


TAPAS, un projet européen d'étude des politiques de promotion de l'activité physique et de leurs conséquences sanitaires et environnementales

Audrey de NAZELLE
CREAL Barcelone

Les problèmes de santé urbaine peuvent être classifiés en trois catégories : l'environnement social, les problèmes liés à l'environnement physique et l'accès aux soins. Plus spécifiquement, les problèmes liés aux politiques de transport incluent l'activité physique, le risque d'accident de la circulation, la pollution de l'air, les nuisances sonores et le capital social. Les politiques de transport encourageant le transport actif (vélo et marche à pied) agissent sur ces problèmes. Elles peuvent cependant avoir des conséquences inattendues, comme l'augmentation de l'inhalation de polluants ou du risque d'accident.

Potential side effects of active travel

- Increase intake of pollutants (time spent in highly polluted microenvironment with a high inhalation rate)
- Increase exposure to traffic hazards, etc



www.creal.cat

Ce projet prend en compte tous ces risques et ces bénéfices afin de proposer une solution optimale à travers des modèles d'analyse de risques.

Nous avons choisi quatre villes (Copenhague, Bâle, Paris et Barcelone) dans lesquelles nous développons des modèles de simulation d'impact sur l'environnement et la santé. L'outil ainsi créé peut être utilisé par les décideurs pour mener des politiques optimales. Le modèle peut également aider les individus à choisir les comportements les plus bénéfiques pour leur propre santé.



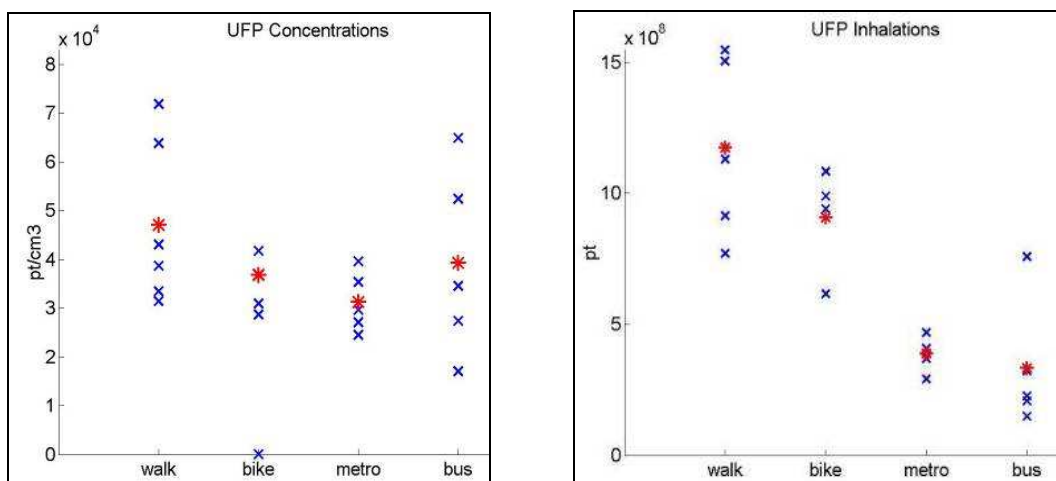
Velib à Paris

Ce projet débute et nous travaillons actuellement au développement de notre modèle conceptuel. Nous débattions ensuite avec les experts du secteur dans le cadre d'un atelier de travail, avant de développer un modèle quantitatif que nous appliquerons aux quatre villes choisies sur la base des données existantes.

Nous étudions les différents impacts qui peuvent intervenir sur le comportement, sur l'environnement et sur la santé. Nous résumons ces effets sur la santé en utilisant la mesure du nombre d'années restant à vivre, pondérée par la qualité de vie (DALY). Les effets disparates sont résumés dans cette mesure unique.

La collecte de nouvelles données aura essentiellement lieu à Barcelone, où nous mènerons une étude sur le choix du mode de transport et une étude d'exposition, d'inhalation de polluants et d'activité physique dans les différents modes de transport. Nous étudierons également les différents indicateurs de l'état de santé avant et après chaque trajet.

Dans l'étude pilote de 2008, nous avons examiné l'exposition à la pollution atmosphérique et l'activité physique. Nous avons constaté que l'exposition aux particules ultrafines était plus élevée chez les piétons que chez les cyclistes et les passagers de métro. Dans le bus, la variabilité était plus grande. La différence n'était toutefois pas importante. Lorsque nous prenons en compte l'activité physique, cette différence est plus marquée.



Le projet TAPAS vise à proposer des politiques de transport actif qui fonctionnent, tout tenant compte des différents risques et bénéfices. Certaines mesures peuvent, le cas échéant, compenser l'augmentation de l'inhalation. L'outil ainsi élaboré pourra être utilisé dans d'autres contextes et d'autres villes à l'avenir.

Questions-réponses avec l'amphithéâtre

Jean-François TOUSSAINT

Cette étude viendra s'intégrer dans le troisième axe de recherche de l'IRMES, concernant les bénéfices sanitaires de l'activité physique.

Les comparaisons entre les politiques peuvent être influencées par la géographie de la ville ou encore par les habitudes culturelles.

De la salle

Vous ne vous intéressez pas aux équipements, en particulier pour le vélo : le casque et l'éclairage.

Audrey de NAZELLE

Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut augmenter l'activité physique. Les problèmes engendrés par l'inactivité figurent parmi les plus graves auxquels la société actuelle soit confrontée. Les conséquences inattendues doivent être prises en compte pour s'assurer que l'on protège tous les individus qui changent leur comportement. La communication avec le public doit être bien gérée.

De la salle

Même si nous construisons des pistes cyclables protégées, c'est sur le comportement des cyclistes qu'il faut agir.

Audrey de NAZELLE

Notre modèle prend en compte toutes les politiques, en particulier celles qui visent à protéger les cyclistes et les piétons.

Jean-François TOUSSAINT

La mixité des mobilités dans les villes, en particulier dans les zones de partage de l'espace, réduit considérablement le taux de mortalité et d'incidents. La vitesse s'en trouve réduite à celle du piéton. Par ailleurs, les cyclistes sont essentiellement tués par des chocs avec des véhicules motorisés. Le casque ne les protège pas du risque principal en zone urbaine.

De la salle

La place des usagers me semble extrêmement importante. De nombreux intervenants participent ainsi à l'éducation au Code de la Route et de la Rue.

Avez-vous étudié les transports combinés et l'itinérance ?

Enfin, le Défi Santé Nutrition vise à promouvoir les échanges entre les communes. Il sera nécessaire de se rapprocher de cet affichage pour promouvoir et valoriser ces politiques auprès des élus.

Audrey de NAZELLE

Effectivement, un rapprochement avec des acteurs comme la Fubicy permet de cibler la communication.

De la salle

Aborderez-vous dans votre étude les relations entre les transports en commun et les transports actifs ? Il a été démontré que l'augmentation de ces deux types de mobilité est liée.

Audrey de NAZELLE

Les personnes utilisant les transports en commun présentent effectivement un taux d'activité plus important. Nos partenaires de Bâle veulent impérativement étudier les transports en commun. Si le modèle reste utilisable, nous les prendrons en compte.

Jean-François TOUSSAINT

Ces changements de comportement sont extrêmement importants. Nous avons mené des évaluations avec la RATP, qui a manifesté son intérêt pour le sujet.

De la salle

Pour ma part, je me suis intéressé au port du casque en ville. Plus les vélos sont nombreux en ville, moins les accidents surviennent. En général, le port du casque n'y fait rien. Une étude anglaise a même montré que les conducteurs de véhicules motorisés laissent moins d'espace en doublant un cycliste portant un casque.

De la salle

Votre étude ne doit pas oublier les handicapés physiques ou sensoriels.

Audrey de NAZELLE

Si nous le pouvons, idéalement, nous prendrons en compte les différents types de population, des enfants aux personnes âgées.

Au niveau individuel, les cyclistes qui portent un casque présentent davantage de comportements à risque. Par ailleurs, l'obligation du port du casque peut entraîner une diminution du taux d'utilisation du vélo.

De la salle

Envisagez-vous d'étendre votre étude à une population présentant des pathologies, même mineures ?

Audrey de NAZELLE

Le modèle sera basé sur des données existantes. Si des données sont connues pour ces populations, nous les y inclurons autant que possible.

De la salle

Avez-vous prévu d'intégrer les plans de déplacement des entreprises dans votre modèle ? Ils permettent parfois de financer le développement du vélo.

Audrey de NAZELLE

C'est une bonne idée à laquelle nous pouvons réfléchir.