche et du cyclisme et à déterminer les mesures appropriées pour en tirer le meilleur parti.

A. Inactivité physique

2. *Situation actuelle de l'Europe en matière de transports et de santé.* Dans tous les pays, l'inactivité physique est un grand facteur de risque pour la santé. Des modes de transport impliquant une activité physique, comme la marche ou le cyclisme, pratiqués seuls ou associés aux transports publics, offrent des avantages sanitaires, environnementaux et économiques notables. Pourtant, planificateurs et décideurs négligent souvent ces moyens de transport efficaces en zone urbaine. En Europe, plus de 30 % des trajets en voiture se font sur moins de 3 kilomètres et 50 % sur moins de 5 kilomètres. Il est possible de parcourir ces distances en 15 à 20 minutes à bicyclette ou en 30 à 50 minutes en marchant rapidement, ce qui met en lumière la possibilité de remplacer une grande part des trajets motorisés courts par des déplacements à pied ou à vélo. En Europe, plus de 30 % des adultes ne sont pas suffisamment actifs au cours d'une semaine ordinaire, c'est-à-dire que leur niveau d'activité physique ne correspond pas au niveau recommandé par l'OMS (soit 150 minutes par semaine d'activité physique modérée à soutenue)³. Se conformer aux niveaux recommandés par l'OMS réduirait l'incidence de nombreuses maladies et permettrait d'éviter de nombreux décès chaque année.

¹ Des études ont montré que des exercices aérobies tels que la marche rapide ou la pratique du cyclisme, à des doses conformes aux recommandations de santé publique, étaient un bon traitement pour les troubles dépressifs de gravité faible à moyenne. Des doses plus faibles ont un effet comparable à l'effet placebo (*American Journal of Preventive Medicine*, vol. 28, n° 1, par. 1 à 8, 2005).

² <http://www.who.int/nmh/fr/index.html>.

³ «Recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé» (Organisation mondiale de la Santé, 2010), téléchargeable à l'adresse électronique suivante: http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/fr/index.html.

B. Blessures et décès dus aux accidents de la circulation routière

3. En Europe, l'ensemble de ces facteurs entraîne chaque année près de un million de décès dus à un niveau d'activité physique insuffisant⁴. Chaque année, dans la région européenne, plus de 90 000 personnes sont tuées et au moins 2 millions sont blessées dans des accidents de la route⁵, qui sont la plus importante cause de décès dans la tranche d'âge de 5 à 29 ans. Les accidents qui se produisent dans les pays pauvres sont responsables des deux tiers des victimes, et 43 % des personnes tuées (près de 40 000) sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. La vitesse est le principal facteur qui détermine le niveau de sécurité d'un réseau de transport routier. Les accidents, dont le coût représente jusqu'à 3,9 % du PIB, demeurent la catégorie la plus importante de coût externe des transports en Europe. Les conséquences d'un accident sont près de deux fois plus graves pour les piétons que pour les occupants d'un véhicule.

C. Effets sur la santé de la pollution atmosphérique due aux transports

4. Les transports entraînent souvent l'utilisation de combustibles fossiles pour produire de l'énergie cinétique et la pollution atmosphérique qui en découle est principalement le fait des automobiles. Elle comprend les émissions provenant des réactions de combustion, les émissions d'hydrocarbures imbrûlés et autres éléments présents dans les carburants, et les émissions provenant de l'usure des freins et des pneumatiques. Ces processus produisent toutes sortes de polluants, dont le dioxyde de carbone (CO₂), le monoxyde de carbone, les particules fines et grossières (PM_{2,5} et PM₁₀), les composés organiques volatils, le noir de carbone (suie), les oxydes d'azote, le protoxyde d'azote (N₂O), les cendres et le plomb. Parmi les effets de la pollution atmosphérique sur la santé des populations touchées par des concentrations élevées et/ou par une exposition prolongée, on peut citer les maladies cardiovasculaires et respiratoires, les irritations et inflammations pulmonaires, l'affaiblissement du système immunitaire, l'asthme, l'emphysème et le cancer⁶. En particulier, les gaz d'échappement des moteurs diesel sont classés comme cancérigènes pour l'homme par le Centre international de recherche sur le cancer de l'OMS⁷. On estime que plus de 1,4 million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année à cause de la pollution atmosphérique urbaine rien que dans l'Union européenne, et que les activités de transport contribuent actuellement à environ un quart des émissions concernées.

⁴ «Global Health Risks» (Organisation mondiale de la Santé, 2009), téléchargeable (en anglais seulement) à l'adresse électronique suivante: www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/global_health_risks/en/.

⁵ «Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 – les réalités européennes» (Organisation mondiale de la Santé, 2013), téléchargeable (en anglais ou en russe seulement) à l'adresse électronique suivante: www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2013/european-facts-and-global-status-report-on-road-safety-2013.

⁶ «Health effects of transport-related air pollution» (Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional pour l'Europe, 2005), téléchargeable (en anglais seulement) à l'adresse électronique suivante: www.euro.who.int/document/e86650.pdf.

⁷ Lamia Benbrahim-Tallaa *et al.*, pour le compte du Centre international de recherche sur le cancer, «Carcinogenicity of diesel-engine and gasoline-engine exhausts and some nitroarenes», *The Lancet Oncology*, vol. 13, n° 7 (juillet 2012).

D. Émissions sonores dues aux transports

5. Les émissions sonores dues aux transports ont des répercussions sur la qualité de la vie en ville, et sont aussi considérées de plus en plus comme un risque pour la santé⁸. Le bruit se définit comme une «émission sonore indésirable ou gênante». Une émission sonore est indésirable lorsqu'elle perturbe des activités courantes, comme le sommeil ou la conversation, ou qu'elle réduit ou dégrade la qualité de vie des individus. Parce qu'on ne peut pas le voir et qu'il n'a ni goût ni odeur, le bruit a tendance à échapper à l'attention des responsables politiques plus que les autres types de pollution. Un bruit excessif nuit gravement à la santé des êtres humains et perturbe les activités quotidiennes à l'école, au travail, à la maison et pendant les loisirs. Il peut troubler le sommeil, avoir des effets sur le système cardiovasculaire et des effets psychophysiologiques, réduire l'efficacité et provoquer des sautes d'humeur et des changements du comportement social⁹.

6. Un Européen sur cinq est régulièrement exposé pendant la nuit à des niveaux sonores susceptibles de nuire considérablement à sa santé, y compris sa santé mentale. En outre, de nouvelles données publiées récemment indiquent qu'au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année en Europe à cause du bruit provoqué par la seule circulation routière. Les coûts sociaux du bruit causé par la circulation dans 22 États de l'Union européenne¹⁰ s'élèvent à plus de 40 milliards d'euros par an, dont la majeure partie est imputable aux voitures de tourisme et aux camions¹¹.

II. Mesures politiques

A. Pratique de la marche et du cyclisme: des modes de déplacement efficaces en milieu urbain

7. Il est à la fois très nécessaire et tout à fait possible de rendre les transports plus sains en promouvant des modes de transport salutaires et sûrs. Des modes de déplacement non motorisés (ou actifs) tels que la marche ou le cyclisme, associés à une sécurité routière, une signalisation, des infrastructures et une sensibilisation adéquates ainsi qu'à des transports publics efficaces, pourraient contribuer largement à résoudre les problèmes d'embouteillages, de pollution atmosphérique, de bruit, d'accidents de la circulation et de manque d'activité physique. Au vu des déplacements habituels des habitants des villes européennes, les transports non motorisés pourraient constituer une solution de rechange réalisable et pratique pour une bonne part des déplacements motorisés.

⁸ «La charge de morbidité imputable au bruit ambiant. Quantification du nombre d'années de vie en bonne santé perdues en Europe» (Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional pour l'Europe, 2011), téléchargeable à l'adresse électronique suivante: <http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

⁹ «Noise» (Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional pour l'Europe, 2012), consultable (en anglais seulement) à l'adresse électronique suivante: www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise.

¹⁰ Tous les États actuellement membres de l'UE, sauf Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et Malte.

¹¹ Eelco den Boer et Arno Schrotten, «Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise» (Delft, Pays-Bas, CE Delft, mars 2007). Téléchargeable (en anglais et néerlandais seulement) à l'adresse électronique suivante: www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccfd097561c2fc46a6f6a.

8. En outre, la marche et le cyclisme sont à la portée de presque tout le monde, ce qui en fait des moyens de déplacement plus équitables, et aussi durables et salutaires. Rendre nos villes sûres pour les piétons et les cyclistes améliorerait la santé de la population tout en s'attaquant aux inégalités en matière de déplacements. Fait important, les modes de transport actifs peuvent jouer un rôle important dans la série de mesures à mettre en œuvre pour atténuer les changements climatiques et réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles au niveau infranational. En effet, des études portant sur divers plans visant à atténuer ces changements, menées dans des villes aussi différentes que Londres et New Delhi, ont conclu que, en raison des bienfaits de l'activité physique pour la santé, promouvoir des modes de déplacement actifs parallèlement aux transports en commun constituerait le choix politique offrant le meilleur rapport coût-efficacité.

B. Modes de déplacement actifs et emplois verts dans les transports

9. Des études intéressantes commencent à paraître au sujet de la contribution que la promotion des modes de déplacement actifs pourrait apporter au développement de l'économie verte et à la création d'emplois. Par exemple, une étude menée conjointement par le Ministère de l'environnement et la Chambre de commerce autrichiens sur «Le secteur de la bicyclette dans l'économie autrichienne» a estimé que ce secteur contribuait à hauteur de près de 900 millions d'euros par an à l'économie du pays et assurait plus de 18 000 emplois verts.

C. L'avenir des moyens de transport à propulsion humaine

10. Depuis quelques années, on assiste à une évolution prometteuse des mesures prises par les pouvoirs publics. De plus en plus de villes mettent en place des infrastructures et des services améliorés, par exemple des systèmes de vélo-partage, accordent (ou recommencent à accorder) à la bicyclette la même considération qu'aux autres modes de transport, et en font un élément décisif de l'amélioration de la vie urbaine. Barcelone ou Paris et, plus récemment, Londres, Moscou et New York sont des exemples notables de villes qui ont pris des mesures audacieuses pour promouvoir à titre expérimental des modes de déplacement actifs: leur expérience fournira des indications précieuses sur ce qui fonctionne, ce qui peut être amélioré, et avec quels résultats, et donnera à d'autres l'idée de leur emboîter le pas.

11. Il s'agit à présent de s'appuyer sur les succès et de mettre à profit les leçons de l'expérience pour accélérer la mise en œuvre de mesures et stratégies urbanistiques visant à répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, grâce à une coopération efficace entre les pouvoirs nationaux et locaux, les entreprises et la société civile. Il convient d'encourager les moyens de déplacement à propulsion humaine, qui sont bons pour la santé tout en contribuant à réduire la pollution.

12. Par le but n° 4 de la Déclaration d'Amsterdam, le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement vise à appeler l'attention du grand public et des décideurs politiques sur la salubrité et la sécurité des déplacements dans les villes et à promouvoir «des politiques et des mesures propices à des modes de transport sains et sûrs» notamment axés sur des groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite.

13. De telles politiques doivent être axées sur les objectifs suivants:

a) Mettre en place des infrastructures permettant de marcher et de rouler à bicyclette en toute sécurité dans les zones urbaines;

- b) Limiter les risques que courent les cyclistes et les piétons;
- c) Sensibiliser les décideurs et le public aux avantages pour la santé et l'environnement de modes de déplacement actifs;
- d) Fournir à tous un accès aux transports publics; et
- e) Fournir des moyens de financement adaptés qui tiennent compte de la valeur économique des divers avantages, en termes de santé notamment, d'une pratique régulière de la marche et du cyclisme.

14. Il convient en principe d'encourager les partenariats avec les acteurs concernés, en particulier la société civile et les médias, qui jouent un rôle décisif de sensibilisation, ainsi que les jeunes, qui sont à la fois bénéficiaires de la transition vers des politiques et des comportements plus salutaires en matière de transports et des acteurs importants de cette transition.

D. Rôle du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

15. Ces mesures politiques exigent que l'on prenne mieux conscience de la nécessité de concevoir les villes du futur de manière intégrée. Il faut pour cela connaître les avantages de la marche et de la bicyclette pour la santé publique et l'environnement, mais aussi leurs liens avec les moyens de subsistance actifs dans les zones urbaines afin de stimuler l'économie et d'améliorer le sentiment de vitalité, la santé et le bien-être général.

16. Les politiques qui visent à promouvoir des modes de transport sûrs et salutaires doivent chercher à impliquer les citoyens dans des modes de transport actifs et salutaires et à promouvoir des transports urbains viables et des politiques d'aménagement du territoire qui contribuent au bien-être général de la population, en tenant compte de l'évolution démographique (par exemple l'arrivée de nouveaux migrants dans une zone urbaine ou l'existence d'une population vieillissante mais de plus en plus active et en bonne santé) et des groupes vulnérables (comme les personnes défavorisées sur le plan socioéconomique ou les personnes handicapées). C'est dans ce cadre que la stratégie intégrée que propose le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement peut être efficace pour changer les mentalités, faire évoluer les comportements vers des pratiques plus durables et permettre aux responsables politiques chargés des transports, de la santé et de l'environnement de comprendre et développer les liens entre ces différents secteurs et d'adopter des stratégies bénéfiques dans ces trois domaines.

III. Organisation du Colloque 2013 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

A. Questions proposées pour le Colloque

17. Le thème proposé pour le Colloque 2013 du Programme paneuropéen est «Mobilité active pour tous: les aspects liés à la sécurité et à la santé de la marche et du vélo en milieu urbain», qui reflète les divers éléments du but n° 4 de la Déclaration d'Amsterdam. Il a trait à la qualité de la vie en milieu urbain, notamment aux modes de transport plus sains que sont la marche et le cyclisme, et à l'élargissement des possibilités de déplacement grâce aux transports publics. Parmi les questions qui seront abordées lors du Colloque, on peut mentionner les suivantes:

- a) Quelles sont les possibilités de rendre les transports plus salutaires et plus faciles pour les citoyens grâce à la marche et au cyclisme?
- b) Comment les villes peuvent-elles améliorer leurs atouts ainsi que la qualité de vie et la santé de tous leurs habitants grâce à des choix judicieux en matière de transports?
- c) Comment associer au mieux l'action promotionnelle et les aménagements d'infrastructure pour faciliter la marche, le cyclisme et les transports publics?
- d) Quelles sont les mesures à prendre à l'échelon national pour que les villes deviennent plus accueillantes aux marcheurs et aux cyclistes?
- e) Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de ceux qui ont été les premiers à mettre en place des mesures favorisant les modes de déplacement actifs?
- f) Quels sont les aspects économiques d'une augmentation des déplacements à pied et à bicyclette?

B. Structure proposée pour le Colloque

18. Le Colloque fera partie intégrante de la onzième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (Genève, 27 et 28 novembre 2013). Il se tiendra le 27 novembre 2013 au Palais des Nations, de 15 heures à 18 heures, avec services d'interprétation (anglais, français et russe). Il débutera par un discours d'ouverture, qui sera suivi de deux exposés de politique générale et de données empiriques. Viendra ensuite une table ronde qui débutera par de brèves déclarations prononcées par trois ou quatre participants, suivies d'un débat dirigé par un animateur.

19. Le lendemain 28 novembre, le secrétariat résumera les débats à l'intention du Comité directeur au titre du point 5 de l'ordre du jour provisoire. Le Comité sera invité à examiner les résultats du Colloque et la suite éventuelle à leur donner dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement et de son futur programme de travail. Un programme détaillé du Colloque, avec indication des conférenciers et du titre de leur exposé, sera distribué en octobre 2013. On trouvera ci-après un projet de programme, qui sera revu à mesure que les intervenants confirmeront leur participation.

Annexe

Colloque 2013 du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

Mobilité active pour tous: les aspects liés à la sécurité et à la santé de la marche et du vélo en milieu urbain

Mercredi 27 novembre 2013, à 15 heures

15 h 00-15 h 15

Allocution d'ouverture du Président du Programme paneuropéen et animateur

15 h 15-15 h 45

Exposé: «Une santé et une vie meilleures grâce à la marche, à la bicyclette et aux transports en commun»

Résumé: Les données scientifiques les plus récentes sur les possibilités d'améliorer la santé et le bien-être des populations urbaines grâce à un accroissement des modes de transport actifs et des transports en commun.

Conférencier: D^r Harry Rutter, London School of Hygiene and Tropical Medicine (confirmé)

15 h 45-16 h 15

Débat

16 h 20-17 h 00

Table ronde: «Marche, bicyclette et transports en commun: des mesures politiques aux niveaux national et international à l'action locale»

Résumé: Les participants aborderont la question de la transposition sur le plan local des mesures politiques en matière de transports urbains viables prises aux niveaux national et international, en s'attachant particulièrement à l'intégration verticale nécessaire pour créer un cadre de principe national permettant aux villes de prendre des mesures concrètes.

Structure: Quatre ou cinq participants présenteront un bref exposé de cinq minutes, suivi d'un débat général qui sera stimulé par les questions de l'animateur puis ouvert aux questions de l'auditoire.

Participants proposés: un représentant de la Lituanie; un représentant de Polis (Paul Curtis); un représentant d'une ville membre du Réseau des villes-santé de l'OMS; un représentant du Ministère français des transports; un représentant de l'Union européenne de cyclisme; un représentant de l'European Two-wheel Retailers' Association (ETRA) (Association européenne des détaillants de deux-roues).

17 h 00-17 h 15

Pause café

17 h 15-17 h 50

Table ronde: «Marche, bicyclette et transports en commun: une intégration homogène?»

Résumé: Les participants s'attacheront à déterminer les facteurs permettant d'intégrer la marche, le cyclisme et les transports en commun dans les transports locaux, en mettant particulièrement l'accent sur l'intégration horizontale des parties prenantes.

Structure: Quatre ou cinq participants feront un bref exposé de cinq minutes, suivi d'un débat général qui sera stimulé par les questions de l'animateur puis ouvert aux questions de l'auditoire.

Participants proposés: Un représentant d'une ville possédant un système de vélo-partage; un représentant du Ministère de l'environnement autrichien; un représentant de l'Union internationale des transports publics (UITP); un représentant de Walk21; un représentant d'une association d'entreprises privées du secteur de la gestion de la mobilité urbaine

17 h 50-18 h 00

Conclusions et observations finales
