



Discours à l'occasion de la 8^e conférence intercontinentale « Impacts »

« Circuler en ville : à pied et sur deux roues »

Les impacts de la promotion de la mobilité douce sur la santé des citoyens

*Texte de Mme Annie Mino, directrice générale de la santé de
Genève*

La définition de la santé a beaucoup évolué grâce à la contribution de l'OMS. Elle se fonde sur une approche positive de la santé, définie comme un état de complet bien-être physique, mental, social et non seulement sur la seule absence de maladie.

Elle représente un potentiel que chacun possède, peut entretenir ou améliorer quotidiennement. Mais la qualité de vie et la santé de l'être humain sont également très liées à ses conditions de vie et à la structure de son environnement.

La direction générale de la santé de Genève se concentre actuellement sur la mise en place de concepts et d'actions, qui permettent d'amorcer un processus d'amélioration continue de la santé, en intervenant au niveau le plus proche du citoyen. Cette démarche correspond au concept du programme « Villes-santé » de l'OMS, adopté par le canton de Genève. Elle répond à l'un des volets de la loi A 260, sur l'action publique en vue d'un développement durable, votée en 2001 et reconduite jusqu'en 2006.

Dans le cadre qui nous occupe aujourd'hui, l'importance de la marche et du cyclisme, dans la perspective de promotion de la santé, a été reconnue dans la Charte adoptée par les États

membres de la Région européenne de l'OMS en 1999, lors de la « Troisième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé ».

Le vélo et la marche sont en effet des moyens de locomotion particulièrement adéquats pour la santé, car ils ne sont pas bruyants, n'émettent pas de polluants dans l'air, permettent la pratique d'une activité physique, favorisent la détente et facilitent les liens sociaux.

En revanche, un trafic motorisé important a un impact non négligeable sur la santé. Il engendre la pollution de l'air, le bruit, la sédentarité, le stress et l'anxiété avec un « effet barrière » entraînant l'isolement social et surtout provoque des accidents et traumatismes. La promotion de la mobilité douce a est donc en lien avec tous ces aspects relatifs à la santé.

Les risques liés à chacune de ces catégories sont les suivants :

Pour ce qui est de la **pollution atmosphérique**, le lien entre l'exposition aux polluants de l'air et le risque élevé de cancer du poumon a été établi. De même, existe-t-il une association entre le trafic intense et les bronchites et asthmes chez l'enfant. En effet, les risques de symptômes respiratoires sont d'environ 50% plus élevés pour les enfants habitant à proximité de routes très fréquentées.

80 000 décès d'adultes par an sont liés à une exposition de longue durée à la pollution atmosphérique, due à la circulation dans les villes européennes.

En ce qui concerne le **bruit** engendré par la circulation, on estime qu'il est la principale cause des nuisances qui affectent la population urbaine. De plus, la part de la population exposée aux niveaux sonores les plus élevés (>

65 dB) est passée de 15 % en 1980 à 26 % en 1990. Environ 65% de la population européenne est exposée à des niveaux de bruit engendrant une grave irritation, une gêne de la parole et une perturbation du sommeil.

Des enfants exposés de façon chronique à des bruits intenses ont des aptitudes réduites en ce qui concerne l'apprentissage de la lecture; leur capacité de concentration en est modifiée.

Le manque **d'activité physique** ou sédentarité représente l'un des principaux facteurs de risque de maladies cardiovasculaires, de diabète, de surpoids, de cancer et d'ostéoporose.

Or, à Genève, la sédentarité concerne déjà 62% de la population entre 35 et 65 ans et cette proportion augmente nettement avec l'âge. De plus, on compte 41 % d'hommes et 21 % de femmes en surpoids; 11 % d'hommes et 9 % de femmes sont obèses.

Constat encore plus alarmant: le niveau d'activité physique des enfants diminue. On estime que moins d'un tiers des jeunes sont suffisamment actifs pour jouir de la santé et du bien-être maintenant et dans l'avenir. En outre, la prévalence de l'obésité et de la surcharge pondérale chez les enfants est en constante augmentation.

Pour être et se maintenir en bonne santé, les enfants et les jeunes doivent participer à des activités physiques au moins modérées (par exemple, de façon à éprouver une sensation d'échauffement et à être légèrement hors d'haleine) pendant une heure par jour.

Il importe de prendre très tôt l'habitude de se dépenser physiquement pour adopter un mode de vie actif à l'âge adulte. La marche et le cyclisme sont deux formes de déplacement qui sont le plus à la portée des jeunes.

D'ailleurs, le déplacement des enfants et des jeunes pour aller à l'école est justement une parfaite occasion de prendre l'habitude de marcher et de faire du vélo.

Je vous rappelle que plus de 30% des déplacements en voiture en Europe portent sur une distance de moins de 3 km et 50% sur une distance de moins de 5 km. Ces distances peuvent être parcourues en 15 à 20 minutes à vélo ou en 30 à 50 minutes d'un bon pas, ce qui correspond exactement aux recommandations quotidiennes chez l'adulte en terme d'activité physique.

En permettant la réduction du taux d'ostéoporose, le soulagement des symptômes de dépression et d'anxiété et contribue à la prévention des chutes chez les personnes âgées, l'activité physique peut ainsi contribuer à prévenir un grand nombre des effets négatifs du vieillissement sur la capacité fonctionnelle et la santé. La marche est d'ailleurs la forme d'activité physique la plus courante pour les personnes âgées.

Parmi les impacts de la circulation routière sur la santé, j'ai mentionné précédemment les **effets psycho-sociaux**. En effet, un cadre de vie caractérisé par une circulation intense peut provoquer l'isolement social et limiter les réseaux d'entraide (détérioration ou rupture du lien social). Des études du comportement aux passages pour piétons indiquent que les enfants et les personnes âgées, en particulier, sont retardés par l'augmentation du trafic. Une circulation routière dense peut provoquer un sentiment d'insécurité, d'anxiété et de stress. Les routes sont de ce fait souvent considérées comme des obstacles aux déplacements quotidiens.

De plus, les enfants qui peuvent jouer dans la rue, sans être gênés par la circulation et en dehors de la présence des

adultes, ont deux fois plus de contacts sociaux avec leurs camarades de jeu dans leur quartier. En opposition avec ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par des adultes en raison de l'intensité de la circulation. En effet, cette situation entrave le développement de l'indépendance chez l'enfant et réduit ses possibilités de contacts sociaux.

Enfin, la prévention des **accidents et des traumatismes** qui en résultent, figure en bonne place dans les actions en faveur de la mobilité douce. Notamment parce que les piétons et les cyclistes constituent les usagers vulnérables de la voie publique.

Un rapport de l'UNICEF (Child deaths by injury in rich nations, 2001) range notre pays en 16ème position sur les 26 pays de l'OCDE en ce qui concerne l'incidence des décès d'enfants par accident de la route. A Genève, on dénombre chaque année environ 20 décès et 1500 blessés sur la route. Ces traumatismes représentent, outre les coûts humains, un lourd fardeau en termes de coûts médicaux, de diminution de la qualité de vie, de handicaps et de coûts sociaux.

En 2002, une étude a analysé les obstacles à l'utilisation du vélo dans notre canton. Parmi ces obstacles, la peur de l'accident est apparue comme l'un des plus souvent cités par les utilisateurs de vélo, et également par les non-utilisateurs. Cela alors que Genève peut se vanter d'avoir bâti l'un des plus importants réseaux de pistes cyclables des villes d'Europe. Mais il existe encore sur ce réseau des « points noirs », c'est-à-dire des ruptures au niveau des grands carrefours par exemple, et des aménagements doivent encore être réalisés pour sécuriser les déplacements des cyclistes.

La séparation des flux d'utilisateurs par la création de pistes cyclables, la promotion du port du casque pour les cyclistes, la formation des enfants à la sécurité routière, représentent des activités de prévention usuelles. A Genève, les patrouilleurs scolaires, présents sur les passages piétons aux abords des écoles et l'organisation des « pédibus », ces cortèges d'enfants accompagnés de parents, contribuent à sécuriser les trajets maison-école, tout comme l'aménagement des rues avec ralentisseurs et signalisation et les limitations de vitesse, souvent à 30 km/heure à proximité des écoles.

Dans le cadre de la prévention des accidents de la voie publique, le canton de Genève a depuis quatre ans adhéré au concept de « Vision Zéro », développé en Suède. Ce concept, qui cherche à atteindre le chiffre de « zéro mort ou blessé grave » sur la route, s'attache à réduire les risques inhérents à la mobilité plutôt que la mobilité elle-même. La stratégie est basée, entre autres, sur deux principes plutôt novateurs. Le premier est qu'il ne faut plus chercher, comme on l'a fait consciemment ou non pendant des années, à adapter l'humain au système, mais apporter des solutions techniques et environnementales chaque fois que cela est possible. Le second principe est qu'il est nécessaire de réfléchir aux mesures de prévention en fonction des utilisateurs les plus vulnérables, à savoir les enfants, les personnes âgées, les piétons et les cyclistes.

Cette année, Vision zéro a été rebaptisée « Sécurité routière durable », un terme mieux adapté à notre compréhension de la problématique et à la communication avec le grand public. Plusieurs types d'activités ont été ou seront engagées dans ce cadre : par exemple, l'investigation pluridisciplinaire des accidents graves en vue de déterminer leurs causes et leurs mécanismes ou la promotion de l'utilisation des sièges-auto pour les enfants.

Enfin, je terminerai ce paragraphe des traumatismes en affirmant la volonté de notre canton de participer de façon active à la Journée mondiale de la santé 2004, dont le thème est la sécurité routière. Nous espérons fédérer un grand nombre d'institutions, publiques ou privées, concernées par ce thème, de façon à diversifier les actions et à faire que cette journée soit une impulsion pour la mise en œuvre d'activités à plus long terme. Mais je laisserai le soin au Dr Krug de l'Organisation mondiale de la Santé, de présenter cette manifestation.

La mobilité douce, comme vous avez pu le constater, réunit de nombreux éléments qui agissent positivement sur la santé à des niveaux très divers. Il est donc fondamental de mieux l'intégrer dès à présent dans notre fonctionnement quotidien.