

EPISODE 32. DE LA PAROLE AUX ACTES : PLAIDER EN FAVEUR DE VILLES SAINES

Traduction de la version française par Trint. L'OMS ne saurait être tenue pour responsable du contenu ou de l'exactitude de la présente traduction. En cas d'incohérence entre la version anglaise et la version française, la version anglaise est considérée comme la version authentique faisant foi.

Garry Aslanyan [00:00:05] Bonjour et bienvenue sur le podcast Global Health Matters. Je suis votre hôte, Garry Aslanyan. Nous vous proposons un épisode plein d'optimisme et d'inspiration. On estime que 68 % de la population mondiale vivra dans des villes d'ici 2050. Malgré les nombreux avantages offerts par les villes, celles-ci peuvent également constituer un environnement insalubre pour les personnes et la planète. Dans cet épisode, je suis rejoint par deux dirigeants urbains pionniers qui ont entrepris de rendre leurs villes plus saines en encourageant une mobilité sûre et active. Ce faisant, ils luttent contre les déterminants environnementaux responsables des maladies non transmissibles et des blessures. Jesús Carlos Soto est le directeur de la mobilité et des transports du gouvernement municipal de Guadalajara au Mexique. C'est un défenseur des citoyens devenu dirigeant de la fonction publique. Silpa Wairatpanij est membre du comité de la Fondation de l'Institut thaïlandais de marche et de cyclisme et chef de projet de la Bangkok Healthy Cities Initiative. Il est également conseiller auprès du gouverneur adjoint de Bangkok en matière de mobilité urbaine sûre et active.

Garry Aslanyan [00:01:29] Bonjour Silpa. Bonjour Jesús. Comment allez-vous aujourd'hui ?

Jesús Carlos Soto [00:01:35] Bonjour. Bien. Merci.

Silpa Wairatpanij [00:01:37] Fine Garry, et toi ? Bonjour.

Garry Aslanyan [00:01:39] Super. Je suis très heureuse de vous avoir tous les deux parmi nos invités aujourd'hui. Je sais qu'aucun de vos parcours professionnels n'a débuté dans le domaine de la santé, et pourtant, votre travail a un impact vraiment direct sur la santé et les habitants de vos villes. Peut-être pourriez-vous partager un bref historique de la façon dont cela s'est produit. Peut-être pouvons-nous commencer par Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:02:02] Merci, Garry. Bien sûr. Bonjour et merci beaucoup de m'avoir invitée à partager cet espace avec Silpa et l'Initiative des villes en santé. J'ai une formation humaniste de philosophe, bien que j'aie débuté dans le secteur de l'ingénierie, mais une crise professionnelle m'a fait changer de voie. À la fin de ma carrière en philosophie et en sciences sociales, j'ai participé à la naissance d'un mouvement social à Guadalajara qui a commencé à protester contre l'imposition de routes exemptes de feux de circulation dans ma ville. À partir de là, nous avons demandé des plans de mobilité complets, non seulement axés sur les voitures, mais aussi sur les personnes. En tant que philosophe, cela me semblait parfaitement logique, car à cette époque, je devais également travailler dans des communautés marginalisées, et je savais à quel point l'espace public était important pour les habitants de ces zones. C'est tout ce qu'ils ont. À partir de là, je me suis impliquée pendant une quinzaine d'années dans des groupes de citoyens qui ont commencé à proposer un autre modèle de ville, un modèle où il y avait vraiment des espaces de coexistence entre différents modes de vie, et j'ai compris que cela impliquait de réfléchir à la justice spatiale et à la crise climatique. Et cela comporte d'importants aspects sanitaires, qu'il s'agisse de la sécurité routière et des milliers de décès causés par le modèle axé sur les véhicules à moteur, de la mauvaise qualité, qui dans ma ville, est plutôt mauvaise, de la qualité de l'air, qui fait également de nombreuses victimes et coûte cher année après année. Le moment le plus radical de mon activisme a donc été lorsque nous avons campé pendant un mois pour arrêter la construction d'un pont routier surélevé qui a détruit plusieurs hectares d'espaces

verts et des milliers d'arbres. Nous n'avons pas pu l'arrêter, mais cela nous a rendus plus forts, et plus tard, nous avons pu arrêter une route de 23 km. Six ans plus tard, j'ai été invité à créer la première direction de la mobilité et des transports à partir du niveau local de la ville de Zapopan. Je suis actuellement en charge de la direction de la zone métropolitaine de Guadalajara, qui partage ces deux grandes municipalités. Grâce à ces agences publiques, nous avons promu la mobilité active et durable, des infrastructures sûres, la régulation de l'espace public, l'éducation et la culture routière.

Garry Aslanyan [00:04:42] Jesús, combien de personnes vivent dans cette région métropolitaine ?

Jesús Carlos Soto [00:04:45] Nous sommes déjà 5 millions de personnes dans la zone métropolitaine et près de 3 millions de voitures. Il est composé de neuf municipalités. Guadalajara et Zapopan sont les plus importantes.

Garry Aslanyan [00:04:56] OK, super. Silpa, et toi ?

Silpa Wairatpanij [00:05:00] Salut. Je m'appelle Silpa. Je viens de Bangkok, en Thaïlande. J'ai travaillé pour les fondations de l'Institut thaïlandais de marche et de cyclisme. Ce que nous avons fait, c'est promouvoir la marche et le vélo en ville plutôt que de simplement faire du sport ou de l'exercice. Nous encourageons les gens à utiliser ce type de moyens de transport au quotidien. Nous venons de saisir l'opportunité de rejoindre le PHC (Partnership for Healthy Cities), et nous avons pu y voir une excellente opportunité de nous joindre à la municipalité de Bangkok pour obtenir une subvention visant à promouvoir une mobilité sûre et active à Bangkok. Bangkok a toujours été une ville centrée sur la voiture depuis plus de 40 ans, et nous avons largement construit et agrandi l'autoroute et l'autoroute. Pourtant, le problème est qu'un plan de ville ne permet pas aux gens de se déplacer facilement de leur domicile à la gare. La raison en est que nous avons beaucoup de routes sans issue. Nous n'avons pas vraiment de plan pour le réseau routier ou les rues auparavant. Il est donc de plus en plus difficile pour les gens de se déplacer à pied ou à vélo dans les villes. Chacun doit donc utiliser sa propre voiture juste pour se déplacer facilement dans les villes. En particulier, nous avons l'impression que la marche et le vélo à Bangkok sont très dangereux. Les gens doivent donc se protéger en utilisant la voiture. C'est ironique. Par exemple, les gens doivent utiliser une voiture juste pour traverser la route dans certaines zones. Il y a deux grands magasins et deux quartiers proches l'un de l'autre, une seule route les sépare. Mais les gens ne peuvent pas vraiment emprunter le passage pour piétons pour traverser cette route, alors beaucoup d'entre nous décident simplement de s'y rendre en voiture, de monter dans leur voiture et de prendre la rue.

Jesús Carlos Soto [00:07:25] Il en a été de même à Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:07:27] Oh, ouah. Nous avons donc un exemple ici.

Jesús Carlos Soto [00:07:31] Nous avons l'avenue López Matteos qui compte également dix voies, et sur cette avenue, nous avons des feux de signalisation. Mais en 2007, le gouvernement a décidé de suspendre les feux rouges et de ne laisser que les feux verts. Cela divisait donc toute la ville d'un côté et de l'autre, et il était impossible de passer d'un trottoir à l'autre. C'est ce qui a motivé l'émergence d'un mouvement social réclamant de nouveaux plans urbains de mobilité. Mais c'est le même message, le même concept et les mêmes conditions que vous.

Silpa Wairatpanij [00:08:10] Je suis heureuse d'avoir un exemple concret ici. Nous devons maintenant modifier l'environnement de la ville pour répondre aux besoins des personnes qui ont besoin de marcher et de faire du vélo en ville. C'est pourquoi cette subvention d'initiative, de PHC, a été accordée, et nous avons utilisé cette subvention pour créer un laboratoire urbain dans la vieille ville de

Bangkok. Nous avons une université, l'université de Silpakorn. Un professeur a conçu les rues situées à l'intérieur de cette zone de manière à laisser plus d'espace pour les trottoirs et moins d'espace pour les voitures. Nous réduisons les voies, réduisons les voies et avons également un trottoir allongé au carrefour, jusqu'à présent, et ainsi de suite. Il s'agit donc d'un processus continu en ce moment et nous espérons qu'en modifiant l'environnement des villes pour permettre la marche et le vélo ici, et ainsi réduire les activités sédentaires, les gens auront plus d'activités et cela réduira la cause des maladies non transmissibles.

Garry Aslanyan [00:09:26] Alors, en tant que vous deux, je vous remercie d'avoir préparé le terrain pour les villes dans lesquelles vous vous trouvez. Il est clair qu'un très grand nombre de personnes vont vivre dans les villes, certains estiment que près de 70 % de la population y vivra d'ici 2050. Vous avez déjà mentionné que les villes ont été conçues en pensant aux voitures, et non aux personnes, aux personnes qui ne marchent pas ou à vélo, sans parler de l'air que les gens doivent respirer dans ces villes. Alors, juste avant de lancer ces initiatives et de commencer à y travailler, quels étaient les défis en matière de santé et de sécurité dans chacune des villes ?

Jesús Carlos Soto [00:10:12] En 2015, Guadalajara était la deuxième ville du pays la plus polluée à l'ozone, et plus de 80 % des voitures n'étaient pas vérifiées. La contamination et les contrôles de la contamination étaient donc très élevés et anciens, et nous avons donc un parc de véhicules très ancien et très polluant. Environ 53 % des véhicules de la région métropolitaine de Guadalajara étaient âgés de plus de 14 ans et n'étaient pas équipés de convertisseur catalytique. Plus de 650 décès prématurés liés à la mauvaise qualité de l'air se produisent chaque année dans ma ville. Cette année-là, 2015, nous avons enregistré cinq événements de phase d'urgence, soit environ 83 phases d'urgence, car les niveaux de pollution dépassaient les 115 points de l'indice de qualité de l'air. La situation était donc très mauvaise et dans l'État de Jalisco, Guadalajara est la capitale de Jalisco. En 2012, environ 8 000 personnes ont été blessées et 507 personnes ont perdu la vie sur les routes. C'est donc un taux très élevé ici au Mexique. La circulation routière est la deuxième cause de décès dans l'ensemble du pays et la première chez les enfants et les jeunes. Juste à mon siège à Guadalajara, nous avons environ 70 ou 90 décès par an dans la circulation routière. C'était donc le défi de remédier à la pollution de l'air et d'éviter de nouveaux accidents de la route.

Garry Aslanyan [00:12:14] Qu'en est-il de Bangkok, Silpa ?

Silpa Wairatpanij [00:12:16] Eh bien, les cinq principales causes de décès chez les Thaïlandais sont les suivantes : 1, 2, 3 et 4 sont dues à la maladie dans les villes, et la cinquième est l'accident de la route. Nous avons donc une perte de 200 000 personnes par an, des personnes meurent à la suite d'un accident de voiture dans le pays, et à Bangkok même, environ 10 % de ce chiffre, 20 000 personnes uniquement à Bangkok. La population de Bangkok est donc d'environ six millions de personnes et le nombre de véhicules à moteur immatriculés ici est de 1,1 voiture pour 1 %. Imaginez ça ! Cela signifie que tout le monde à Bangkok possède son propre véhicule d'une manière ou d'une autre. Nous avons eu des règlements pendant de nombreuses années pour drainer toute la circulation dans les villes d'une zone à l'autre et c'est le travail de la police de la circulation. Et ils n'ont qu'un seul travail, drainer tout le trafic hors de leurs zones pour se retrouver coincés dans d'autres zones. Cependant, le taux de mortalité à Bangkok est en hausse. La COVID-19 a interdit aux gens de sortir de chez eux. Ainsi, au cours de cette période, le taux de mortalité a chuté de 40 %, et le nombre de véhicules empruntant la route, qui a été enregistré, a également chuté de 40 %. Quelle coïncidence que cela puisse se traduire par le fait que si vous réduisez le nombre de voitures dans les rues, vous pouvez également réduire le taux de mortalité. C'est donc la politique du nouveau gouverneur élu l'année dernière. Sa politique consiste à réduire le nombre de voitures personnelles et à encourager les gens à utiliser davantage les

transports en commun. Nous avons également joué un rôle important en encourageant et en encourageant les gens à utiliser les transports en commun à pied et à vélo.

Garry Aslanyan [00:14:46] Jesús, à Guadalajara, le domingo Vía RecreActiva est devenu un rituel à l'échelle de la ville et quelque chose de très populaire. Vous pourriez peut-être en dire un peu plus à nos auditeurs.

Jesús Carlos Soto [00:14:59] Je pense que Vía RecreActiva est l'un des plus grands changements survenus dans la ville et a contribué à changer la culture automobile à Guadalajara. La Vía RecreActiva est un espace où nous suspendons l'utilisation de la voiture dans de nombreuses rues et avenues, principales avenues de la ville. C'est uniquement le dimanche, à partir de 8 heures. jusqu'à 14 h Il est réservé aux piétons et aux vélos, aux patins et à d'autres types de véhicules non motorisés et aux chiens, bien sûr, afin que les gens puissent s'y rendre et y pratiquer de nombreuses activités. Cette année, Vía RecreActiva a célébré son 19e anniversaire et est devenue l'un des lieux de prédilection des touristes, par exemple, et des habitants. Nous avons près de 31 km de route à Guadalajara, donc rien qu'à Guadalajara, à Zapopan et dans d'autres municipalités, nous avons également un autre nombre de kilomètres où nous suspendons la circulation. En 2007, la municipalité de Zapopan a rejoint l'initiative de la Vía RecreActiva, en 2009 et 2008. Nous avons donc déjà 31 km à Guadalajara et environ 100 000 personnes se rendent chaque dimanche pour visiter La Vía RecreActiva. En septembre 2022, La Vía RecreActiva a obtenu la reconnaissance internationale du Réseau de pistes cyclables des Amériques. Elle est donc reconnue au niveau international comme un modèle de programme exemplaire. 5,5 millions de personnes fréquentent La Vía RecreActiva chaque année, soit environ 100 000 personnes chaque dimanche, et environ 35 activités permanentes se déroulent autour de la Vía RecreActiva : cours de yoga, salsa, différents types de danse, arts martiaux, etc., et nous disposons d'environ 700 serveurs sociaux chaque dimanche qui aident les gens à s'orienter dans La Vía RecreActiva et d'un personnel opérationnel composé de 100 personnes de la municipalité et de 25 agences municipales participant à l'opération de Vía RecreActiva. Une cinquantaine d'établissements d'enseignement participent également à la mission des prestataires de services sociaux, et nous installons environ 800 signaux de sécurité chaque jour pour mettre en œuvre la Vía RecreActiva. Et pour vous donner plus de chiffres, 53 % des usagers de Vía RecreActiva font du vélo. Les 40 % restants marchent, courent ou font du jogging, etc., et 7 % utilisent d'autres types de véhicules non motorisés comme le skateboard, le patin à roulettes, etc. C'est un exemple parfait pour montrer aux gens comment nous pouvons vivre dans une ville qui n'est pas dominée par les voitures et les motos. Il est donc très utile de changer les mentalités et la culture des habitants de Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:18:33] Alors Jesús, je peux te poser une question ?

Jesús Carlos Soto [00:18:35] Sûr.

Silpa Wairatpanij [00:18:38] Les automobilistes ont-ils protesté contre ces activités au début des activités ?

Jesús Carlos Soto [00:18:46] Au début, bien sûr. Parce que c'était un énorme changement pour les opérations courantes de circulation dans la ville, même le dimanche. C'est pourquoi nous le faisons le dimanche et pendant les vacances. Cela se produit également, par exemple, le lundi, après un jour férié. Par exemple, ce week-end, nous avons la Vía le dimanche et aussi le lundi car nous célébrons l'anniversaire de la révolution. Alors...

Silpa Wairatpanij [00:19:15] Comment y faire face ?

Jesús Carlos Soto [00:19:15] Nous avons organisé de nombreuses manifestations ; nous avons dialogué avec chaque programme que nous organisons. De nombreuses tables ont été organisées pour discuter avec les dirigeants des voisins, leur donner des informations et leur faire comprendre les avantages de La Vía RecreActiva. En tant qu'autorités, nous avons dû prendre la décision de le faire quand même, pour mettre en œuvre la Vía RecreActiva. Il y a eu encore des manifestations, etc., mais à ce moment-là, nous n'en avons presque pas eu, car les avantages sont très évidents et les gens utilisent La Vía. L'aspect commercial est donc très clair. Les locaux, les publicités, ont enregistré une augmentation de leurs revenus, très significative. Ils sont donc les premiers à demander de parcourir plus de kilomètres sur La Vía RecreActiva. Nous relierons désormais un plus grand nombre de municipalités situées dans différentes rues à usage commercial. C'est donc un allié de taille dans la promotion de La Vía RecreActiva.

Silpa Wairatpanij [00:20:20] Merci.

Garry Aslanyan [00:20:20] Je vois que Silpa prend des notes.

Silpa Wairatpanij [00:20:24] Exactement. Oui

Garry Aslanyan [00:20:25] Je suis sûr qu'il va l'utiliser très bientôt. Silpa, parle-m'en plus sur l'initiative que tu as prise dans la vieille ville de Bangkok. Comment c'était ?

Silpa Wairatpanij [00:20:35] Ce quartier, la vieille ville de Bangkok, ressemble à une destination touristique et la planification de la ville est assez belle. C'est une vie de quartier. La zone est assez compacte et tout se trouve dans un rayon de deux kilomètres, ce qui est le rayon dans lequel les gens peuvent facilement se déplacer à pied d'ici et de là. Mais les habitants eux-mêmes ne marchent plus. En effet, les petites rues de la vieille ville ont été remplacées par des voies de circulation. Si vous y êtes déjà allé, vous avez pu constater qu'il n'y avait aucun trottoir dans aucune rue de la vieille ville de Bangkok, ce qui est très triste, car les gens doivent marcher. Certaines personnes qui marchent encore ont besoin de marcher parmi les voitures, dans la circulation, mais la plupart des gens ont été déplacés hors de ces zones et seules les personnes âgées qui y vivent encore sont propriétaires d'une maison. Et comme nous promouvons la marche et le vélo dans la région, nous avons pu constater que de nombreux nouveaux magasins ont été ouverts et que les gens commencent à revenir dans cette zone. Non seulement nous avons modifié l'environnement de la rue, de l'ensemble du quartier lui-même, mais nous en avons également fait un lieu touristique. Parce que si vous êtes étranger et que vous venez en Thaïlande et que c'est comme une destination, vous devez vous y rendre pour voir une vieille ville, et nous allons également proposer des activités au lieu d'une visite en bus. Nous allons plutôt faire une visite à pied qui fera visiter des lieux historiques aux gens. Il y a beaucoup de lieux historiques dans cette région.

Garry Aslanyan [00:22:41] Et avez-vous rencontré des difficultés pour changer les mentalités à ce sujet ?

Silpa Wairatpanij [00:22:46] Oh, bien sûr.

Garry Aslanyan [00:22:49] Et c'était quoi ?

Silpa Wairatpanij [00:22:52] C'est une habitude des gens. Certaines personnes ne comprennent pas vraiment l'avantage d'avoir beaucoup de monde à pied dans leur quartier, car cela soulève également des préoccupations concernant le stationnement et l'accessibilité des voitures. Ils considèrent toujours les voitures comme leurs clients. J'ai donc dû m'y rendre et compter le nombre de clients qui se

rendent dans leurs magasins, le nombre de clients qui viennent en voiture et le nombre de clients qui s'y rendent à pied en s'y rendant à pied. Et il s'est avéré que près de 80 % de leurs clients sont venus à pied.

Jesús Carlos Soto [00:23:36] Bien sûr. Bien entendu, les transports en commun également.

Silpa Wairatpanij [00:23:39] C'est vrai, c'est vrai. Ouais. C'est donc l'un des défis que nous devons relever, travailler davantage pour montrer les chiffres à ceux qui protestent, jusqu'à ce qu'ils se rendent compte que, d'accord, c'est un avantage pour eux. Alors, d'accord, allez-y et continuez vos projets. Nous ne soutenons pas vraiment, mais nous ne discutons pas et nous ne nous plaignons pas. Tu sais, quelque chose comme ça.

Jesús Carlos Soto [00:24:03] C'est le classique : pas de parking, pas d'affaires.

Silpa Wairatpanij [00:24:05] C'est vrai.

Jesús Carlos Soto [00:24:07] Il en va de même ici.

Garry Aslanyan [00:24:08] Jesús, Silpa a donc mentionné certaines des recherches qu'ils mènent pour les utiliser dans la conception de certaines de ces initiatives. Avez-vous utilisé des recherches, des recherches en santé publique ou toute autre preuve pour concevoir votre initiative ?

Jesús Carlos Soto [00:24:22] Tout d'abord, nous essayons de toujours disposer de données publiques avant de mettre en œuvre toute intervention d'infrastructure dans les rues. Nous partons donc du principe que les accidents de la route font chaque année environ un million de victimes et causent environ 50 millions de blessures très graves dans le monde. Et ce n'est pas différent dans nos villes. Nous avons donc commencé à analyser le nombre de personnes décédées ou blessées à la suite d'accidents de la route en tant que problème de santé publique. Ainsi, chaque intervention que nous réalisons aujourd'hui mesure ce type de problèmes de santé publique, avant et après la mise en œuvre de nos projets, afin de déterminer si nous avons réduit le nombre de ces accidents de la route. Nous faisons partie de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière de Bloomberg Philanthropies. Nous avons donc reçu un soutien important pour évaluer la sécurité routière dans nos villes année après année et des informations affinées et, surtout, des prises de décisions fondées sur des preuves, des données scientifiques... Par exemple, pour décider où investir les ressources publiques pour modifier l'infrastructure et réduire les risques. À l'heure actuelle, de nombreuses interventions sur les routes ont montré au fil du temps, car il faut au moins deux ou trois ans pour mesurer les interventions, qu'elles ont permis de réduire le nombre d'accidents entraînant des décès ou des blessures.

Garry Aslanyan [00:26:00] Disposer déjà de ces données ?

Jesús Carlos Soto [00:26:02] Ouais. Nous avons déjà les données pour confirmer que cela se produit. Nous travaillons actuellement avec l'université Johns Hopkins, dans le cadre de cette initiative, pour actualiser les coûts économiques générés par les accidents de la route dans notre ville. Nous voulons mesurer le coût de chaque accident de la route dans l'État et dans la ville en termes de fréquentation sanitaire de ces accidents de la route. Tous les efforts que nous déployons actuellement sont basés sur la prise de décisions sur la base de données et de preuves. C'est un énorme défi car la qualité des données est encore un peu mauvaise, ce n'est pas la meilleure. Nous prenons donc les mesures nécessaires à Guadalajara pour y parvenir afin de pouvoir savoir à chaque instant ce qui se passe dans notre ville. C'est l'idéal. Où se produisent les accidents de la route à chaque heure, chaque jour ? Dans quel endroit ? Quels modes ont été impliqués dans ces accidents ? Nous disposons donc d'une grande

partie de ces informations, mais pas en temps réel, et nous devons encore améliorer la technologie et améliorer nos méthodes de collecte de données afin de définir avec plus de précision les causes des accidents de la route en ville. Mais je peux dire que nous disposons de suffisamment d'informations pour décider des domaines dans lesquels nous devons apporter des modifications à l'infrastructure afin de fournir des routes de meilleure qualité et plus sûres dans nos rues, et nous mesurons cela et nous montrons les bons résultats de cet investissement, cet investissement public, en termes de sauvetage de vies chaque année. C'est donc quelque chose de très clair dans nos politiques publiques, et cela s'améliore chaque année.

Garry Aslanyan [00:28:01] Qu'en est-il des données de santé publique, Jesús, en termes de réduction des maladies non transmissibles ou de prévention de certains problèmes de santé ? Est-ce que l'on essaie de se pencher sur cette question ou de se tourner vers l'avenir ? Quels types de changements se sont produits en termes d'exercice ? Ou que diriez-vous de ça ?

Jesús Carlos Soto [00:28:25] Il reste encore beaucoup à mesurer dans notre ville au cours de cette période, pour pouvoir démontrer avec des preuves que ces avantages sont générés. Ce que nous savons, c'est que le nombre de pistes cyclables et de bandes piétonnes augmente considérablement après la construction de près de 134 km de pistes cyclables dans notre ville, et nous savons que chaque kilomètre parcouru permet d'éviter des émissions qui nuisent à la santé et améliorent le système cardiovasculaire des personnes qui utilisent le vélo. Mais nous n'avons pas d'études réelles qui nous proposent une approche plus scientifique de l'impact direct pour les habitants de Guadalajara, car nous devons bien sûr tenir compte de la qualité de l'air, du type de pollution que nous avons ici et de ce qui se passe réellement pour les personnes qui marchent et font du vélo dans la ville.

Garry Aslanyan [00:29:32] Silpa, qu'en est-il de Bangkok ? Existe-t-il un moyen de mesurer les changements, en particulier en ce qui concerne la santé ou leurs effets sur la santé ? Y a-t-il eu des tentatives ?

Silpa Wairatpanij [00:29:43] Il est donc très difficile de rechercher des corrélations directes entre la mobilité active et les données de santé. Il y a tellement d'effets sur la santé plutôt que sur la seule mobilité active, mais ce que Jesús a dit à propos de la pollution est vraiment intéressant. Nous n'avons pas encore intégré ce type de dimension à nos recherches, mais peut-être que si les projets que nous allons réaliser à Bangkok sont élaborés, nous utiliserons probablement ces capteurs pour mesurer la qualité de l'air dans la zone que nous avons promue et pour voir si la qualité de l'air est meilleure ou non. Pour répondre à toi Garry, il est encore difficile de trouver des corrélations directes en promouvant la mobilité active. Je ne vois toujours pas comment nous pourrions nous en sortir en termes de durée des projets, car il faudra probablement encore cinq ans pour voir les effets financiers de la promotion de la mobilité active des personnes afin d'améliorer leur santé.

Garry Aslanyan [00:30:52] Je comprends J'aimerais terminer en demandant à chacun d'entre vous de donner 2 ou 3 leçons que vous aimeriez partager avec d'autres villes. Nous avons des auditeurs du monde entier. Comment pouvons-nous chercher à les inciter à reproduire certaines de vos activités. J'ai déjà vu que Silpa prenait beaucoup de notes, Jesús, à partir de certaines choses que tu disais. Quels conseils donneriez-vous à nos auditeurs qui travaillent dans des villes sur des sujets similaires dans des villes ? Peut-être pouvons-nous commencer par Silpa puis Jesús.

Silpa Wairatpanij [00:31:25] Le plus important, ce sont les preuves scientifiques, comme Jesús l'a dit à ce sujet. Nous devons donc collecter des données. Nous leur avons montré les données pour chaque argument soulevé dans le cadre de la réalisation de ces projets. Nous devons parler de chiffres. Sinon, en montrant leurs émotions, l'effet du changement de rue, de la modification de l'environnement de la

ville, ne suffit pas. Cela ne convainc pas les gens de suivre les données sur les traitements que nous mettons en œuvre dans la ville. Je vous recommande donc de recueillir de nombreuses données, des données publiques, puis de faire vos recherches pour leur montrer, en particulier avant et après les comparaisons, après le traitement, que vous avez été mis en œuvre dans vos villes, et d'utiliser ces résultats pour les montrer, pourquoi ne pas faire davantage de même dans d'autres endroits également. Quelque chose comme ça ?

Garry Aslanyan [00:32:23] Merci. Jesús, et toi ?

Silpa Wairatpanij [00:32:25] D'après mon expérience ici à Guadalajara, je peux dire que la participation de la société civile est essentielle pour apporter des changements politiques. Nous avons une société civile très active et organisée qui promeut la mobilité en tant que droit humain ici à Guadalajara et au Mexique, dans tout le pays, et cette implication vise à rendre visibles les droits des cyclistes et des piétons, le droit à la ville, la défense de l'environnement, ce qui a incité le Mexique et Guadalajara à prendre des mesures importantes à cet égard. Nous avons donc maintenant des lois et des règlements qui nous permettent d'agir en tant qu'autorités. La première leçon est donc de faire participer la société civile et de provoquer des changements dans les réglementations et les lois qui peuvent ensuite soutenir les investissements juridiques et les transformations de l'infrastructure. Deuxièmement, il est très important de comprendre que tous les décès sur les routes peuvent être évités. Il est possible d'atteindre les objectifs de zéro décès et de zéro blessure grave. Une première étape fondamentale dans cette direction consiste à connaître et à comprendre les causes de ces décès sur les routes. De plus, pour disposer de données précises, comme l'a dit Silpa, et des lois pour résoudre le problème en profondeur. Nous avons besoin de preuves scientifiques à ce sujet pour prendre les bonnes décisions. Peut-être la dernière ; il y aura toujours des coûts politiques à payer pour faire le bon choix. Il faut oser le faire. Bien entendu, il est préférable de le faire avec suffisamment de temps pour démontrer que les projets fonctionnent afin que vous puissiez les mettre en œuvre, puis mesurer et démontrer les avantages de leur mise en œuvre. En ce sens, le coût politique est moindre ou nul, comme cela s'est produit à Guadalajara. Mais il faut aussi savoir que nous n'avons pas toujours le temps. La crise climatique est là, elle est en train de se produire, et nous devons agir dès maintenant. Et les décès et les blessures se produisent chaque jour. Nous devons donc agir dès maintenant. Je peux donc vous dire qu'il ne faut pas avoir peur des coûts politiques si vous faites les choses correctement, si vous les planifiez très bien, avec des décisions fondées sur des preuves scientifiques et avec le soutien des organisations de la société civile.

Garry Aslanyan [00:35:12] Je pense que c'est un excellent dernier point, le fait qu'il y aura toujours un coût politique. C'est un très bon message à retenir pour nous tous. Merci de vous joindre à moi aujourd'hui, Jesús. Merci, Silpa. Bonne chance dans toutes vos initiatives et restez sur vos objectifs.

Silpa Wairatpanij [00:35:29] Merci Garry. Merci Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:35:31] Merci à toi, Garry, et merci à toi Silpa pour ton partage.

Garry Aslanyan [00:35:36] La planification réfléchie et la création d'espaces urbains inclusifs peuvent avoir un impact significatif sur la réduction du nombre de décès attribués à la mauvaise qualité de l'air, aux accidents de la route et, bien sûr, aux maladies chroniques. Cela présente également l'avantage supplémentaire de renforcer les liens sociaux dans les environnements urbains qui peuvent souvent être isolés et seuls. Je pense que Jesús et Silpa sont d'excellents exemples, démontrant l'importance des champions gouvernementaux et des leaders de la société civile en matière de santé publique. Comme ils l'ont tous deux mentionné, le principal obstacle à la mise en place de villes et de

populations saines est souvent l'évolution des mentalités. Jesús nous adresse à tous un message encourageant : puissions-nous ne jamais hésiter à faire ce qui est juste, même si cela a un coût.

Garry Aslanyan [00:36:32] Écoutons Sally Chew de Vital Strategies. Vital Strategies, l'Organisation mondiale de la santé et Bloomberg Philanthropies soutiennent le Partenariat pour des villes saines, dont Guadalajara et Bangkok sont des membres actifs.

Sally Chew [00:36:53] Quelle belle discussion. Ces deux villes très fréquentées et bondées de voitures font face à de nombreux défis identiques. Nous avons constaté qu'il n'est tout simplement pas facile d'amener les décideurs et les villes comme celles-ci à repenser complètement les transports, à passer d'un modèle centré sur la voiture à un modèle centré sur les personnes. Mais les preuves montrent que c'est vraiment la seule voie à suivre. Les avantages en matière de santé et de sécurité sont considérables en termes de vies sauvées sur les routes, d'air pur et d'activité physique accrue. Le travail décrit par Jesús et Silpa est réalisé grâce à la participation de leur ville à un réseau mondial. Les 73 villes du Partenariat se sont engagées à réduire les maladies non transmissibles et les traumatismes grâce à des interventions spécifiques fondées sur des preuves. Les conversations entre villes, comme celle du podcast d'aujourd'hui, constituent une part importante de ce partenariat. Je voulais donc terminer en disant merci à Garry, Silpa et Jesús, et je pense que de nombreux auditeurs seront fascinés de découvrir ce que proposent ces deux villes.

Garry Aslanyan [00:37:53] Merci, Sally, pour ton message et pour ton soutien avec cet épisode. J'aimerais également profiter de cette occasion pour sensibiliser nos auditeurs au podcast intitulé Vital Talks from Vital Strategies. Vital Talks collabore avec des leaders innovants pour examiner la santé, l'équité et les approches collaboratives visant à améliorer la santé. Leur nouvelle saison sera bientôt lancée. Pour en savoir plus sur le sujet abordé dans cet épisode et sur la façon de trouver les liens vers le podcast Vital Talks, visitez la page Web de notre épisode. Vous y trouverez également des lectures supplémentaires, des notes d'affichage et des traductions. Et bien sûr, n'oubliez pas de nous contacter via les réseaux sociaux, par e-mail ou en partageant un message vocal avec vos réflexions sur cet épisode.

Elisabetta Dessi [00:38:45] Global Health Matters est produit par TDR, un programme de recherche basé à l'Organisation mondiale de la santé. Garry Aslanyan est l'animateur et le producteur exécutif. Lindi van Niekerk, Maki Kitamura et Obadiah George sont productrices techniques et de contenu. L'édition, la diffusion et la conception du podcast sur le Web et les réseaux sociaux sont rendues possibles grâce au travail de Chris Coze, Elisabetta Dessi, Isabela Suder-Dayao et Chembe Collaborative. L'objectif de Global Health Matters est de créer un forum permettant de partager des points de vue sur les principaux problèmes liés à la santé mondiale. Envoyez-nous vos commentaires et suggestions par e-mail ou message vocal à TDRpod@who.int, et assurez-vous de télécharger et de vous abonner à vos podcasts où que vous soyez. Merci de m'avoir écoutée.