

**Commission économique pour l'Europe****Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé 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**Dix-huitième session**

Genève, 25-27 novembre 2020

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement**Faits et chiffres relatifs au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement****Note préparatoire du Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau***Résumé*

À sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) s'est dit favorable à la poursuite de l'élaboration d'une brochure sur les grands thèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement, qui ferait partie des documents issus de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Il a souligné que la brochure devrait être courte, visuellement attrayante et facilement compréhensible. Les Pays-Bas ont assumé la direction de la rédaction de la brochure (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, par. 48).

À une réunion extraordinaire du PPE-TSE (Genève (en ligne), 22 avril 2020), il a été convenu que la brochure comprendrait également des éléments relatifs aux incidences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) sur les transports, la santé et l'environnement.

Des représentants des Pays-Bas, notamment de l'Institut national de la santé publique et de l'environnement, ont présenté une ébauche annotée de la brochure à la trente-septième réunion du Bureau du Comité directeur du PPE-TSE (Genève (en ligne), 29 juin 2020) et à une réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Genève (en ligne), 30 juin 2020). Le Bureau a demandé au secrétariat

* Nouveau tirage pour raisons techniques (14 octobre 2020).



de présenter le projet de brochure en tant que document officiel de la dix-huitième session du Comité directeur du PPE-TSE^a.

Le présent document a été soumis au secrétariat par l'Institut national néerlandais. Il s'agit d'une ébauche étoffée du projet de brochure, qui s'appuie sur des données recueillies par l'Institut national en collaboration avec plusieurs experts d'États membres.

^a Voir le rapport de la réunion, par. 9 h), disponible à l'adresse suivante :

<https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/>

Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

Contexte

1. À sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) s'est dit favorable à la poursuite de l'élaboration d'une brochure sur les grands thèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement, qui ferait partie des documents issus de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Il a souligné que la brochure, présentant des faits et chiffres, devrait être courte, visuellement attrayante et facilement compréhensible. Les Pays-Bas ont pris la direction de la rédaction de la brochure (ECE/AC.21/SC/2019/2–EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, par. 48).
2. À une réunion extraordinaire du PPE-TSE (Genève (en ligne), 22 avril 2020), il a été convenu que la brochure présentant des faits et des chiffres relatifs au Programme comprendrait également des éléments relatifs aux incidences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) sur les transports, la santé et l'environnement¹.
3. Des représentants des Pays-Bas, notamment de l'Institut national de la santé publique et de l'environnement, ont présenté une ébauche annotée de la brochure à la trente-septième réunion du Bureau du Comité directeur du PPE-TSE (Genève (en ligne), 29 juin 2020)² et à une réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau (Genève (en ligne), 30 juin 2020)³. Le Bureau a demandé au secrétariat de présenter le projet de brochure en tant que document officiel de la dix-huitième session du Comité directeur du PPE-TSE⁴.
4. La brochure traite, de manière générale, de la question de savoir dans quelle mesure les modes actuels de mobilité et de transport sont propres et respectueux de l'environnement. On y trouvera une présentation du PPE-TSE et des explications sur l'importance du rôle que peut jouer la brochure dans la promotion d'une action commune en faveur d'une mobilité plus propre et plus respectueuse de la santé et de l'environnement. Elle offrira une base pour la conduite des politiques et des activités de coopération destinées à accélérer les progrès, au cours de la décennie à venir, vers une mobilité et des transports à faibles émissions, voire à émission zéro, et respectueux de la santé. Elle fournira également des explications sur les changements qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 s'agissant de la mobilité.
5. La brochure s'adresse à un large éventail de groupes cibles, notamment aux décideurs de haut niveau issus de domaines et d'horizons multiples.
6. Le présent document a été soumis au secrétariat par l'Institut national néerlandais. Il s'agit d'une ébauche étoffée du projet de brochure, qui s'appuie sur des données recueillies par l'Institut national en collaboration avec plusieurs experts originaires d'États membres. La présente version de la brochure comprend la table des matières, la maquette, des premières idées de messages et certaines sources. Seules les références complètes ont été incluses⁵. L'objectif du présent document est d'aider le Comité directeur à poursuivre, dans le cadre de sa session en cours, les discussions sur ce que devrait contenir la brochure et de faciliter la collecte, auprès des 56 États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE),

¹ Voir le rapport de la réunion extraordinaire de haut niveau du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), par. 22 b), disponible à l'adresse suivante : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-06/Report%20special%20THE%20PEP%20meeting%20clean%20for%20web.pdf>.

² Voir le rapport de la réunion, par. 18 b), disponible à l'adresse suivante : https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

³ Voir le rapport de la réunion préparatoire de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, par. 9, disponible à l'adresse suivante : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Preparatory%20meeting%2030%20June%20for%20the%20web.pdf>.

⁴ Voir le rapport de la réunion, par. 9 h), disponible à l'adresse suivante : https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

⁵ Les références incomplètes ne figurent pas dans le présent document ; un document informel contenant les références sera remis au Comité directeur.

de données, d'idées et de suggestions concernant les messages à inclure, qui contribueront à l'établissement de la version finale.

7. Le reste du présent document suit la structure prévue pour la brochure : une introduction (chap. I), une brève partie sur les transports et la mobilité dans la région (chap. II), une partie principale sur les effets des transports et de la mobilité sur la santé et l'environnement, dans laquelle sont abordés plusieurs thèmes (chap. III), puis une courte partie sur les différences au sein de la région (chap. IV) et une conclusion (chap. V).

8. Il est prévu d'ajouter deux annexes, l'une donnant des renseignements sur des indicateurs thématiques supplémentaires et l'autre présentant des informations plus détaillées sur la région couverte.

I. Introduction

A. Une nouvelle décennie, une nouvelle réalité, un nouvel avenir

9. Chute temporaire de la pollution atmosphérique, moins de bruit dans les rues et redécouverte de la marche et du vélo : ce ne sont là que quelques-uns des premiers effets positifs de la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne la circulation, malgré les conséquences dévastatrices qu'elle a eues par ailleurs. Ces effets positifs nous invitent et nous autorisent à repenser notre façon de voyager et de nous déplacer.

10. La circulation est à l'origine de plusieurs problèmes environnementaux, économiques, sociaux et sanitaires. En outre, du fait de l'accroissement de la population et l'augmentation de la qualité de vie dans le monde entier, le secteur des transports et de la mobilité va continuer de se développer. Il est donc urgent de transformer ce secteur pour le mieux.

11. La crise actuelle révèle les limites de notre système actuel de transports et de mobilité, qui n'est pas viable à long terme. La pandémie montre qu'il est urgent d'afficher plus d'ambition et d'intensifier l'action dans le cadre d'initiatives telles que les objectifs de développement durable et l'Accord de Paris. L'objectif est de créer, pour les transports et la mobilité, un système plus propre, plus sain et plus prospère, qui présente un bilan net neutre, soit durable et équilibré et accorde la même valeur à l'accessibilité, à l'efficacité, à l'environnement et à la sécurité, améliore la qualité de vie dans les zones résidentielles et encourage les personnes à adopter un mode de vie plus sain.

12. Sous l'effet de la pandémie de COVID-19, le cadre de vie évolue et des changements qui avaient déjà commencé s'accroissent. On notera en particulier, à cet égard, la densification des zones urbaines, les changements climatiques, la modification des habitudes de déplacement et l'évolution du système alimentaire. Alors qu'ils s'adaptent à une nouvelle réalité, tous les acteurs du secteur des transports et de la mobilité ont la tâche d'éliminer les aspects négatifs du secteur. Dans cette nouvelle réalité :

a) L'information sur la santé et l'environnement stimule et oriente les efforts d'amélioration du secteur en matière de respect de la santé et de résilience ;

b) Des technologies et des solutions propres sont prêtes à être commercialisées dans un avenir proche ;

c) Les consommateurs sont disposés à faire des choix plus éclairés ;

d) Les efforts faits pour rendre les transports et la mobilité plus respectueux de l'environnement offrent l'occasion de relancer les économies de façon avisée et créent des possibilités d'investissement vert ;

e) L'élaboration de politiques intégrées devient la principale condition préalable au développement durable.

B. Vers une nouvelle réalité

13. Il importe de se montrer pragmatique. Nul ne peut instaurer à lui seul cette nouvelle réalité et il faudra beaucoup de temps, d'efforts et de ressources pour progresser. Pour accélérer le mouvement, il faut prendre en compte les différentes perspectives, langues et approches. Il faut une bonne gouvernance et de la patience, la meilleure recherche scientifique, des entrepreneurs avisés et des citoyens critiques. Il faut communiquer, échanger des idées et collaborer pour trouver des solutions dans le domaine des transports, de la santé et de l'environnement, mais aussi dans des secteurs connexes comme ceux de l'énergie, des technologies de l'information et de la communication, et de l'urbanisme.

14. La présente brochure vise à aider tous ceux qui veulent aller de l'avant ; c'est un document de référence dense et clair qui permet de trouver un début de réponse à la question de savoir dans quelle mesure les modes de mobilité et de transport utilisés actuellement dans la région sont propres et respectueux de l'environnement. Elle donne un aperçu du système actuel de transports et de mobilité dans la région de la CEE et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, ainsi qu'une vue d'ensemble du contexte économique, social, culturel et géographique. Elle pose les bases, en faisant de la question de la santé et de l'environnement l'un des moteurs de la transformation du secteur des transports. Elle aidera ainsi les décideurs à appréhender la situation et à travailler ensemble pour accélérer la transition vers un système à bilan neutre.

15. La région peut jouer un rôle moteur dans la création d'un nouvel avenir pour la mobilité et les transports, qui sera bénéfique à la fois pour la santé, l'environnement et la prospérité. Dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), la CEE et le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe proposent un programme qui rassemble les 56 pays de la région de la CEE. L'ambition du PPE-TSE est d'accélérer la transformation du secteur des transports et de la rendre irréversible, en orientant l'application d'un nouveau Programme au cours de la décennie 2020-2030, en saisissant les possibilités offertes et en mettant au service d'une action conjointe les savoirs issus de différentes sphères (les secteurs des transports, de la santé et de l'environnement et les travaux des économistes des transports et des spécialistes de l'environnement, de la santé et du comportement), les ambitions des responsables politiques, des décideurs, des entrepreneurs et des citoyens, et la volonté de changement.

16. Une nouvelle réalité offre des possibilités et ouvre des horizons. Alors, relevons ensemble les défis qui se présentent à nous, en nous appuyant sur les faits et en prenant conscience des différences, pour trouver des solutions plus propres.

II. Transports et mobilité dans la région

17. Il faut disposer de données sur la répartition entre transports routiers et transports urbains dans les pays pour comprendre les difficultés auxquelles se heurte la région et les différences au sein de celle-ci, par exemple en ce qui concerne :

- a) Les voitures particulières (nombre, kilométrage, propriété, etc.) ;
- b) Les bus et tramways publics (nombre, kilométrage, etc.) ;
- c) Les camions et camionnettes (nombre, kilométrage, etc.) ;
- d) Les motocycles et cyclomoteurs (nombre, kilométrage, etc.) ;
- e) La marche et le vélo (nombre de personnes concernées, nombre de kilomètres parcourus, etc.) ;
- f) La consommation de carburant des moteurs à combustion interne (essence, gazole, gaz et biogaz) et des véhicules électriques ;
- g) Les caractéristiques des véhicules (âge moyen, etc.) ;

h) L'ancienneté du parc automobile⁶.

18. L'idéal serait de recueillir des données pour l'ensemble de la région. Malheureusement, cela est extrêmement difficile en raison du manque de données pertinentes. Certaines sources de données sont de portée locale, d'autres concernent la situation particulière des Pays-Bas et une base de données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) couvre plusieurs pays.

19. Le présent chapitre fournit des informations complémentaires sur les données et les statistiques relatives, par exemple, aux kilomètres parcourus par les passagers et les marchandises et au nombre de véhicules.

A. Kilomètres parcourus par les passagers

20. L'OCDE recueille des données sur les kilomètres parcourus en voiture particulière, en transports ferroviaires et en autobus ou autocar⁷. Les transports ferroviaires comprennent les réseaux de chemin de fer nationaux et locaux et, éventuellement, les tramways et métros. L'Office statistique de l'Union européenne, Eurostat, collecte des données statistiques similaires⁸.

21. En ce qui concerne les Pays-Bas, des statistiques de qualité, établies de manière uniforme, sont disponibles pour tous les modes de transport, y compris la marche et le vélo⁹. La part des déplacements effectués en transports publics est relativement faible du fait de l'ampleur de l'utilisation de la bicyclette. En revanche, la part des transports propres - transports publics, vélo et marche - est relativement élevée en comparaison avec les autres pays. Inclure ou non les données relatives au vélo et à la marche fait donc une grande différence.

22. Aucune donnée sur les kilomètres parcourus en tramway n'a été trouvée. Seules des statistiques sur l'ensemble des autobus et autocars publics et privés et sur l'ensemble des trains sont disponibles. Il n'existe pas de statistiques internationales sur les kilomètres parcourus à pied et à vélo.

B. Kilomètres parcourus par les marchandises

23. Il n'existe pas de statistiques internationales sur les kilomètres parcourus par les marchandises ; seules des données exprimées en tonnes-kilomètres sont disponibles¹⁰. Néanmoins, Eurostat fournit des statistiques exprimées en véhicules-kilomètres sur les camions et les trains routiers¹¹. Il n'est pas évident de mesurer le transport international de marchandises.

C. Chiffres relatifs à l'équipement

24. L'OCDE réunit des statistiques sur le nombre de pièces d'équipement ferroviaire et routier, ventilées selon plusieurs critères précis, comme le type de véhicule, le poids,

⁶ À l'heure actuelle, seules des données des Pays-Bas sont disponibles.

⁷ Voir https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ : dans la recherche par thème, sélectionner « Transports », puis « Transport measurement », « Transport de passagers » et « Inland passenger transport ». Les données relatives aux voitures particulières semblent prendre en compte à la fois les conducteurs et les passagers.

⁸ Voir <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (chemin d'accès : « Commission européenne », « Eurostat », « Transports », « Données » puis « Base de données »).

⁹ Voir <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/0> (chemin d'accès : « Inhoudsopgave » puis « Kerngegevens » (en néerlandais uniquement)).

¹⁰ Pour les données de l'OCDE, voir https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ : dans la recherche par thème, sélectionner « Transports », puis « Transport measurement », « Freight transport » et « Inland freight transport ».

¹¹ Dans la base de données Eurostat sur les transports mentionnée à la note 8, sélectionner « Transport routier », puis « Mesure de transport routier – marchandises » et « Transport routier total ».

l'ancienneté et le type d'énergie (gazole, essence ou électricité)¹². Eurostat recueille des statistiques similaires¹³. Il pourrait également être intéressant d'examiner les annonces faites dans les pays européens au sujet du retrait progressif des voitures à moteur à combustion¹⁴.

III. Effets des transports et de la mobilité sur la santé et l'environnement

25. Le présent chapitre donne un aperçu des thèmes liés aux six principaux défis sanitaires et environnementaux à relever dans le domaine des transports et de la mobilité.

26. Les problèmes liés aux transports, à la santé et à l'environnement dans la région paneuropéenne ont été recensés sur la base des travaux antérieurs du PPE-TSE et, à la dix-septième session du Comité directeur du PPE-TSE, il a été décidé de recueillir les meilleures données disponibles concernant les problèmes majeurs et d'établir une courte brochure (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, par. 48). Ces problèmes majeurs sont la pollution atmosphérique, le bruit de la circulation, les émissions de gaz à effet de serre, les traumatismes dus aux accidents de la circulation, l'activité physique et l'accessibilité. Ce sont les mêmes thèmes qui ont été définis dans le projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (ECE/AC.21/SC/2020/3-EUPCR2016697/5.3/3).

27. Pour chacun des six thèmes, trois questions se posent :

- a) Quel est le problème ?
- b) Que sait-on à l'heure actuelle ?
- c) Qu'est-il le plus important de changer ?

28. Dans le présent chapitre, pour chacun des thèmes, des informations sont données concernant un indicateur clef. Des faits et chiffres relatifs à des indicateurs supplémentaires pour chaque thème seront présentés dans une annexe.

A. Pollution atmosphérique

29. Les participants à une réunion informelle d'experts de la pollution atmosphérique (Utrecht (Pays-Bas) (en ligne), 28 juillet 2020) ont proposé des points clefs et des indicateurs qui sont présentés ci-après. Il sera nécessaire de revoir la présente section de manière à tenir compte des observations consignées dans le compte rendu de la réunion¹⁵. Le recours à d'autres sources d'information peut également être envisagé.

Points clefs

30. Les points suivants ont été suggérés :

- a) Le volume global des polluants atmosphériques a diminué, sans pour autant avoir été réduit à un niveau sûr. Les transports sont une source importante de pollution, en particulier dans les zones urbaines ;

¹² Voir https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ : dans la recherche par thème, sélectionner « Transports », puis « Données du questionnaire FIT/Eurostat/CEE-ONU ».

¹³ Voir <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/transport/data/database>.

¹⁴ Wappelhorst, S., « The end of the road ? An overview of combustion-engine car phase-out announcements across Europe », Briefing (International Council on Clean Transportation, mai 2020), disponible à l'adresse <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Combustion-engine-phase-out-briefing-may11.2020.pdf>.

¹⁵ Les comptes rendus des réunions thématiques d'experts mentionnées dans le présent document peuvent être consultés à l'adresse <https://platform.healthandsafety.nl/>, accessible au moyen d'un mot de passe.

b) La pollution de l'air est l'un des principaux risques pour la santé : 9 personnes sur 10 respirent un air qui dépasse les seuils fixés dans les Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air ;

c) La pollution atmosphérique est un problème non seulement sanitaire mais aussi socioéconomique, compte tenu des coûts élevés qu'elle entraîne pour la société. Les transports sont une source très importante de pollution atmosphérique ;

d) Les transports sont la source la plus importante de pollution atmosphérique chez les personnes fortement exposées. Cela n'apparaît pas lorsqu'on étudie les niveaux moyens de pollution de l'air ;

e) Les niveaux de pollution atmosphérique et les effets de la pollution atmosphérique sur la santé diffèrent selon les modes de transport, les types de combustibles et la qualité de la combustion, et peuvent varier entre les sous-régions ;

f) L'implantation spatiale des routes et des villes n'est pas le seul problème évident ; la pauvreté est également un problème important. Une plus grande attention a été accordée aux inégalités ces dernières années ;

g) Il ne faut pas se concentrer uniquement sur les matières particulaires et sur la mortalité ;

h) Il importe également de prendre en compte le dioxyde d'azote (NO₂) et la fumée noire, la morbidité et les coûts engendrés par la pollution atmosphérique.

Indicateurs proposés

31. Les indicateurs suivants ont été proposés en ce qui concerne la pollution atmosphérique :

a) Les quantités de matières particulaires (par exemple, les PM_{2,5}, qui sont des particules de diamètre inférieur à 2,5 microns) et/ou de NO₂ émises, la contribution totale de la circulation à ces émissions, par habitant et par kilomètre parcouru, et les quantités totales d'émissions par pays en 2017. Il importe de compiler les chiffres relatifs à la contribution des transports routiers et ceux relatifs à la contribution par mode de transport (véhicules à moteur à combustion) ;

b) La concentration de matières particulaires (par exemple, les PM_{2,5}) et/ou de NO₂, la concentration massique par mètre cube (contribution totale de la circulation, par habitant et par kilomètre parcouru) et les concentrations enregistrées en 2017. Il importe de compiler les chiffres relatifs à la contribution des transports routiers et ceux relatifs à la contribution par mode de transport (véhicules à moteur à combustion) – ce qui prend plus de temps pour les concentrations que pour les émissions ;

c) Des indicateurs similaires qui peuvent être appliqués à d'autres polluants atmosphériques (par exemple, le carbone noir et les PM₁₀).

32. Les indicateurs suivants ont été proposés en ce qui concerne la santé :

a) Des indicateurs concernant l'exposition de longue durée aux polluants atmosphériques, la diminution de l'espérance de vie (en mois), les décès prématurés et les années de vie perdues, par an, par kilomètre parcouru et pour 100 000 habitants ;

b) Un autre indicateur d'exposition, utilisé en partant du principe que des niveaux plus faibles d'émissions sont meilleurs pour la santé ;

c) Les effets sur la santé, qui sont l'indicateur le plus pertinent. Cependant, il est difficile de prendre en compte le NO₂ et le carbone noir dans les calculs relatifs aux effets sur la santé. Il faut espérer que l'OMS pourra donner des orientations sur la question ;

d) Si possible, des indicateurs concernant l'asthme lié à la pollution de l'air et les jours d'hospitalisation. Il existe des outils permettant de générer de tels indicateurs (notamment aux Pays-Bas).

33. Le choix des indicateurs relatifs à la santé dépend du groupe cible. La charge de morbidité liée aux PM_{2,5} est un bon indicateur pour convaincre les responsables politiques et

les spécialistes, mais ne convient pas pour toucher le grand public. Or, la publication du PPE-TSE devrait également s'adresser au grand public. Il serait donc plus pertinent d'utiliser des indicateurs se rapportant à une personne, par exemple le nombre d'heures passées dans une voiture particulière. Le groupe cible est celui des décideurs politiques ; néanmoins, ceux-ci sont influencés par l'opinion publique. Si on peut expliquer le problème au grand public, celui-ci fera pression sur les responsables politiques. Des chercheurs néerlandais ont fait le parallèle entre conduire une voiture et fumer des cigarettes, même si c'est peut-être exagéré. Un indicateur comme les années de vie corrigées de l'incapacité montre de manière objective les effets de la pollution tout en mettant en évidence l'importance de la charge. Dans une perspective de communication, il peut être plus efficace de parler des risques individuels que des années de vie perdues ou de la charge de morbidité.

34. D'autres types d'indicateurs – qui pourraient motiver les personnes à sortir de leur voiture (outre l'exposition à la pollution de l'air ambiant) – ont été suggérés¹⁶ :

- a) Le nombre de jours où l'utilisation des voitures est soumise à des restrictions en raison du dépassement des limites de pollution – il n'y a probablement pas de données au niveau régional, mais une étude de cas est envisageable ;
- b) Le nombre d'heures passées en voiture qui est nocif pour les personnes.

Iniquités en matière de salubrité de l'environnement¹⁷

35. La pollution atmosphérique est un problème environnemental majeur qui touche souvent les zones socialement défavorisées plus que les autres et pour lequel les niveaux d'exposition peuvent être plus élevés parmi les populations socialement défavorisées. Si les niveaux de pollution atmosphérique ont diminué ces dernières années, les inégalités persistent en ce qui concerne l'exposition. Les principaux facteurs d'inégalité en matière d'exposition à la pollution atmosphérique sont les suivants :

- a) L'utilisation des terres et l'urbanisation, sachant que les personnes défavorisées sur le plan socioéconomique vivent et travaillent généralement dans des zones où la circulation et l'activité industrielle sont plus importantes et, par conséquent, la pollution atmosphérique est plus élevée ;
- b) Les conditions de logement, étant donné que les groupes à faibles revenus vivent souvent plus près de leur lieu de travail, dans les centres-villes ou les zones industrielles, en raison de la facilité d'accès et/ou des coûts moins élevés ;
- c) Les disparités socioéconomiques. La situation professionnelle, le niveau d'instruction et les revenus peuvent influencer sur l'état de santé sous-jacent des personnes, c'est-à-dire sur leur sensibilité et, par conséquent, leur vulnérabilité aux effets de la pollution atmosphérique sur la santé. Ces effets sont généralement plus forts parmi les populations défavorisées sur le plan socioéconomique, en raison de pathologies de longue durée, des conditions de logement médiocres, d'une mauvaise alimentation et du stress¹⁸.

36. Des études environnementales ont démontré que des indices de pauvreté élevés et une situation économique modeste sont généralement associés à des niveaux plus élevés de polluants tels que les matières particulaires (PM_{2,5} et PM₁₀) et les oxydes d'azote (NO_x). Les études fondées sur des données individuelles, qui portent essentiellement sur les femmes enceintes ou les jeunes mères, montrent que la pauvreté et l'appartenance ethnique sont souvent associées à une plus grande exposition à un air de mauvaise qualité.

¹⁶ Tout en gardant à l'esprit les avantages que les personnes peuvent tirer du fait qu'elles n'utilisent pas leur voiture.

¹⁷ Voir aussi la section IV.E ci-dessous.

¹⁸ Commission européenne, Science for Environment Policy, In-depth Report No. 13, « Links between noise and air pollution and socioeconomic status » (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, août 2016) ; Barnes J. *et al.*, « Qualitative assessment of links between exposure to noise and air pollution and socioeconomic status », *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, vol. 230 (2018), p. 15 à 25 ; Institut national néerlandais de la santé publique et de l'environnement, *Cycling in the Netherlands*, 2018, disponible à l'adresse https://www.sportenbewegenincijfers.nl/sites/default/files/2019-02/011047_Factsheet%20Fietsen_V3_TG.pdf.

37. Le tableau ci-dessous montre que l'exposition aux PM_{2,5} est généralement plus élevée dans les zones défavorisées ; cela se vérifie à toutes les échelles spatiales et pour la plupart des indicateurs de précarité considérés. Les études ciblées réalisées à une petite échelle (niveau 3 de la nomenclature commune des unités territoriales statistiques¹⁹), montrent que les régions les plus défavorisées au regard du produit intérieur brut (PIB) par habitant sont en général plus exposées aux PM_{2,5} (on obtient un ratio de 1,3:1, qui indique que le niveau d'exposition de ces régions est 30 % supérieur à celui des régions favorisées). Voir aussi la figure I ci-après.

Perspectives

38. Les mesures qu'il est suggéré d'appliquer dans le secteur des transports pour réduire l'exposition à la pollution atmosphérique sont les suivantes²⁰ :

a) La maîtrise de la circulation routière, par exemple par la promotion de la marche et du vélo, l'amélioration des transports publics ou la création de zones à faible niveau d'émissions dans les centres-villes, qui contribuerait à réduire l'exposition à la pollution atmosphérique dans les zones généralement habitées par les groupes socialement vulnérables ;

b) L'amélioration de l'aménagement de l'espace et du territoire (par exemple, par la création de villes multipolaires ou la végétalisation des espaces publics), le but étant de réduire les émissions de polluants atmosphériques et l'exposition des groupes les plus démunis, afin d'atténuer les disparités socioéconomiques et les écarts d'exposition ;

c) L'adoption de mesures dans le cadre de plans d'action à court terme, dans une optique de réduction des concentrations dans les lieux où les personnes démunies vivent ou passent du temps.

Exposition aux PM_{2,5}, selon divers indicateurs de précarité sociale, aux niveaux NUTS 3 et NUTS 2 et au niveau des villes.

Échelle spatiale	Indicateur social	Ratio d'exposition quintile le plus défavorisé : quintile le moins défavorisé			Écart d'exposition entre le quintile le plus défavorisé et le quintile le moins défavorisé (µg/m ³)		
		2007-2008	2010-2011	2013-2014	2007-2008	2010-2011	2013-2014
Niveau NUTS 3	PIB par habitant	1,31:1	1,30:1	1,33:1	4,6	4,7	4,3
Niveau NUTS 2	Proportion de personnes n'ayant pas fait d'études supérieures	1,45:1	1,36:1	1,46:1	5,8	5,0	5,2
	Revenu des ménages	1,29:1	1,39:1	1,37:1	4,5	6,1	5,0
	Taux de chômage de longue durée	1,39:1	1,24:1	1,29:1	5,1	3,3	3,3
				2010-2012			2010-2012
Villes couvertes par l'audit urbain	Proportion de personnes n'ayant pas fait d'études supérieures			1,20:1			2,9
	Taux de chômage			1,01:1			0,1

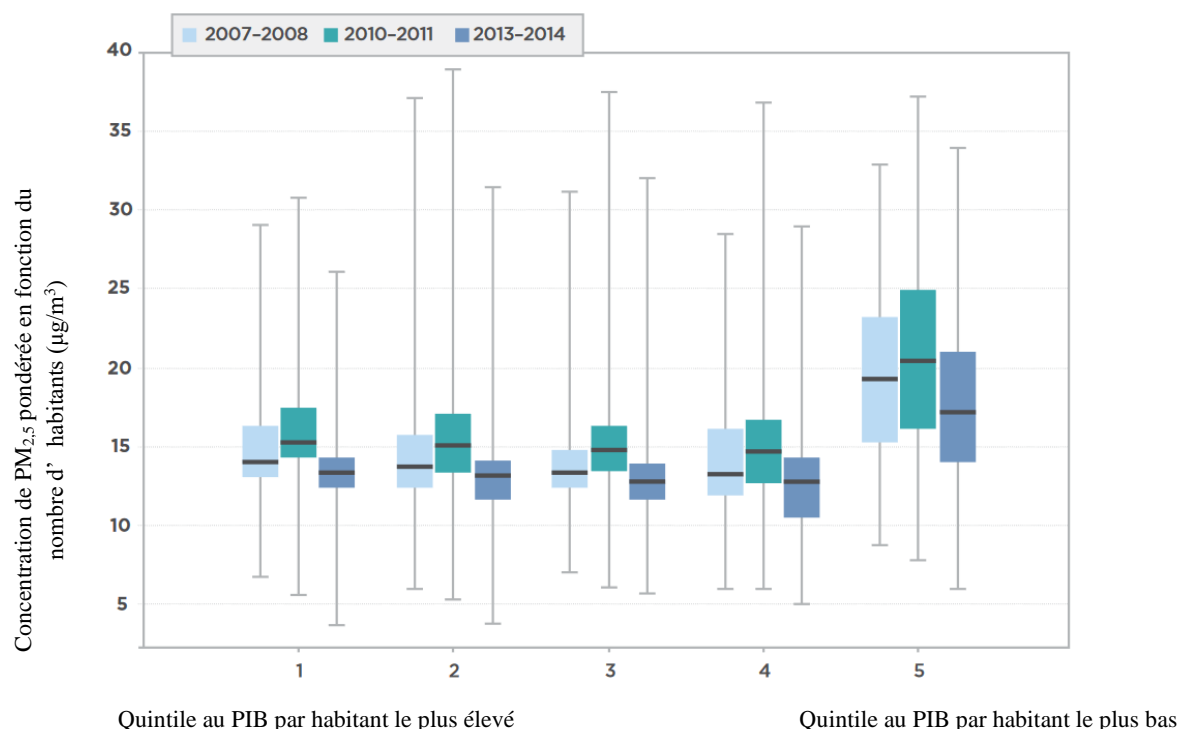
¹⁹ La nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) est un système hiérarchique de découpage du territoire économique de l'Union européenne aux fins des études statistiques ; le niveau NUTS 1 est celui des grandes régions socioéconomiques, le niveau NUTS 2 celui des régions de base aux fins de l'application des politiques régionales et le niveau NUTS 3 celui des petites régions, utilisé pour des diagnostics particuliers.

²⁰ Propositions de l'OMS.

Notes : Un ratio >1:1 indique que les zones les plus défavorisées ont des niveaux d'exposition plus élevés que les zones les moins défavorisées ; un ratio <1:1 indique le contraire.

Source : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, Inégalités en matière d'environnement et de santé en Europe. Deuxième rapport d'évaluation (Copenhague, 2019), basé sur le rapport du Réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement et du Centre thématique européen sur la pollution atmosphérique et l'atténuation des changements climatiques n° 7/2018, « Analysis of air pollution and noise and social deprivation » (Bilthoven, Pays-Bas, octobre 2018)²¹.

Figure I
Évolution de l'exposition aux PM_{2,5} dans les régions du niveau NUTS 3 classées en fonction du PIB par habitant.



Source : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, Inégalités en matière d'environnement et de santé en Europe. Deuxième rapport d'évaluation (Copenhague, 2019), basé sur le rapport du Réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement et du Centre thématique européen sur la pollution atmosphérique et l'atténuation des changements climatiques n° 7/2018, « Analysis of air pollution and noise and social deprivation » (Bilthoven, Pays-Bas, octobre 2018).

B. Bruit causé par la circulation

39. Les participants à une réunion informelle d'experts de la nuisance sonore liée à la circulation (Utrecht (Pays-Bas) (en ligne), 30 juillet 2020) ont proposé les points clefs et les indicateurs qui sont présentés ci-après. Il sera nécessaire de revoir la présente section de manière à tenir compte des observations consignées dans le compte rendu de la réunion²². Le recours à d'autres sources d'information peut également être envisagé.

²¹ Disponible à l'adresse <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/external/analysis-of-air-pollution-and-1>.

²² Les comptes rendus des réunions thématiques d'experts mentionnées dans le présent document peuvent être consultés à l'adresse <https://platform.healthandsafety.nl/>, accessible au moyen d'un mot de passe.

Points clefs

40. Les points suivants ont été suggérés :

a) Le bruit est l'un des problèmes environnementaux majeurs que connaît l'Europe. Au moins 50 % des zones ont des problèmes de niveaux sonores nocifs pour la santé. Les zones urbaines sont les plus touchées par ce problème ;

b) Le bruit est un problème grave. Même si l'on est habitué au bruit, celui-ci est présent et a des effets sur la santé. Souligner l'importance du problème peut favoriser la collecte de données à l'avenir. Bon nombre de pays ne prennent pas ce problème au sérieux et il faut que les populations comprennent les effets néfastes du bruit ;

c) Le nombre de plaintes liées au bruit ne reflète pas nécessairement les effets qu'il a sur la santé ;

d) En plus d'être désagréable, le bruit accroît le risque de maladies cardiovasculaires ;

e) Les Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement devraient s'accompagner de recommandations précises concernant le bruit de la circulation routière. Dans le cadre de la communication, la limite pourrait être fixée à 53 décibels (dB) pour la période jour-soir-nuit (indicateur Lden). Pour la nuit, elle devrait être ramenée à 45 dB, et les effets sur la santé devraient être exposés en détail ;

f) L'exposition au bruit doit être réduite par des mesures ciblant les sources, en particulier la circulation routière, même si le bruit du trafic ferroviaire et des aéronefs est également important ;

g) En ce qui concerne la circulation routière, les mesures visant à améliorer la qualité de l'air sont également efficaces pour atténuer le bruit ;

h) La circulation routière est une source importante de bruit, qui a de graves conséquences sur la santé. Les cartes de bruit dont il est question dans la Directive de l'Union européenne relative au bruit dans l'environnement²³ ne couvrent que les agglomérations et se rapportent aux valeurs de l'ordre de 5 dB et moins, alors que les Lignes directrices de l'OMS²⁴ commencent à 53 dB ; cela doit être pris en considération. Les limites ne devraient pas être vues comme de nouvelles restrictions, et les conseils devraient porter davantage sur l'amélioration de la santé et la nécessité de veiller à ce que le problème ne s'aggrave pas ;

i) Établir une limite pour le bruit causé par la circulation routière, c'est fixer un point à atteindre pour éviter que la situation n'empire ;

j) Il importe de prendre des mesures ciblées sur les sources de bruit, qui peuvent être combinées avec des mesures d'atténuation de la pollution atmosphérique, mais (par manque de données) il n'y a pas encore assez de preuves systémiques de la contribution des mesures d'atténuation du bruit à l'amélioration de la santé des personnes.

Indicateurs proposés

41. Les indicateurs suivants ont été proposés :

a) Le nombre de personnes exposées à un Lden moyen supérieur ou égal à 55 dB et le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit nocturne (Lnight) supérieur ou égal à 50 dB ;

b) Le nombre de personnes exposées à un Lden inférieur à 53 dB ou à un Lnight inférieur à 45 dB, et les effets sur la santé. Les données détaillées disponibles proviennent principalement des pays membres de l'Agence européenne pour l'environnement et ne

²³ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement – Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant, *Journal officiel des Communautés européennes*, L 189 (2002), p. 12 à 25.

²⁴ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne* (Copenhague, 2018), p. 30

portent pas sur l'ensemble de la région ; il convient de faire référence aux niveaux inscrits dans les orientations ;

c) Les travaux de grande ampleur de l'Union européenne sur les cartes de bruit sont les meilleurs dont on dispose, mais ils ne reflètent pas toutes les réalités et ne couvrent que les agglomérations et les niveaux de bruit élevés. Une évaluation des effets sur la santé a également été réalisée ;

d) Le nombre de personnes exposées à un Lden supérieur à 55 dB, largement disponible au niveau de l'Union européenne essentiellement, et le nombre de personnes exposées jour et nuit à des niveaux de bruit supérieurs aux plafonds fixés par l'OMS. Il faut choisir un effet sur la santé à mettre en lumière, par exemple la gêne ou les troubles du sommeil. Éventuellement, on utilisera le premier indicateur en ce qui concerne l'exposition et le second s'agissant des effets sur la santé. La plupart des données portent sur les Lden supérieurs à 55 dB, mais une méthode – non officielle et basée sur l'extrapolation – a été mise au point en vue de la modélisation des données concernant des niveaux de bruit inférieurs ;

e) Les troubles du sommeil sont un bon indicateur (basé sur les déclarations des personnes concernées). Eurostat recueille des données sur le bruit dans les quartiers, qui peuvent se révéler utiles. Un tel indicateur permet d'aller au-delà de la mesure de la gêne.

Iniquités en matière de salubrité de l'environnement

42. Il y a des inégalités manifestes entre les groupes aux niveaux de revenus différents quant aux plaintes concernant le bruit des voisins ou de la rue : les populations les plus pauvres se plaignent davantage de ces bruits, en particulier dans les pays de la sous-région Euro 1. Dans les pays de la région Euro 2, on observe les mêmes disparités s'agissant des nuisances sonores signalées par les habitants des zones urbaines et par ceux des zones rurales.

43. Si les plaintes relatives aux nuisances sonores provenant des logements voisins ou de la rue ont légèrement diminué ces dernières années dans les pays des régions Euro 1 et Euro 2, les inégalités absolues se sont exacerbées, en particulier dans la région Euro 1.

Incidence sur la santé

44. Dans l'Union européenne, au moins 100 millions de personnes souffrent du bruit de la circulation routière et, en Europe occidentale, ce bruit est à l'origine de la perte d'au moins 1,6 million d'années de vie en bonne santé. Le bruit a des conséquences aussi bien physiologiques que psychologiques. Il existe aussi des preuves convaincantes des effets non auditifs du bruit sur la santé des adultes, ce qui met en évidence les effets importants de ce type de pollution sur la santé publique²⁵.

45. Les études épidémiologiques présentent des résultats disparates concernant l'exposition des différents groupes sociaux au bruit. Les études fondées sur des indicateurs de précarité matérielle ou des indices de pauvreté montrent que les groupes socioéconomiques défavorisés ont de plus hauts niveaux d'exposition au bruit ambiant²⁶.

46. Les études donnent des résultats mitigés en ce qui concerne les personnes aisées, qui peuvent être plus exposées au bruit que d'autres si elles choisissent un lieu de vie central pour réduire leurs déplacements²⁷. Toutefois, les personnes plus favorisées sont moins susceptibles de pâtir des effets du bruit sur la santé, même si elles vivent dans des zones plus bruyantes²⁸.

²⁵ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne* (Copenhague, 2019), p. 66.

²⁶ Dreger S. *et al.*, « Social inequalities in environmental noise exposure: a review of evidence in the WHO European Region », *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 16, n° 6 (2019).

²⁷ Havard S. *et al.*, « Social inequalities in residential exposure to road traffic noise: an environmental justice analysis based on the RECORD Cohort Study », *Occupational and Environmental Medicine*, vol. 68, n° 5 (2011), p. 366 à 374 ; et Dreger, « Social inequalities in environmental noise exposure ».

²⁸ Commission européenne, Science for Environment Policy, In-depth Report No. 13.

Les inégalités en matière de santé peuvent donc résulter non seulement de différences en ce qui concerne l'exposition, mais aussi en ce qui concerne la vulnérabilité.

47. Il est très probable que, chez les personnes socialement défavorisées, la combinaison d'une exposition plus élevée, d'une vulnérabilité accrue et de ressources moindres se traduise par une aggravation des effets du bruit sur la santé.

48. Les données relatives aux nuisances sonores signalées par les particuliers peuvent être consultées dans la base de données des Statistiques de l'Union européenne sur le revenu et les conditions de vie compilées par Eurostat, qui couvre également certains pays d'Europe occidentale et d'Europe du Sud-Est non membres de l'Union²⁹. On pourrait ici donner des chiffres pour montrer la proportion de plaintes relatives au bruit des voisins ou de la rue qui ont été enregistrées en 2016 pour chaque quintile de revenu³⁰.

Perspectives

49. Il est suggéré d'appliquer les mesures d'atténuation suivantes :

a) Mieux rendre compte de l'exposition au bruit lié à la circulation (critère objectif) et des nuisances sonores (critère subjectif), en fonction du sexe et d'autres dimensions socioéconomiques, ce qui permettra de cibler plus efficacement les groupes de population ou les quartiers les plus touchés ;

b) Faire mieux appliquer la Directive sur le bruit ambiant pour lutter contre le problème de santé publique important que représente le bruit lié à la circulation, notamment en prenant des mesures de suivi et d'atténuation qui tiennent compte des groupes socialement vulnérables. Cette directive ne concerne pas les pays non membres de l'Union européenne, qui devraient veiller à l'application effective de leur propre réglementation ou, s'ils n'en ont pas encore, élaborer une telle réglementation ;

c) Faire en sorte que les plans d'action visant à remédier aux problèmes de bruit au niveau régional tiennent compte des inégalités sociales susceptibles d'exister en matière d'exposition au bruit ainsi que des différentes vulnérabilités ;

d) Prendre des mesures ciblées pour réduire la vulnérabilité des groupes défavorisés aux effets de l'exposition au bruit sur la santé, afin de veiller à ce que ces groupes ne soient pas soumis à des risques plus élevés en raison d'un manque de ressources, d'une capacité d'adaptation insuffisante ou d'une exposition plus importante ;

e) Promouvoir et adopter des modes de transport plus durables dans le but de réduire à la fois le bruit et la pollution atmosphérique causés par les véhicules motorisés.

50. La collecte de données sur l'exposition objective au bruit, ventilées par source, qui viendraient compléter les données relatives à l'exposition subjective au bruit, permettrait d'évaluer l'exposition au bruit de façon plus juste. En outre, les groupes vulnérables tels que les enfants, les personnes âgées et les malades chroniques³¹ devraient être systématiquement pris en compte dans le cadre du suivi des inégalités sociales qui influent sur l'exposition au bruit et de l'élaboration de mesures d'atténuation visant spécialement les groupes particulièrement vulnérables et dotés de capacités d'adaptation réduites en raison de leur situation socioéconomique.

C. Émissions de gaz à effet de serre

51. Les participants à une réunion informelle d'experts des émissions de gaz à effet de serre (Utrecht (Pays-Bas) (en ligne), 28 juillet 2020) ont proposé les points clefs et les indicateurs qui sont présentés ci-après. Il sera nécessaire de revoir la présente section de

²⁹ Eurostat, base de données des Statistiques de l'Union européenne sur le revenu et les conditions de vie, disponible à l'adresse <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/microdata/european-union-statistics-on-income-and-living-conditions>.

³⁰ L'auteur avait cité un chiffre sans en indiquer la source.

³¹ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Inégalités en matière d'environnement et de santé en Europe. Deuxième rapport d'évaluation* (Copenhague, 2019), p. 70.

manière à tenir compte des observations consignées dans le compte rendu de la réunion³². Le recours à d'autres sources d'information peut également être envisagé.

Points clefs

52. Les points suivants ont été suggérés :

a) Il est difficile d'établir un lien direct entre les émissions de gaz à effet de serre et les transports et la mobilité ;

b) Plusieurs organisations internationales ont placé le secteur des transports au deuxième rang des producteurs d'émissions de gaz à effet de serre et ont indiqué que ce secteur, en plein essor, était appelé à poursuivre sa croissance pendant les vingt prochaines années du fait de la prospérité mondiale ;

c) Le secteur des transports connaît souvent une croissance plus rapide que celle du PIB. Il serait intéressant de faire ressortir la part de ce secteur dans les émissions de gaz à effet de serre, en ventilant les données par mode de transport (en faisant, en outre, la distinction entre les voitures à moteur diesel et les autres), ce qui pourrait également donner une idée des mesures d'atténuation à adopter ;

d) Le recours aux combustibles fossiles dans le secteur des transports est le principal obstacle à la décarbonisation. À cet égard, les transports routiers, en particulier les voitures particulières et les camions, représentent la principale source d'émissions ;

e) Le niveau d'émission d'un véhicule dépend de son âge, et l'utilisation de voitures plus propres entraînera une réduction des émissions. Le type de carburant utilisé influe également sur les émissions ;

f) Il serait intéressant d'observer les variations enregistrées au niveau infrarégional afin de mieux comprendre les tendances qui se dégagent dans la région de la CEE ;

g) Même si cela ne relève pas du mandat du PPE-TSE, il serait intéressant de se pencher sur l'augmentation de la part des secteurs de l'aviation et des transports maritimes³³ dans les émissions ;

h) Il serait aussi intéressant de suivre l'évolution des véhicules électriques et de chercher des moyens de produire l'électricité dont ils ont besoin ;

i) Les changements climatiques ont des effets très importants non seulement sur la santé mais aussi sur l'environnement.

Indicateurs proposés

53. Les indicateurs suivants ont été proposés :

a) Total des gaz à effet de serre (dioxyde de carbone (CO₂), protoxyde d'azote (N₂O), méthane (CH₄), hydrofluorocarbones, composés perfluorés, hexafluorure de soufre (SF₆) et trifluorure d'azote (NF₃)) et de quatre gaz à effet de serre indirect (NO_x, monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatils non méthaniques et dioxyde de soufre (SO₂)), pour chaque gaz, par habitant, par petajoule, par kilomètre (exemple : CO₂ par kilomètre parcouru au moyen d'un véhicule par un habitant). Les indicateurs pourraient être répartis par mode de transport ou même par source d'énergie. En ce qui concerne les effets sur la santé, il est suggéré d'utiliser le même indicateur pour l'exposition en partant du principe que, moins il y a d'émissions, mieux c'est pour la santé;

b) Des indicateurs choisis parmi les nombreux indicateurs proposés par l'Agence européenne pour l'environnement, notamment pour 2015 (transfert modal, nombre de voitures, etc.).

³² Les comptes rendus des réunions thématiques d'experts mentionnées dans le présent document peuvent être consultés à l'adresse <https://platform.healthandsafety.nl/>, accessible au moyen d'un mot de passe.

³³ Avec l'accord du Bureau du PPE-TSE, ces secteurs pourraient être mentionnés dans la brochure.

54. Cependant, les principaux indicateurs ne couvrent pas toute la région de la CEE et, dans la recherche d'indicateurs, il faudrait tenir compte de la disponibilité de données provenant de pays non membres de l'Union européenne. Dans l'idéal, la répartition modale, la part du transport automobile par rapport à celle des transports publics, de la marche et du vélo, ainsi que l'âge du parc de véhicules devraient être pris en compte.

55. On trouvera les données suivantes dans la base de données statistiques de la CEE³⁴ : parc de véhicules routiers au 31 décembre par catégorie de véhicule et groupe d'âge ; parc de véhicules routiers au 31 décembre par catégorie de véhicule et type de carburant ; taux de motorisation (nombre de voitures pour 1 000 personnes) ; part des véhicules à moteur diesel dans le parc (voitures, bus, camions) ; part des véhicules électriques (pourcentage) ; déplacements des véhicules à moteur sur le territoire national par route (véhicule-km) pour la région de la CEE.

56. Les émissions de l'industrie sidérurgique, qui est en amont du secteur des transports, pourraient également entrer en ligne de compte. Si l'on souhaite promouvoir les moyens de transport électriques individuels, en particulier, on pourrait s'intéresser aux sources d'énergie nécessaires à leur production. Cet élément n'a pas nécessairement vocation à faire office d'indicateur mais pourrait être intégré à la discussion.

57. La Fédération de Russie commence à calculer les émissions de gaz à effet de serre ; des données devraient être disponibles en 2021.

D. Traumatismes dus aux accidents de la circulation

58. Les participants à une réunion informelle d'experts des traumatismes dus aux accidents de la circulation (Utrecht (Pays-Bas) (en ligne), 27 juillet 2020) ont proposé les points clefs et les indicateurs qui sont présentés ci-après. Il sera nécessaire de revoir la présente section de manière à tenir compte des observations consignées dans le compte rendu de la réunion³⁵. Le recours à d'autres sources d'information peut également être envisagé.

Points clefs

59. Les points suivants ont été proposés :

a) De manière générale, les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituent un problème de santé publique majeur et sont la deuxième cause de mortalité chez les personnes de 5 à 30 ans. La bonne nouvelle, c'est que ces pertes humaines peuvent être évitées. L'amélioration de la sécurité routière devrait passer par des mesures visant à promouvoir la mobilité active (vélo et marche). Pour mettre le nombre de traumatismes en corrélation avec l'augmentation du taux de motorisation, on pourrait comparer le nombre de décès au nombre de voitures conduites ou de kilomètres parcourus, mais il convient de le faire avec discernement. En général, il peut être utile de tenir compte de l'utilisation des voitures ou des kilomètres parcourus car cela pourrait montrer qu'il est possible d'observer moins de décès avec plus de voitures ;

b) Même s'il reste beaucoup à faire, il est rassurant de noter que le nombre de décès dus aux accidents de la route diminue. Il est suggéré de montrer les variations par rapport à une année de référence ;

c) Une ventilation des données montrant qui sont les victimes enverra un message fort. Il est suggéré de faire ressortir les différences concernant les modes de transport, la répartition selon l'âge (pour faire prendre conscience du nombre d'accidents de la circulation touchant les jeunes), la répartition géographique et la dimension sociale (appartenance ethnique, situation socioéconomique). Il est également important de définir la zone géographique concernée ;

³⁴ Voir <https://w3.unece.org/PXWeb/en>.

³⁵ Les comptes rendus des réunions thématiques d'experts mentionnées dans le présent document peuvent être consultés à l'adresse <https://platform.healthandsafety.nl/>, accessible au moyen d'un mot de passe.

d) Il convient d'exposer le contexte : le vélo et la marche présentent plus d'avantages et moins de risques ;

e) Les innovations telles que le vélo électrique et la trottinette électrique provoquent des accidents de la circulation.

Indicateurs proposés

60. Il a été suggéré d'utiliser le nombre de décès dus aux accidents de la circulation comme indicateur, car il est plus précis que le nombre de traumatismes³⁶. Toute analyse des dangers de mort auxquels sont exposés les cyclistes et les piétons doit s'accompagner d'une description des bienfaits de la pratique d'une activité physique³⁷.

61. Les autres indicateurs suivants sont proposés :

a) Le nombre de morts et de blessés ;

b) Le taux d'accidents mortels, sur lequel l'accès aux soins de santé et la conception des routes (aménagement urbain, bandes cyclables, etc.) ont une influence ;

c) Le nombre d'accidents survenus à des passages pour piétons (dans les zones urbaines), qui peut être particulièrement pertinent en ce qui concerne les enfants ;

d) Des indicateurs corrigés en fonction de l'âge, étant donné que les jeunes adultes provoquent beaucoup d'accidents.

62. Eurostat dispose d'une base de données très complète sur la sécurité routière³⁸. Il est toujours préférable de s'appuyer sur des statistiques locales pour décrire ce qui se passe au niveau local.

E. Activité physique

63. L'utilisation de moyens de transport motorisés va de pair avec un style de vie sédentaire et une augmentation des taux de surpoids et d'obésité. D'après les résultats d'une enquête portant sur cinq pays et réalisée dans le cadre du projet de recherche intersectorielle sur la santé et l'environnement au service de l'innovation mené par l'Union européenne (INter-sectoral Health and Environment Research for InnovaTion), la voiture personnelle reste le principal moyen de transport utilisé pour les besoins du quotidien, par exemple pour aller au travail ou faire les courses³⁹, même si la distance à parcourir est généralement réduite⁴⁰.

64. Il est bien connu que la pratique régulière d'une activité physique contribue à prévenir et à combattre les principales maladies non transmissibles, à savoir les cardiopathies, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète et les cancers du sein et du côlon⁴¹. Elle contribue également à lutter contre des facteurs de risque importants liés à ces maladies (tels

³⁶ Lorsqu'on utilise des statistiques relatives aux traumatismes, il est difficile d'assurer le suivi du nombre de décès. Les définitions proposées par l'OMS prévoient une période de suivi de trente jours.

³⁷ Se pose la question de savoir si les outils d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo et à la marche tiennent compte des risques de traumatismes dus aux accidents de la circulation.

³⁸ Voir https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en.

³⁹ Zvěřinová I., Ščasný M. et Máca V., « Barriers and Potential for Adopting Healthier, More Equitable and Environmentally Friendly Solutions Identified in a Five-Country Survey », INter-sectoral Health and Environment Research for InnovaTion Report, 2018.

⁴⁰ Voir <https://inherit.eu/active-transport/#note-footer-page>.

⁴¹ OMS, *Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé* (Genève, 2010).

qu'hypertension, surpoids et obésité), et a un effet bénéfique sur la santé mentale⁴², retarde l'apparition de la démence⁴³ et améliore la qualité de vie et le bien-être⁴⁴.

65. À l'échelle mondiale, un adulte sur quatre et trois adolescents (11 à 17 ans) sur quatre ne suivent pas les recommandations de l'OMS sur l'activité physique⁴⁵. À mesure que la prospérité économique des pays s'accroît, les taux d'inactivité augmentent. Dans certains pays, le taux d'inactivité peut atteindre 70 % en raison de l'évolution des habitudes de transport, de l'utilisation accrue des technologies et de l'urbanisation⁴⁶.

66. En trouvant des moyens d'accroître l'activité physique, par exemple en incitant les personnes à aller à pied ou à vélo à l'école ou au travail, on pourrait contribuer à la réalisation de nombre des objectifs de développement durable⁴⁷, qui sont énoncés dans la déclaration de Bangkok de 2016 sur l'activité physique au service de la santé et du développement durable au niveau mondial⁴⁸.

67. Un tiers des personnes qui vont au travail à pied ou à vélo (éventuellement électrique) suivent, ce faisant, les recommandations de l'OMS sur l'activité physique. Les Néerlandais, par exemple, font en moyenne soixante-quinze minutes de vélo par semaine, augmentant ainsi leur espérance de vie de six mois par rapport aux personnes qui ne font pas de vélo, ce qui représente environ 6 500 vies épargnées chaque année.

68. La prise en considération de l'équité dans les plans et les recommandations relatifs à la mobilité active permet de faire de progrès à la fois en matière de santé, d'équité et de développement durable.

69. Les participants à une réunion informelle d'experts de l'activité physique (Utrecht (Pays-Bas) (en ligne), 28 juillet 2020) ont proposé les points clefs et les indicateurs qui sont présentés ci-après. Il sera nécessaire de revoir la présente section de manière à tenir compte des observations consignées dans le compte rendu de la réunion⁴⁹. Le recours à d'autres sources d'information peut également être envisagé.

Points clefs

70. Les points suivants ont été proposés :

- a) La pratique régulière d'une activité physique contribue à prévenir les problèmes de santé ;
- b) La marche à pied et le vélo (modes de déplacement actifs) devraient être encouragés ;

⁴² Schuch F. *et al.*, « Exercise as a treatment for depression: A meta-analysis adjusting for publication bias », *Journal of Psychiatric Research*, vol. 77 (juin 2016), p. 42 à 51 ; Mammen G. et Faulkner G., « Physical activity and the prevention of depression: a systematic review of prospective studies », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 45, n° 5 (2013), p. 649 à 657.

⁴³ Livingston G. *et al.*, « Dementia prevention, intervention, and care », *Lancet*, vol. 390, n° 10113 (décembre 2017), p. 2673 à 2734.

⁴⁴ Das P. et Horton R., « Rethinking our approach to physical activity », *Lancet*, vol. 380, n° 9838 (juillet 2012), p. 189 et 190.

⁴⁵ OMS, *Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé*.

⁴⁶ OMS, *Plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique 2018-2030 : une population plus active pour un monde en meilleure santé* (Genève, 2018). Un graphique tiré du Plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique pourrait être inséré ici pour montrer que l'activité physique a de multiples avantages sur les plans sanitaire, social et économique.

⁴⁷ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Physical activity factsheets for the 28 European Union Member States of the WHO European Region* (Copenhague, 2018).

⁴⁸ Voir <https://bjsm.bmj.com/content/51/19/1389>.

⁴⁹ Les comptes rendus des réunions thématiques d'experts mentionnées dans le présent document peuvent être consultés à l'adresse <https://platform.healthandsafety.nl/>, accessible au moyen d'un mot de passe.

c) L'élaboration de politiques en faveur de la marche à pied et du vélo peut contribuer à la réalisation de différents objectifs de développement durable⁵⁰ ;

d) Le Plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique 2018-2030 de l'OMS peut également servir de référence pour l'élaboration de messages clefs. Le PPE-TSE devrait aussi en faire mention ;

e) Le thème de l'activité physique peut faire le lien entre différents thèmes étant donné qu'il recoupe plusieurs secteurs ;

f) Les messages peuvent être différents selon le groupe d'âge : aller au travail ou rejoindre les transports publics à pied ou à vélo (personnes en âge de travailler) ; aller à l'école, apprendre le code de la route et respecter les règles de la sécurité routière (enfants) ; pratiquer la marche à pied (personnes âgées) ;

g) Les niveaux d'activité physique restent inférieurs à ce qui serait souhaitable dans la région⁵¹ ;

h) Les moyens de transport motorisés sont souvent utilisés pour de courtes distances. Il faudrait employer d'autres modes de déplacement, plus sains et respectueux de l'environnement, comme le vélo ou la marche⁵² ;

i) L'amélioration des infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons est une condition essentielle de l'augmentation de la part de la mobilité active et permet, par voie de conséquence, une augmentation générale du niveau d'activité physique et une amélioration de l'état de santé des populations urbaines ;

j) Il est suggéré d'établir un lien avec les infrastructures visant à rendre les déplacements à pied et à vélo plus faciles et plus sûrs, et avec la réduction de la pollution atmosphérique, pour préserver la santé des piétons et des cyclistes⁵³ ;

k) Il est proposé de mesurer l'activité physique selon des critères pertinents qui permettent d'établir des comparaisons entre les pays. Le temps consacré à la pratique de la marche à pied ou du vélo par kilomètre, par personne et par jour serait un indicateur adapté.

Indicateurs proposés

71. L'indicateur suivant a été proposé : longueur totale des pistes cyclables, en kilomètres.

72. L'outil d'évaluation économique des effets de la pratique du vélo et de la marche sur la santé permet aux décideurs aux niveaux local, régional et national d'estimer la valeur économique des bienfaits de l'accroissement de ces activités pour la santé. Une méthode et un guide de l'utilisateur sur l'évaluation de l'activité physique, de la pollution atmosphérique, des traumatismes et de l'impact carbone sont disponibles en allemand, en anglais et en français⁵⁴.

Recommandations relatives à la recherche et au suivi

73. Tous les pays sont invités à renforcer leur publication de données ventilées en faisant ressortir les deux priorités que sont l'accroissement du niveau global d'activité physique et

⁵⁰ Voir les enseignements tirés par la World Cycling Alliance et la Fédération européenne des cyclistes. *Cycling delivers on the Global Goals. Shifting towards a better economy, society, and planet for all*, disponible à l'adresse <https://www.ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>.

⁵¹ Voir https://www.who.int/gho/ncd/risk_factors/physical_activity/en/index2.html.

⁵² La pratique du skateboard et du patin est également considérée comme un mode de déplacement actif. Pour l'OMS, la pratique du vélo englobe celle du vélo électrique. Voir http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/382334/28fs-physical-activity-euro-rep-eng.pdf?ua=1.

⁵³ World Cycling Alliance et Fédération européenne des cyclistes, *Cycling delivers on the Global Goals: Shifting towards a better economy, society, and planet for all*.

⁵⁴ Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et de la marche – Méthodologie et guide de l'utilisateur sur l'évaluation de l'activité physique, de la pollution atmosphérique, des traumatismes et de l'impact carbone* (Copenhague, 2017).

la réduction des disparités nationales et des niveaux d'inactivité physique dans les groupes de population les moins actifs, que chaque pays aura répertoriés⁵⁵.

F. Accessibilité

74. L'accès à des modes de déplacement sûrs et actifs et à des réseaux de transport respectueux de la santé (transports publics, vélo et marche) est marqué par des inégalités. Voir la section IV.F ci-après pour un bref exposé sur les mesures en faveur de l'équité.

Inégalités en matière d'accès aux espaces de loisirs ou aux espaces verts

75. Dans presque tous les pays, les personnes défavorisées indiquent avoir plus de difficulté que les autres à accéder aux espaces de loisirs ou aux espaces verts. La fréquentation de ces espaces peut être considérée comme une mesure d'atténuation de certaines expositions potentiellement dangereuses, comme la pollution atmosphérique et sonore, l'exposition excessive aux rayons ultraviolets du soleil et le stress thermique. Elle contribuerait aussi à la récupération en cas de fatigue mentale et à la reconstitution des capacités attentionnelles, faciliterait la pratique d'une activité physique et l'établissement de relations sociales, stimulerait le développement des enfants, l'épanouissement personnel et la motivation et améliorerait le fonctionnement du système immunitaire. Les inégalités socioéconomiques en matière d'accès aux espaces de loisirs ou aux espaces verts semblent persister.

76. Malheureusement, il n'a pas été possible de trouver, dans les bases de données internationales, de données portant sur les conditions environnementales dans les villes et tenant compte des questions d'équité pour les pays de l'est de la Région européenne de l'OMS. Dans la quasi-totalité des pays, les personnes défavorisées ont plus de mal que les autres à accéder aux espaces de loisirs et aux espaces verts ; dans certains, elles peuvent être trois fois plus touchées par ce problème. Les données disponibles ne permettent pas de répertorier les difficultés précises rencontrées, qui peuvent être dues à plusieurs facteurs. Il est possible, par exemple, qu'il n'y ait pas d'espaces de loisirs ni d'espaces verts à proximité directe du domicile, ou que ces espaces ne soient pas accessibles, qu'ils ne soient pas considérés comme sûrs ou que les personnes n'aient pas le temps de s'y rendre. Il importe donc de créer suffisamment d'espaces de loisirs ou d'espaces verts qui soient proches des lieux d'habitation, faciles d'accès, attrayants et sûrs, et qui répondent aux besoins de l'ensemble des utilisateurs potentiels.

Vers des réseaux de transport respectueux de la santé pour tous

77. Pour être respectueux de la santé, les réseaux de transport doivent privilégier les systèmes de transport sûrs et accessibles à tous, indépendamment de l'âge et des capacités des personnes, et reposer sur un large éventail de modes de transport (par exemple, le vélo, la marche et les transports publics). Les systèmes de transport sûrs, attrayants et accessibles qui privilégient la mobilité active ont des effets bénéfiques sur la santé (réduction du nombre de piétons ou de cyclistes blessés, augmentation de l'activité physique, diminution de l'obésité et resserrement du lien social, entre autres).

78. Pour concevoir des transports publics équitables, il convient de tenir compte des besoins des divers « publics », qui peuvent avoir une identité, des besoins de transport, une façon de voir et des priorités différents (ainsi, certains se définiront plutôt comme des usagers des transports publics, des cyclistes, des piétons, des automobilistes, des hommes et femmes d'affaires, des contribuables, des progressistes, etc.). L'accès aux transports publics est particulièrement important pour les personnes qui ont de faibles revenus ou des problèmes de mobilité et pour lesquels ils peuvent être indispensables pour se rendre au travail, faire les courses, aller à l'école ou satisfaire d'autres besoins. Il peut être difficile pour certains sous-groupes de population comme les femmes, les personnes âgées, les personnes défavorisées et les personnes en surpoids ou obèses de se déplacer à pied, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un mauvais état de santé ou d'un handicap physique.

⁵⁵ OMS, *Plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique*, p. 11.

79. Il est par conséquent nécessaire de privilégier la sécurité et l'accès aux transports publics et à la mobilité active dans les quartiers défavorisés. Des études longitudinales montrent que les jeunes enfants qui vivent dans ces quartiers sont plus susceptibles d'adopter des modes de déplacement actifs pour aller à l'école et donc d'être exposés à des risques de l'environnement tels que les dangers de la circulation ou l'insécurité de certains quartiers.

80. Par ailleurs, qu'il s'agisse des transports publics ou de la mobilité active, les lieux et les horaires doivent correspondre aux flux quotidiens des personnes qui dépendent de ces modes de transport. Des heures de passage inadaptées aux horaires de travail, des itinéraires desservis trop peu fréquemment et des correspondances mal planifiées sont synonymes de stress et de perte de temps pour les personnes qui dépendent des transports publics.

IV. Comprendre la région de la CEE et les différences entre les pays

81. Le présent chapitre devrait permettre l'examen de plusieurs thèmes :

- a) Modes de vie en milieu rural ou urbain, étalement des villes et artificialisation des sols ;
- b) Aspects socioéconomiques et disparités dans la région de la CEE ;
- c) Contexte économique ;
- d) Autres aspects écologiques, tels que la biodiversité.

82. Ces thèmes ont également été répertoriés dans le projet de déclaration de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (ECE/AC.21/SC/2020/3-EUPCR2016697/5.3/3).

83. Dans le présent chapitre, plusieurs questions sont étudiées et des réflexions sont formulées à la lumière des nouvelles conditions liées à la COVID-19.

A. La crise liée à la maladie à coronavirus risque de modifier définitivement notre façon de nous déplacer

84. En raison des mesures liées à la COVID-19, le télétravail s'est accru et les habitudes de déplacement ont considérablement changé, les transports publics étant moins utilisés, à l'inverse du vélo. Le changement de mode de transport est bien évidemment fonction du type de profession exercée et des autres solutions de transport disponibles. Il est souvent plus difficile à opérer pour les groupes à faibles revenus et les habitants des zones rurales que pour les groupes à revenus élevés et les citadins. Les mesures de distanciation physique adoptées dans les pays et les villes du monde entier peuvent accélérer l'évolution vers la mobilité durable, ce qui peut également avoir des effets positifs sur l'activité physique, la sécurité routière et la santé environnementale.

85. Avant que n'éclate la crise liée à la COVID-19, on s'attendait à une utilisation accrue des voitures et des transports publics pour la période 2019-2024, avec des variations possibles dans certaines zones métropolitaines. Aux Pays-Bas, au cours des dix dernières années, les habitants de cinq grandes villes ont de plus en plus opté pour les transports publics, le vélo ou la marche, en particulier pour les distances comprises entre 1 et 7 km⁵⁶, ce qui a eu des effets positifs sur leur santé et leur bien-être, notamment pour les personnes qui, par ailleurs, ne font pas beaucoup d'exercice physique⁵⁷. Cette tendance s'est accentuée du fait des mesures de distanciation physique prises dans les villes de la plupart des pays. Dans certaines villes, pour permettre la distanciation et faciliter les déplacements actifs en toute sécurité, on

⁵⁶ Voir le rapport de l'Institut néerlandais des connaissances pour les politiques en matière de mobilité, disponible à l'adresse www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/http://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/ (en néerlandais uniquement).

⁵⁷ Les autres données de l'Agence européenne pour l'environnement relatives aux transports doivent être vérifiées.

a élargi les voies piétonnes, réorienté les cyclistes vers les grands axes et limité la circulation des voitures. Ces mesures permettent d'alléger, même si cela n'est que temporaire, la pression du trafic motorisé sur l'espace et l'environnement et d'encourager l'adoption d'un style de vie sain.

86. Les données relatives à la mobilité et les différentes études menées par le groupe d'étude sur la mobilité aux Pays-Bas⁵⁸ montrent que, pendant l'été 2020, les personnes ont continué de se déplacer moins qu'avant la crise liée à la COVID-19. Comme au début de la crise, la baisse du nombre de déplacements concerne surtout les transports publics et l'utilisation des voitures en tant que passager. Reste à savoir si les comportements ont changé de façon définitive.

87. Les rapports de Google sur la mobilité de la communauté⁵⁹ visent à donner une idée des changements induits par les stratégies de lutte contre la COVID-19. Ils montrent l'évolution par zone de la fréquentation de différents types de lieux, tels que les commerces et installations de loisirs, les parcs, les arrêts de transports en commun et les lieux de travail⁶⁰. La figure II ci-après montre l'évolution de la fréquentation des arrêts de transports en commun depuis le début de la pandémie dans la plupart des pays d'Europe.

88. Dans presque toute l'Europe, le nombre de personnes ayant fréquenté les arrêts de transports en commun a baissé au premier semestre de 2020 en raison de la COVID-19 et des mesures prises pour y faire face (télétravail, limitation de la capacité des transports publics ou encore peur d'être exposé au virus dans les transports publics). La mobilité globale a diminué et connaît actuellement une reprise timide comme suite à l'allègement des mesures liées à la COVID-19.

B. Mobilité active (vélo et marche)

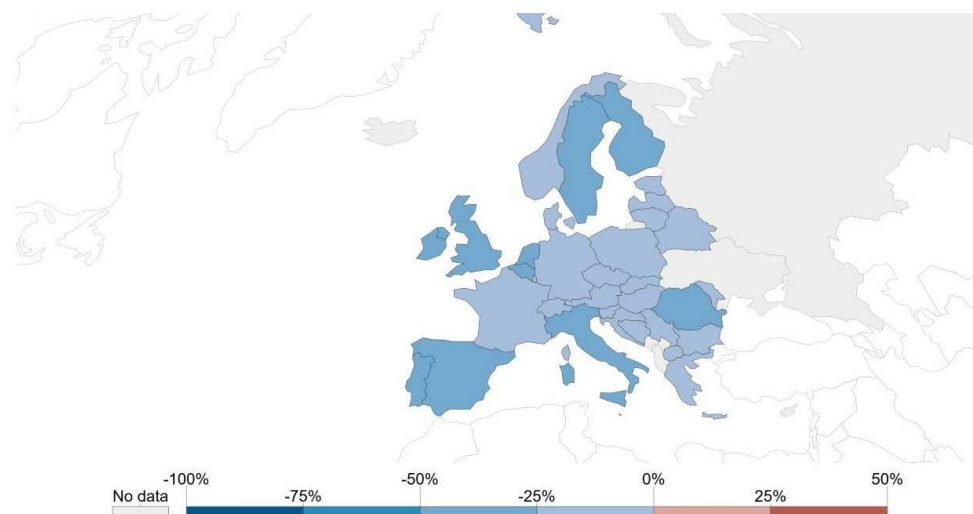
89. La marche et le vélo sont des modes de déplacement actifs et des formes d'activité physique qui ont un effet positif sur la forme physique des personnes et donc sur leur santé, comme cela a été expliqué dans la section III.E, consacrée à l'activité physique. La pratique du vélo est également relaxante et peut améliorer la qualité du sommeil et la santé mentale. Les personnes qui délaissent la voiture au profit de la bicyclette sur de courts trajets voient leur espérance de vie augmentée de trois à quatorze mois car elles font plus d'exercice.

⁵⁸ Pour des informations relatives au groupe d'étude néerlandais sur la mobilité et les résultats de ses travaux, voir <https://english.kimnet.nl/the-netherlands-mobility-panel>.

⁵⁹ La mention d'une entreprise ou d'un produit commercial dans le présent document ne signifie pas qu'ils ont l'aval de l'Organisation des Nations Unies ou de ses États Membres.

⁶⁰ Voir www.google.com/covid19/mobility/.

Figure II
Évolution du nombre d'usagers par rapport à une journée de référence
(30 juillet 2020)



Note : La journée de référence est la valeur médiane calculée pour la période de cinq semaines comprise entre le 3 janvier et le 6 février 2020.

Source : Tendances Google sur la mobilité de la communauté (COVID-19) et Our World in Data, Statistiques et recherche, Pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19)⁶¹.

90. La pratique du vélo favorise également les interactions sociales et contribue à l'indépendance et à l'autonomie des personnes à faibles revenus⁶². Toutefois, la voiture continue souvent d'être utilisée sur des distances que la plupart des personnes peuvent facilement parcourir à bicyclette ; aux Pays-Bas, la moitié des trajets effectués en voiture font moins de 7,5 km et un tiers font moins de 5 km⁶³.

91. De nombreuses municipalités ont aménagé l'espace public, par exemple en élargissant les voies piétonnes et les pistes cyclables et en installant des ronds-points pour piétons de façon à garantir le respect des mesures de distanciation. Dans certaines zones, aux intersections très fréquentées, les feux de circulation ont été réglés pour rester au vert plus longtemps pour les cyclistes et les piétons, pour prévenir les embouteillages de bicyclettes ou la formation de groupes. Ces mesures réduisent indirectement l'espace disponible pour les voitures dans les villes.

92. Les rapports sur la mobilité montrent que (après la levée du confinement) la fréquentation des parcs et des espaces verts s'est nettement accrue. L'aménagement d'espaces supplémentaires pour les cyclistes, et surtout pour les piétons, peut encourager le développement de villes modernes et vertes. Ce développement a déjà commencé mais pourrait s'accélérer en raison de la COVID-19. Le risque, toutefois, est que la crise économique fasse obstacle aux investissements dans des transports sains et durables.

93. La part du vélo (notamment du vélo électrique) augmente depuis le début de la pandémie de COVID-19 et est supérieure à ce qu'elle était avant la crise. Il se peut que ce changement dans les habitudes de déplacement soit temporaire. Néanmoins, environ 20 % des personnes interrogées dans le cadre du groupe d'étude sur la mobilité aux Pays-Bas estiment qu'une fois la crise terminée, elles consacreront plus de temps à la marche et au

⁶¹ Voir <https://ourworldindata.org/covid-mobility-trends> and <https://ourworldindata.org/grapher/visitors-transit-covid?year=2020-06-29&time=2020-07-31&country=NLD~FRA~LTU~POL~DEU®ion=Europe>.

⁶² Staatsen B. *et al.*, « Exploring triple-win solutions for living, moving and consuming that encourage behavioural change, protect the environment, promote health and health equity », INter-sectoral Health and Environment Research for InnovaTion Report, 2017.

⁶³ Voir <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/0> (en néerlandais uniquement).

vélo. De même, environ 20 % des personnes interrogées pensent prendre moins souvent l'avion dans un proche avenir.

C. Solutions pour une mobilité durable, sûre et saine

94. Compte tenu de l'urbanisation croissante et des besoins actuels et futurs en matière de logement, il va être de plus en plus nécessaire de proposer des solutions de mobilité durables et saines.

95. Les mesures prises par les gouvernements et les employeurs pour faciliter le télétravail face à la COVID-19 ont une influence majeure sur l'adoption de modes de mobilité durables, sûrs et sains. Les employeurs sont intéressés par des conseils sur les solutions offertes en matière de mobilité sûre et saine telles que les vélos électriques, la possibilité d'avantages fiscaux et l'utilisation responsable des transports publics. Il faut trouver un juste équilibre entre ces possibilités et l'inscrire dans la réglementation. Pour inscrire dans la durée les comportements adoptés pendant la pandémie de COVID-19, il faut trouver les moyens de donner aux gens l'habitude de se déplacer moins et de travailler davantage depuis chez eux. Au lieu de construire de nouvelles routes, il pourrait être préférable d'investir dans les installations existantes, par exemple de manière à les rendre plus durables ou à les moderniser.

96. La crise liée à la COVID-19 a des effets importants sur l'organisation des activités, le travail et les habitudes de voyage, et par conséquent sur la santé. Cependant, on ne sait pas encore combien de temps ces effets vont durer ni si la crise modifiera durablement le travail, les activités et les déplacements. Il s'agit là de l'un des enjeux des programmes actuels et en cours d'élaboration, à l'image du PPE-TSE.

D. Iniquité en matière de salubrité de l'environnement

97. Les conditions ambiantes influent considérablement sur la santé et le bien-être, mais elles ne sont pas les mêmes pour tous, ce qui entraîne des inégalités en matière de santé environnementale. Ce sont souvent les sous-groupes défavorisés ou vulnérables qui sont les plus exposés aux risques environnementaux, ce qui peut encore aggraver les problèmes et les inégalités en matière de santé. On parle alors d'iniquité en matière de salubrité de l'environnement⁶⁴. Cette iniquité s'observe à la fois entre les pays et au sein d'un même pays (voir, par exemple, la figure III ci-après). La répartition inégalement des risques environnementaux, qui s'ajoute aux inégalités en matière de santé, est de plus en plus préoccupante à l'heure où l'un des objectifs majeurs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 est de ne laisser personne de côté.

98. L'inégalité et l'iniquité dans les transports, qui ont trait à l'exposition et aux problèmes de santé causés par la pollution atmosphérique, le bruit et les traumatismes dus aux accidents de la circulation, ont été examinées dans les sections qui précèdent. L'iniquité se traduit aussi par des inégalités en ce qui concerne les avantages procurés par les transports, c'est-à-dire l'accès à des réseaux de transport sains et à des espaces de loisirs ou à des espaces

⁶⁴ Les inégalités en matière de salubrité de l'environnement sont des différences d'exposition aux risques en matière de santé environnementale et aux problèmes de santé qui en découlent. Peuvent être concernés des personnes plus ou moins exposées, des groupes de population désavantagés ou des espaces géographiques présentant des niveaux de pollution élevés. L'iniquité en matière de salubrité de l'environnement désigne des différences injustes et évitables d'exposition aux facteurs de risque pour la santé environnementale et des différences injustes et évitables en matière d'état de santé, qui sont causées par les conditions ambiantes. Il faut souligner la différence entre égalité et équité. Si les deux notions vont dans le sens de la justice, elles se distinguent par la manière d'y parvenir : l'égalité revient à traiter tout le monde de la même façon, indépendamment des besoins, tandis que l'équité consiste à traiter les personnes différemment en fonction de leurs besoins. Paradoxalement, cette différence de traitement est sans doute ce qui permet de parvenir à l'égalité.

verts. Toutefois, souvent, les données disponibles en matière de surveillance (de l'environnement) ne permettent pas de quantifier précisément ces avantages⁶⁵.

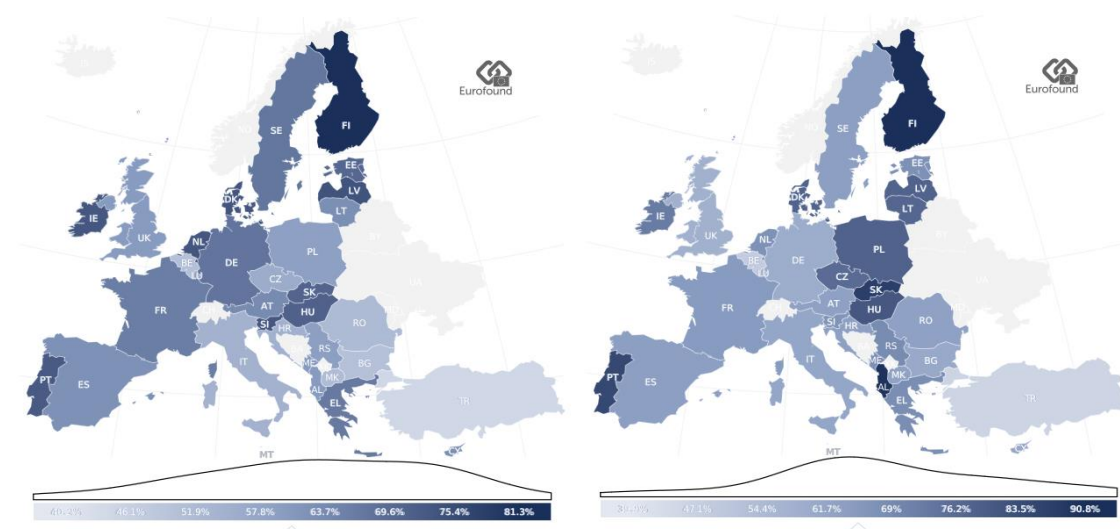
E. Iniquité dans les transports

99. Les inégalités sont souvent constatées dans des zones défavorisées ou isolées présentant des niveaux élevés de pollution atmosphérique ou sonore, un risque plus grand d'accidents corporels sur le réseau routier et des inégalités dans l'accès aux modes de déplacement sûrs et sains (transports publics, vélo et marche).

100. Les mesures en faveur de l'équité peuvent être axées sur le développement de modes de transport durables, respectueux de l'environnement, ouverts à tous et sûrs, et, dans le même temps, viser à réduire les disparités, au regard de la mobilité, entre les groupes vulnérables et les personnes qui vivent ou travaillent dans des zones isolées ou mal desservies et le reste de la population.

Figure III

Pourcentage de personnes qui, pour chaque pays, ont répondu « Aucun problème » au point « Problèmes de voisinage : trafic dense », comparé entre les groupes de revenu 4 (à gauche) et 1 (à droite)



Source : Eurofound, 2017⁶⁶.

F. Planification des transports et iniquité

101. Les transports sont une composante essentielle de la vie moderne mais ils peuvent aussi peser lourdement sur la santé, l'environnement et les économies nationales. Leurs avantages et leurs effets négatifs ne sont pas répartis de manière uniforme dans la société, et les habitants des zones urbaines les plus défavorisées, en particulier, ont parfois un accès limité aux transports publics et à des infrastructures sûres adaptées à la mobilité active. Pour être satisfaisante, la planification des transports doit viser à garantir que tous les quartiers de la ville sont bien reliés, que les transports publics sont sains, inclusifs, accessibles,

⁶⁵ S'agissant de remédier aux inégalités en matière de santé environnementale, la surveillance de l'environnement qui est mise en place ne permet souvent pas de quantifier précisément les différences d'exposition. Pour ce qui est de remédier à l'iniquité, il est essentiel de combiner les données relatives aux différences d'exposition et les données relatives à la vulnérabilité variable de différents sous-groupes de population.

⁶⁶ Eurofound, *Enquête européenne sur la qualité de vie 2016 : qualité de vie, qualité de la société et qualité des services publics* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2017) ; Enquête européenne sur la qualité de vie 2016 : visualisation des données, disponible à l'adresse <https://www.eurofound.europa.eu/fr/data/european-quality-of-life-survey>.

abordables, sûrs et respectueux de l'environnement et que des infrastructures adaptées à la mobilité active sont mises en place. Un système de transport durable réduit le nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation, les embouteillages ainsi que la pollution atmosphérique et sonore en général tout en atténuant les disparités en matière de santé et de mobilité au sein de la société et en améliorant les interactions sociales, la qualité de vie et l'agrément des lieux.

V. Conclusion générale sur l'objet principal du document

102. Ce dernier chapitre comprendra des observations finales qui tiendront compte de tous les thèmes traités et des conditions propres à chaque pays.
