

**MOBILITÉ** Hans Rat, secrétaire général de l'Union internationale des transports publics

## « Il y a urgence à créer partout des transports publics »

Le transport est un défi auquel toutes les métropoles du monde sont confrontées : comment favoriser la mobilité de millions d'habitants, vecteur essentiel de l'économie, tout en améliorant la qualité de l'air ? Selon l'expert international Hans Rat, joint à Bruxelles, nombre d'entre elles prennent aujourd'hui conscience de la nécessité de développer les transports publics.

**IDF :** Si vous comparez les métropoles du monde, quel jugement portez-vous sur la qualité des transports en Île-de-France ?

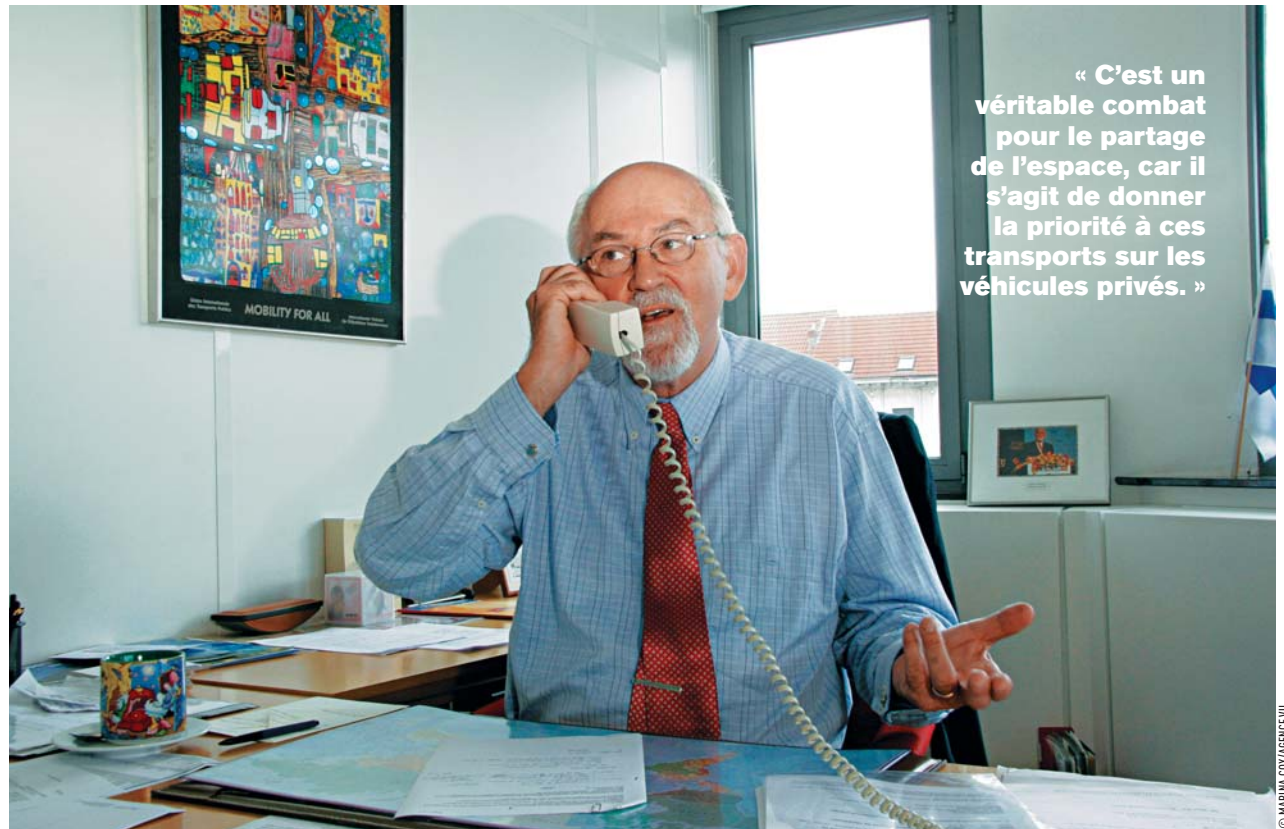
**HANSRAT :** Ils sont très bien organisés. Votre système de transport public, est extensif et bien disséminé. Sans lui, d'ailleurs, votre région ne pourrait pas fonctionner. Arriver à destination, disposer des informations sur les itinéraires, cela paraît simple, mais ce n'est pas toujours le cas dans bien d'autres métropoles.

**IDF :** Mais elles font aussi des efforts ?

**HANS RAT :** Il y a des capitales où la situation est catastrophique et d'autres qui prennent conscience de la nécessité des transports publics. Pendant longtemps, dans les plus grandes villes du monde, en Chine, en Amérique latine, en Afrique, les gouvernements, encouragés à l'époque par la Banque mondiale, ont abandonné les transports aux seules forces du marché. Ils n'ont pas assez investi dans les transports publics et ont laissé proliférer les minibus taxis, ce qui n'a pas réglé les problèmes de mobilité des populations, ni ceux de la pollution, souvent effrayante. Depuis quelques années, ces pays comprennent qu'il faut des transports en commun, avec une autorité organisatrice et des règles claires qui permettent aux entreprises d'agir.

**IDF :** Alors, qu'est-ce qui change ?

**HANS RAT :** Les métropoles commencent à privilégier les transports publics, et à se doter d'un métro, de tramways et de services de bus qui roulent sur des voies réservées. C'est un véritable combat pour le partage de l'espace, car il s'agit de donner la priorité à ces transports sur les véhicules privés. En Île-de-France, vous développez les bus en site propre, et cela donne des résultats puisque la régularité, la ponctualité et la vitesse



« C'est un véritable combat pour le partage de l'espace, car il s'agit de donner la priorité à ces transports sur les véhicules privés. »

sont améliorées. Du coup, les usagers font le choix de ces transports en commun.

Je dois reconnaître, au passage, que vous avez le meilleur système de tramway du monde. À Paris, à Strasbourg, à Nantes, à Montpellier ou à Bordeaux, par exemple, vous avez ajouté la beauté et l'élégance à la fonctionnalité. Les tramways sont très bien intégrés, ils améliorent les centres villes. C'est très important, car cela donne l'image d'un monde où les transports sont efficaces et beaux, et les gens veulent à leur tour entrer dans cet univers. De la même façon, votre ligne 14 du métro est une des premières lignes automatiques du monde et de plus en plus de pays veulent s'en inspirer.

**IDF :** Y a-t-il une spécificité des transports à Paris et en Île-de-France ?

**HANS RAT :** J'en vois une commune à Paris, à Londres et à Rome : l'importance des touristes, de plus en plus nombreux dans les transports publics. Une bonne chose pour les investissements dans ce secteur ! Pour le reste du monde, l'Europe représente une sorte de musée en plein air.

### DATES

**1945**  
Naissance en Hollande

**1973**  
Diplômé d'économie

**1973**  
Économiste à l'Association des transports hollandais

**1988**  
Directeur d'une entreprise de transport en commun

**Depuis 1998**  
Secrétaire général de l'Union internationale des transports publics (UITP).

**IDF :** Les métropoles mondiales se convertissent donc aux transports en commun, mais, en Chine, les autos prolifèrent...

**HANSRAT :** Pour les jeux Olympiques de 2008, Pékin doit accorder la priorité aux déplacements en transports en commun, à la demande du Comité international olympique. Cela suscite d'ailleurs un débat dans le pays entre les partisans de ces transports pour lutter contre la congestion automobile et la pollution et ceux qui veulent développer l'industrie automobile parce qu'ils savent que cette production a permis aux pays occidentaux de dynamiser leur économie pendant un siècle.

**IDF :** Est-ce que le problème des transports de banlieue à banlieue se pose aussi dans les autres métropoles ?

**HANSRAT :** Les responsables franciliens sont conscients des besoins. Les projets du Stif et de la RATP souhaitent y répondre. Mais le cas de Paris n'est pas unique. D'autres capitales développent ces liaisons de banlieue à banlieue. Cela dit, l'urgence pour de nombreuses métropoles mondiales, c'est de commencer par le début et de créer leurs systèmes de transport public. ● ENTRETIEN RÉALISÉ PAR XAVIER PANON

### CHIFFRES CLÉS

**Nombre de bus, de tramways, de métros et de trains de banlieue**  
Singapour : 4311  
Londres : 12940  
Hong Kong : 13450  
Paris : 16320  
Sao Paulo : 20410

**Nombre de déplacements quotidiens**  
- En transports publics  
Paris : 18%  
Londres : 19%  
São Paulo : 29%  
Singapour : 41%  
Hong Kong : 46%

- En voiture, à moto et en taxi  
Hong Kong : 16%  
São Paulo : 34%  
Singapour : 45% ;  
Paris : 46% ;  
Londres : 50%

- À pied et à vélo  
Singapour : 14%  
Londres : 31%  
Paris : 36%  
São Paulo : 37%  
Hong Kong : 38%