

Programme TAPAS : Transport, Pollution de l'Air et Activité Physique



TAPAS programme : Transportation, Air pollution and Physical Activities

Hélène DESQUEYROUX⁽¹⁾

L'objectif du programme de recherche TAPAS (Transportation, Air pollution and Physical Activities – Transport, Pollution de l'Air et Activité Physique) est d'accompagner les collectivités locales pour concevoir des politiques urbaines qui luttent contre le changement climatique et améliorent la santé. Il s'agit de décrire les conditions et les politiques qui encouragent ou pénalisent les transports actifs, la marche et le vélo en particulier, et les bénéfices sanitaires consécutifs. Un outil sera mis à disposition des collectivités afin de calculer et démontrer les bénéfices sanitaires potentiels de ces politiques, qu'elles pourront utiliser pour faciliter le changement. Une évaluation quantitative des impacts des politiques de transports actifs sera réalisée dans les six villes participantes : Barcelone, Bâle, Copenhague, Paris, Prague et Varsovie. Les données existantes seront collectées et des mesures additionnelles entreprises dans certaines villes pour estimer les déterminants du transport actif et les potentiels cobénéfices et corisques du transfert modal des déplacements motorisés vers les déplacements actifs.

Ce travail permettra d'encourager un style de vie plus actif et plus sain en apportant la preuve que la conception optimale des politiques peut faciliter le changement vers les transports actifs entraînant une augmentation de l'activité physique, une meilleure santé et d'autres bénéfices pour l'environnement, la qualité de l'air, le bruit et le cadre de vie.

Problématique

Le secteur des transports contribue de façon significative à l'augmentation des gaz à effet de serre en Europe. Le développement technologique de véhi-

cules bas carbone et « propres » est une composante indispensable des politiques contre le changement climatique. Cependant, encourager la population à se déplacer avec des modes actifs (marche et vélo) à la place de la voiture se révèle aussi une stratégie intéressante avec un fort potentiel de cobénéfices pour la santé publique. De tels changements entraîneraient une augmentation certaine de l'activité physique des individus, nécessaire à la lutte contre la sédentarité frappant les pays occidentaux.

Le déplacement du nombre de trajets en voiture vers des modes actifs diminuera les émissions du trafic, pollution chimique et sonore. Même si cet impact est encore difficile à quantifier, cela représente un bénéfice pour la population générale. Pour les individus à vélo ou à pied, cela peut au contraire augmenter leur exposition, et notamment à cause de l'inhalation plus importante consécutive à l'effort physique. Des éléments de réponse à la quantification de cette surexposition sont proposés dans l'étude de l'Observatoire Régional de Santé d'Ile-de-France sur la pratique du vélo (<http://www.ors-idf.org/dm-documents/2012/RapportVeloBeneficesRisques.pdf>).

Les piétons et les cyclistes sont aussi plus vulnérables vis-à-vis du risque d'accident de la route. Ce risque varie d'un pays à l'autre et d'une ville à l'autre. Cependant, plusieurs études montrent que plus le nombre de déplacements à pied et à vélo augmente, plus ce risque diminue. Là encore, l'étude de l'Observatoire Régional de Santé d'Ile-de-France en donne une illustration.

L'ensemble des relations entre santé et environnement pouvant être impactées par la pratique des modes actifs a été regroupé dans un modèle conceptuel, utilisé comme base de départ à ce travail.

(1) ADEME – Service Recherche et Technologies Avancées – 27 rue Louis Vicat, 75737 Paris Cedex 15.

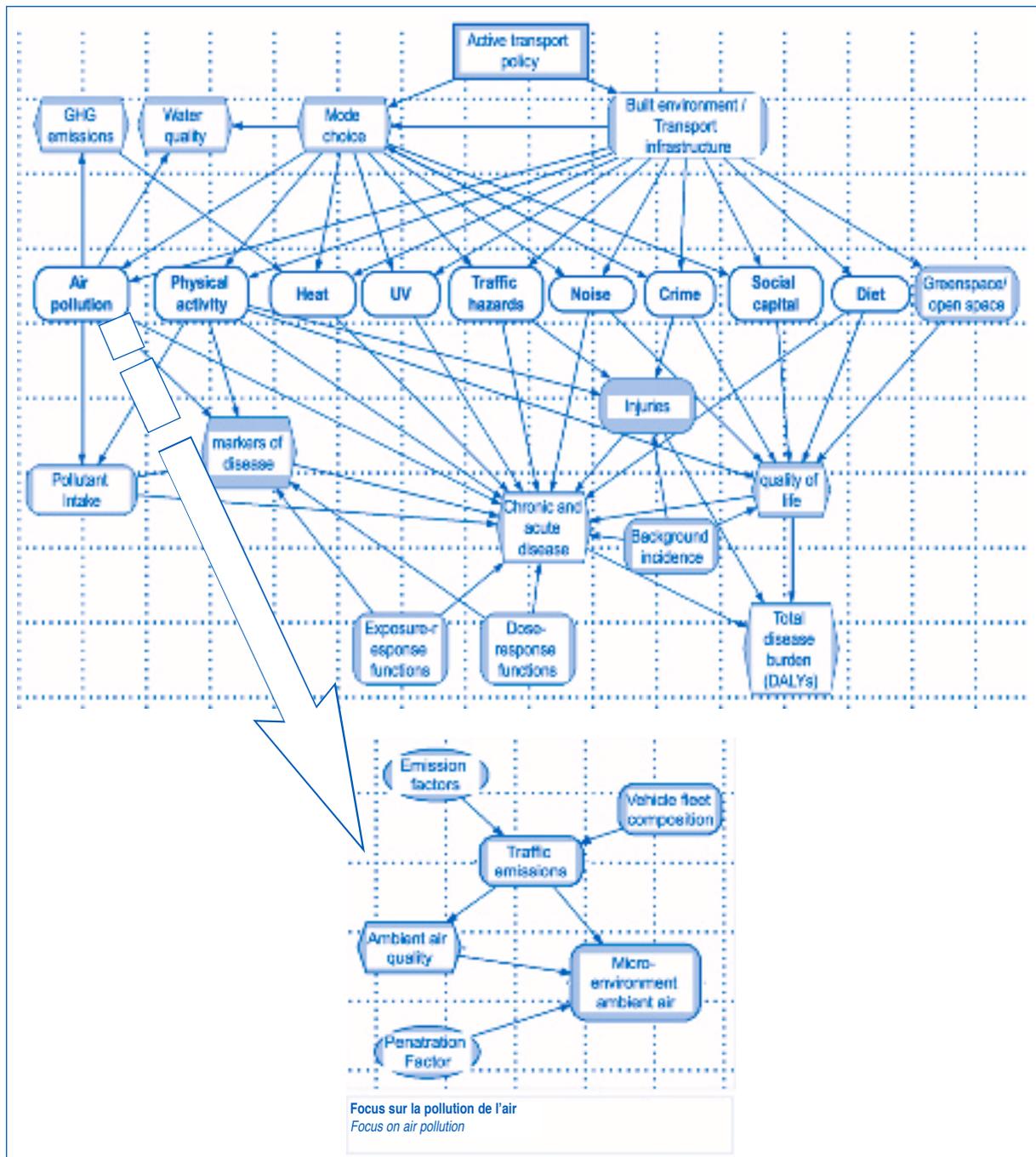


Figure 1.
Modèle conceptuel de TAPAS
Conceptual model of TAPAS

Certains de ces impacts sont extrêmement difficiles à évaluer, comme celui sur le tissu social, sur le sentiment de bien-être, le taux de criminalité ou même sur la congestion, les bouchons de circulation. En revanche, l'impact sanitaire de l'Activité Physique (AP) ou de la Pollution de l'Air (PA), des accidents de la route, sont particulièrement importants et les bénéfices associés en termes de réduction de la mortalité relativement évaluable.

Objectif du programme :

Actuellement, il n'existe pas de cadre holistique, d'outil dédié aux politiques pour évaluer l'ensemble des risques et des cobénéfices associés à la mise en place d'une politique urbaine favorisant les transports actifs.

L'objectif est d'évaluer les impacts sur la santé des politiques de transport dans ces six villes et de définir et mettre en œuvre les méthodes et outils

appropriés pour développer les mobilités actives en milieu urbain.

Partenaires

L'ADEME, aux côtés de l'IRMES (Institut de Recherche bioMédicale et d'Epidémiologie du Sport), de l'ORS-IDF (Observatoire Régional de Santé d'Ile-de-France) et d'ARMINES (Association de Recherche des écoles des MINES) est partie prenante de ce programme européen décliné sur Paris et sa région.

Cinq autres équipes de recherche participent à Barcelone, Bâle, Copenhague, Prague et Varsovie. La coordination de ce programme est assurée par le CREAL (Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental), situé à Barcelone.

Méthodologie

Les équipes de chercheurs travaillent à la réalisation d'un modèle quantitatif des impacts des scénarios de politiques de transports actifs pour les six villes de TAPAS.

Pour rassembler les variables et définir les relations doses dans le modèle, les données de la littérature [De

Nazelle, 2011] et des données disponibles localement ont été utilisées.

L'étude se déroulera du 1^{er} mars 2009 au 28 février 2013.

Premiers résultats

Les résultats déjà disponibles montrent un bénéfice sanitaire nettement supérieur aux risques dus à la pollution de l'air ou aux accidents après passage de la voiture au vélo [Rabl, 2012]. Des études ont été réalisées dans certaines villes ; évaluation des bénéfices sanitaires du programme de vélos en libre-service à Barcelone [Rojas-Rueda, 2011], étude de l'Observatoire Régional de la Santé d'Ile-de-France sur la pratique du vélo, présentée ci-dessous.

Conclusion et perspectives

L'évaluation de l'impact des politiques de transport actif est très complexe. Cependant, certaines relations entre différents facteurs peuvent être quantifiées. L'identification des politiques maximisant les bénéfices et les conditions de leur mise en place nécessite une évaluation intégrée des risques et des bénéfices sanitaires.

Références

- C. Praznocy, Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo – Évaluation en Ile-de-France, Rapport de l'ORS Ile-de-France, 2012.
- De Nazelle A, Nieuwenhuijsen MJ, Anto JM *et al.* Improving health through policies that promote active travel: a review of evidence to support integrated health impact assessment. *Environ Int* 2011 ; 37 : 766-77.
- Rabl A, De Nazelle A. Benefits of shift from car to active transport. *Transport Policy* 2012 ; 19 : 121-31.
- Rojas-Rueda D, De Nazelle A, Tainio M, Nieuwenhuijsen MJ. The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study. *BMJ* 2011 ; 343 : d4521.

