

**Conseil économique et social**

Distr. générale
5 septembre 2011
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****Neuvième session**

Genève, 16 et 17 novembre 2011

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam: Course de
relais du PPE-TSE**

Course de relais du PPE-TSE

**Rapport de l'atelier sur la pratique de la marche et du cyclisme dans de
bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain (Batumi,
Géorgie, septembre-octobre 2010)**

Résumé

Le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a décidé à sa septième session (22 et 23 octobre 2009) d'inscrire des courses de relais dans la nouvelle stratégie de communication et de mise en œuvre en vue de faire connaître les principales dispositions de la Déclaration d'Amsterdam dans la région (ECE/AC.21/SC/2009/4-EUR/09/5088363/4, par. 8 à 10). Chaque course de relais est consacrée à un sujet ou thème relevant de l'un des quatre buts prioritaires de la Déclaration. Les «bâtons» du sujet choisi sont transmis d'un pays à l'autre dans l'ensemble de la région paneuropéenne, afin d'assurer la diffusion du savoir-faire et des expériences.

À sa quatorzième session (Rome, 20 et 21 juin 2011), le Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement a étudié la question des effets à long terme des ateliers de course de relais du PPE-TSE au niveau local et a décidé que les rapports des ateliers devaient être présentés par l'État membre concerné lors des sessions ultérieures du Comité directeur¹.

Le troisième atelier organisé dans le cadre de la course de relais sur la «Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain» s'est tenu à Batumi (Géorgie), du 30 septembre au 1^{er} octobre 2010. Les participants à l'atelier, organisé par le secrétariat du PPE-TSE en collaboration avec l'État de Géorgie et les autorités locales, sont convenus de proposer aux responsables politiques et aux acteurs locaux les actions suivantes:

- Créer des possibilités de mener des actions de proximité et de sensibilisation;
- Utiliser à bon escient l'argument relatif à la santé;
- Développer les atouts de l'environnement local;
- Donner un coup de projecteur sur l'économie verte;
- Soutenir les initiatives locales et leur mise en œuvre.

Des renseignements supplémentaires, notamment les documents et les présentations de l'atelier de Batumi, sont disponibles à l'adresse http://www.unece.org/thepep/en/workplan/urban/batumi_docs.htm.

¹ Le rapport sera bientôt disponible sur le site Web du PPE-TSE à l'adresse <http://live.unece.org/index.php?id=2506>.

I. Introduction

1. Un troisième atelier sur les courses de relais du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) intitulé «Pratique de la marche et du cyclisme dans de bonnes conditions de sécurité et de santé en milieu urbain» s'est tenu à Batumi (Géorgie), du 30 septembre au 1^{er} octobre 2010.
2. L'atelier a été organisé par le secrétariat du PPE-TSE (Division des transports et Division de l'environnement de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS/Europe)) en collaboration avec le Ministère géorgien du travail, de la santé et des affaires sociales; le Ministère géorgien de la protection de l'environnement et des ressources naturelles; le Ministère géorgien du développement et des infrastructures des régions; la région d'Adjara; et la ville de Batumi. Les Gouvernements autrichien et suisse ont fourni un appui technique et financier spécifique.
3. À l'occasion de cet événement, le secrétariat du PPE-TSE a également bénéficié du soutien de l'organisation non gouvernementale «Environmental information and sustainable development centre Rio».

II. Participation

4. Ont participé à l'atelier de Batumi 62 experts issus des États membres de la CEE et de l'OMS/Europe ainsi que de la société civile, notamment des représentants des autorités nationales et locales, des urbanistes, des architectes, des professeurs d'université et des chercheurs des 17 pays suivants: Allemagne, Arménie, Autriche, Bélarus, Belgique, ex-République yougoslave de Macédoine, France, Géorgie, Kirghizistan, Lettonie, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine. Ont participé les organisations non gouvernementales et intergouvernementales suivantes: branche de Chisinau de l'Environmental Movement of Moldova; Greenways Programme de la Czech Environmental Partnership Foundation; l'organisation caritative internationale «Information Centre Green Dossier» (Ukraine); Partnership for Road Safety (Géorgie); Dutch Cyclists Union (Pays-Bas); International World Travelers Association; Tbilisi State Academy of Arts; et le Réseau des jeunes CEHAPE² de l'OMS.

III. Coopération technique dans la pratique de la marche et du cyclisme

5. Dans le cadre du rôle dévolu au PPE-TSE pour la coopération technique et le renforcement des capacités, le Gouvernement néerlandais a fourni à la Géorgie les services d'un expert technique, M. Henk Hendriks, chef de projet de la Dutch Cyclists Union, chargé d'étudier avant l'atelier les possibilités offertes par Batumi en matière de marche et de cyclisme.
6. L'objectif de la mission technique était de déterminer dans quelle mesure la ville de Batumi favorisait (grâce à ses infrastructures, sa législation et ses règles de sécurité) les transports non motorisés; de sensibiliser la population locale aux avantages des transports favorables à la santé; de susciter l'intérêt de la presse locale et nationale pour la question; et

² Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants (CEHAPE).

de formuler des recommandations qui pourraient être présentées à l'atelier du PPE-TSE concernant les actions à entreprendre à l'avenir pour promouvoir la pratique de la marche et du cyclisme.

7. Les résultats de la visite technique et les recommandations de politique générale aux niveaux local et national formulées lors des délibérations de l'atelier sont exposés ci-après.

A. Situation des transports à Batumi

8. La ville de Batumi développe actuellement des infrastructures adaptées au cyclisme récréatif en vue d'attirer les touristes. Au-delà de l'aspect récréatif, les touristes et les habitants utilisent la bicyclette comme moyen de transport afin de réduire la circulation automobile en ville.

9. Bien que de nombreux quartiers de la ville ne disposent pas encore de pistes réservées aux cyclistes, l'utilisation de la bicyclette est accessible et populaire à proximité de la plage et sur les trottoirs de la ville. Les voies piétonnes entre les plages et la ville pourraient également être améliorées, ce qui renforcerait la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes.

10. À Batumi, la saison touristique commence au début du mois de juin et se termine à la mi-septembre. Pendant cette période, la circulation est fortement perturbée et saturée, en particulier sur les voies principales, et la bicyclette devient alors un moyen de transport souvent plus rapide que la voiture pour se rendre au travail.

11. Durant la haute saison touristique, les piétons circulent principalement du centre-ville vers les plages. L'impression générale des touristes est que la situation à Batumi s'améliorerait si les routes menant aux plages étaient plus accessibles aux piétons et aux cyclistes. Par exemple, il faudrait élargir les trottoirs, faire en sorte que les pistes cyclables soient continues et relient la ville et les plages et imposer des mesures de modération de la circulation, telles que la limitation du nombre d'automobiles dans le centre-ville.

12. En outre, le cyclisme constitue une solution intéressante pour les élèves du secondaire qui effectuent des trajets entre les villages avoisinants et Batumi, en particulier le long de la promenade du bord de mer, qui est idéale pour faire de la bicyclette, ainsi que pour les touristes voyageant dans la région d'Adjarie.

B. Infrastructures de loisir

13. La principale zone touristique de Batumi est la promenade en front de mer qui a été construite en 1880 et est progressivement devenue un grand parc de plusieurs kilomètres de long. Elle comporte une piste cyclable et une voie piétonne bien conçues et bien éclairées pour la sécurité des usagers. Néanmoins, si elle était étendue et si le public était mieux sensibilisé aux bienfaits du cyclisme et de la marche, elle serait davantage utilisée pendant la saison touristique et la saison morte. Il est actuellement prévu de prolonger la promenade vers le sud, presque jusqu'à la frontière turque (20 kilomètres), notamment en construisant un pont d'une portée de 800 mètres qui intégrerait une voie piétonne de 10 mètres de large et une piste cyclable de 5 mètres de large.

14. Certains touristes viennent à Batumi pour y pratiquer le vélo tout-terrain, mais aucun aménagement particulier n'a été prévu pour cette activité.

C. Assistance technique

15. Pendant la visite technique de Batumi, il est apparu de plus en plus clairement qu'une assistance technique supplémentaire était requise pour la planification du réseau de voies cyclables de la ville. La municipalité a une forte volonté politique de développer la pratique du cyclisme dans la ville.

16. Les discussions avec l'architecte de la ville ont surtout porté sur la vieille ville, où il était difficile de concevoir des infrastructures adaptées aux cyclistes dans les rues étroites et les quartiers contigus à la promenade.

17. Il a été décidé d'autoriser uniquement la circulation à sens unique dans le centre de la vieille ville et de ne pas aménager de pistes cyclables dans toutes les rues. Dans les rues où les voies réservées aux cyclistes sont à contresens de la circulation, ces voies seront matériellement séparées de la chaussée. Dans les cas où les pistes cyclables vont dans le même sens que la circulation des automobiles, les cyclistes disposeront d'une file de circulation que les camions pourront également emprunter.

18. Ce système s'inspire de celui utilisé aux Pays-Bas, où les cyclistes sont majoritaires et où les automobilistes sont seulement tolérés. Sur les routes comportant des pistes cyclables séparées, le stationnement des automobiles sera interdit. Sur les autres routes, le stationnement des automobiles sera possible. Pour offrir aux automobilistes un plus grand nombre de places de stationnement, des parkings seront construits aux abords du centre historique.

19. Dans la zone située à proximité de la promenade et bordant la vieille ville, les routes sont plus larges et lors des discussions avec l'architecte local la possibilité de créer un réseau de voies cyclables a été envisagée. Dans cette zone, il est impératif de limiter la vitesse afin de réduire les risques (gravité des blessures) en cas de collision aux croisements. Seuls les automobilistes se rendant dans cette zone peuvent utiliser ces routes, qui ne doivent pas servir au transit. Pour encourager le trafic de transit à emprunter les routes plus larges, des aménagements des voies à sens unique sont encore nécessaires.

20. La municipalité avait initialement prévu d'aménager des pistes cyclables uniquement dans la zone s'étendant des quartiers jouxtant la promenade à la deuxième route principale, soit sur une distance de 500 mètres environ à partir de la promenade. Sur de telles distances, on va presque aussi vite à pied qu'à bicyclette et la pratique du cyclisme n'augmentera donc pas significativement. Si les infrastructures cyclables couvrent une plus large zone, le cyclisme pourrait concurrencer la marche.

21. Les recommandations sur les mesures à prendre sont entre autres d'augmenter le nombre de bicyclettes en circulation dans la ville et d'utiliser, si possible, des systèmes de location. Des dispositions devraient également être prises pour encourager l'utilisation de la bicyclette dans le cadre professionnel notamment pour les agents de police, les postiers, les coursiers, les médecins, etc. La maintenance des parcs et des zones piétonnes peut également être réalisée à l'aide de bicyclettes équipées d'une remorque plutôt qu'en véhicule motorisé.

D. Lancement du pédibus

22. La sensibilisation à la pratique de la marche en tant que mode de déplacement durable et respectueux de la santé et de l'environnement a été stimulée par le lancement du premier pédibus de la ville pour les enfants. L'événement a été couvert par les chaînes de télévision et les stations de radio locales et nationales et des hommes politiques, des architectes et des urbanistes locaux et nationaux y ont participé. Le pédibus a permis de

sensibiliser le public, de susciter des débats sur les moyens d'inciter enfants et parents à considérer la marche comme un mode de déplacement attrayant et de cerner les conditions garantissant au niveau local la sécurité et la santé des marcheurs. Les déplacements de groupes d'enfants marchant ensemble et de groupes de cyclistes (tels que ceux participant à l'atelier du PPE-TSE) ont indéniablement attiré l'attention. En outre, l'atelier du PPE-TSE a été couvert par la presse locale et a servi de plate-forme pour stimuler l'appui politique requis pour encourager le cyclisme et la marche.

IV. Propositions d'action à l'intention des responsables politiques et des acteurs locaux

23. Les participants à l'atelier ont débattu en détail des conditions techniques pour une pratique saine et sans danger de la marche et du cyclisme à Batumi et ils ont partagé les expériences de leurs pays et organismes respectifs dans la promotion des transports non motorisés et de leur contribution positive à la santé, à la mobilité durable et au développement économique par le biais du tourisme. Ils ont insisté sur l'importance des orientations ci-après qui doivent être prépondérantes dans la planification des futures activités:

a) *Créer des possibilités de mener des actions de proximité et de sensibilisation.* On peut y parvenir grâce à des activités telles que le pédibus qui permettent d'intéresser les enfants et les parents et de les sensibiliser aux questions relatives aux transports, à la santé et à l'environnement. De même, des rallyes de promotion ou des animations similaires qui attirent les usagers de la route ainsi que les cyclistes et les piétons devraient également être organisés pour promouvoir une pratique plus sûre de la marche et du cyclisme;

b) *Utiliser à bon escient l'argument relatif à la santé.* La question des effets des transports sur la santé et l'activité physique est souvent négligée. Des recommandations pertinentes de l'OMS au sujet de l'activité physique pourraient susciter la dynamique politique nécessaire au sein des gouvernements et de la société civile. Cet aspect revêt une importance particulière en raison de la prévalence croissante des maladies non transmissibles qui est due en grande partie aux effets des transports sur la santé. Les systèmes de soins de santé aux niveaux local et national peuvent également jouer un rôle utile à cet égard et contribuer à la sensibilisation de la population à ce sujet;

c) *Développer les atouts de l'environnement local.* Pour que les mesures en faveur de la marche et du cyclisme donnent de bons résultats, il faut trouver le juste équilibre entre des infrastructures adaptées et les actions de sensibilisation de la population et de promotion. La garantie du succès est d'utiliser les structures existantes et de s'attacher à les améliorer afin de créer un environnement urbain sûr, accessible, pratique, confortable et attrayant pour les piétons et les cyclistes;

d) *Donner un coup de projecteur sur l'économie verte.* Il est important de mettre en avant les situations procurant des avantages sur tous les plans (santé, environnement et économie) qui peuvent découler de la pratique de la marche et du cyclisme dans les villes. Cela pourrait également inciter les institutions financières internationales à investir davantage dans la marche et le cyclisme, au lieu de consacrer toutes les ressources aux infrastructures routières traditionnelles;

e) *Soutenir les initiatives locales et leur mise en œuvre.* Il faut naturellement élaborer des plans nationaux d'action concernant les transports, la santé et l'environnement de manière à bien coordonner les initiatives et à éviter qu'elles ne se chevauchent, mais il n'est pas nécessaire d'attendre que ces processus soient engagés. Si le savoir-faire et l'enthousiasme de la population locale sont mis à profit («champions locaux»), des mesures concrètes peuvent produire des résultats visibles au niveau local qui seront remarqués au

niveau national. Elles pourront ensuite devenir de bonnes pratiques qui encourageront d'autres régions et villes à prendre des mesures similaires. L'échange d'expériences locales au niveau international peut contribuer à renforcer le savoir-faire local (par exemple, par le biais des ateliers ou du Partenariat du PPE-TSE).

V. Programme de l'atelier

24. L'atelier a abordé les questions et thèmes suivants:

Session I: Planter le décor – Possibilités offertes par Batumi en matière de marche et de cyclisme:

- Marche et cyclisme en Géorgie;
- Bienfaits de la marche et du cyclisme pour la santé;

Session II: Préparer le terrain – Politique générale, législation et institutions visant à appuyer les infrastructures et la planification;

Session III: Investir dans la marche et le cyclisme – Avantages sur les plans de la santé, de l'environnement et du développement économique;

Session IV: Le rôle de la société civile, des médias et des établissements scolaires;

Session V: Concrétiser le projet – Marche et cyclisme dans les zones urbaines de la région de la CEE et de l'OMS/Europe;

Session VI: Messages clefs et propositions d'action à l'intention des responsables politiques:

- Compléter les propositions d'action de l'atelier de Pruhonice (République tchèque, septembre 2009);
- Prochaines étapes – Transmission du bâton et suivi des progrès;

Excursion: Découverte des possibilités offertes par Batumi en matière de marche et de cyclisme et rallye de sensibilisation.
