



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2004/13
EUR/04/504536/13
22 janvier 2004

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,
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ**

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

(Deuxième session, 29 et 30 mars 2004,
point 4.C b) de l'ordre du jour)

**PROMOTION DE LA SÉCURITÉ DANS LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ
ET DU VÉLO DANS LES ZONES URBAINES**

I. INTRODUCTION

1. Le présent document, qui a été préparé par les secrétariats du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe (OMS/Euro) et de la CEE-ONU, sera soumis au Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) à sa deuxième session, les 29 et 30 mars 2004, au titre du point 4.C b) de l'ordre du jour, au chapitre «Nouvelles propositions de projet».

2. Il présente un nouveau projet dont le but est de promouvoir et d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes dans les villes, en vue d'une réorientation des modes de locomotion qui irait dans le sens de la santé et de l'écologie en associant l'activité physique et les transports en commun. Ce projet s'inscrit par conséquent dans la mise en œuvre du plan de travail du PPE-TSE adopté à la deuxième réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé¹.

¹ Voir le point III.4 «Définition de mesures pour encourager l'utilisation des transports publics et améliorer les conditions de sécurité de l'utilisation du vélo et de la marche», du Plan de travail du PPE-TSE, ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9.

3. Le Comité directeur souhaitera peut-être examiner et approuver le projet décrit ici. Les délégations sont invitées à envisager les moyens par lesquels elles pourraient contribuer à sa mise en œuvre.

II. GÉNÉRALITÉS²

4. Les possibilités de conserver ou de donner à la marche et au vélo une place de premier plan dans les modes de déplacement en milieu urbain, en particulier en association avec des transports en commun efficaces, sont nombreuses et largement inexploitées. Ainsi, on estime que dans les villes européennes, plus de 50 % des trajets actuellement effectués en voiture couvrent moins de 5,0 km, soit une distance qui pourrait aisément être parcourue en vélo (en environ 15 minutes) et plus de 30 % moins de 3,0 km, distance qui pourrait aisément être parcourue à pied (en environ 20 minutes)³.

5. Pourtant, la marche et le vélo ne représentent en moyenne que 5 % des déplacements en milieu urbain. En conséquence, l'«Européen moyen» parcourt chaque jour environ 0,5 km à vélo et 1,0 km à pied, contre 27,5 km en voiture. Ce n'est que dans un très petit nombre de pays, tels le Danemark et les Pays-Bas, que le vélo occupe une place significative⁴.

6. Promouvoir la sécurité des piétons et des cyclistes contribuerait à atténuer les problèmes d'encombrement et d'émission de bruit et de polluants atmosphériques, mais serait en outre bénéfique du point de vue de la santé publique, en permettant à chacun de mener une vie plus active. En effet, l'inactivité physique est en train de devenir un problème majeur de santé publique. Elle serait responsable de 1,9 million de décès et de 19 millions d'années de vie corrigées de l'incapacité (AVCI) au niveau mondial, et de 10 à 16 % des cas de cancer du sein, du côlon et du rectum, et de diabète sucré, ainsi que de 22 % des cardiopathies ischémiques⁵.

² Ce chapitre s'inspire du texte «Win back the Bicycle: on the public health agenda – on the urban transport agenda» de F. Racioppi, H. Rutter et C. Dora, présenté à la Conférence internationale Velocity 2003, Paris 23-26 septembre 2003 (http://www.velo-city2003.com/english/conf_1/html).

³ DG environnement, Commission européenne: «Villes cyclables, villes d'avenir» Bruxelles, Commission européenne, 1999 http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_fr.pdf (consulté le 11 août 2003).

⁴ Données extraites de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne «European Union Energy and Transport in Figures», 2003 http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/etif_2003.pdf.

⁵ Organisation mondiale de la santé «Rapport sur la santé dans le monde 2002: Réduire les risques et promouvoir une vie saine» OMS, Genève 2002, <http://www.who.int/whr/2002/fr/index.html> (consulté le 15 novembre 2002).

7. Sur l'ensemble de la région européenne de l'OMS, la proportion de décès attribuable à l'inactivité physique est comprise entre 5 et 10 %⁶, avec des différences importantes entre les sous-régions. Le nombre total des décès attribuables à l'inactivité physique en Europe est de l'ordre de 600 000 par an. Pour mettre ce chiffre en perspective, on dira que c'est à peu près cinq fois le nombre de morts dus aux accidents de la route, estimé à environ 121 000 par an⁷.

8. Les données les plus inquiétantes concernent le manque d'activité physique chez les enfants. La diminution de l'activité physique associée à un régime alimentaire déséquilibré constitue la première cause de l'épidémie d'obésité et de surpoids observée chez les enfants dans l'ensemble de la région européenne. Partout où existent des statistiques, il apparaît qu'alors que le surpoids et l'obésité augmentent, les niveaux d'activité physique chez les enfants, liés en particulier à la pratique de la marche et du vélo (par exemple pour les trajets entre le domicile et l'école), sont en diminution.

9. Le choix de la marche et du vélo comme modes de déplacement se heurte à un obstacle majeur, qui est le danger réel ou supposé d'accident. Le sentiment de danger s'explique par la présence, dans bien des grandes villes, d'un environnement hostile aux cyclistes et aux piétons, et par le fait que par rapport aux automobilistes, ces usagers de la route, plus vulnérables, encourent un risque de décès ou de traumatisme bien supérieur. Cet obstacle a été évalué en termes économiques, par exemple en Norvège où des estimations coûts-avantages des investissements destinés à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ont conclu à la rentabilité de ces investissements⁸. De plus, d'après des recherches récentes, les automobilistes risquent d'autant moins d'entrer en collision avec une personne circulant à pied ou à bicyclette que les piétons et les cyclistes sont plus nombreux⁹. Par conséquent, les politiques visant à développer la pratique de la marche et du vélo semblent être un moyen efficace d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

10. Plusieurs pays européens ont mis au point des stratégies efficaces pour promouvoir cette sécurité, en s'attachant tout particulièrement à la mise en place d'une infrastructure et de conditions de circulation plus sûres. De plus, dans le cadre de la mise en œuvre du PPE-TSE, des pays comme la Suisse et les pays nordiques procèdent à de nouvelles recherches et à des

⁶ Organisation mondiale de la santé «Rapport sur la santé dans le monde 2002: Réduire les risques et promouvoir une vie saine» OMS, Genève 2002, <http://www.who.int/whr/2002/fr/index.html> (consulté le 15 novembre 2002).

⁷ Organisation mondiale de la santé, Projet «Charge mondiale de morbidité», 2000.

⁸ Saelensminde, K. «Réseaux de voies piétonnes et cyclables dans les grandes villes norvégiennes – analyses coûts-avantages, y compris les effets sur la santé et les coûts externes de la circulation automobile», Institut de l'économie et du transport, Norvège (2002), Rapport TOI 567/2002 (en norvégien).

⁹ «Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling», P. L. Jacobsen Injury Prevention 2003; 9:205-209.

études de cas¹⁰. Par ailleurs, l'OMS est en train d'élaborer des principes directeurs qui aideront à évaluer les incidences, sur la santé, de l'évolution de la pratique de la marche et du vélo dans le contexte des politiques des transports. La diffusion de ces données d'expérience et de ces orientations stratégiques pourrait donner à d'autres pays et aux collectivités locales désireuses d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons des informations utiles susceptibles d'être adaptées à leurs conditions particulières.

III. LE PROJET

A. Objectifs

11. Les objectifs du projet sont les suivants:

- a) Échanger et diffuser des informations sur les bonnes pratiques en vigueur dans les différents pays de la région en matière de promotion de la sécurité des piétons et des cyclistes dans les zones urbaines;
- b) Promouvoir des analyses coûts-avantages des politiques et des infrastructures de transport qui prennent en compte les avantages éventuels, pour la santé, d'une meilleure sécurité des piétons et des cyclistes;
- c) Évaluer les possibilités offertes par une augmentation de la pratique de la marche et du vélo en matière de diminution des transports motorisés et de leurs incidences néfastes sur l'environnement et la santé dans les zones urbaines;
- d) Donner des orientations sur les moyens d'évaluer les coûts des effets sur la santé de la pratique de la marche et du vélo, en s'appuyant sur les résultats des travaux effectués dans le contexte du projet PPE-TSE «L'impact des transports sur la santé et les coûts de cet impact, en particulier sur les enfants» ainsi que d'autres initiatives lancées dans la région;
- e) Contribuer à la poursuite de l'élaboration de principes directeurs de l'OMS pour l'évaluation de l'impact sur la santé de la pratique de la marche et du vélo.

B. Plan de travail et résultats attendus

12. Les résultats attendus sont les suivants:

- a) Établissement d'un document faisant le point des politiques et des données techniques pertinentes, sur la base des travaux et des recherches en cours ou achevés au niveau international, tels le rapport de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

¹⁰ Voir les documents et les recommandations élaborés dans le contexte du projet PPE-TSE «L'impact des transports sur la santé et les coûts de cet impact, en particulier sur les enfants» ainsi que l'initiative mentionnée dans l'ordre du jour provisoire de la deuxième session du Comité directeur du PPE-TSE, au titre du point 4A de l'ordre du jour «Autres activités: amélioration de l'analyse coûts-avantages des investissements dans les infrastructures cyclables», ECE/AC.21/2004/1 – EUR/04/5045236/1.

sur les politiques nationales de promotion du cyclisme, les résultats de projets de recherche financés par l'Union européenne¹¹ et les documents nationaux pertinents, le but étant de recenser les bonnes pratiques en vigueur, de formuler des recommandations stratégiques et de procéder à des études de cas (mois 1-4);

b) Examen des méthodes et des pratiques applicables à des analyses coûts-avantages des politiques et infrastructures de transport qui prennent en compte les avantages éventuels, pour la santé et l'environnement, d'une meilleure sécurité des piétons et des cyclistes, à partir des résultats des travaux en cours dans le cadre du projet PPE-TSE «L'impact des transports sur la santé et les coûts de cet impact, en particulier sur les enfants» et des travaux en cours dans des pays nordiques¹² (mois 6-10);

c) Organisation d'un atelier international consacré aux conclusions des études et aux bonnes pratiques en matière de marche à pied et de cyclisme, l'accent étant mis sur les difficultés rencontrées par les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) (mois 18);

d) Sur la base de ces études, des bonnes pratiques recensées et des résultats de l'atelier, élaboration de recommandations sur les moyens d'accroître la pratique de la marche et du vélo en zone urbaine.

13. L'exécution du projet serait dirigée par une équipe spéciale constituée des secrétariats et d'experts et de représentants des États membres et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées. Pour constituer cette équipe, qui serait chargée d'apporter un appui technique et stratégique pour les activités citées plus haut, il serait tenu compte des connaissances spécialisées déjà rassemblées dans le cadre du projet PPE-TSE «L'impact des transports sur la santé et les coûts de cet impact, en particulier sur les enfants», de l'initiative des pays nordiques et du groupe de conseillers scientifiques de l'OMS chargés d'élaborer les principes directeurs de l'OMS pour l'évaluation de l'incidence de la marche et du vélo sur la santé. Les membres de l'équipe communiqueraient essentiellement par des moyens électroniques, avec cependant la possibilité de se réunir une fois si nécessaire, par exemple, immédiatement avant ou après d'autres manifestations pertinentes.

14. Les résultats de ces travaux seraient publiés et diffusés par l'intermédiaire du Mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE. Leur traduction en russe devrait être considérée comme prioritaire.

¹¹ Par exemple WALCYNG, ADONIS, TAPESTRY, INPHORM.

¹² Le Comité directeur sera informé du projet conduit par la Suède sur le thème «Amélioration de l'analyse coûts-avantages des investissements dans les infrastructures cyclables» au titre du point 4.A v) de l'ordre du jour.

C. Estimation des ressources nécessaires

Postes	Contributeurs	
	Besoins extrabudgétaires (y compris les contributions en nature)	CEE-ONU/OMS, Fonds d'affectation spéciale PPE-TSE
Coordination de la préparation des documents		X (BO)
Crédits pour les services de consultants pour l'élaboration d'études sur les documents stratégiques et techniques pertinents (équivalent à environ trois personnes-mois)	X (240 000 \$ É.-U.) Pourraient être couverts partiellement ou totalement par le détachement d'experts techniques	
Publication des documents pertinents sur le site Web du PPE-TSE et diffusion par le mécanisme d'échange d'informations du PPE-TSE		X (BO)
Préparation du programme de l'atelier, ordre du jour		X (BO)
Communication avec les participants – préparation de la liste de participants		X (BO)
Assistance au président de l'atelier		X (BO)
Préparation, traduction et diffusion du rapport de l'atelier		X (BO)
Frais de voyage et de séjour des experts venant de pays en transition (15 personnes à environ 2 000 \$ É.-U. par personne)	X (30 000 \$ É.-U.)	
Frais de voyage et de séjour des intervenants invités (cinq personnes à environ 2 000 \$ É.-U. par personne)	X (10 000 \$ É.-U.)	
Président de l'atelier (2,5 jours de travail)	X (en nature)	
Salles et matériel de conférence	X (en nature)	
Interprétation	X (en nature)	
Attaché de liaison	X (en nature)	
Personnel de conférence (2-3 personnes x 2,5 jours)	X (en nature)	
Inscription des participants, réservations de chambres d'hôtel	X (en nature)	
Réception pour environ 60 personnes	X (en nature)	
Frais de voyage et indemnités de subsistance du personnel CEE-ONU/OMS (3-4 personnes, environ 2 000 \$ É.-U. par personne)	X (8 000 \$ É.-U.)	
