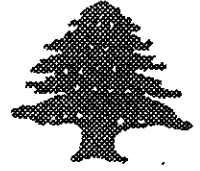




برنامج الأمم المتحدة الإنمائي



مجلس النواب

الجمهورية اللبنانية

مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

قطاع النقل البري في لبنان

وثائق عمل ندوة قطاع النقل البري في لبنان المنعقدة
في مجلس النواب- قاعة المكتبة بتاريخ ٢٠٠٢/٣/١٨
بدعوة من لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية
بالتعاون مع مشروع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في مجلس النواب

وثائق الندوة

كلمة رئيس لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية، المهندس محمد قباني.

محاوّر الندوة

- مسودة سياسة قطاع النقل البري في لبنان: الدكتور عبد الحفيظ القيسي/ مدير عام وزارة الاشغال العامة والنقل.
- قطاع الطرق والاتوسترادات ضمن البرنامج الانمائي الثلاثي لمجلس الانماء والاعمار: الدكتور آلان قرداحي/ مسؤول قطاع الاشغال العامة والنقل في ادارة البرامج لدى مجلس الانماء والاعمار، ادارة السير: المهندس ايلي حلو/مسؤول مشروع النقل الحضري.
- الهيئة المنظمة للنقل البري، قطاع نقل الركاب: الدكتور عادل مرتضى/استاذ في الجامعة اللبنانية.
- قضايا وسياسات النقل البري الدولي في لبنان: الدكتور نبيل صفوت/القائم بالاعمال، دائرة القضايا والسياسات القطاعية، لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا).

توصيات الندوة

توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري في لبنان

ملحق

تقرير عن وضعية مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك: المهندس سايد عواد/رئيس مصلحة الخط والتعميرات - مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك.

كلمة رئيس اللجنة المهندس محمد قباني

ندوة النقل البري - ٢٠٠٢/٣/١٨

كلمة رئيس اللجنة المهندس محمد قباني

إذا أراد باحث اجتماعي أن يدرس عادات اللبنانيين ونمط حياتهم الاجتماعية فسيجد حتماً أن للسيارة المكان البارز في الثقافة الاجتماعية للمواطن اللبناني.

سن الثامنة عشرة بالنسبة إليه هي موعد حقه القانوني في قيادة السيارة. يتعلم القيادة قبلها حتى لا يخسر ولو أسابيع قليلة في ممارسة حقه هذا. والسيارة عنصر أساسي في العلاقات الاجتماعية بين شباب لبنان من الجنسين. وهي أيضاً عنصر في تعزيز حظوظ الشباب في الزواج خاصة بالنسبة للذكور منهم.

كان وزير الأشغال العامة السابق المرحوم علي حراجلي يكرر أن اللبنانيين ينفقون أكثر من ٢٠ بالمئة من إنفاقهم الوطني على التنقل بالسيارات. ويشمل ذلك ثمن السيارات وقطع الغيار والوقود وكلفة إنشاء الطرق وصيانتها وسوى ذلك. وهذا يشكل نسبة مرتفعة بالنسبة لمثيلاتها في العالم.

يعتبر النقل الجيد عاملاً أساسياً في استمرار حياة البلاد الاقتصادية وتوفير جودة الحياة لكل مواطن. في لبنان، غالباً ما تمت تلبية الطلب المتزايد على النقل بالاستخدام المتزايد للسيارات الخصوصية حيث أن ٧٥% من العائلات المقيمة في المناطق المدنية تستخدم سيارتها الخصوصية لتنقلاتها. وقد فاق عدد مالكي السيارات الخصوصية في لبنان الـ ٢٠٠ سيارة لكل ألف نسمة.

وقد أدى هذا الاعتماد المفرط على السيارات الخصوصية في نظام النقل إلى حصول المزيد من التلوث في الهواء وهو موضوع شكوى اللبنانيين هذه الأيام والحوادث حيث يسقط يومياً ما معدله قتيل واحد وسبعة جرحى وازدحام السير. وما ينتج عنه من توتر دائم للسائقين ومشاكل ناتجة عن أفضلية المرور وهدر وقت معظم المواطنين المتنقلين.

ولهذه التأثيرات السلبية ثمن اقتصادي مرتفع تدفعه البلاد: وهكذا بدلاً من توسيع حرية التنقل - الذي هو هدف محمود - فإن الاعتماد المفرط على السيارة الخصوصية ساهم بإرباك ملفت للتحرك بسبب الازدحام في المناطق المدنية الكثيفة السكان في لبنان. يضاف إلى ذلك أن ٣٥% من الأسر اللبنانية لا تملك سيارة خصوصية، وهي بالتالي تتحمل المساواة الاجتماعية والاقتصادية لنظام نقل محكوم أساساً بتوافر السيارة الخصوصية.

إن نقل الركاب والبضائع على نحو اقتصادي وسليم وملائم يشكل لب سياسة النقل وبالتالي فإن المقاربة المتكاملة لموضوع النقل هي أساسية ويجب أن تتضمن اعتماداً متوازناً على نظام متعدد وسائل النقل يوفر بدائل مقبولة للمواطنين ويلعب فيه النقل العلم الجيد دوراً أساسياً في توفير تسهيلات لتقلاتهم.

كما يجب التركيز على السياسات التي تعزز أنظمة النقل التي تستخدم استدامة الأهداف الاقتصادية والبيئية والاجتماعية.

الاستدامة الاقتصادية والمالية: تتطلب استخدام الموارد بفعالية والحفاظة عليها بشكل مناسب. إن الهدف الاقتصادي والاجتماعي الأول هو جعل كلفة النقل ملائمة ومتفاعلة باستمرار مع الطلبات المتغيرة وذلك بزيادة العرض لتلبية احتياجات المستخدمين للنقل من خلال التنافس وتعزيز مشاركتهم.

ومن أجل زيادة استعمال آليات السوق التنافسية في خدمات النقل ، فإن المطلوب هو تشجيع التشغيل الخاص لأسطول النقل وتطوير تدابير أفضل للامتيازات والإعفاءات الممنوحة في هذا القطاع.

ويتطلب إعداد إطار يفسح في المجال للمنافسة ، إنشاء أو تعزيز المؤسسات الناظمة للنقل وتطبيق المعايير الدولية لآداء النقل لضمان منافسة عادلة وحماية المصلحة العامة.

ويتطلب كذلك إعادة هيكلة وتوزيع مسؤوليات هذه المؤسسات لتعزيز قدراتها في عمليات تلميم وتأمين وتشغيل وصيانة أنظمة النقل وخدماته. ومن الضروري كذلك زيادة قدراتها على بناء شراكة بين القطاعين الرسمي والخاص، وذلك من خلال تحديد أكثر

وضوحاً للمسؤوليات القانونية والأخطار والعائدات في اتفاقيات الامتيازات، ولتأمين مشاركة أفضل للمواطنين في صياغتها.

وأخيراً من الضروري إعداد مخطط استراتيجي وتطوير قدرات إدارة نظام النقل وذلك بإنشاء أو تعزيز التخطيط الاستراتيجي للقطاع العام وهي القدرات الضرورية لاستكمال وتأسيس شبكة نقل أكثر قدرة على المنافسة.

ومن المهم أيضاً وضع آليات عمل لتأمين مشاركة فعالية من قبل مستخدمي قطاع النقل والجماعات المعنية في صنع القرار المتعلق بتصميم وإدارة وصيانة شبكة النقل وخدماتها المعلن عنها.

الاستدامة البيئية والايكولوجية: تتطلب الأخذ كليا بالاعتبار الآثار الخارجية للنقل عند تقرير إجراءات عامة أو خاصة تؤثر على التطور المستقبلي لقطاع النقل. إن الهدف هو التأكد من أن القضايا البيئية تتم معالجتها كجزء متكامل من استراتيجية النقل وتصميمات مشاريعه. ويتطلب إعطاء الأولوية للآثار المهددة للصحة، وضع برامج نقل سليم وآمن واعتماد معايير لاستخدام وقود نظيف. ويتطلب كذلك إدخال العناصر البيئية والاقتصادية في تقييم مشاريع النقل من خلال اعتماد تقييم منهجي لآثار برامج النقل ومشاريعه على السلامة العامة وتلوث الهواء.

وأخيراً، من أجل حماية المآوى الطبيعية والمواقع التراثية من سلبات الأثر البيئي الناجمة عن تطورات شبكات النقل، من المهم إيجاد إطار عمل مخفف للمخاطر قبل تنفيذ مشاريع النقل. وتتوقف الاستدامة البيئية على تطوير إطار بيئي استراتيجي يتضمن العناصر التالية:

- تحقيق دمج أفضل للمساحات المخصصة للسير وطاقات النقل مع مشاريع تطوير التنظيم المدني.
- تطوير استراتيجيات تفسح في المجال لمشاريع الترانزيت الجماهيري السريع في المدن لتكون كلفتها الفعلية مندمجة في النمو البعيد المدى للمناطق المدنية الناشئة.

- فرض ضريبة على مستخدم الطرق تعكس التناجج الخارجية لهذا الاستخدام (تلوث الهواء، الضجيج، ازدحام السير، الحوادث).
- إنشاء صندوق للنقل المدني، تخصص عائداته المتأتية عن ضرائب إضافية على الوقود لدعم نفقات تحسين أداء نظام النقل المدني.
- التأكد من أن أجرة النقل العام وخدماته وسياسات التمويل تضمن نظام نقل مدني مستدام ومتوازن، ويتفادي هكذا تحول مفرط إلى السيارات الخصوصية.

الاستدامة الاجتماعية: تتطلب أن تصل فوائد النقل المحسن إلى جميع أطراف المجتمع. الهدف هو زيادة استدامة النقل الاجتماعية من خلال:

- معالجة مشاكل النقل لفئات الدخل المدني.
- حماية فئات الدخل المدني ضد الآثار السلبية للتغيرات في سياسات وبرامج النقل العام.

إن التغيير المركز في سياسات النقل يفترض تغييراً جذرياً في دور الحكومة. ويمكن للقطاع الخاص أن يتحمل مزيداً من المسؤولية في توفير وتشغيل وتمويل خدمات النقل من خلال ترتيبات منح الامتيازات. وهكذا فإن دور الحكومة كمقدم لخدمات النقل سوف يتراجع، مقابل زيادة أهميته كمسهل للتنافس وكمؤتمن على المصالح البيئية والاجتماعية.

أيها السيدات والسادة

لقد بدأت لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه التعاطي مع مسألة النقل قبل حوالي السنة. وجدنا مشاريع ولم نجد سياسة شاملة Master Plan للنقل في لبنان، وإن كان يوجد خطة أعدت في الثمانينات ثم جرى تحديثها قبل أربع سنوات. بدأنا مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الإعداد لهذه الندوة وبدأنا نتعلم وكان أول ما تعلمناه أن سياسة النقل يجب أن تتميز بأمرين:

أولهما أن تتكامل مع سياسات النقل الإقليمية المعدة للمنطقة العربية ككل، فلبنان ليس جزيرة خاصة في حقل النقل.

وثانيهما أن هذه السياسة يجب أن تشمل النقل البري والبحري والجوي في آن ، وأن تترجم بعد ذلك خططاً ومشاريع.

ثم كانت ملاحظة تشمل لبنان كما الدول العربية الأخرى، وهي الاهتمام الجيد بالبنية التحتية والاهتمام الضعيف بالإدارة والتشغيل Operations . وإذا كان هذا الأمر واضحاً في شبكة الطرق والأوتوستراد التي تنفق عليها مبالغ طائلة تزيد عن الخمسين بالمئة من مجمل النفقات الإنمائية، فإن إدارة هذه الشبكة وصيانتها دون المطلوب بكثير. لقد تعودنا في لبنان أن نعالج مشاكلنا بردود الفعل لا بسياسة التخطيط الشامل حتى في الجوانب الفنية.

تعودنا أن نواجه مشاكل السير والازدحام بفتح مزيد من الطرق. وهناك شعار يردده مهندساو الطرق في الولايات المتحدة More Roads - More Cars أي أن زيادة الطرق سينتج عنها زيادة السيارات. فهذا الحل الشافي لم يعد شافياً ولا كافياً. نشيء الطرق فيتحول نصفها إلى مرائب مجانية للسيارات التي تحتل أيضاً العديد من الأرصفة فيتحول المشاة إلى منتصف الطريق متبادلين المواقع مع السيارات ، ومتحملين أخطار الإصابات الجسدية.

لم تعد العشوائية مقبولة في قطاع النقل ولا في سواه.

إيجاد سياسة نقل شاملة مسألة لا تحتل التأخير.

انطلاقاً من هذه السياسة يتم تحديث قوانين وتدابير وخطط السير. وكلها من عمل

المهندسين المختصين بالسير ومعهم حيث الحاجة علماء اجتماع وتنظيم مدن.

أما الشرطة فعملها تطبيق قوانين وتدابير وخطط السير، ولا علاقة بوضع هذه

الخطط إلاّ عند وجود ضرورات أمنية.

النقل وكل ما يتعلق به وبالسيارات ومختلف وسائل النقل يجب أن يكون من

مسؤولية وزارة النقل لا سواها.

وزارة البيئة تتدخل فيما يتعلق بحماية البيئة فقط. ووزارة البلديات تتدخل كوزارة
وصاية على البلديات فيما يتعلق بالنقل داخل النطاق البلدي.
ووزارة الداخلية تشارك فيما يتعلق بحفظ الأمن وحسن تطبيق تدابير السير من قبل
الشرطة.

من هنا نبدأ.

شكراً لجميع المشاركين محاضرين ومحاورين.

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

وثيقة المحور الاول

مسودة سياسة قطاع النقل البري في لبنان

اعداد : د. عبد الحفيظ القيسي
مدير عام وزارة الاشغال العامة والنقل

الوضع القائم لقطاع النقل :

- ١- حركة الإنتقال وتأثيرها على الإقتصاد
- ٢- الإعتقاد على السيارات الخاصة
- ٣- تحديدات النقل العام المنتظم
- ٤- الحلقة المفرغة السلبية - عواقب القرارات الصغيرة
- ٥- تكاليف التلوث
- ٦- عواقب وتكاليف حوادث السير

الأهداف:

- ٧- تأمين السلامة العامة على الطرق.
- ٨- صيانة البنى التحتية للنقل وحماية منافعها.
- ٩- بناء طبقة من المفكرين ومن أصحاب المبادرات الفردية تتمتع بمؤهلات ذات مستوى عالمي في قطاع النقل والحقل اللوجستي.

سياسة النقل المقترحة:

1. السياسة المتر ابطة:

- 1- حصر صلاحيات رسم سياسات النقل في سلطة واحدة.
- 2- ضرورة مراقبة الأثغال العامة و النقل على برنامج صرف الأموال العامة في هذا الحقل
- 3- إجراء دراسة للواقع البيئي و الأثر المروري لمشروع النقل

II. إنشاء صندوق ائتمان للنقل :

٤- إنشاء صندوق ائتمان يمول من الرسوم على المركبات والمحروقات والمواقف .

٥- تخفيف الأعباء المترتبة من القطاع على موازنة الدولة

III. الحد من استعمال المركبات الخاصة وإعطاء الأولوية للنقل العام:

- ٦- الحد من استخدام السيارات الخاصة في المدن.
- ٧- أنظمة متطورة لمرقبة المرور .
- ٨- وضع اسس لتنظيم وقوف السيارات على الطرق.
- ٩- إعطاء الأولوية لخدمات النقل العام .
- ١٠- إعطاء الأولوية لمشاريع النقل العام .

IV. تقوية قطاع النقل العام المنتظم :

- ١١- تأمين نظام متطور للنقل العام منتظم وفعال لمدينة بيروت .
- ١٢- تأمين نظام نقل عام منتظم للمناطق .
- ١٣- السماح لسيارات الأجرة بالتنافس ضمن شروط عامة للسلامة والنظافة والتوزيع .
- ١٤- وضع خطة لإستعمال حرم سكة الحديد الساحلية .

٧. حماية وتطوير البنية التحتية للطرق :

١٥- تأهيل وصيانة شبكة الطرق الوطنية.
١٦- رفع مستوى الخدمة لشبكة الطرق.

٧١. عدد المركبات الآلية ومعاييرها التقنية :

١٧- تحديد عدد المركبات الآلية.
١٨- تحديد المعايير التقنية للمركبات والمحركات ومراقبتها.

VII . سلامة قطاع النقل:

- ١٨- وضع السياسات اللازمة لضمان السلامة العامة.
- ١٩- التأمين الإلزامي.
- ٢٠- الفحص الدوري للمركبات.

VIII . تنظيم الرحلات ما بين المدن والرحلات السياحية :

- ٢١- إعادة تنظيم الرحلات الداخلية وتعزيز التنافس.

IX. الشحن :

- ٢٢- تنظيم سلسلة لوجستية واحدة لخدمات الشحن.
- ٢٣- إنشاء الهيئة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة.
- ٢٤- تفعيل الخدمات اللوجستية .
- ٢٥- تنظيم حركة الشاحنات .
- ٢٦- حمولة الشاحنات .
- ٢٧- تحفيز القدرة التنافسية .
- ٢٨- رفع مستوى شركات الشحن .

X. بناء الكوادر التقنية في قطاع النقل :
٢٩- تطوير القدرات التقنية عبر إدخال عنصر التدريب في كافة مشاريع النقل .

الخطمة العامة لتطبيق سياسة قطاع النقل البري

تصور الخمس سنوات (٢٠٠٦) :

- تأهيل شبكة الطرق المصنفة وشبكة الطرق الداخلية (داخل المدن)
- تثبيت آية مستدامة للصيانة .
- تنفيذ مشاريع إدارة المرور على المحاور الرئيسية في بيروت الكبرى
- تشجير وتنظيف الطرق الرئيسية .
- تطوير البنية التحتية لتقل المشاة .
- تطوير خيارات النقل العام (بهدف الوصول الى نسبة ٤٠% من الرحلات)
- تنفيذ نظام نقل عام منفصل المسار على مداخل بيروت (جوية - جية)

الخططة العامة لتطبيق سياسة قطاع النقل البري

تابع - تصور الخمس سنوات (٢٠٠٦) :

- تفعيل النقل العام المنتظم في طر ابلس - زحلة - صيدا.
- تنفيذ طريق الشاحنات بين بيروت و البقاع
- تطوير القوانين ، السياسات ، أدوات تنفيذ القانون ، و برامج التتمية.
- إنشاء و تفعيل عمل صندوق الائتمان للنقل .
- إنشاء و تفعيل عمل "الهيئة الوطنية لتسهيل النقل و التجارة" .
- تطوير الخبرات في مجال النقل (الأكاديمية و في القطاعين العام و الخاص)

الخطة العامة لتطبيق سياسة قطاع النقل البري

تصور العشر سنوات (٢٠١١) :

- إستعادة دور لبنان السياحي في المنطقة .
- تنمية قطاع الشحن البري .
- الطريق الدائري حول بيروت .
- تسجيل وتنظيف شوارع جميع المناطق .
- وضع برامج تنظيم المرور المتطورة لبيروت .
- تطوير النقل العام المنتظم في المناطق .
- البدء في تنفيذ الأوتستراد العربي بين بيروت ودمشق .

الخططة العامة لتطبيق سياسة قطاع النقل البري

تصور الخمس عشر سنة (٢٠١٦) :

- إنشاء خط سكة الحديد الساحلي مع ارتباطه بالشبكة السورية في الشمال.
- إنشاء خط نقل ركاب سريع بين بيروت ودمشق .
- إنشاء خط أو خطين للنقل السريع تحت الأرض في بيروت (٣٥%) .
- تنظيم مناطق للمشاة في قلب بيروت، طرابلس، صيدا، جونية، جبيل، زحلة، بعلبك، صور و النبطية.
- إستكمال تنفيذ الأوتستراد العربي بين بيروت ودمشق وطريق المدخل الشمالي لبيروت.
- وضع نظام إقليمي فعال لتوزيع وشحن البضائع.
- إستعادة تكاليف النقل كاملة من واردات الرسوم المجبأة.

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

وثيقة المحور الثاني

قطاع الطرق والايوتوسترادات ضمن البرنامج الاتمائي الثلاثي

اعداد : د.آلان قرداحي

مسؤول قطاع الاشغال العامة والنقل في ادارة البرامج
لدى مجلس الانماء والاعمار

ادارة السير

اعداد : المهندس ايلي حلو

مسؤول مشروع النقل الحضري
لدى مجلس الانماء والاعمار

قطاع الأتوسترادات و الطرق ضمن البرنامج الإنمائي الثلاثي.

ان الخطط الإنمائية المتعاقبة التي شهدها لبنان منذ عشرات السنين قد لحظت دوماً أهمية كبيرة لقطاع الطرق و الأتوسترادات ومن ورائه باب النقل عموماً، بحيث أن نسبة الاعتمادات المخصصة له كانت تتخطى عادةً مستوى الـ ٣٠% من مجموع الانفاق الإنمائي. من الطبيعي اذاً أن يحظى هذا القطاع بأهميته المعهودة ضمن البرنامج الإنمائي الثلاثي للأعوام ٢٠٠٢-٢٠٠٤.

١- أسس البرنامج الإنمائي الثلاثي.

عند القيام بالمراجعة الدورية للأوضاع المالية العامة في البلاد وخصوصاً تلك المتعلقة بالاعتمادات المخصصة للمشاريع الإنمائية في العام ٢٠٠١، تبين بوضوح عدم امكانية الارتكاز بشدة على الواردات المحلية لتنفيذ مشاريع انشائية ضخمة ومن بينها مشاريع الطرق و الأتوسترادات. لذلك، اعتمدت استراتيجية عامة تقضي باعطاء الأولوية القصوى للقطاعات والمشاريع التي تحظى بتمويل من صناديق انمائية دولية، أكان هذا التمويل ميسراً بصورة عامة أو بشكل هبات في عدد قليل من الأحوال. وظهر بسرعة أن القطاعات التي تستحوذ على أكبر قدر من القروض الاعمارية الخارجية هي: الطرق و الأتوسترادات، المياه و التربة. هذه القروض، أكانت مصدقة و نافذة أم موعودة، ناتجة عن مفاوضات طويلة سابقة جرت في التسعينيات بين الحكومة اللبنانية و عدد من الصناديق الدولية (البنك الدولي، البنك الأوروبي للتمير، الصندوق السعودي للتنمية، الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية، الصندوق العربي للانماء الاقتصادي و الاجتماعي، البنك الاسلامي، صندوق الـ OPEC للتنمية،...) وذلك في سياق تنفيذ الخطة الاعمارية الشاملة التي أعدها المجموعة الاستشارية BECHTEL بعد انتهاء الأحداث الأليمة والتي وصلت تقديرات أكلافها الاجمالية الى حوالي ١٢ مليار دولار أمريكي.

٢- كيفية توزيع المشاريع المقترحة ضمن باب الأتوسترادات و الطرق.

أ- الأتوسترادات.

على الأتوستراد الساحلي الشمالي، وبعد أن استكملت وصلات الأتوستراد المتتالية حتى مدينة الميناء، يجري العمل حالياً على تأهيل قسم طبرجا-شكا بتمويل من البنك الأوروبي للثمنير وعلى متابعة تطوير الأقسام المتبقية بين طرابلس والحدود السورية الشمالية باتجاه العبودية والعريضة بتمويل من البنك الاسلامي وصندوق الأوبيك للتنمية.

على الأتوستراد الساحلي الجنوبي، يتواصل العمل لاستكمال وصلتي الزهراني - منفرد قانا والكورنيش البحري في صيدا بتمويل حصري من الاعتمادات المحلية.

على الأتوستراد الشرقي الذي يصل العاصمة بالحدود السورية عند المصنع، جرى إنجاز تهيئة صوفر من الأموال المحلية. بوشر بدرامية تأهيل وتطوير قسم الحازمية-صوفر الممول من الصندوق الكويتي للتنمية العربية، تستكمل حالياً دراسة وصلتي المديرج-شتورا (تمويل من الصندوق السعودي للتنمية) وشتورا-المصنع (تمويل موعود من البنك الأوروبي للثمنير). كما وضعت دراسة جدوى فنية واقتصادية لطريق الشاحنات أو الشام ٢ التي تربط العاصمة بالمديرج صعوداً. بمحازاة وادي نهر بيروت.

ب- الأتوستراد الدائري للعاصمة ومتفرعاته.

يتواصل العمل في استكمال عدد من وصلات مداخل بيروت الكبرى والتي ستربط لاحقاً بين وسطها والأتوستراد الدائري الموعود انطلاقاً من خلدة وحتى طبرجا. تم تلزيم وصلة حارة حريك-طريق المطار وبوشر باجراء مناقصة أشغال الصياد-بولفار كميل شمعون لاتمام الربط بين الحازمية وطريق المطار بتمويل من الاعتمادات المحلية و الصندوق الكويتي للتنمية العربية. كما لزم الجسر العلوي في الأوزاعي الممول من الصندوقين العربي والكويتي.

تدرس حالياً وصلتي الحكمة-شارل حلو وعين المريسة-الفينيسيا اللتين قد تنفذان بتمويل من البنك الأوروبي للثمنير. كما يتواصل إعادة النظر بمسار الأتوستراد الدائري بين خلدة وطبرجا بموجب دراسة تفصيلية وتستكمل دراسة الوصلة الساحلية بين انطلياس ومحطة شارل حلو التي ستمول أشغالها من الصندوق الكويتي للتنمية العربية.

ج- مشروع رفع مستوى الخدمات العامة في بيروت وضواحيها.

يتواصل العمل في مشروع رفع مستوى الخدمات العامة في سائر مناطق بيروت الكبرى انطلاقاً من القانون-البرنامج رقم ٢٤٦ تاريخ: تموز ١٩٩٣ الذي يشمل هذا المشروع وسائر مشاريع الأتوستراتادات في ضواحي العاصمة والمناطق. وقد تم اتفاق ما يزيد على المائتي مليون دولار أمريكي من الاعتمادات المحلية في هذا المجال بين عامي ١٩٩٣ و ٢٠٠٢.

د- برنامج تطوير النقل الحضري في بيروت الكبرى.

لما كان انجاز الأتوستراد الدائري ومتفرعاته في بيروت الكبرى سيتطلب فترة طويلة قادمة لا تقل عن ١٥ سنة وبأكلاف ستتجاوز بسهولة ال ٥٠٠ مليون دولار أمريكي، كان لا بد من حلول مرحلية لمعضلة السير في العاصمة وضواحيها تمثلت ببرنامج وضع باشراف البنك الدولي لتطوير النقل الحضري. وهو يقضي بانجاز ممرات علوية وسفلية (جسور وأنفاق) وتطوير على حوالي ٢٠ تقاطعا، إضافة الى تعميم اشارات السير الكهربائية و العادية على معظم التقاطعات في بيروت الكبرى مع تنظيم لوقوف السيارات على جوانب الطرق. تبلغ الكلفة الاجمالية للبرنامج حوالي ١١٥ مليون دولار أمريكي قد يساهم في تمويلها البنك الدولي على مستوى ٦٥ مليون دولار امريكي.

ه- مشاريع طرق دولية، رئيسية وثانوية في سائر المناطق.

ان الخطة الشاملة لتطوير الطرق المصنفة في المناطق اللبنانية والتي أدرجت في الموازنة العامة بكلفة اجمالية بلغت ١٨٠٠ مليار ل.ل. على مدى ١٠ سنوات، تعتبر الأساس في اعادة تأهيل شبكة الطرق الوطنية. هذه الخطة ممولّة مبدئياً من الاعتمادات المتوقّرة في الموازنة العامة السنوية. لكن الصعوبات التي تواجه المالية العامة تحتمّ التطلّع الى تمويل خارجي لبعض مشاريع طرق المناطق. على سبيل المثال نورد أشغال طريق سير الضنية- جباب الحمر -المهرمل الممولّة من الصندوق العربي للانماء الاقتصادي و الاجتماعي، طرق مختلفة في الشمال وجبل لبنان ممولّة من الصندوق السعودي للتنمية، طرق في الجنوب المحرّر ممولّة من البنك الاسلامي،.....

٣- أهمية تصديق اتفاقيات التمويل لمشاريع الطرق بموجب قوانين من جانب المجلس

النيابي.

يرتكز البرنامج الائتماني الثلاثي في قطاع الطرق و الأتوسترادات على مجموعة من اتفاقيات القروض التي لا تصبح نافذة الا بعد تصديقها من جانب المجلس النيابي. كما تتطلّب سائر هذه الاتفاقيات تعهّدات لبنانية بتوفير أموال اكتمالية محلية لسائر المشاريع، ان على صعيد اعداد الدراسات التحضيرية أو في مجال تنفيذ الأشغال وخصوصاً في مضمار توفير أكلاف الاستملاكات التي لا يمكن تمويلها الا محلياً. من هنا الدور الرائد لمقام المجلس النيابي في مواكبة البرنامج الائتماني الثلاثي والاشراف على سائر مراحل تنفيذه ضمن مختلف القطاعات وخصوصاً في قطاع الطرق و الأتوسترادات.

مجلس الإعمار
برنامج المشاريع التي ستعقد خلال السنوات الثلاث: 2002 - 2004

رقم المشروع	الهدف / المستفيد	سبب اختيار المشروع	مصدر التمويل الخارجي	قيمة تقديرية (شوارع / خطوط الايوان)	قيمة تمويل (بملايين دينار الكويت)	مصدر تمويل محلي			
						إجمالي تمويل محلي	اشتراكات منسوبة	مبلغ من الميزانية العامة	
الأوتستراد									
0	0	65.699.400	0	65.699.400	225.215.600	290.915.000			
أوتستراد بيروت - صمص									
0	0	48.391.000	0	48.391.000	168.996.000	217.387.000			
		10.350.000		10.350.000	34.650.000	45.000.000	Kuwait Fund	مسؤول/مسئولة	مشروع
		1.265.000		1.265.000	4.235.000	5.500.000	Kuwait Fund	مسؤول	مشروع
		2.185.000		2.185.000	7.315.000	9.500.000	Kuwait Fund	مسؤول	مشروع
		0		0	3.300.000	3.300.000	Kuwait Fund	مسؤول/مسئولة	مشروع
		30.000.000		30.000.000	45.000.000	75.000.000	SFD	مسؤول	مشروع
		0		0	48.000.000	48.000.000	EIB	مشروع/مسئولة	مشروع
		1.647.000		1.647.000	0	1.647.000		فقرن برنامج 246	مشروع
		500.000		500.000	0	500.000		تقديم مسكن لقرن	مشروع
		2.944.000		2.944.000	26.496.000	29.440.000	SFD	مشروع/تقديم مسكن لقرن	مشروع
الأوتستراد المحلي									
0	0	16.808.400	0	16.808.400	56.219.600	73.028.000			
				0	17.000.000	17.000.000	EIB	مسؤول	مشروع
		7.500.000		7.500.000	17.500.000	25.000.000	IOB	مسؤول	مشروع
		3.000.000		3.000.000	7.000.000	10.000.000	IOB	مسؤول/مسئولة	مشروع
		3.600.000		3.600.000	8.400.000	12.000.000	OFID	مسؤول/مسئولة	مشروع
		2.400.000		2.400.000	5.600.000	8.000.000	OFID	موجود	مشروع
		308.400		308.400	719.600	1.028.000	IOB	موجود	مشروع
مناطق بيروت الكبرى و مناطق شمالي لبنان									
28.200.000	0	158.408.000	0	186.608.000	56.509.950	243.117.950			
0	0	87.500.000	0	87.500.000	24.000.000	111.500.000			
المناطق الجنوبية									
		26.000.000		26.000.000	0	26.000.000		قرن برنامج 246	مشروع
		5.000.000		5.000.000	0	5.000.000		قرن برنامج 246	مشروع
المناطق الشمالية									
		5.000.000		5.000.000	0	5.000.000		قرن برنامج 246	مشروع
		6.000.000		6.000.000	24.000.000	30.000.000	Kuwait Fund/AFESO	مسؤول/مسئولة	مشروع
		15.000.000		15.000.000	0	15.000.000		قرن برنامج 246	مشروع
المناطق الغربية									
		25.000.000		25.000.000	0	25.000.000		قرن برنامج 246	مشروع
		5.500.000		5.500.000	0	5.500.000		قرن برنامج 246	مشروع

رقم المشروع	اسم المشروع / التوقيع / الترخيص	سبب اختيار المشروع	مصدر التمويل الخارجي	قيمة تنفيذه للمشروع (بملايين الاسكوا)	قيمة تمويل الخارجي (بملايين الاسكوا)	المبلغ لتمويل محلي	مصدر تمويل محلي		
							تقنيات تمويل	تقنيات تمويل	تقنيات تمويل
0				70.908.000	0	70.908.000	0	70.908.000	0
إستراتيجية بونيفي تامل التخصص									
	تأمين قنصية في منطقة بروج حمود	246	بهرت ككوي	4.908.000	0	4.908.000			
	برقع سنوي لخدمات في الحنطة و الفشار	246	بهرت ككوي	6.000.000	0	6.000.000			
	تأمين لخدمة لخدمة بين بروج و بروج و قنصية	246	بهرت ككوي	9.000.000	0	9.000.000			
	برقع سنوي لخدمات : تأمين منطقة حي التمام	246	بهرت ككوي	13.000.000	0	13.000.000			
	برقع سنوي لخدمات : تأمين بروج و بروج	246	بهرت ككوي	11.000.000	0	11.000.000			
	برقع سنوي لخدمات : تأمين بروج و بروج	246	بهرت ككوي	12.000.000	0	12.000.000			
28.200.000		0		28.200.000	0	28.200.000			
برونيفي تامل التخصص (بهرت ككوي)									
5.100.000			WB	5.100.000	11.900.000	17.000.000			
1.500.000			WB	1.500.000	3.500.000	5.000.000			
			WB	0	1.600.000	1.500.000			
21.600.000			WB	21.600.000	13.509.950	35.109.950			
			WB	0	2.000.000	2.000.000			
22.800.000		0		22.800.000	68.700.000	91.500.000			
الشرق الغربية لخدمة خارجية									
4.800.000		0		4.800.000	19.200.000	24.000.000			
2.500.000			AFESD	2.500.000	11.200.000	14.000.000			
2.000.000			AFESD	2.000.000	8.000.000	10.000.000			
طريق بونيفي تامل التخصص - حبل حبل - حبل									
6.000.000		0		6.000.000	18.000.000	24.000.000			
2.250.000			SFD	2.250.000	6.750.000	9.000.000			
1.500.000			SFD	1.500.000	4.500.000	6.000.000			
2.250.000			SFD	2.250.000	6.750.000	9.000.000			
طريق بونيفي تامل التخصص - حبل حبل - حبل									
5.250.000		0		5.250.000	15.750.000	21.000.000			
2.250.000			SFD	2.250.000	6.750.000	9.000.000			
1.750.000			SFD	1.750.000	5.250.000	7.000.000			
1.250.000			SFD	1.250.000	3.750.000	5.000.000			
طريق بونيفي تامل التخصص - حبل حبل - حبل									
6.750.000		0		6.750.000	15.750.000	22.500.000			
4.200.000			IDB	4.200.000	9.300.000	14.000.000			
450.000			IDB	450.000	1.050.000	1.500.000			
2.100.000			IDB	2.100.000	4.900.000	7.000.000			
الشرق مختلفة غير لخدمة (تروك تابلين)									
12.724.951		0		12.724.951	0	12.724.951			
طريق بونيفي تامل التخصص									
0		24.600.000		24.600.000	0	24.600.000			
		2.300.000		2.300.000	0	2.300.000			
		1.200.000		1.200.000	0	1.200.000			
		2.000.000		2.000.000	0	2.000.000			
		6.000.000		6.000.000	0	6.000.000			
		2.200.000		2.200.000	0	2.200.000			
		1.100.000		1.100.000	0	1.100.000			
		7.200.000		7.200.000	0	7.200.000			
		2.600.000		2.600.000	0	2.600.000			

اسم المشروع	الموقع / المنطقة	سبب تمويل المشروع	مصدر التمويل الخارجي	قيمة تقديرية للمشروع (بـ دولار اميركي)	قيمة تمويل (بـ دولار اميركي)	مصدر التمويل المحلي			الحاصل للتمويل المحلي	
						اضافات لمخس مخالف للتمويل الخارجي	اوقاف الميراث	المسئول الذاتي		
				50.224.951	0	17.500.000	0	0	32.724.951	
شبكة مختلفة في شمال لبنان										
				29.224.951	0				29.224.951	
				3.500.000	0				3.500.000	
				5.500.000	0	5.500.000			5.500.000	
				2.500.000	0	2.500.000			2.500.000	
				6.500.000	0	6.500.000			6.500.000	
				1.500.000	0	1.500.000			1.500.000	
				1.500.000	0	1.500.000			1.500.000	
				40.000.000	0	40.000.000			40.000.000	
				40.000.000	0	40.000.000			40.000.000	
شبكة مختلفة في قضاء										
				40.000.000	0	40.000.000			40.000.000	
				13.240.000	19.860.000	0	0	0	13.240.000	
برنامج الطرق التوليفية بين دولي و بلدية وزارة الاشغال العامة و النقل										
				2.120.000	3.180.000	5.300.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	حكاك	طريق لحداء - حذا و القعدة - بيت ايوب
				2.520.000	3.780.000	6.300.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	جبل/الخرنوب	طريق حدشت-سيفوق و جنتون-شعرون
				1.560.000	2.340.000	3.900.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	ح عاقية	طريق حشو-سرحيا و حيا-سوق الغرب
				920.000	1.380.000	2.300.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	شوف	طريق وادي الزينة-كوشم-ساريا
				920.000	1.380.000	2.300.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	جزين/سيدا	طريق سيد-جزين
				1.340.000	2.760.000	4.600.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	ارثيا/جامع/ساريا	طريق ارثيا-سرحمون
				1.040.000	1.560.000	2.600.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	القاق الغرب	طريق حد حنين-الخرنوب
				2.320.000	3.480.000	5.800.000	WB	ممول/مصلحة خيرية	سلكه/البيروك/الزح لة	طريق حني شمير-سوق و طريق لحد-بيت شفا و طريق قصور-البيروك
				0	4.037.500	4.037.500	EU	ممول	وطني	مشروع لمساعدة تقنية لبرنامج لتنظيم الاستثمار، وحدة وزارة الاشغال العامة و النقل

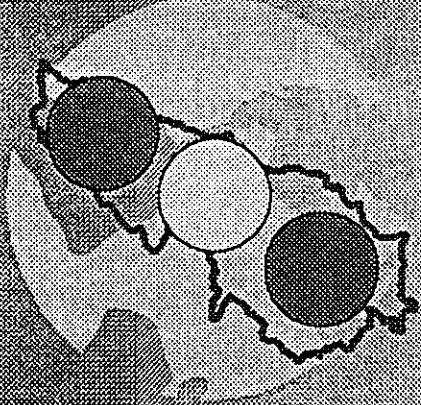
Council for Development & Reconstruction

الإدارة السبيرة Traffic Management

Land Transport Conference

March 18th 2002

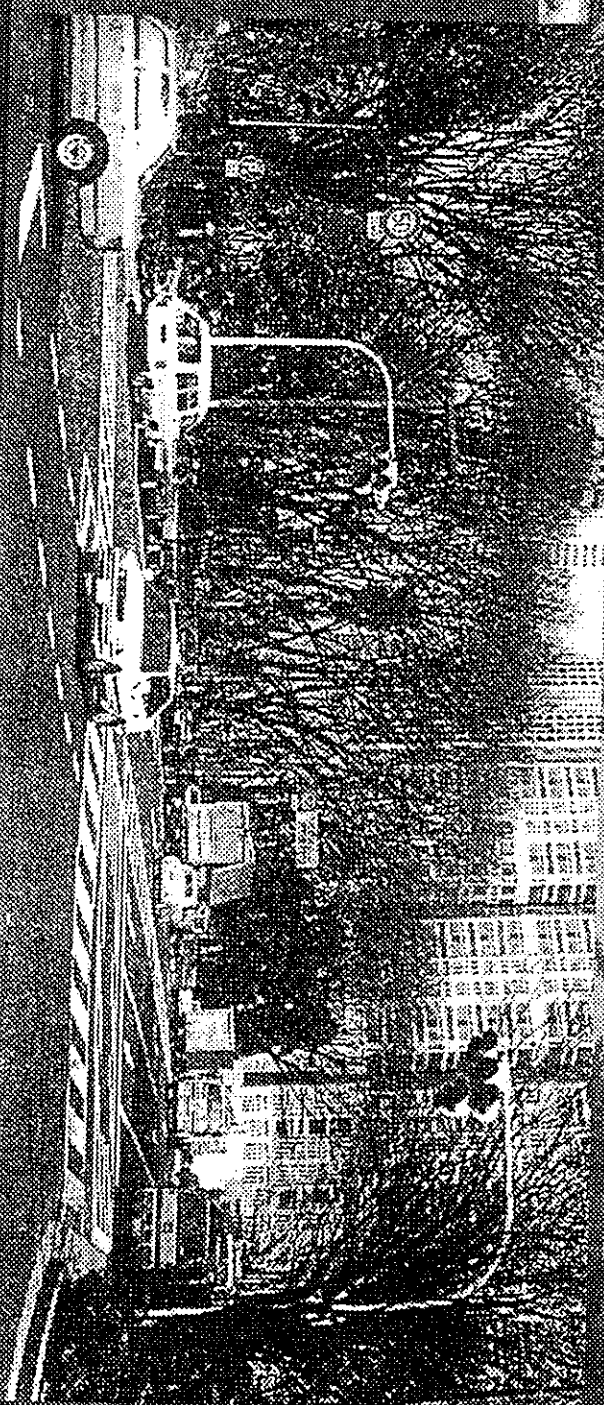
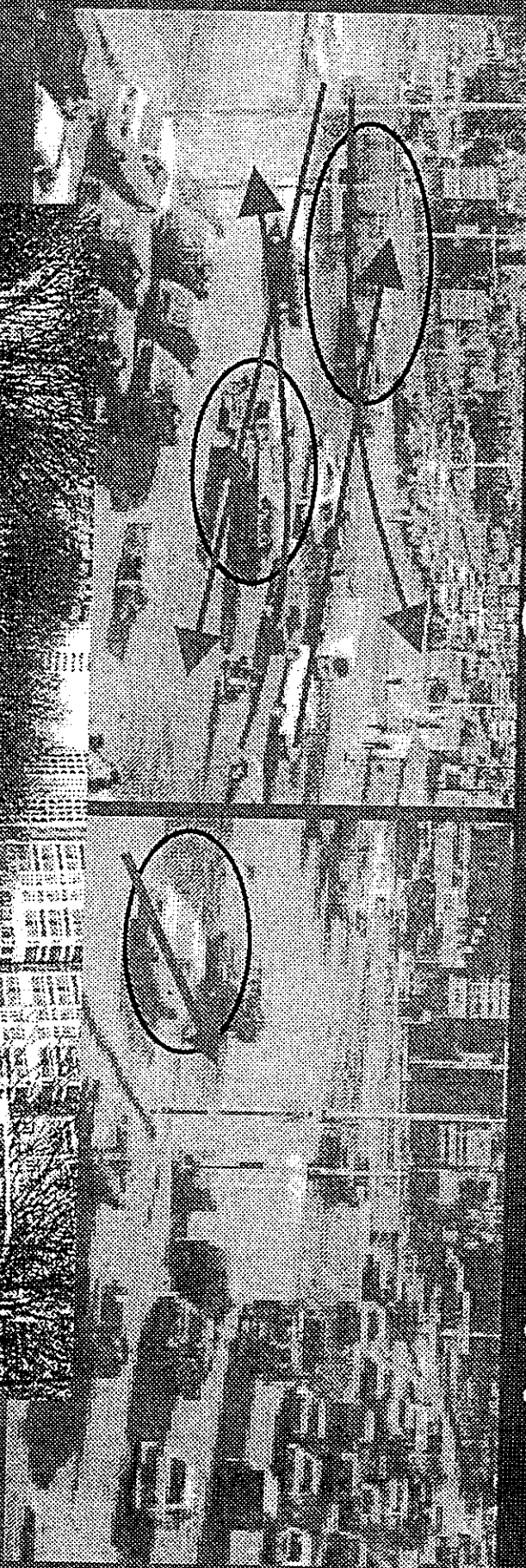
By E. Helou



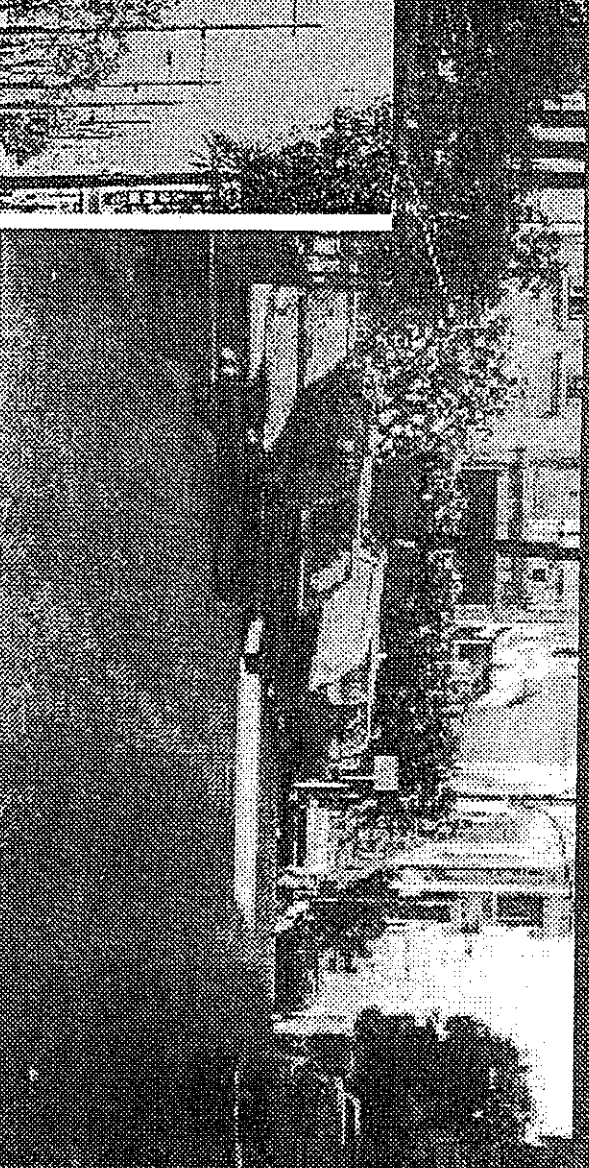
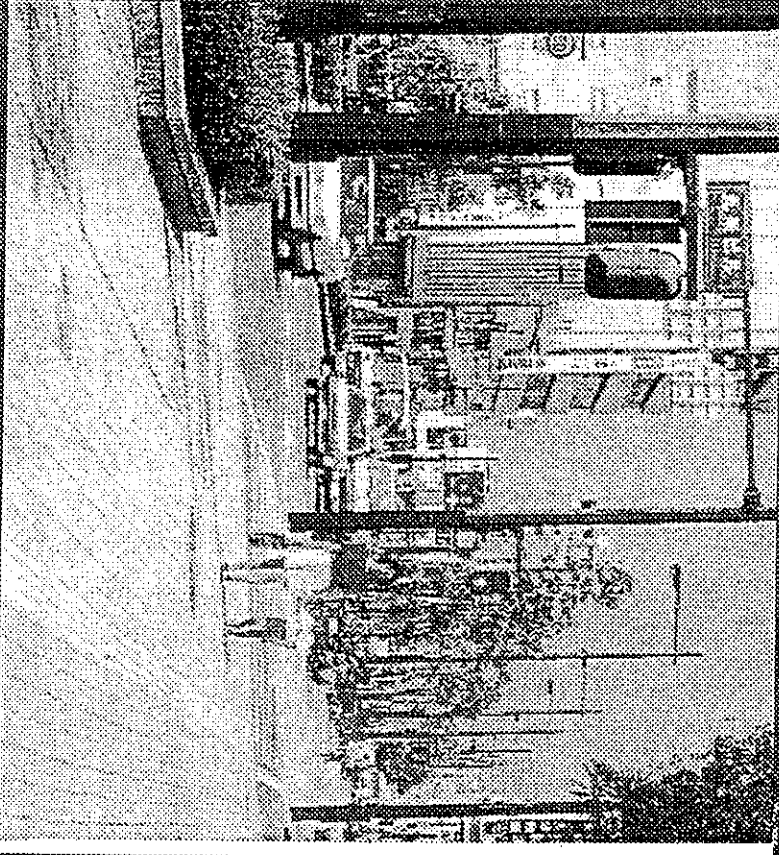
Statistics

- Vehicles in Lebanon
 - 1950; 14,421
 - 1965; 111,966
 - 2000; 900,000 - 1,000,000
- 1,500,000 trips on GBA roads (1995 study)
- Motorized trips: 1.2/pers. in 1970 vs. 0.76/pers. in 1995
- Low Vehicle occupancy 2.1 vs. 1.6
- Low Public transportation share 3% vs. 15%

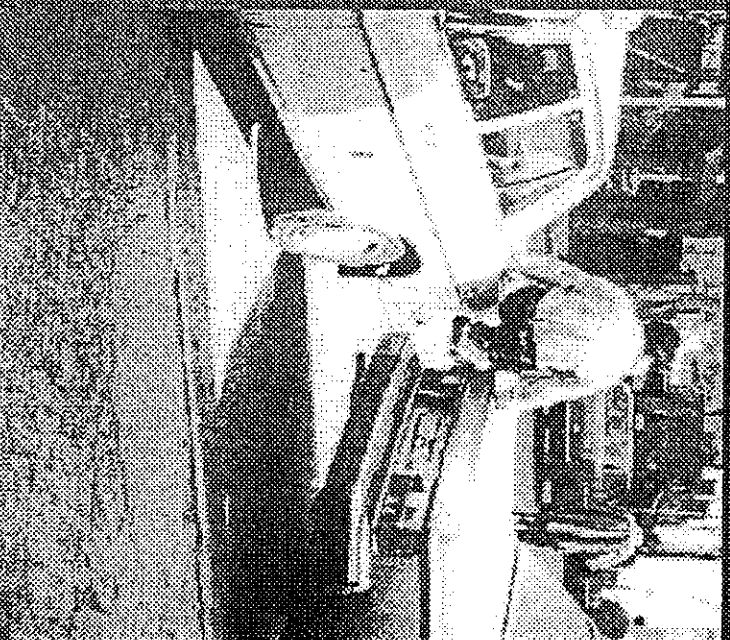
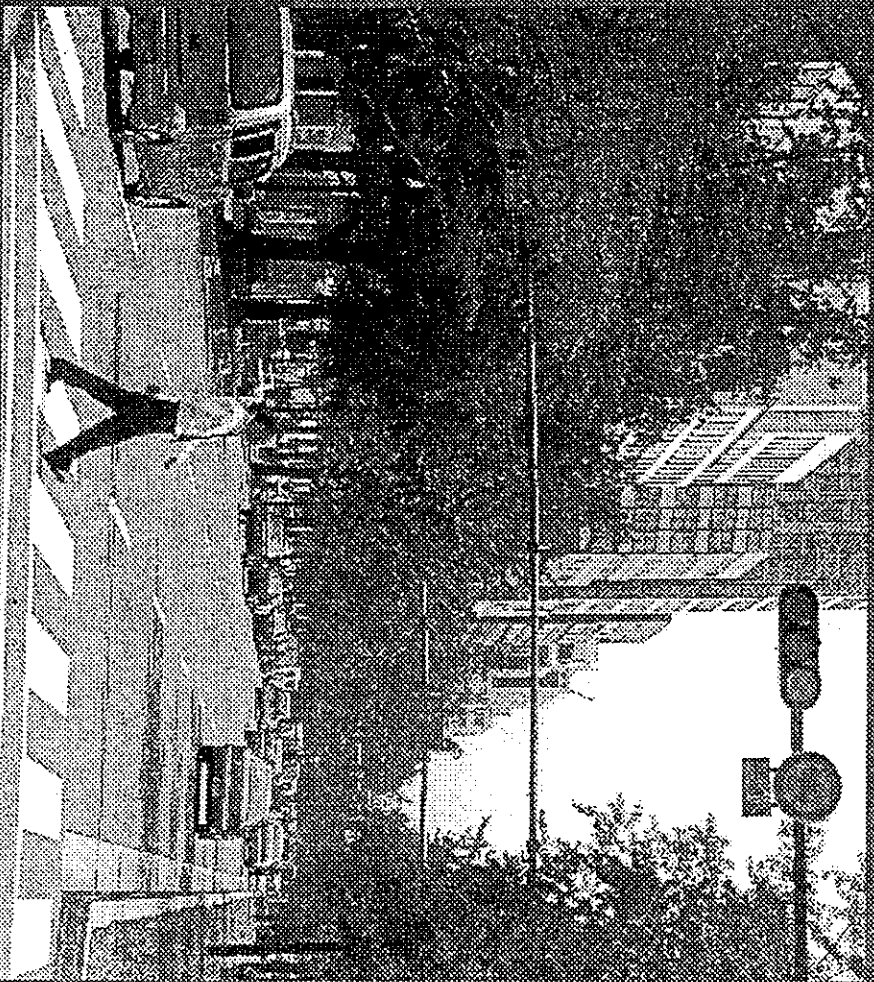
Engineering & Enforcement ?



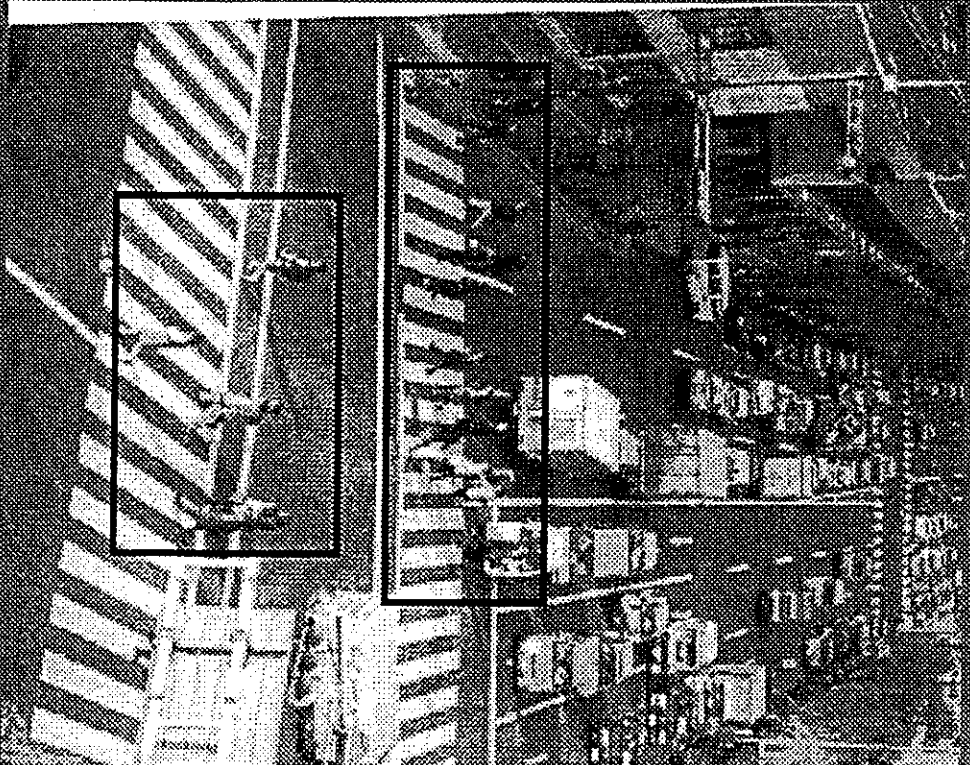
Education and Enforcement ?



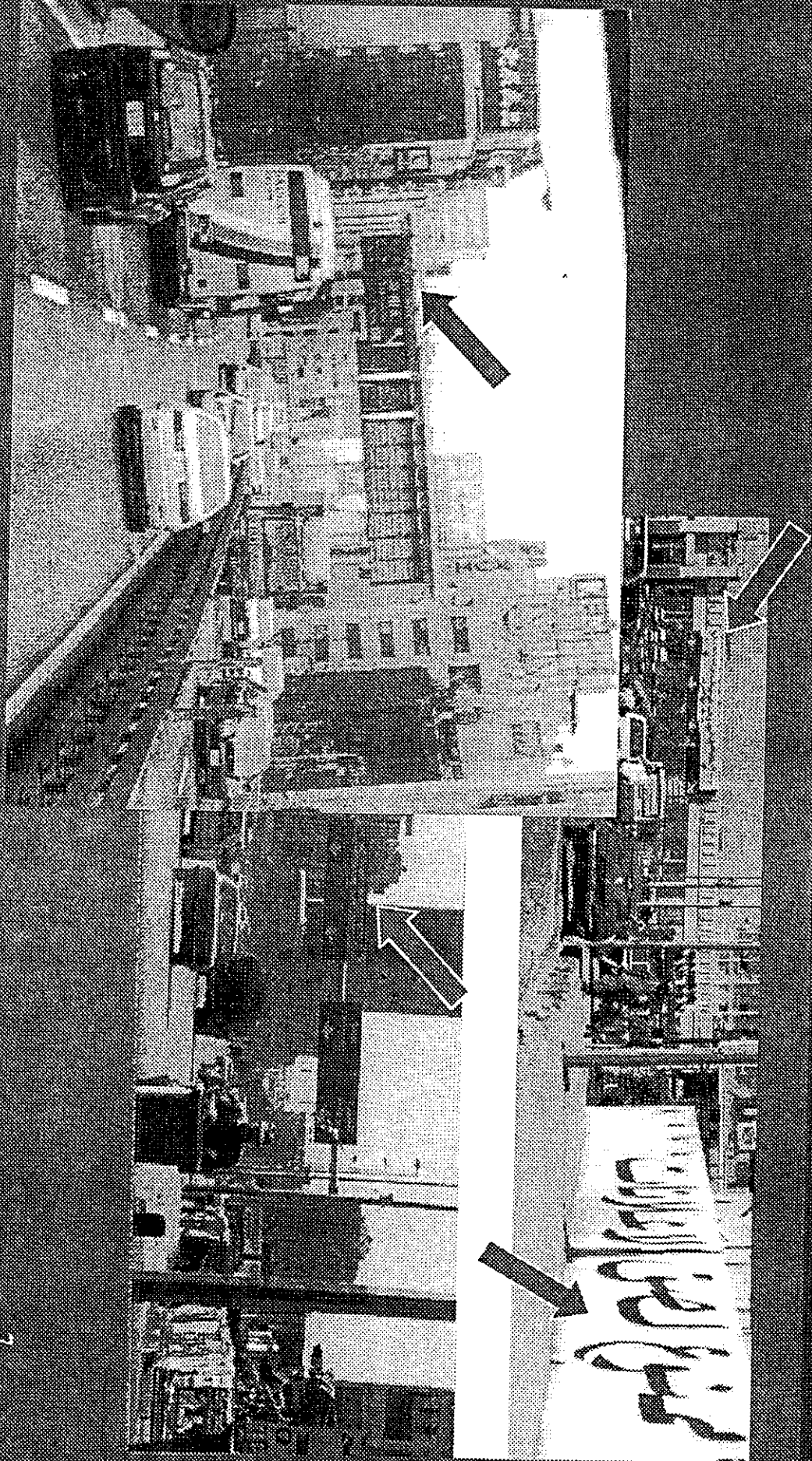
Education and Enforcement ?



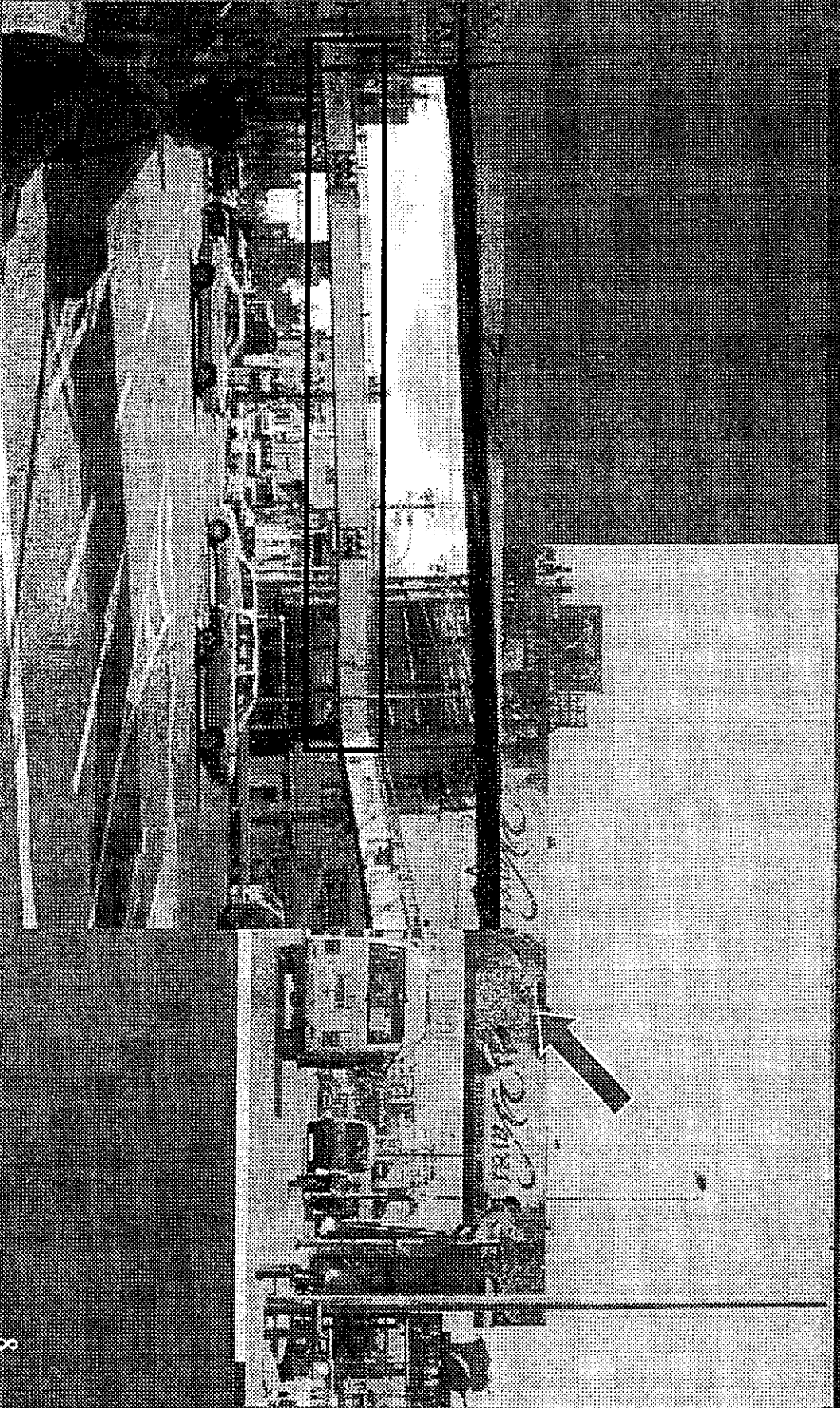
Engineering, Education and Enforcement ?



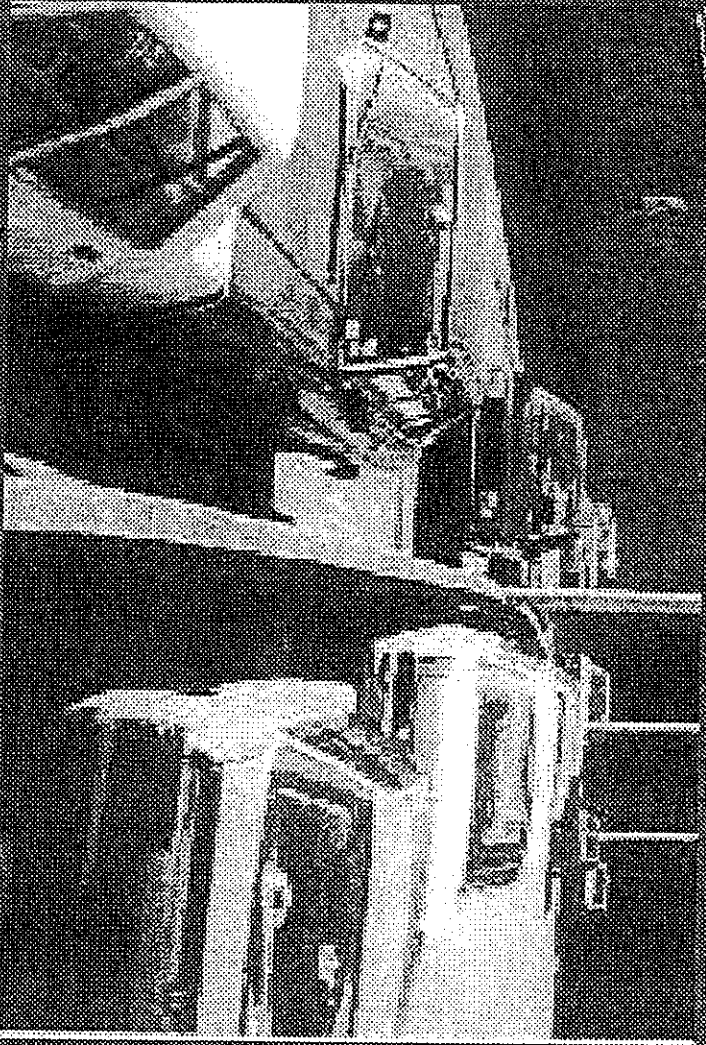
Enforcement ?



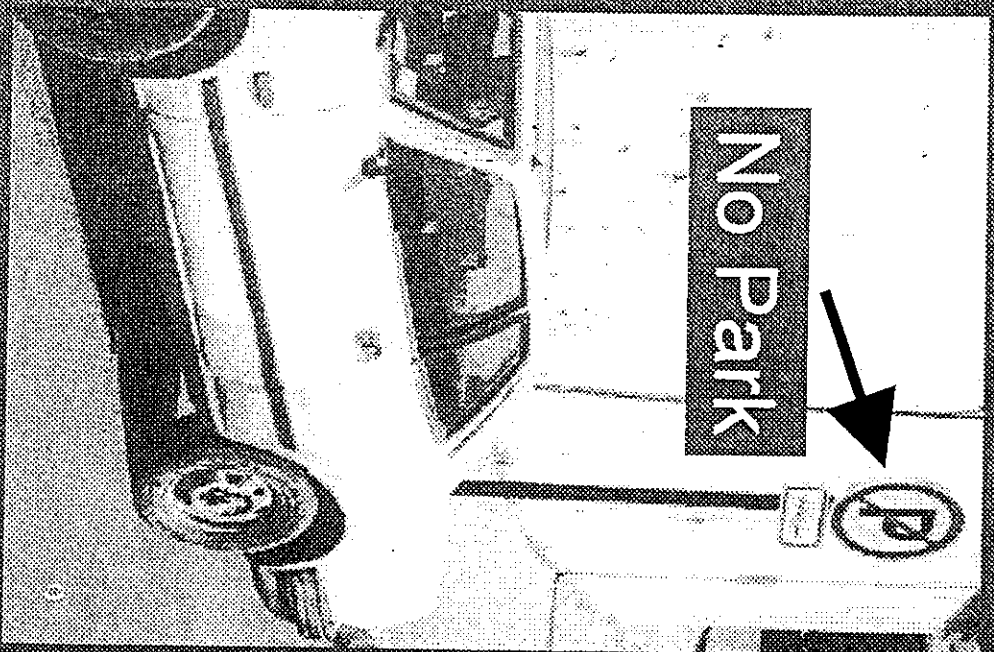
Enforcement ?



Education and Enforcement ?



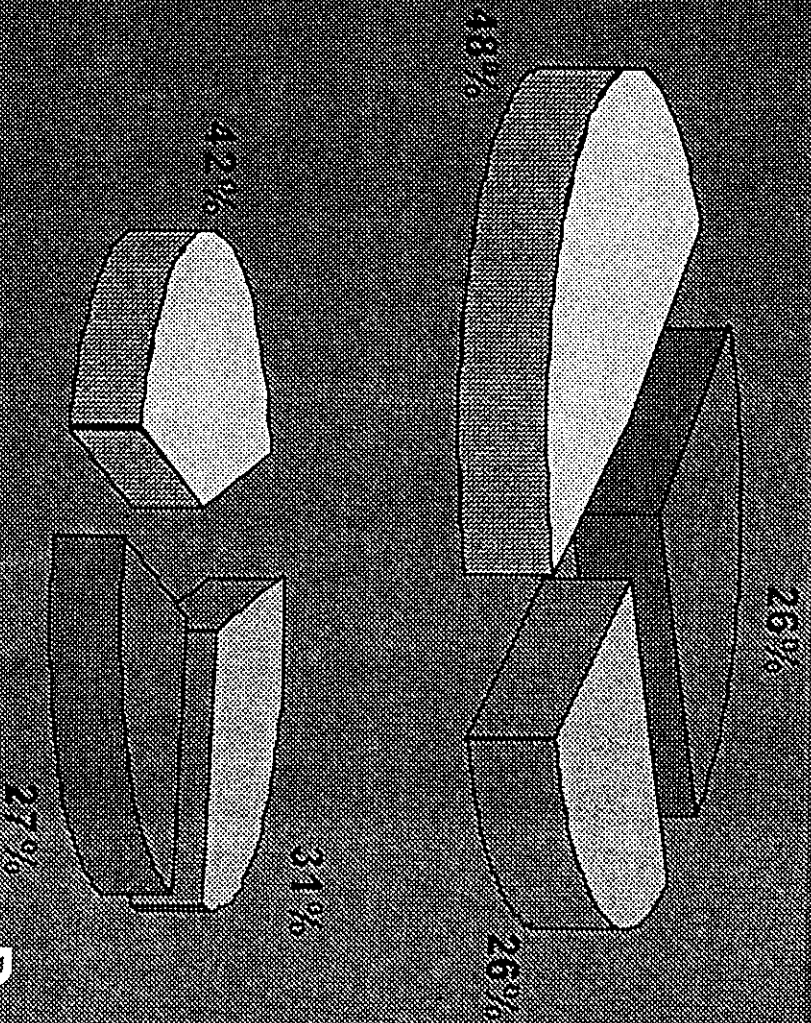
Left Park



- Engineering
- Education
- Enforcement

- هندسة السير
- التوجيه و التدريب
- ضبط السير و فرض القانون

Speed / Delay of 27 routes



- 30 Kph - 20 Kph
- 20 Kph - 10 Kph
- <10 Kph

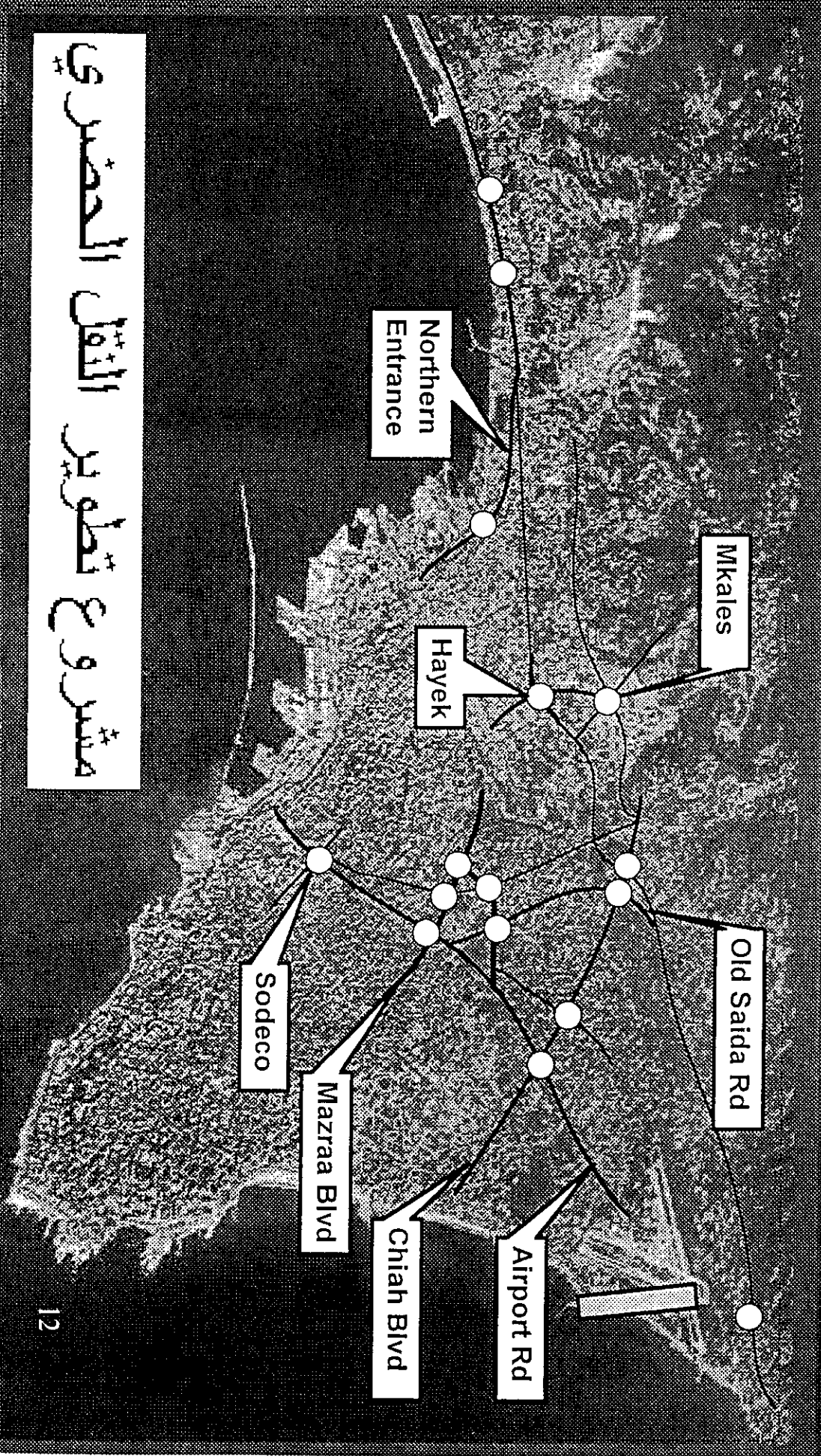
Speed

- 25% - 50%
- 15% - 25%
- <15%

Delay % of travel time

Intersection operation is the main cause of delay

Urban Transport Development Project UTDP



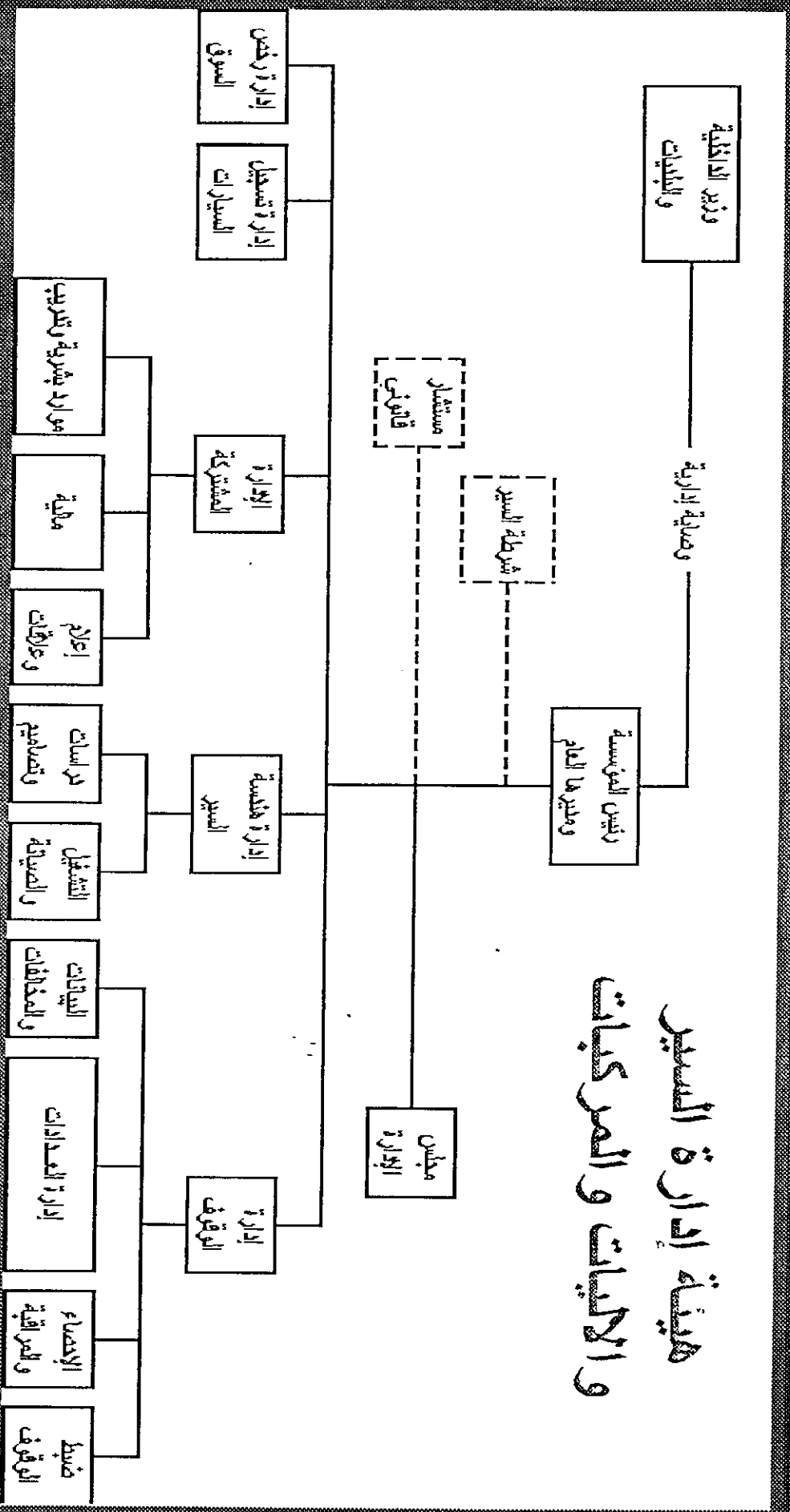
مشروع تطوير النقل الحضري

UTDP - Traffic Management Program Engineering and Education

- Education
 - Training of traffic management organization staff and Police
 - Public awareness campaigns
- Engineering
 - Final design completed by June 2001
 - Creation of a sustainable traffic management organization TMO
 - Construction - 2 years starting mid 2002:
 - Building a traffic management center
 - Installation of approx. 30 surveillance cameras
 - Installation/Integration of 220 signals in GBA
- Project Cost about 25 M USD

UTDP - Traffic Management Program Engineering – Traffic Mgmt Organization

هيئة إدارة السير والإليات والمركبات

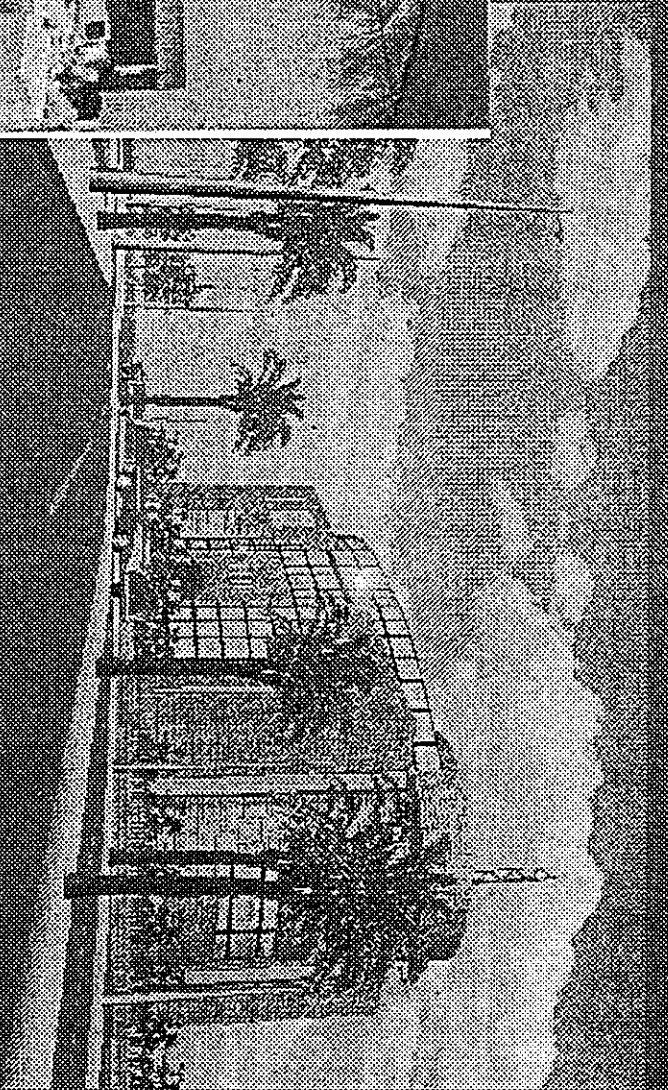
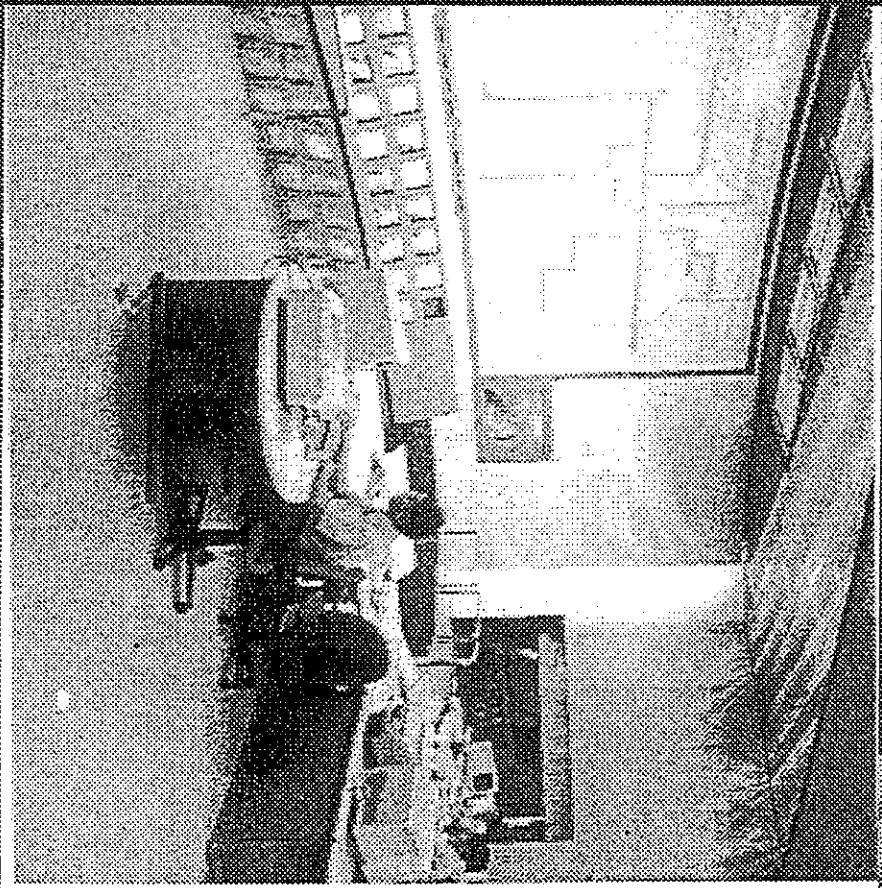


UTDP - Traffic Management Program Engineering - Traffic Mgmt Organization

مهام هيئة إدارة السير والآليات والمرحبات

- إدارة إشارات السير ومرافقتها
- مقدمة السير
- تخطيط السير التشغيلي
- إدارة الوقوف على جوانب الطرق
- الإحلام والتوجيه والتدريب
- المساعدة في ضبط السير وفرض القانون

UTDP - Traffic Management Program
Engineering - Traffic Mgmt Center



UTDP - Traffic Management Program Engineering - Traffic Signals



- **UTTDP - On-Street Parking Management
Engineering and Education**

- **Education**

- Public awareness campaigns

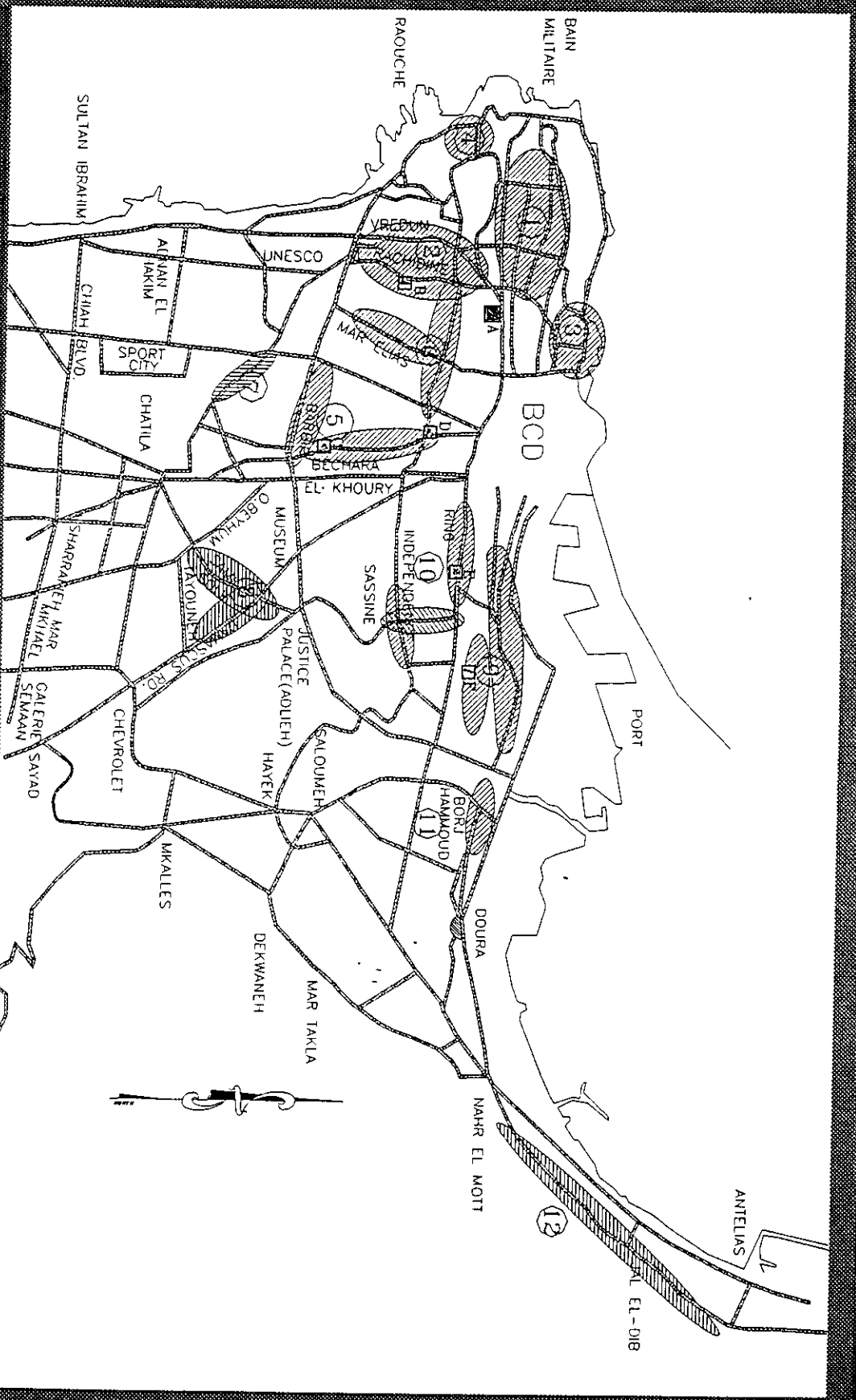
- **Engineering**

- Final design completed by June 2001
- Installation of paid parking system for about 5000 curbside parking spaces
- Construction to start mid year 2002

- **Cost about 5 M USD**

- **Long term objective: Encourage private sector to invest in off-street parking structures**

UTDP - On-Street Parking Management Engineering



Missing Link

تفعيل ضبط السير وفرض القانون

Enforcement

الجمهورية اللبنانية

مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

وثيقة المحور الثالث

الهيئة المنظمة للنقل البري، قطاع نقل الركاب

اعداد : د. عادل مرتضى

استاذ في الجامعة اللبنانية

١- أهداف سياسات قطاع النقل البري وأولوياته

١١- سياسات النقل

١٢- تلوث الهواء الناتج عن النقل البري

١٣- استراتيجيات النقل

١٤- تمويل قطاع نقل الركاب

٢- واقع قطاع نقل الركاب في لبنان

٢١- التمدد العمراني وزيادة الانتقال

٢٢- أزمة السير

٢٣- السيارة والتلوث وانعكاساته على الصحة العامة

٢٤- كلفة النقل على الاقتصاد الوطني

٢٥- آفاق سياسات النقل المتبعة

٣- القطاع الخاص والمؤسسات الرسمية المسؤولة عن قطاع نقل الركاب

٣١- مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

٣٢- المديرية العامة للنقل البري والبحري

٣٣- المجلس الأعلى للنقل البري

٣٤- القطاع الخاص وخدمات نقل الركاب

٣٥- حصص وسائل النقل من الطلب اليومي على النقل

٣٦- آراء الركاب في خدمات النقل المشترك

٣٧- معاينة الميكانيك

٤- توجهات عامة لسياسة النقل البري

٤١- دور الدولة

٤٢- دور وزارة الأشغال العامة والنقل

٤٣- دور الهيئة المنظمة للنقل البري

٤٤- دور البلديات

٤٥- دور بعض الإدارات الأخرى

٥- مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك هي الهيئة المنظمة للنقل البري

٦- التوصيات

١- أهداف سياسات قطاع النقل البري وأولوياته

يعتبر النقل العام خدمة اجتماعية حيائية للمواطن (مثل الصحة والتعليم). وهو ركن أساسي من أركان الاقتصاد الوطني، ومحرك لأعمار المدن والضواحي والريف وانماها. ويهدف نظام النقل الناجح والعالي الكفاءة الى تأمين انتقال المواطنين بسرعة وأمان وبكلفة معقولة، على ان تكون انعكاسات وسائط النقل على البيئة مقبولة.

١١- سياسات النقل

تسعى سياسات النقل وبالتكامل مع سياسات التنظيم المدني الى تحسين نوعية الحياة في المدن، وذلك من خلال خفض وقت وكلفة الانتقال والحد من الحاجة الى الانتقال بواسطة المركبات العاملة بمحركات (مراكز عمل قريبة من مراكز السكن، تسهيل الانتقال للمشاة وللدراجات الهوائية، ...) وتطوير خدمات النقل العام وتشجيع الاتجاه الى استعمال وسائل وأنظمة النقل الأقل تلوثا.

تحدد سياسات النقل المرسومة في كثير من الدول النقاط الأساسية التالية :

- التوجهات العامة للحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري،
- الأهداف المبتغاة والمتعلقة بتوزيع حركة النقل على وسائط النقل المختلفة (باصات، سيارات، سكك حديد، مترو أنفاق، دراجات، السير على الأقدام...)، والوسائل التي يتوجب اللجوء إليها لضبط حركة الركاب والبضائع.

وتعتمد الدول الى اصدر التشريعات اللازمة (قوانين، مراسيم، قرارات) لتحديد "الجهات المسؤولة عن تنظيم النقل البري" والتي غالبا ما تكون مرتبطة بوزارة النقل او تعمل بالتكامل معها. وتناط بوزارة النقل مسؤولية رسم سياسات الدولة في هذا القطاع، وتوكل أيضا الى هذه الوزارة مهمة الاشراف على وضع وتنفيذ "مخطط توجيهي عام للنقل البري" يهدف الى تحقيق التوازن بين حاجات النقل وتأمين سهولة الانتقال وضرورات حماية البيئة والحفاظ على الصحة العامة، وذلك من خلال العمل على :

- تأمين التكامل بين استعمالات وسائط النقل كافة (بما فيه تسهيل الانتقال على الأقدام)،
- الاستفادة القصوى من شبكة الطرق عبر وضع إشارات السير وتخطيط المسالك وتحديد الاتجاهات وتنظيم مواقف السيارات في الأماكن العامة،
- تطوير شبكات سكك الحديد وقطار الأنفاق (مترو) والترام،
- تأمين نقل البضائع بأفضل الوسائل التي تحد من الاختناقات على الطرقات وفي الأحياء السكنية،

- تشجيع الاتجاه الى استعمال وسائل النقل المقتصدة في استهلاك الطاقة والوقود الأقل تلويثاً،
- تشجيع الشركات والمؤسسات والمدارس على تأمين نظام نقل خاص للموظفين وللطلاب،
- تفعيل النقل المشترك وتطويره،
- تشجيع الاستعمال المشترك للسيارة الخاصة (covoiturage).

ومن اجل وضع المخطط التوجيهي المناسب والسهر على تطويره المستمر تقوم الجهات المسؤولة بالتنسيق مع وزارة النقل بجمع المعطيات حول :

- حركة انتقال الركاب والبضائع بين المناطق وعلى الطرق،
 - حالة السير على الطرق في مختلف أوقات النهار،
 - توزيع أعداد المركبات على الطرق الرئيسية،
 - تطور أعداد الباصات والسيارات وكافة الآليات،
- كما تلجأ غالباً الى وسائل الاستشعار عن بعد لجمع قسم من المعطيات المذكورة أعلاه.

١٢- تلوث الهواء الناتج عن النقل البري

يستهلك قطاع النقل سنوياً على صعيد العالم ٦٠ ٪ من إجمالي المواد النفطية المنتجة وهو لذلك يعتبر الملوّث الأول للهواء والمنتج الأول للغازات الدفينة المسببة برفع حرارة كوكب الأرض. ويتسبب تلوث الهواء بأضرار بالغة بالصحة العامة وتكون كلفتها كبيرة على المجتمع. وأظهرت دراسة أعدتها المجموعة الأوروبية مؤخراً ان كلفة الأضرار الناجمة عن تلوث الهواء الناتج عن النقل البري في دول المجموعة الأوروبية مجتمعة يفوق سنوياً الـ ٢٥٠ مليار يورو.

اما الملوثات الرئيسية المنبعثة من اخروقات النفطية المستعملة في آليات النقل البري فهي :

- الجزيئات، تسبب بأمراض السرطان والجهاز التنفسي،
- الرصاص، يؤثر على الجهاز العصبي،
- أول أو كسيد الكربون، يعيق التقاط الأوكسجين،
- أو كسيد الازوت، يتسبب بأمراض الجهاز التنفسي ويحد من المناعة،
- المواد النفطية المتبخرة (تنتج عن الاحتراق غير الكامل للوقود)، تسبب بالتسمم وبأمراض سرطانية والتهابات العيون،
- ثاني أو كسيد الكبريت، يؤثر على الجهاز التنفسي،
- الأوزون، يتسبب بأمراض الجهاز التنفسي والتهابات العيون ويحد من المناعة،

- ثاني أو أكسيد الكربون، يتسبب بظاهرة الاحتباس الحراري.

ويتسبب الضجيج الناتج عن حركة السير بتوتر الأعصاب ويحد من إنتاجية الأفراد.

إذا كانت المركبات العاملة على البترين في قطاع النقل البري هي المسؤولة الأولى عن انبعاث الموارد النفطية المتبخرة وأول أو أكسيد الكربون والرصاص، فإن انبعاث الجزئيات ينحصر بالآليات العاملة على المازوت التي تعتبر أيضا مسؤولة رئيسية عن انبعاث أو أكسيد الأوزون وثاني أو أكسيد الكبريت.

ان احتراق الوقود مهما كان نوعه تنتج عنه غازات ملوثة، اما خطر هذه الغازات على الصحة العامة فهو متعلق بنسبة هذه الغازات في الهواء. وهذه النسبة تتعلق بحركة السير وكثافته وبأعداد المركبات وأنواعها وبجالة المحركات والبيئة المحيطة (شوارع مغلقة، أبنية عالية تشكل حاجزا" لحركة الهواء، حواجز طبيعية...) . ومن الطبيعي ان يكون خطر التلوث كبيرا في المدن التي تشهد طرقاتها اختناقات متكررة. لذلك تفرض سياسات النقل وضع أجهزة قياس للغازات الملوثة في عدة نقاط في كل مدينة والقيام بمراقبة متواصلة لتغير نسب هذه الملوثات في الهواء (مثلا الحد الأقصى المقبول للجزئيات في المتر المكعب من الهواء هو ٨٠ جزء من المليون من الغرام). وحين تزداد نسبة أحد الملوثات عن المعدل المقبول، تعتمد السلطات المسؤولة عن شؤون السير الى منع دخول المركبات الى الإحياء الملوثة، والى اتخاذ إجراءات أخرى مناسبة، مثل رفع تعرفه وقوف السيارات في وسط المدن وتشجيع استعمال وسائل النقل العام.

الجمهورية اللبنانية

مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

١٣ - استراتيجيات النقل

حددت دول المجموعة الأوروبية أولويات خاصة بقطاع النقل البري ووضعت استراتيجيات لسياساتها في هذا القطاع على المدى القريب والمتوسط والطويل عناوينها كالتالي :

- على المدى القريب، تنظيم النقل البري،
- على المدى المتوسط، التطوير التكنولوجي للمحركات والآليات ولأنظمة النقل (وحققت تقدما كبيرا في هذا المجال)،
- على المدى البعيد، التنظيم المدني الهادف الى الحد من الانتقال بواسطة المركبات العاملة بمحركات وتغيير نمط الحياة وتطوير استعمالات الوقود الأقل تلويثا".

وإذا كان لبنان لا يملك الإمكانيات الكافية للمساهمة في التطوير التكنولوجي للمحركات والآليات فلا شيء يمنعه من اعتماد السياسات الهادفة الى تنظيم النقل البري، ويمكنه الاستفادة من خبرات الكثير من الدول التي سبقته في هذا المجال.

يتكون قطاع نقل الركاب من :

- أنظمة نقل (شبكات أوتوبيس، ترام، مترو أنفاق، سيارات أجرة، نقل خاص للمعوقين، وغيرها)،
 - ومن بنى تحتية (طرق، سكك حديد، مسارات خاصة، محطات انطلاق ووصول، مسارات مرسومة، محطات صعود الركاب ونزولهم)،
 - ومن تجهيزات ومعدات الجر (آليات وتجهيزات لوسم تذكر والاتصالات وغيرها)
 - وعنصر بشري مدرب وعالي الكفاءة يغطي المهن الخاصة بالنقل (سائقين، عناصر ضبط، مهندسين وفني ميكانيك وكهرباء ومعلوماتية، وفني تطوير برامج النقل) كما يغطي مهن أخرى تتقاطع مع قطاع النقل (محاماة، علاقات عامة، إعلام، تسويق، إحصاء، علم اجتماع، وغيرها).
- وفاعلية أنظمة النقل العام للركاب هي وليدة إرادة سياسية وتضافر جهود أعداد كبيرة من العاملين في هذا القطاع، وتوظيف رساميل كبيرة في البنى التحتية والتجهيزات والمعدات.

والمستفيد من تنظيم قطاع النقل هو المجتمع كله وفي مختلف الميادين الاقتصادية والبيئية والصحية والاجتماعية والثقافية والإنمائية. ومن الطبيعي ان يساهم المجتمع بجميع قطاعاته في تمويل قطاع نقل الركاب. وفي الدول الأوروبية تأخذ الدولة والسلطات المحلية والبلدية على عاتقها تمويل القسم الأكبر من البنى التحتية وتحمل أكثر من ٥٠ في المئة من مصاريف التشغيل (يمثل الدعم للنقل في مدينة باريس وضواحيها ٧٧% من الكلفة العامة). والدعم الذي يتلقاه النقل المشترك من الدولة والسلطات المحلية والبلدية في المدن الفرنسية الكبرى يصل الى ٣٦٠٠ ليرة لكل كيلومتر مقطوع. ومن غير المعقول ان يطلب من قطاع نقل الركاب ان يعول نفسه بنفسه لان نتيجة ذلك تكون القبول بعدم وجود خدمات نقل منظمة وتحميل المجتمع كلفة الأضرار الناتجة عن ذلك.

ومن اجل تمويل النقل تعتمد الحكومات الى فرض "ضريبة نقل" على الشركات والمؤسسات تتراوح بين ٠,٥ و ٢ في المئة من قيمة الرواتب المدفوعة. كذلك تطبق مبدأ "المسبب بالتلوث يدفع غرامة" (Pollueur Paiyeur). ويرجم هذا المبدأ بفرض رسوم على المحروقات وعلى السيارات الخاصة وفق قوة المحرك وغيرها، ويستعمل قسم من هذه الأموال لتشجيع استعمالات وسائل النقل الأقل تلويثاً والصديقة للبيئة.

٢- واقع قطاع نقل الركاب في لبنان

٢١- التمدد العمراني وزيادة الانتقال

يعتبر لبنان من أعلى بلدان العالم كثافة سكانية (١٨٤ نسمة في الكلم^٢)، ومعدل زيادة السكان السنوية تصل فيه الى ١,٩٣%). وتختلف تقديرات عدد السكان في لبنان من مصدر الى آخر، والمتفق عليه أنها تبلغ ٤ ملايين نسمة. وأدت الحرب التي اندلعت في العام ١٩٧٥ الى تدمير جزء من المباني والى عمليات نزوح قسرية من مناطق كثيرة. كما أدت الى عشوائية في البناء والإعمار، وتفتت من الرقابة الحكومية (مخططات التنظيم المدني)، وعززت بروز مراكز سكنية جديدة تفتقد الى البنى التحتية الملائمة افتقادها الى التخطيط العمراني، وغير معدة لاستقبال المؤسسات والشركات ومراكز العمل. وقد ربط التطور العمراني بيروت الإدارية بضواحيها التي أصبحت خزائن للقوى العاملة تنتقل منها ذهابا كل صباح باتجاه مراكز العمل في العاصمة وتعود إليها في المساء، مما زاد من حجم انتقال المواطنين وتمحوره حول الدخول الى بيروت الكبرى والخروج منها. ويفوق عدد الرحلات بواسطة المركبات العاملة بمحركات ١,٧٥ مليون رحلة يوميا في بيروت الكبرى، ومن المتوقع ان تصل الى حدود ٥ ملايين رحلة في العام ٢٠١٥.

وتقدر نسبة السكان المقيمين في المراكز المدنية في لبنان ب ٨٩ في المئة من إجمالي عدد السكان في بداية القرن الحادي والعشرين. ومع تزايد النمو السكاني وما رافقه من توسع مدني ازدادت الحاجة الى خدمات النقل. وزيادة حجم الانتقال اليومي أدت الى تعاظم الطلب على شبكة الطرق التي، بالرغم من تطويرها، سرعان ما ظهر عدم قدرتها على استيعاب ارتال المركبات التي تبث سمومها الملوثة وتقدر يوميا ساعات قيمة من أوقات المواطنين.

٢٢- أزمة السير

يشكل التزايد الكبير في عدد السيارات في لبنان واحدة من المشاكل الكبرى المتفاقمة التي ترتبط بغياب سياسات نقل واعية وفاعلة منذ زمن طويل. فالسيارات السياحية المسجلة في مصلحة تسجيل السيارات والآليات في وزارة الداخلية ازداد عددها عن مليون ومئة ألف سيارة في نهاية العام ٢٠٠١ بعد تطبيق نظام المكننة. هذا إضافة الى ١١٠٠٠ شاحنة و ٢٠٠٠ أوتوبيس و ٤٠٠٠ أوتوبيس صغير "ميكروبيس" و ٣٢٢٩٨ سيارة أجرة.

ان أزمة السير المزمنة التي تشهدها شوارع العاصمة، خاصة في أوقات الذروة، ترتبط بسياسات النقل ارتباطها بسياسات التنظيم المدني. وإذا كان قانون إنشاء المباني يلحظ نظريا تخصيص مواقف للسيارات فقد أدت

التجاوزات الحاصلة والتساهلات تجاهها الى عدم تطبيقه فعليا. وأدت تسويات المخالفات الى تحصيل غرامات لم توظف في إنشاء مرائب لتصحيح الخلل القائم. وهذا ما جعل الشوارع والطرق العامة أماكن لركن السيارات، ليلا ونهارا (أكثر من ٧٠% من السيارات الخاصة يتم ركنها ليلا على جوانب الطرق في العاصمة). ثم ان مخططات التنظيم المدني، وحتى مخططات "سولدير" لوسط العاصمة، لا تأخذ في الاعتبار ضرورة إيجاد مرائب عامة كافية وواسعة في أماكن الاكتظاظ في المناطق التجارية.

والاختناق اليومي بالسيارات الذي تشهده مداخل العاصمة، بيروت، وشوارعها الداخلية مرده الى عدم فاعلية النقل العام (وخاصة في أوقات الذروة)، والحاجة الى استعمال السيارة الخاصة. ويتم حاليا أكثر من ٦٨% من الانتقال اليومي (بالمركبات العاملة بمحركات) بواسطة السيارة الخاصة في بيروت الكبرى، وفي نظام نقل فعال من المفترض ان لا تتجاوز هذه النسبة ال ٥٠ في المئة.

ولبنان المؤهل لاستعادة دوره السياحي عليه ان يتبه الى الضرر الذي يمكن ان تلحقه أزمة السير وما ينتج عنها من تلوث وضجيج باستعادة هذا الدور المنشود.

٢٣- السيارة والتلوث وانعكاساته على الصحة العامة

استهلك لبنان عام ٢٠٠٠ حوالي ٥ ملايين طن من المحروقات وبلغت الفاتورة النفطية ١١٣٧ مليون دولار أميركي. وشكل البترين ٣٨% من حجم المحروقات المستهلكة والمازوت ٢٤%. وتقدر حصة استهلاك قطاع النقل وحده ٤٥ في المئة من كمية المحروقات المستوردة، وبذلك اصبح هذا القطاع المسبب الأول لتلوث الهواء في لبنان (قبل القطاع الصناعي وقطاع الأبنية السكنية والعامة).

وبالرغم من عدم وجود مرصد مراقبة دائمة لتلوث الهواء في بيروت الكبرى (يوجد حاليا مرصد في بيبسور)، فان الغيوم الداكنة التي تغطي سماء العاصمة والتي يمكن رؤيتها بالعين المجردة من المرتفعات المشرفة عليها، تسدل على تلوث الهواء بنسب عالية في جميع أحيائها.

ويعتبر الضجيج من آفات أزمة السير في المدن، فهو يتسبب بأمراض عصبية، ويقلل من إنتاجية الأفراد الذين يعرضون له. ولهذا الضجيج حصة كبرى من تدني مستوى الحياة في قسم كبير من بيروت الكبرى وضواحيها، طالما ان لا أنظمة السير وقوانينه تحترم من قبل السائقين، وطالما ان الحماية من الضجيج لا تؤخذ في الاعتبار في مواصفات البناء. فكما تسبب زحمة السير الحائقة بتوتر أعصاب السائقين والمارة، فان إطلاق السيارات أبواقها في الشوارع يقض مضاجع الناس في بيوتهم ومراكز أعمالهم.

وقد بلغت فاتورة الدواء في لبنان عام ٢٠٠١ حوالي ٤٩١ مليون دولار. وشكلت هذه الفاتورة حوالي ٢٧ في المئة من مجمل الفاتورة الصحية. والجدير بالذكر ان فاتورة الدواء هي في ارتفاع مستمر منذ العام ١٩٩٥ وبمعدل وسطي قدره ١١ في المئة سنويا. ووفق المصادر الصحية المتوافرة تم رصد ازدياد الإصابات في أمراض الجهاز التنفسي والتحصن الصدري والأورام الخبيثة والأمراض العصبية في السنوات الأخيرة، ومن المتعارف عليه ان تلوث الهواء هو أحد المسببات الرئيسية لهذه الأمراض.

يجب ألا نغفل عن ان جميع المركبات العاملة بمحركات تتسبب بتلوث الهواء، وان كان بدرجات متفاوتة بالنسبة لكل غاز ملوث. لذلك فعلى سياسات النقل الحكيمة ان تعمل على معالجة موضوع النقل بشكل شامل. فالحلول الجزئية كمنع استعمال البترين غير الخالي من الرصاص، ومنع استعمال وقود المازوت في بعض أنواع المركبات، تبقى غير كافية رغم أهميتها. وإذا كانت نسب الغازات الملوثة للهواء كبيرة في بيروت الكبرى، فهي اقل في باقي المدن اللبنانية وغير مؤثرة في الريف والقرى ولا بد من اخذ هذا الأمر بالاعتبار عند رسم سياسات النقل البري. وإذا كان منع السيارات العاملة على المازوت ضرورياً لكون محركاتها تفتقر الى الحد الأدنى من المواصفات المطلوبة، فان منع الأوتوبيسات الصغيرة (اقل من ١٥ راكبا) العاملة على المازوت سيؤدي حتماً الى ارتفاع كلفة النقل خاصة بين المدن والقرى، والى انعكاسات سلبية على المجتمع والاقتصاد الوطني. وانه لمن الأنسب منع هذه الأوتوبيسات الصغيرة من دخول العاصمة بيروت ووسط طرابلس ووسط صيدا والسماح لها بالعمل في كافة المناطق اللبنانية الأخرى، لعدم وجود خطر تلوث الهواء في هذه المناطق.

٢٤- كلفة النقل على الاقتصاد الوطني

ان شراء السيارات الخاصة وقطع التبديل يستنزف الاقتصاد اللبناني عملات صعبة. بلغ عدد الآليات المسجلة في العام ٢٠٠٠ لدى مصلحة تسجيل السيارات في وزارة الداخلية ٤١٠٩١ آلية منها ١٤٠٠٠ مركبة جديدة، كما استورد لبنان كميات كبيرة من قطع الاستهلاك والتبديل.

ويتسبب النقل بحوادث سير ينتج عنها اعداد كبيرة من الجرحى والقتلى (عدد حوادث السير عام ٢٠٠٠، ٣٧٢٤ حادثاً نتج عنها ٣٠٦ قتلى وتجاوز عدد الجرحى ٤١٠٠ جريحاً) وهذا ما يلحق أضراراً كبرى بالاقتصاد الوطني.

وتعتبر كلفة الانتقال ثقيلة على المواطن، إذا ما قورنت بالحد الأدنى للأجور. وبما انه لا توجد شبكات نقل عام منظمة تسمح بالانتقال من وخط نقل عام الى خط آخر بنفس التذكرة، فان المواطنون يتكبدون كلفة إضافية لدى اضطرارهم الى استعمال أوتوبيسات او سرفيسات عدة للوصول الى الاماكن المقصودة.

تساهم الدولة بدعم مباشر للنقل عبر مساهمتها في موازنة مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك بحدود ١٣ مليار ليرة سنويا، وعبر دفع بدلات النقل للعاملين في الإدارات والمؤسسات العامة ما يفوق ١٠٠ مليار في السنة (بعد رفع تعويض النقل الى ٦٠٠٠ ليرة يوميا). كما تقدم الدولة دعما غير مباشر لقطاع نقل الركاب من خلال الإعفاءات الجمركية التي استفاد منها من استورد أعداد كبيرة من أوتوبيسات النقل العام تفوق مئة أوتوبيس، او من خلال وضعها بتصرف الشركة اللبنانية للمواصلات قطعة ارض بمساحة ١٥٠٠٠ متر مربع لرأب أوتوبيساتها لقاء بدل أيجار سنوي يعادل ألف ليرة فقط لكامل المساحة.

ويستفيد أصحاب لوحات السيارات العمومية من تخفيضات كبيرة وإعفاءات من اشتراكات الضمان. فموجب القانون رقم ٣٨٤ تاريخ ١١/٤/١٩٩٤ رفعت وزارة الداخلية عدد اللوحات العمومية الموضوعة في التداول الى ٣٣٢٩٨ لوحة وللتشجيع على شراء اللوحات العمومية أجاز القانون لأصحاب اللوحات العمومية الانتساب الى صندوق الضمان الاجتماعي لقاء اشتراكات مخفضة حددت بما يوازي ٥٨٥٠٠ ليرة شهريا. يستفيد صاحب اللوحة من التعويضات العائلية، فإذا كان متزوجا وله ولد واحد يقبض شهريا من الضمان اكثر مما يدفع. وبالمقابل تدفع مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك الى صندوق الضمان اشتراكات شهرية عن كل سائق لديها ما معدله ٢٨٧٥٠٠ ليرة، اي ٥ أضعاف ما يدفعه صاحب اللوحة العمومية. واذا اعتبرنا ان ٣٠٠٠٠ صاحب لوحة عمومية يستفيدون من التخفيضات في اشتراكات الضمان، فان الدعم المقدم من الدولة الى أصحاب اللوحات العمومية يزيد بأضعاف عن مساهمة الدولة السنوية في موازنة النقل المشترك.

وبما ان الرسوم المفروضة من قبل الدولة على المازوت هي اقل بكثير من الرسوم المفروضة على البترين، لذا فان كل سيارة عاملة على المازوت تحقق وفرا في ثمن المحروقات، يقارب الخمسة ملايين ليرة في السنة مقارنة مع السيارة العاملة على البترين. وهذا يعتبر دعما من الدولة للسيارات العاملة على المازوت بشكل مخالف للقانون.

كما ان الشركات والمؤسسات الخاصة تتحمل أعباء نقل المستخدمين، ومن الممكن ان تفوق بدلات النقل الى ٤٠٠ مليار ليرة في السنة بعد رفع تعويض النقل الى ٦٠٠٠ ليرة يوميا.

ولو يتم تخصيص جزء من هذه المبالغ الضخمة لتطوير أنظمة النقل العام، لكننا على الطريق الصحيح للمعالجة الفعلية لازمة النقل البري المتفاقمة.

أظهرت المبادرة الفردية في قطاع نقل الركاب في لبنان ديناميكية وكفاءة عالية من قبل العاملين والمستثمرين في هذا القطاع، بحيث أصبح هذا البلد الصغير يمتلك وسائل نقل عامة (أوتوبيس، أوتوبيس صغير، سيارة أجرة) تتسع لحوالي ٢٩١٠٠٠ راكب في بداية العام ٢٠٠٢ بعدما كانت سعة وسائل النقل العام لا تزيد عن ٧٨٠٠٠ راكب في بداية العام ١٩٩٤. هذا يعني ان حجم العرض لوسائل النقل العام قد تضاعف أربعة مرات خلال ٨ سنوات بينما لم يزيد الطلب سوى ٣٠ في المئة. وفي حال كانت كفاءة وسائل النقل العام في لبنان توازي كفاءتها في فرنسا مثلا (٣,٨ راكب/كلم)، علما ان معدل الكيلومترات المقطوعة سنويا لكل من الأوتوبيسات الكبيرة والصغيرة في لبنان هو محدود ٤٠٠٠٠ كلم/سنة، فمن المفترض ان تنقل الأوتوبيسات الكبيرة والصغيرة (الميكروبيسات) يوميا اكثر من ٣ ملايين راكب. لكن فاعلية النقل العام (نقل مشترك وقطع خاص) في لبنان لا تتجاوز حاليا (١,٥ راكب/كلم). وفي حال كانت سيارة الأجرة تعمل بفعالية كما يجب فمن المفترض ان تؤمن انتقال ١,٣ مليون راكب في اليوم. مما يعني ان اكثر من نصف اللبنانيين يستعملون وسائل النقل العام يوميا. هذا الهدف يمكن ان يتحقق في بيروت انما يصعب تحقيقه في باقي المناطق اللبنانية. من هنا فان العرض يفوق الطلب في قطاع النقل، وهذا يعكس سلبا على مداخل العاملين في هذا القطاع.

والقطاع الخاص بالرغم من الديناميكية التي أظهرها لم يستطع تطوير خدمات نقل الركاب كما هو مفروض، لعدم استعداده تحمل تكلفة دراسات الشبكات والتطوير، او تحمل أعباء فني إعداد برامج التشغيل وغيرهم من الفنيين الضروريين. وحدها مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك قامت بإعداد دراسات شبكات النقل المشترك في مختلف المحافظات وإعداد برامج التشغيل ووضع شروط الخدمة. وقام بعدها القطاع الخاص بوضع أوتوبيسلته على مسارات النقل المشترك واخذ يقتبس عن المصلحة، برامج التشغيل وطريقة العمل، حتى ان هذه الأوتوبيسات تضع نفس أرقام خطوط النقل المشترك وتبيع نفس المسارات.

إذا كانت الحكومات المتابعة قد عملت وتعمل في اتجاه حل مشكلة اختناق السير باعتماد شق الاوتوسترادات والطرق وتنظيم السير ووقوف السيارات، وهذا أمر يحتاجه لبنان، فان المعالجة المطلوبة يجب ان تلاحظ جذور المشكلة، من مراقبة أعداد الآليات (خاصة وعامة وشاحنات) الى فرض شروط السلامة العامة ومنع سير السيارات التي لا تنطبق عليها المواصفات المطلوبة، البيئية والميكانيكية، والتي تعمل بشكل مخالف على المازوت.

أجاز القانون رقم ٢٠٠١/٣٤١ تاريخ ٢٠٠١/٨/٦ للحكومة استرداد عشرة آلاف لوحة سيارة سياحية عمومية، مما يسمح في حال تطبيقه بخفض حجم النقل المتوافر بنسبة ١٠% فقط. وإذا كان لهذا التشريع تأثيره

الإيجابي المحدود فلا يمكنه ان يحل الأزمة المتفاقمة في هذا القطاع. ونرى انه من الأفضل ان تعدل المادة الثانية من هذا القانون بحيث يجاز للحكومة استرداد ٢٠٠٠ لوحة سيارة أوتوبيس صغيرة إضافية (لا يزيد ركبها عن ١٥ راكب) بحيث ينخفض حجم العرض الإجمالي بنسبة ٣٣% ويصبح متناسبا اكثر مع حجم الطلب شرط تنظيم الخدمات المقدمة وتفعيلها.

يظهر مما تقدم ان قطاع النقل البري للركاب في لبنان تعثره فرضى عامة ويفتقر الى أية قواعد تنظيمية ومعايير جودة. كما ان قطاع الشحن البري أيضا يشكو من تجاوزات وسوء تنظيم. وهذا يؤدي الى هدر الطاقات وضاع الرساميل والتأثير السلبي على دور لبنان السياحي.

يتوزع النقل على عدة قطاعات : نقل بواسطة الطرق، نقل بواسطة سكك الحديد، نقل جوي ونقل بحري. أما استعمالات الطرق فتوزع بين : المشاة والسيارة الخاصة ومركبات النقل العام ومركبات نقل البضائع والدرجات. ومن اجل نظام نقل فعال لا بد ان تتولى وزارة والأشغال العامة والنقل إعداد مخططات توجيهية لكل من قطاعات النقل المذكورة أعلاه، تراعي المصلحة الوطنية العامة والتوقعات المستقبلية والتكامل بين هذه القطاعات. والمخطط التوجيهي القطاعي مثل النقل بواسطة الطرق يجب ان يراعي توزيع استعمالات الطرق بشكل سليم بين مختلف وسائط الانتقال. كما ان لمخططات للتنظيم المدني تأثير المباشر على تطور حركة الانتقال من خلال تحكمها بالتمدد العمراني، وتوزيع استعمالات الأراضي (مناطق صناعية، مدارس، مستشفيات، أماكن رأب سيارات، طرق وحدائق وغيرها). اما الضرورات البيئية فتحتم الحد من استعمالات السيارات الخاصة ووسائط النقل الملوثة في المناطق ذات الكثافة السكنية العالية والأكثر عرضة للتلوث. وفي هذا المجال هناك دور فعال للتشريعات القانونية التي تعطي حوافر لاستعمال وسائط النقل النظيفة بيئيا، والتي تفرض غرامات على مسيبي التلوث (رسم محروقات).

ان حاجات البلاد الاقتصادية والاجتماعية والإنمائية والبيئة تضغط باتجاه بلورة توجهات عامة لرسم سياسات للدولة تؤدي الى تنظيم النقل البري. من هنا الحاجة الملحة الى تطوير الأسس التشريعية الهادفة الى تنظيم النقل العام ورفع نوعيته وتحسين أداؤه، كما يجب توعية المواطن وتشجيعه على استعمال وسائل النقل العام وتأهيل الشوارع لاستيعاب المشاة في تنقلهم وإيجاد الحوافر لذلك.

هذا الوضع يطرح أسئلة كبيرة، منها :

- ما هي المخلفات والأضرار البيئية وانعكاساتها على الصحة العامة للنقل بواسطة المركبات؟
- ما هو دور الإدارات والمؤسسات المعنية بقطاع النقل؟ وكيف تتوزع المسؤوليات بينها؟ ولماذا لم تتمكن من الحد من تفاقم الأزمة؟

- ما هي الأولويات المطلوب اعتمادها لتفادي الانعكاسات السلبية للوضع القائم على المجتمع وعلى المواطن؟

قبل محاولة الإجابة على هذه الأسئلة نعرض لمحة تاريخية موجزة عن تطور هذا القطاع وعرضا" لأهم المعطيات المتوفرة في مجالات سكك الحديد والنقل المشترك والنقل الخاص.

٣- القطاع الخاص والمؤسسات الرسمية المسؤولة عن قطاع نقل الركاب

٣١- مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

بموجب المرسوم رقم ٦٤٧٩ تاريخ ١٤/٤/١٩٦١ أنشئت "مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لبيروت وضواحيها" وعهدت إليها إدارة واستثمار الخطوط الحديدية التالية :

- خط عريض يمتد من الناقورة الى طرابلس فالحدود اللبنانية السورية وطوله ٢٣٣ كلم تقريبا.
- خط جبلي ضيق بين بيروت، رياق والحدود السورية وطوله ٨٢ كلم تقريبا.
- خط عريض من رياق الى القصر طوله ٩١ كلم تقريبا.

أثناء الحرب الأهلية الأخيرة أصيبت منشآت السكك الحديدية وتجهيزاتها ومبانيها والياتها ومعداتها بأضرار جسيمة، كما تعرضت مسارات السكك الحديدية لتعديات مختلفة فانترعت أقسام من هذه الخطوط وقامت منشآت عامة وخاصة على أجزاء من الخط الساحلي. لذلك فان خدمات السكك الحديدية متوقفة كليا منذ أوائل عام ١٩٧٦ في ما عدا بعض عمليات نقل الترابية من شكا الى بيروت والتي توقفت كليا في أوائل ١٩٩٣. وفي عام ١٩٩٤ سيرت آخر رحلة قطار بين بيروت وشكا ناقلا خبراء من شركة سوفراي الفرنسية وبعض فنيي المصلحة للاطلاع ميدانيا على أوضاع الخط الساحلي.

وبموجب القانون رقم ٨٨/٤ تاريخ ٢٠/١/١٩٨٨ عدلت التسمية لتصبح "مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك" وعدلت مهامها بحيث أنيط بها تولي النقل المشترك على الأراضي اللبنانية كافة.

اعتمدت خدمات النقل المشترك على "الترامواي" حتى تم إيقافه عام ١٩٦٥ واستبداله بأسطول من ١٥٠ حافلة "سافيم/شوسون" الفرنسية الصنع. وفي عام ١٩٧٨ تم شراء ٢٢٠ حافلة "برليه" فرنسية الصنع أيضا. وقد دمرت الحرب جميع الحافلات القديمة وعددا كبيرا من حافلات برليه. وقد تسلمت المصلحة :

- (٢٠٠) حافلة جديدة ماركة "رينو/كاروسا" (بين أيلول وتشرين الثاني ١٩٩٦)،
- (٤٠) حافلة جديدة من الحجم الوسط ماركة ميتسويشي (في نهاية عام ١٩٩٩)،
- (١٢) حافلة جديدة من الحجم الوسط ماركة "البا" (في بداية العام ٢٠٠٠).

ويبلغ مجموع عدد حافلات المصلحة (٢٧٦) حافلة، يتم تسيير حوالي ١٣٥ حافلة منها حاليا على الخطوط (بما فيها الاحياط). والباقي منها بحاجة الى إعادة تأهيل. ان الكلفة الإجمالية لإعادة تأهيل ٥٠ حافلة منها، لا تتجاوز ال ٢٥٠ ألف دولار. وفي حال تمت عملية إعادة التأهيل فمن المفروض ان يرتفع عدد الحافلات الممكن تسييره يوميا على الخطوط الى ١٨٠ حافلة.

في ١٩٩٥/٧/٦ كلف مجلس الوزراء مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك إدارة محطات التسفير على جميع الأراضي اللبنانية. وبنتيجة ذلك عهد إلى المصلحة إدارة محطة شارل حلو للسفر والنقل البري والتي تملكها بلدية بيروت، وتم افتتاح هذه المحطة في ١٩٩٧/٩/٢٣ .

وقد أصبحت الخدمات الواجب على المصلحة تأمينها بموجب القوانين والأنظمة هي :

- نقل الركاب والبضائع بواسطة سكك الحديد.
- تأمين خدمات النقل المشترك على كافة الأراضي اللبنانية،
- إدارة محطات السفر والنقل البري في جميع المناطق اللبنانية.

● شبكة النقل المشترك في بيروت الكبرى

إن شبكة النقل المشترك في بيروت الكبرى تمثل المرحلة الأولى من خطة النقل لبيروت الكبرى الموضوعية عام ١٩٩٥ من قبل شركات (سوفرتو - يوريف - تيم انترناسيونال) بناء على طلب مجلس الإنماء والإعمار. تتألف الشبكة الأساسية من ٢٢ خطا وتتطلب تشغيل حوالي ٤٠٠ حافلة لخدمة الخطوط بتواتر مقبول.

وضعت المصلحة جميع الدراسات العمالية لوضع الشبكة موضع التنفيذ على الأرض. كما قامت بتطوير الشبكة وفقا للحاجة، وسيرت ابتداء من ١٩٩٧/٧/١ عمليا ١٩٨ حافلة فقط على هذه الشبكة من اصل العدد المطلوب.

تغطي خدمات النقل المشترك حاليا معظم مناطق بيروت الكبرى وقسم من جبل لبنان وتمتد خدماتها من جيل شمالا الى وادي الزينة جنوبا الى عاليه وكفرمتا وقرنايل والعبادية وراس البلوط وبيصور وكيفون وبرمانا وبعيدات والمطيلب شرقا.

• شبكة النقل المشترك في البقاع

قامت المصلحة بدراسة شبكة النقل المشترك في محافظة البقاع بمساعدة خبراء منطقة "ميدي بيرينة" الفرنسية علم ١٩٩٨. وقد عمدت المصلحة خدمات النقل المشترك في محافظة البقاع ابتداء من ١٠/١/١٩٩٨، وسيرت ١٥ خطا جديدا تعمل عليها ٢٠ حافلة إضافة الى ٤ احتياط. وتغطي خدمات النقل المشترك معظم مناطق البقاع ابتداء من الهرمل والقاق وعرسال وبعليك شمالا وشمسطار ورياق وزحلة وشتورا وعنجر في الوسط وصولا الى جب جنين القرعون وراشيا في البقاع الغربي.

قامت المصلحة بنقل ١١,٤ مليون راكب عام ٢٠٠٠ في بيروت الكبرى والبقاع.

• شبكات النقل المشترك في محافظات الشمال ولنان الجنوبي وجبل لبنان

قامت المصلحة بالتحضير لتعميم خدمات النقل المشترك على محافظة الشمال انطلاقا من الدراسة التي أعدتها بمساعدة خبراء منطقة ميدي بيرينه الفرنسية في عام ١٩٩٥ والتي جرى تحديثها في عامي ١٩٩٩ و ٢٠٠٠. وقد وضعت دراسة للهيكيلية اللازمة لتنفيذ المرحلة الأولى من هذه الخطة. وتقوم حاليا بدراسة تجهيز مسودع لحافلات النقل المشترك في طرابلس. كما أعدت دراسات شبكات النقل المشترك بالتعاون مع خبراء منطقة ميدي بيرينه الفرنسية في محافظة لبنان الجنوبي (١٩٩٥) وفي جبل لبنان (١٩٩٩).

• إحياء سكك الحديد

تنفذ المصلحة حاليا مشروع إعادة تأهيل خط سكك الحديد طرابلس - العبودية الذي يعتبر الخطوة الأولى على طريق إعادة إحياء خدمة سكك الحديد. يبلغ طول هذه الوصلة ٣٧ كلم وتبلغ كلفة المشروع ١٩ مليون دولار (ما عدا الأبنية ومعدات الجر)، ومدة التنفيذ ٣٦ شهرا. وسيسمح هذا الخط عند إنجازه بنقل البضائع من مرفاء طرابلس عبر الشبكة السورية. كما تعد المصلحة لحياء وصلة سرغايا - رياق. وكانت المصلحة قد مولت دراسة إعادة تأهيل الخط الساحلي طرابلس - صور. وقد أنجزت شركة "سوفروراي" الفرنسية هذه الدراسة عام ١٩٩٤ ولكن لم تقرر الحكومة هذا المشروع.

• دراسة جدوى مشروع إنشاء خط سكك الحديد جونية - الدامور

ترتكز المرحلة الثانية من مشروع النقل الحضري لبيروت الكبرى، الذي أعده مجلس الإنشاء والاعمار عام ١٩٩٥ ، على إنشاء خط سكك الحديد جونيه - الدامور واستعماله للنقل السريع للركاب بواسطة القطار الكهربائي. وبعد دراسة اولى أعدتها المصلحة حول الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع، وقعت وزارة النقل اتفاقية مع الوكالة الأميركية للتجارة والتنمية حصلت بموجبها على منحة بقيمة ٦٢٥ ألف دولار لتمويل كلفة دراسة معمقة للجدوى الاقتصادية والمادية لهذا المشروع، والذي امتد ليصبح جونيه - الجية.

● إمكانات مادية غير كافية

بهدف تقديم خدمة نقل منظم تليق بالمواطن اللبناني وتضاهي خدمات النقل في المدن الأوروبية وفي مرحلة تنظيم إعادة انطلاق المصلحة، أعدت المجموعة الرباعية (سيمفات، ايوريف، سيسترا، تيم انترناسيونال) بناء على طلب المصلحة دراسة، وقدمت المؤازرة الفنية للمصلحة خلال مدة ١٥ شهرا وتم دفع كلفتها من موازنة المصلحة. اقترحت المجموعة الرباعية لتفعيل عمل المصلحة ورفع مستوى خدماتها ما يلي :

- هيكلية جديدة للمصلحة تتناسب مع متطلبات الاستثمار.
- توظيف عناصر تتمتع بالكفاءات اللازمة (مهندسون، فنيون، محاسبون، إداريون، ...) وتدريبهم، بعد ان تم توصيف المراكز.
- تزويد الحافلات بأجهزة أوتوماتيكية للتدقيق بتذاكر الركوب وتسجيل ساعة الاستعمال عليها، مما يسمح باستعمال نفس التذكرة على خطوط مختلفة خلال فترة زمنية محددة.
- تجهيز المصانع والمستودعات بالمعدات الضرورية.
- تزويد حافلات النقل المشترك بأجهزة اتصالات مما يساهم في تحسين الخدمات والاستثمار.
- شراء برامج معلوماتية لوضع برامج تشغيل الحافلات مما يساعد على توفير رحلات وتحسين الخدمة على المسارات.
- شراء برامج معلوماتية للمخازن لتابعة استهلاك قطع الغيار مما يساهم في ترشيد استهلاك هذه القطع والتبني لشراء البديل عن القطع النافذة في الوقت المناسب.
- وضع أسماء المحطات والمسارات على وداخل حافلات النقل المشترك وعلى المحطات.
- تسويق خدمات النقل المشترك ووضع نظام اشتراكات شهرية وإحداث مراكز بيع في الأماكن القريبة من أماكن تواجد الزبائن والمدارس والجامعات.
- وغيرها.

تماشيا مع مقتضيات هذا التخطيط بمفهومه الشامل والعملائي، تابت المصلحة على طلب رفع مساهمة القطاع العام السنوية في موازنتها توخيا للتنفيذ التدريجي للخطة، لكن وزارة المالية كانت، باستمرار، تعيد الموازنة بأرقلم مخفضة لا تسمح، إلا في حدود ضيقة للغاية، بالنهوض بالاستثمار، مما أدى إلى زيادة العجز عاما بعد عام.

إن معظم ما أوصت به المجموعة الرباعية بقي حبرا على ورق نتيجة عدم توفر المبالغ اللازمة في موازنة المصلحة لتطبيقه. والمبالغ المطلوبة تعتبر ضئيلة بالنسبة للمبالغ التي صرفت على شراء الحافلات وتأهيل المستودعات وعلى الدراسات. كان نتيجة ذلك حرمان المواطنين من خدمات نقل مشترك كان من الممكن ان تضاهي الخدمات المؤمنة في أوروبا. وحرم النقل المشترك من أعداد كبيرة من الزبائن الذين كان يتوقعهم وحرم الدولة اللبنانية من فرصة إقناع المواطنين بالحد من استعمال السيارة الخاصة. مما أدى الى زيادة كلفة استعمال السيارات الخاصة على الاقتصاد اللبناني وزيادة التلوث مع ما ينتج عنه من أضرار تسعى الدولة اليوم للحد من تفاقمها.

إن العدد الإجمالي للعاملين حاليا في مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك هو ٩٩٢ مستخدما. نشير هنا إلى أن ٤٩ مستخدما من سكك الحديد، كلفوا بالنظر لتوقف حركة النقل في السكك الحديدية وللتقص في الجهاز الإداري في المصلحة، كلفوا العمل في الوحدات المركزية، وفي النقل المشترك في البقاع. يبقى ٤٩ مستخدما يعملون في حراسة المحطات والخطوط وفي صيانة عربات الجر المتوقفة في محطة ال ن. ب. ط وفي مصلحة الخط والتعميرات التي تحتوي على أرشيف سكك الحديد. وتشكل الرواتب والأجور وملحقاتها العبء الأكبر في موازنة المصلحة (٧٣% من موازنة العم ٢٠٠١ التي بلغت ٢٦ مليار ليرة). وتشكل رواتب وأجور المستخدمين القدامى القسم الأكبر من العبء.

٣٢- المديرية العامة للنقل البري والبحري

هي واحدة من مديرتين عامتين في وزارة النقل وتشرف على النقل البري والبحري والأملاك العمومية البحرية. وفيها حاليا ٤٠ موظفا من اصل ملاك يلحظ ١٢٧ وظيفة. (ونترك المجال لسعادة مدير عام النقل البري والبحري، المشارك في هذه الندوة، تقديم مشاريع هذه المديرية).

٣٣- المجلس الأعلى للنقل البري

إن مشكلة النقل في لبنان تتفاقم باستمرار وتكاد تكون مزمنة بالرغم من جميع المحاولات لحلها ويعود ذلك لأسباب متعددة، منها تشابك الصلاحيات بين المؤسسات والأجهزة المعنية بأمور السير والنقل العام :
- وزارة الأشغال العامة والنقل.

- وزارة المالية.
- وزارة الداخلية.
- وزارة الشؤون البلدية والقروية.
- وزارة البيئة.
- وزارة السياحة.
- مجلس الإنماء والإعمار.

صدر في ١٧ أيلول ١٩٦٦ مرسوم رقم ٥٥٤٠ يقضي بإنشاء "المجلس الأعلى للنقل البري" الذي يعتبر جهة استشارية وهيئة تنسيقية بين الوزارات والأجهزة المعنية بشؤون النقل.

يرأس هذا المجلس وزير (الأشغال العامة) و النقل. كما صدر المرسوم رقم ٤٧٧٥ في ٢١ شباط ١٩٩٤ الذي عدل تكوين المجلس الأعلى للنقل البري على الشكل التالي:

- | | |
|--------------|--|
| رئيسا | - وزير النقل (والأشغال العامة) |
| نائبا للرئيس | - مدير عام النقل البري والبحري |
| عضوا | - مدير عام مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك |
| عضوا | - مدير عام الطرق والمباني في وزارة الأشغال العامة |
| عضوا | - مدير عام الداخلية |
| عضوا | - مدير عام الأمن العام |
| عضوا | - مدير عام قوى الأمن الداخلي |
| عضوا | - مدير عام أمن الدولة |
| عضوا | - مدير عام الجمارك |
| عضوا | - مدير عام الاقتصاد والتجارة |
| عضوا | - ضابط من الجيش يتدبه وزير الدفاع الوطني |
| عضوا | - رئيس مصلحة تسجيل السيارات والآليات في وزارة الداخلية |

ومن بين مهام هذا المجلس:

درس الأسس الاقتصادية التي ترمي إلى تنمية صناعة النقل البري وتنظيم استثماره وتنسيقه ومراقبته، كما تطلل مهامه: درس كيفية استعمال الطرق وإنشاء محطات الانطلاق والوقوف والوصول ودرس طلبات تأسيس الشركات والمؤسسات لتأمين النقل البري، ودرس قضايا اللوحات العمومية للسيارات وبرامج تدريب الموظفين المكلفين بمراقبة أحوال السير.

ومن واجب المجلس الأعلى أن يستمع إلى وجهات نظر ممثلي النقابات والى آراء ذوي الاختصاص والخبرة في المواضيع المطروحة للبحث.

لكن هذا المجلس، ومنذ إنشائه لم يجتمع سوى بشكل محدود وبقي دون فعالية او دور على الإطلاق، لذلك غلب التنسيق بين الوزارات والأجهزة المهمة بشؤون النقل ولم توضع الاستراتيجيات المناسبة في مجال تنظيم ومراقبة النقل، وعمل كل جهاز على تنفيذ خططه وبرامجه، في مجال النقل والسير، منفردا ودون تنسيق مع الفرقاء الآخرين، بالإضافة الى ان عدم إلزامية قرارات المجلس أفقدته فعاليته.

٣٤- القطاع الخاص وخدمات نقل الركاب

في ما يلي لمحة عن خدمات نقل الركاب التي يؤمنها القطاع الخاص :

• السرفيس

تعمل سيارات الأجرة (السرفيس) داخل المدن وفي ما بينها، وهي تتوقف عشوائيا لصعود وانزال الركاب، وهذا ما يسبب ازدحاما كبيرا، أما سيارات التاكسي العاملة بين المدن فهي غالبا ما تنطلق من مواقف محددة. تحمل جميع هذه السيارات لوحات حمراء وكان عدد هذه اللوحات حتى عام ١٩٩٥، ١٠٦٤٩ لوحة. وأجاز القانون رقم ٣٨٤ تاريخ ١١/٤/١٩٩٤ لوزارة الداخلية وضع لوحات جديدة في التداول ، فاصح العدد حاليا ٣٣٢٩٨ لوحة.

نتيجة غياب التنظيم والرقابة على النقل، تركز عمل العدد الكبير من سيارات السرفيس والتاكسي في بيروت الكبرى. وتناقص عدد الركاب لسيارة السرفيس الواحدة وارتفعت كلفة التشغيل (محروقات وقطع غيار): ولعدم إمكانية زيادة العرفة لعدة أسباب منها عدم قدرة المواطن اللبناني على تحمل كلفة أكبر من المعمول بها حاليا، والمضاربة من الميكروباصات، وفي ظل غياب رقابة الدولة، عمد معظم أصحاب هذه السيارات الى استبدال محركاتها العاملة على البنزين بمحركات عاملة على المازوت، دخلت لبنان تحت اسم محركات زراعية وهي ملوثة جدا وممنوعة عن الاستعمال في السيارات في جميع الدول الأوروبية. ومعظم التقديرات تشير الى انه حاليا تم تحويل أكثر من ٨٠% من سيارات التاكسي الى المازوت.

إن السيارات العاملة على المازوت في الدول الأوروبية مصنعة طبقا لمواصفات عالية تقلل من التلوث EURO2 & EURO1 و حاليا EURO3 كما تخضع لمراقبة ميكانيكية صارمة بواسطة أجهزة متطورة لمراقبة التلوث (لا يملك لبنان اي منها). والسيارات التي تحولت الى المازوت في لبنان لا يسمح لها بالسير في اي بلد يحافظ على صحة مواطنيه.

والجدير بالذكر ان حافلات النقل المشترك العاملة على المازوت (كاروسا) مصنعة وفقا لمواصفات EURO1 الأوروبية وهي تعتبر من بين الحافلات العاملة على المازوت في بيروت التي تسبب بأقل أضرار للبيئة.

أقر مجلس النواب أخيرا اقتراح القانون رقم ٢٠٠١/٣٤١ تاريخ (٢٠٠١/٨/٦) الرامي الى الحد من تلوث الهواء الناجم عن قطاع النقل وتشجيع استعمال الوقود الأقل تلويثا والذي يمنع بموجبه السيارات العاملة على المازوت من السير. كما أجاز هذا القانون للحكومة استرداد عشرة آلاف لوحة سيارة عمومية لقاء بدل وذلك بموجب مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء بناء على اقتراح الأشغال العامة والنقل والداخلية والبلديات. ومنع القانون عند نفاذه استعمال وقود المازوت في سيارات الأوتوبيس التي لا يزيد ركابها عن ١٥ راكبا. كما أجاز للحكومة منح حوافر لتجديد أسطول السيارات العمومية من إعفاءات ورسوم وخلافها.

• الباصات

صدر المرسوم رقم ٣٦٨ تاريخ ١٩٩٤/٨/٤ الذي سمح باستيراد الباصات العاملة على المازوت فارتفع عدد الباصات المسجلة من ٦١٧ باصا عام ١٩٩٥ الى ٢٢٣٤ في نهاية عام ١٩٩٩. وبسبب الطلب الكبير على النقل دخل القطاع الخاص مجال النقل العام في بيروت والضواحي وبين معظم المدن اللبنانية وبيروت مستفيدا من الغياب التام لكل تنظيم ورقابة. وهناك عدة شركات تملك كل منها عدد غير قليل من الباصات. ويصل عدد الباصات الكبيرة والوسط العاملة في بيروت الكبرى الى حوالي ٦٠٠ باص. كما تعمل حوالي ٤٥ بوسطة حاليه في بيروت الكبرى.

• الميكروباص

دخلت الميكروباصات العاملة على المازوت إلى قطاع النقل بقوة منذ أربعة أعوام، مستفيدة من الفجوة في المرسوم رقم ٣٦٨ تاريخ ١٩٩٤/٨/٤ الذي سمح باستيراد الباصات العاملة على المازوت. زادت أعداد الميكروباصات بسرعة كبيرة حتى وصلت إلى حدود ٤٠٠٠ ميكروباص يتسع الواحد منها لحوالي ١٢ راكبا، وتعمل على نفس

خطوط سيارات السرفيس وهي تؤثر سلبا، كما سيارات السرفيس، على حركة السير في العاصمة وعلى سلامة البيئة فيها.

دفع تزايد أعداد سيارات السرفيس والميكروباصات، البلديات، مثل صيدا وجبيل وجونية وغيرها، الى اتخاذ إجراءات سير او منع مرور، للحد من أعدادها في نطاق وسط المدينة.

● النقل الخاص للمدارس والشركات

بما أن المدارس الخاصة تستقطب تلامذتها من كافة الأحياء والمناطق، وفي ظل عدم وجود نقل عام منظم تقوم هذه المدارس بتشغيل نقل مدرسي يلي الحاجة. كما تقوم بعض الشركات بتشغيل نقل خاص منظم للعاملين فيها.

٣٥- حصص وسائل النقل من الطلب اليومي على النقل

قامت مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك بإجراء إحصاء حول حصص وسائل النقل من الطلب اليومي على النقل في بيروت الكبرى. جرى تعداد المركبات والركاب في ٩ نقاط في بيروت الكبرى من الساعة السادسة صباحا وحتى الساعة الثامنة ليلا. جرى التحقيق خلال شهر كانون الأول عام ٢٠٠١. وظهر ما يلي :

وسائل النقل	الحصة من الطلب اليومي على النقل	معدل عدد الركاب في كل مركبة (ما عدا السائق)
سرفيس/تاكسي	١٤,٧ %	١,٦
ميكروباص (اقل من ١٥ راكبا)	٧,٨ %	٦,٣
باصات القطاع الخاص	٧,٦ %	١٠,٦
النقل المشترك	١,٩ %	٨,٦
السيارات الخصوصية	٦٨ %	٥,٧

يتبين من هذا الاستطلاع ان الميكروباص اصبح ينافس بشكل جدي الباص، كما يظهر ان سيارات السرفيس والتاكسي تعمل شبه فارغة في بيروت الكبرى. كذلك معدل الركاب في أوتوبيسات القطاع الخاص والنقل المشترك هو قليل نسبيا. ويتفاوت عدد الركاب في المركبة تفوتا كبيرا بين وقت الذروة وباقي أوقات النهار. لقد كانت حصة السرفيس من الطلب على النقل بحدود ١٩ % عام ١٩٩٥ وأصبحت اليوم اقل من ١٥ % نتيجة دخول الميكروباص المنافسة. كما ان السيارات الخصوصية في كثير من الأحيان لا تنقل الا السائق.

٣٦- آراء الركاب في خدمات النقل المشترك

أجرت المصلحة تحقيقاً ميدانياً مع عينة مؤلفة من ٥٦١ مواطناً يستعملون بشكل يومي وسائل النقل العام للانتقال. جرى التحقيق الميداني في بيروت الكبرى في أيار عام ٢٠٠١ وهدف إلى تحديد العوائق التي تحد من استعمال المواطنين لشبكة النقل المشترك بهدف العمل على أزالها أو التخفيف من حدتها. ولمعرفة ماهي التحسينات في خدمات النقل المشترك التي يرغب بها المواطنون.

■ نظرة العينة لخدمات النقل المشترك

رأي العينة	نعم (%)	كلا (%)	دون رأي (%)
هل تعتبر خطوط النقل المشترك مناسبة؟	٦٨	٢٩	٣
هل تعتبر تعرفه النقل المشترك مرتفعة؟	٥٧	٣٨	٥
هل تعتبر خطوط النقل المشترك سريعة؟	٤١	٤٩	١٠
هل تعتبر أوتوبيسات النقل المشترك مريحة؟	٢٢	٦٤	١٤
هل تعتبر أوتوبيسات النقل المشترك حديثة؟	٢٥	٤٤	٣١
هل المظهر الخارجي لأوتوبيسات النقل المشترك لائق؟	٢٤	٥٤	٢٢
هل أوتوبيسات النقل المشترك نظيفة من الداخل؟	٢٤	٥٣	٢٣
هل تعتبر أوتوبيسات النقل المشترك ملوثة للبيئة؟	٣٥	٤١	٢٤

أظهر التحقيق نقطتين إيجابيتين لصالح النقل المشترك هما: أن القسم الأكبر من المواطنين يعتبرون مسارات خطوط النقل المشترك مناسبة وأوتوبيسات النقل المشترك غير ملوثة للبيئة. أما النواحي السلبية فأن المواطنين يعتبرون أوتوبيسات النقل المشترك غير سريعة وغير مريحة وليست حديثة. كما يعتبرونها غير لائقة المظهر من الخارج وغير نظيفة بما يكفي من الداخل.

• أهم الأسباب التي تحد من استعمال المواطنين لخدمات النقل المشترك

عائق نسبيًا أو لا يهم أو لا جواب (%)	عائق جدا أو عائق (%)	رأي العينة (النسبة المئوية من الآراء)
١٨	٨٢	هل تعتبر إن انتظار الأوتوبيس لوقت طويل ؟
٢٠	٨٠	هل تعتبر طول وقت الرحلة ؟
٣٨	٦٢	هل تعتبر عدم معرفة مسارات الخطوط ؟
٤٠	٦٠	هل تعتبر كثرة عدد الركاب في وقت الذروة ؟

اظهر التحقيق إن أهم الأسباب التي تحد من استعمال المواطنين لأوتوبيسات النقل المشترك هي طول انتظار الأوتوبيس في الدرجة الأولى وطول وقت الرحلة في الدرجة الثانية. كما إن عدم معرفة مسارات الخطوط بالشكل الكافي يحول دون استعمال المواطنين لخدمات النقل المشترك. واطهر أيضا" ان القسم الأكبر من المواطنين يمتنع عن استعمال أوتوبيسات النقل المشترك في وقت الذروة نظرا لكثرة عدد الركاب.

٣٧- معاينة الميكانيك

ان الدوائر الرسمية المكلفة بإجراء معاينة الميكانيك للآليات، تابعة لوزارة الداخلية. فرض المرسوم رقم ٦٦٠٣ تاريخ ١٩٩٥/١/٤ إلزامية إجراء معاينة ميكانيكية للأوتوبيسات العاملة على المازوت قبل تسجيلها. وبقي هذا المرسوم حبرا على ورق، خاصة بعد ان اتخذ تدبير دفع رسوم الميكانيك بواسطة المصارف. فرض القانون رقم ٢٠٠١/٣٤١ تاريخ (٢٠٠١/٨/٦) إلزامية إجراء المعاينة الميكانيكية لجميع الآليات وتجري وزارة الداخلية التحضيرات حاليا لتلزم عملية إجراء هذه المعاينة للقطاع الخاص تحت اشرافها.

٤- توجهات عامة لسياسة النقل البري

٤١- دور الدولة

تهدف سياسات النقل البري الحكيمة الى وضع شبكات نقل عام للركاب تغطي مختلف المناطق اللبنانية وتتوافر عليها الخدمات بمستوى جيد، و بانتظام وبكلفة معقولة تتناسب وإمكانيات ذوي الدخل المحدود. كما تهدف ايضا"

الى تامين ضمان مداخل معقولة للعاملين في قطاع النقل، تسمح لهم بالحفاظ على وسائل النقل المستعملة بحالة جيدة وتجديدها كلما تم استهلاكها.

هذه الأهداف لا يمكن ان تتحقق الا من خلال تشريعات واضحة ومحددة تؤدي الى تنظيم النقل وإتاحة المجال للمنافسة العادلة في هذا القطاع.

يتمحور التوجه الصائب للدولة في قطاع النقل البري حول السياسات التي من شأنها ان توكل مهمة التشغيل المباشر، بشكل أساسي، الى القطاع الخاص على ان يحفظ القطاع العام بدور تحديد الأهداف ورسم السياسة والتنظيم والرقابة وفق المعايير الحديثة والفاعلة، وضمن أطر عامة تحافظ على مصلحة المواطن والمستثمر معاً، دون طغيان أحدهما على الآخر.

٤٢- دور وزارة الأشغال العامة والنقل

تقع على عاتق وزارة الأشغال العامة والنقل :

- مسؤولية إعداد السياسة الوطنية للنقل في لبنان، بمختلف أنواعه والأشرف العام على حسن تطبيقها.
- وضع المخطط التوجيهي العام للنقل البري الذي يعتبر المنطلق لمجمل سياسات النقل.

ويجب ان تعمل الإدارات والمصالح التي تعنى بالترخيص للآليات وبالرقابة عليها والتي تصدر اللوحات العمومية، بالتسيق الدقيق مع وزارة الأشغال العامة والنقل.

٤٣- دور الهيئة المنظمة للنقل البري

وتماشياً مع التوجه أعلاه لا بد من تحديد الهيئة المسؤولة عن تنظيم النقل البري وتحديد دورها ومسئولياتها. من هنا تم اقتراح تسميتها : "الهيئة المنظمة للنقل البري" وهدفها الأساسي الحد من الفوضى الحالية في هذا القطاع. ويجب ان تعتمد هذه الهيئة في ممارسة مهامها، على الخبرات الفنية العالية وعلى الأدوات التنظيمية والرقابية المتبعة بنجاح في العديد من البلدان. وتشكل هذه الهيئة الإطار المناسب لتطبيق سياسة الدولة وتوجهاتها في حقل النقل العام. ولا بد ان تكون هذه الهيئة المشرفة على جميع أنشطة النقل البري، متحررة من قيود الروتين الإداري وتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال الإداري والمالي والشفافية وتكون تحت وصاية وزير الأشغال العامة والنقل.

وتتولى الهيئة تنظيم شؤون النقل البري (الركاب والبضائع) في إطار أحكام قانونية حديثة تراعي التطور العلمي والتكنولوجي والحاجات الاجتماعية والاقتصادية والضرورات الإنمائية ومقتضيات الحفاظ على الصحة العامة والبيئة والمخططات التوجيهية للتنظيم المدني.

ويناط بالهيئة المنظمة للنقل المهام التالية :

- وضع خطط شاملة للنقل البري على أنواعه، تستند الى السياسة والمخطط التوجيهي العام للنقل، وتتضمن برامج محددة والية تنفيذ مرحلية واضحة بالنسبة لكل نوع، مع بيان مراحل التنفيذ ، وتقوم الهيئة بالإشراف على تنفيذ هذه الخطط.
- رسم شبكات نقل الركاب ووضع دفاتر الشروط (التي تحدد شروط الخدمة المطلوبة) واستدراج العروض وإسناد التشغيل، في كل قسم منها الى المشغلين وتنظيم عقود تحدد حقوق كل مشغل وواجباته.
- مراقبة عمل المشغلين والتأكد من تنفيذهم للخدمات وفقا للمواصفات والشروط المحددة في دفاتر الشروط وعقود التشغيل والتزامهم بالمعايير والقواعد الفنية والتعليمات الصادرة عن الهيئة.
- التنسيق مع الإدارات المختصة لتحديد شروط السلامة العامة والشروط البيئية والمواصفات الفنية الواجب توافرها في إنشاءات ومركبات وتجهيزات النقل العام، والسعي عبر وزارة النقل الى إصدار القوانين والمراسيم والقرارات الضرورية.
- تقديم المعونة اللازمة للجهات المكلفة بأعمال الرقابة على جميع وسائط النقل البري للتأكد من التزامها بشروط السلامة العامة والشروط البيئية والمواصفات الفنية الإلزامية.
- القيام بالدراسات اللازمة التي تهدف الى رفع مستوى الخدمة وتخفيض الكلفة وتعميم النقل العام للركاب في جميع المناطق اللبنانية وتلبية حاجات المعوقين وكبار السن والطلاب.
- جمع المعلومات والبيانات حول حركة الركاب والكيلومترات المقطوعة وعدد الرحلات اليومية المحققة وغيرها من المعلومات الضرورية لتحقيق الأهداف.
- تحديد تعرفات النقل العام للركاب والبضائع، استنادا الى الدراسات الاقتصادية التي تشرف الهيئة على إعدادها، بعد التشاور مع الشركات العاملة، مع مراعاة كل من شروط المنافسة الحرة في قطاع النقل، وسياسة الحكومة، وشروط العقود مع هذه الشركات.
- تحديد الحدود الدنيا لبدلات عقود التشغيل وقيمة الغرامات على مخالقات شروط هذه العقود.
- تقديم المشورة والرأي في أي موضوع يتعلق بالنقل البري.

وللهيئة دور في السعي الى تأمين شروط تنافس عادلة بين القطاعين العام والخاص وربما المختلط. وتكون هيكلية هذه الهيئة مصغرة ذات فعالية قصوى بهدف السرعة في اتخاذ القرارات وتنفيذها.

ان إنشاء هذه الهيئة لا يعارض مع الإبقاء على المجلس الأعلى للنقل وتفعيله للقيام بالمهام المنوطة به حاليا، على ان تعين لجان فنية مختصة (واحدة لنقل البضائع وأخرى لنقل الركاب) من ممثلين عن أعضاء المجلس الأعلى للنقل (مفوضين باتخاذ القرارات) برئاسة مدير عام النقل البري والبحري لمتابعة تنفيذ توصيات هذا المجلس.

٤٤ - دور البلديات

ان إشراك البلديات في أمور تنظيم النقل داخل نطاق كل منها (إعداد وإقرار برامج النقل، ومؤازرة عملانية)، يعتبر ضرورة لانجاح تنفيذ برامج النقل الموضوع.

٤٥ - دور بعض الإدارات الأخرى

ان دائرة البيئة وسلامة السير التي من مهماتها تأمين إشارات السير وتخطيط المسالك وغيرها من الأمور المتعلقة بسلامة السير واتجاهاته قد ألحقت بوزارة الأشغال العامة والنقل (مديرية الطرق والمباني) بموجب المرسوم رقم ١٣٣٧٨ تاريخ ١٩٩٨/١١/٥. أما مراقبة تطبيق قانون السير منوطة بمفرزة السير التابعة للمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي.

من الأفضل ان تكون مسؤولية تحديد قدرات استيعاب شبكة الطرق منوطة بمديرية النقل البري والبحري، استنادا الى الدراسات التي تراعي متطلبات البيئة السليمة والصحة العامة ومواصفات السلامة العامة والحاجات الاقتصادية والاجتماعية والسياحية، وان يقترن إعطاء رخص السير للآليات العمومية بموافقة هذه المديرية.

٥ - مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك هي الهيئة المنظمة للنقل البري

لا شيء يمنع ان تمنح الدولة تفويضا واضحا لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك للقيام بمهام "الهيئة المنظمة للنقل"، ففانون إنشاء هذه المصلحة يخولها ان تلعب هذا الدور، كما ان خيراتنا المتراكمة في قطاع نقل الركاب والبضائع (نقل مشترك وسكك حديد) توصلها لتكون فعالة ولتقوم بالمهام الموكلة إليها بالسرعة القصوى. علما ان المصلحة قد أعدت دراسات بمشاركة خبراء منطقة "ميدي بيرينة" الفرنسية تتعلق "بانشاء الهيئة المنظمة لنقل الركاب في لبنان" (كانون الثاني ٢٠٠٢)، ورسمت شبكات النقل المشترك لكافة المناطق اللبنانية وذلك من ضمن البروتوكول الموقع بين منطقة "ميدي بيرينة الفرنسية" والمصلحة. ويمكن ان تحتفظ مصلحة سكك الحديد والنقل

المشترك ببعض الخدمات لتبقى على تماس يومي بمتطلبات هذا القطاع وشؤونه، ولكي تلبى حاجة النقل في حلال نكت أحد المشغلين بالتزاماته، على ان يتم الفصل الواضح بين دور المشغل ودور المنظم.

لذا يجب إعادة هيكلة مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لتصبح الهيئة المنظمة للنقل البري وتكون هي السلطة المسؤولة عن التنظيم والرقابة في هذا القطاع. ويجب فصل دور المشغل الذي تمارسه المصلحة حاليا عن دور المنظم. وهذا الفصل يمكن ان يتم من خلال تحويل القسم المتعلق بالتشغيل الى شركة تجارية تتمتع بالمرونة المطلوبة لتكون قادرة على مجاراة القطاع الخاص.

• آلية تنظيم النقل العام للركاب

الفوضى القائمة حاليا في قطاع النقل والمنافسة العشوائية بين المشغلين تضر بالمواطنين وبالعاملين في قطاع النقل (الخاص والعام) وبالاقتصاد الوطني. ففي بعض المناطق وعلى بعض الخطوط يفوق العرض الطلب بأضعاف مضاعفة، وفي بعض المناطق الأخرى لا توجد وسائل نقل عام كافية لتلبية الحاجة المطلوبة. لا بد من اجل مصلحة الجميع ان تكون الأولوية لتنظيم النقل في بيروت الكبرى وطرابلس وصيدا، على ان يعم التنظيم لاحقا جميع المناطق اللبنانية. هذا يعني تحديد الحاجة الفعلية لوسائل النقل العام المفترض ان تعمل في هذه المناطق ورسم شبكاته اللازمة وتحديد المواصفات الفنية للمركبات التي تراعي متطلبات السلامة العامة والحد من التلوث ووضع دفتلر شروط بالخدمة وإجراء استدراج عروض (بطريقة شفافة) وتوزيع الخدمات على المشغلين بواسطة عقود تحدد بوضوح الحقوق والواجبات لكل من المشغلين.

على ان يكون من بين واجبات المشغلين :

- التقييد بدفتلر الشروط وبمستلزمات العقد الموقع مع الهيئة المنظمة للنقل،
- تأمين خدمات نقل على خطوط ثابتة وبتواتر منتظم وبرامج توقيت محددة والتقييد التام بالمواقف ومحطات الصعود والتزول،
- التقييد بشروط الخدمة (مؤهلات السائقين، نظافة المركبة، شروط السلامة العامة، التعرف، وضع رقم الخط والمحطات الرئيسية على مسار المركبة وتحديد الاتجاه بشكل واضح على الواجهة الأمامية والجانبية اليمنى والخلفية للمركبة وفق المعايير المحددة في دفتلر الشروط.

ومن حقوق المشغلين :

- ضمان حقوقهم بالعمل على الخطوط موضوع العقد طوال مدة التعاقد،

وبما ان قطاع النقل البري للركاب في لبنان تعثره فوضى عامة ويفتقر الى أية قواعد تنظيمية ومعايير جودة، كمثل ان قطاع الشحن البري أيضا يشكو من تجاوزات وسوء تنظيم. وهذا يؤدي الى هدر الطاقات وضياح الرساميل والتأثير السلبي على دور لبنان السياحي، وبما ان حاجات البلاد الاقتصادية والاجتماعية والإثمانية والبيئية تضغط باتجاه بلورة توجهات عامة لرسم سياسات للدولة تؤدي الى تنظيم النقل البري،

لذلك تقترح :

- دعم توجه الدولة في قطاع النقل البري نحو السياسات التي من شأنها ان توكل مهمة التشغيل المباشر، بشكل أساسي، الى القطاع الخاص على ان يحتفظ القطاع العام بدور تحديد الأهداف ورسم السياسة والتنظيم والرقابة وفق المعايير الحديثة والفاعلة، وضمن أطر عامة تحافظ على مصلحة المواطن والمستهتمر معاً، دون طغيان أحدهما على الآخر.
- الطلب من وزارة الأشغال العامة والنقل الإسراع في وضع المخطط التوجيهي العام للنقل البري الذي يعتبر المنطلق لمجمل سياسات النقل. على ان تكون من أولوياته تحقيق التوازن بين حاجات النقل وتأمين سهولة الانتقال وضرورات حماية البيئة والحفاظ على الصحة العامة.
- التأكيد على وجوب ان تعمل الإدارات والمصالح التي تعنى بالترخيص للآليات وبالرقابة عليها والتي تصدر اللوحات العمومية، بالتنسيق الدقيق مع وزارة الأشغال العامة والنقل.
- إعادة هيكلة مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لتصبح "الهيئة المنظمة للنقل البري" وتكون هي السلطة المسؤولة عن التنظيم والرقابة في هذا القطاع. على ان يجري فصل دور المشغل الذي تمارسه المصلحة حالياً عن دور المنظم.
- دعم النقل المشترك ووضع شبكات نقل عام للركاب تغطي مختلف المناطق اللبنانية وتتوافر عليها الخدمات بمستوى جيد، وبانتظام وبكلفة معقولة تتناسب وإمكانيات ذوي الدخل المحدود.
- تشجيع الاتجاه الى استعمال وسائل النقل المقتصد في استهلاك الطاقة والوقود الأقل تلويثاً.
- تخصيص قسم من الرسوم المفروضة على المحروقات لتطوير أنظمة النقل العام.
- إنشاء مرصد مراقبة دائمة لتلوث الهواء وبالأخص في بيروت الكبرى وطرابلس وبيروت.
- الإسراع في منع سير السيارات التي لا تنطبق عليها المواصفات المطلوبة، البيئية والميكانيكية، والتي تعمل بشكل مخالف على المازوت.
- منع الأوتوبيسات الصغيرة (التي لا يزيد عدد ركابها عن ١٥) من دخول العاصمة بيروت ووسط طرابلس ووسط صيدا، والسماح لها بالعمل في كافة المناطق اللبنانية الأخرى، لعدم وجود خطر تلوث الهواء في هذه المناطق.

- تعديل المادة الثانية من القانون رقم ٢٠٠١/٣٤١ تاريخ ٢٠٠١/٨/٦ بحيث يجاز للحكومة استرداد ٢٠٠٠ لوحة سيارة أوتوبيس صغيرة إضافية (لا يزيد ركبها عن ١٥ راكبا).
- الحفاظ على شبكة سكك الحديد القائمة ومنع التعدي على أملاكها ومساراتها او تغيير وجهة استعمالها كونها تشكل جزءا أساسيا من الاستراتيجية الاقتصادية والإغاثية والحضارية المستقبلية للبلاد.
- توفير الموارد الضرورية لتنفيذ كامل مشاريع إعادة تأهيل شبكة السكك الحديد وتطويرها، بما في ذلك خط طرابلس - العبودية و إنشاء خط بين جونبة- الدامور لنقل الركاب.
- وضع آلية نظامية لإنشاء وتنظيم وإدارة محطات السفر والنقل البري في بيروت ونقاط أخرى في البلاد. وتشغيل محطة السفر والنقل البري بشارع عدنان الحكيم، المنجزة منذ العام ١٩٩٩ لكونها توفر إمكانية مهمة في مجال تنظيم النقل.
- العمل على توعية المواطن وتشجيعه على استعمال وسائل النقل العام وتأهيل الشوارع لاستيعاب المشاة في تنقلهم وإيجاد الحوافز لذلك.

رسم السياسة العامة للنقل العام والتوجيه والإشراف في يد الدولة

تمارسه عبر وزارة الأشغال العامة والنقل

ومن خلال إقرار المخططات التوجيهية العامة للنقل (طرق، سكك حديد وغيرها)

تتأط الأمور التنظيمية وإيجاد سبل ووسائل التنفيذ والرقابة على المشغلين بالهيئة المنظمة للنقل التي :

- ترسم شبكات النقل العام (الخطوط، المسارات، المحطات، التواتر، التوقيت، التعرف، ...)
- تقترح المواصفات المقبولة لمركبات النقل العام
- تعمل على تأمين خدمات تغطي كافة المناطق اللبنانية نقل بمستوى جيد وكلفة معقولة
- تضع دفاتر الشروط لتلزم التشغيل على الخطوط او الشبكات
- تسهر على تأمين منافسة عادلة ومتكافئة بين المشغلين (قطاع عام، خاص ، او مختلط) تحافظ على مصلحة المواطن والمستثمر
- توقع عقود التشغيل مع المشغلين الذين رسا عليهم التلزم
- تراقب خدمات النقل العام والبضائع
- تجمع الإحصاءات المتعلقة بحركة الركاب والبضائع
- تعمل على تطوير خدمات النقل العام للركاب وتسويقها

تتأط خدمات التشغيل بغاليتها العظمى بالقطاع الخاص

- يقوم المشغلون بتقديم خدمات النقل وفق المواصفات والمعايير المذكورة في دفاتر الشروط

يستفيد المواطنون من خدمات نقل منظمة ولائقة وفعالة ومضمونة وذات كلفة مقبولة

خدمات النقل العام تعكس إيجابيتها على المجتمع ككل من خلال :

- الحد من استعمال السيارة الخاصة
- الحد من زحمة السير ومن استعمال الطرقات والأرصفة لركن السيارات الخاصة
- خفض فاتورة الحروقات وشراء السيارات وقطع التبديل
- الحد من الحاجة لإنشاء طرق جديدة ومن استهلال الطرق الموجودة وخفض كلفة صيانتها
- الحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل ومن انعكاساته السلبية على الصحة العامة
- خفض كلفة النقل (على المواطنين وعلى المجتمع)
- تأمين النقل للفئات التي لا يمكنها الاعتماد على السيارة الخاصة (مسنين، طلاب، معوقين)
- تحقيق منافع اقتصادية واجتماعية جمة

هيكلية الهيئة المنظمة للنقل البري

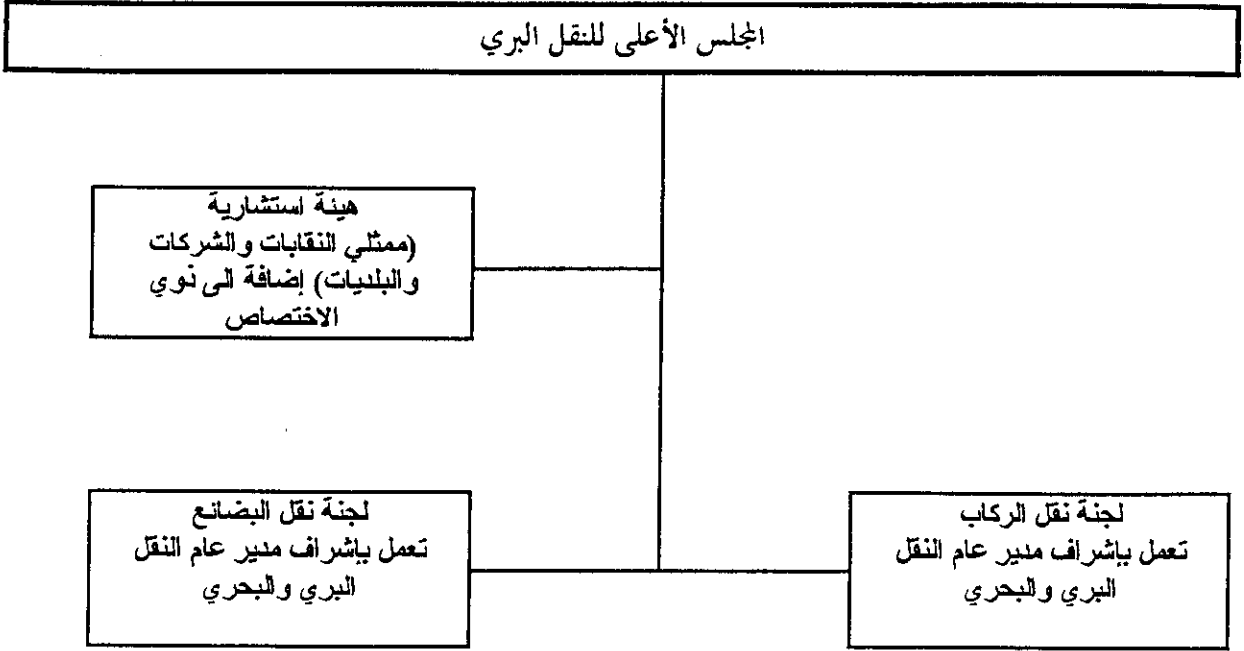
يدير الهيئة مجلس إدارة مؤلف من رئيس مجلس إدارة مدير عام و ستة أعضاء

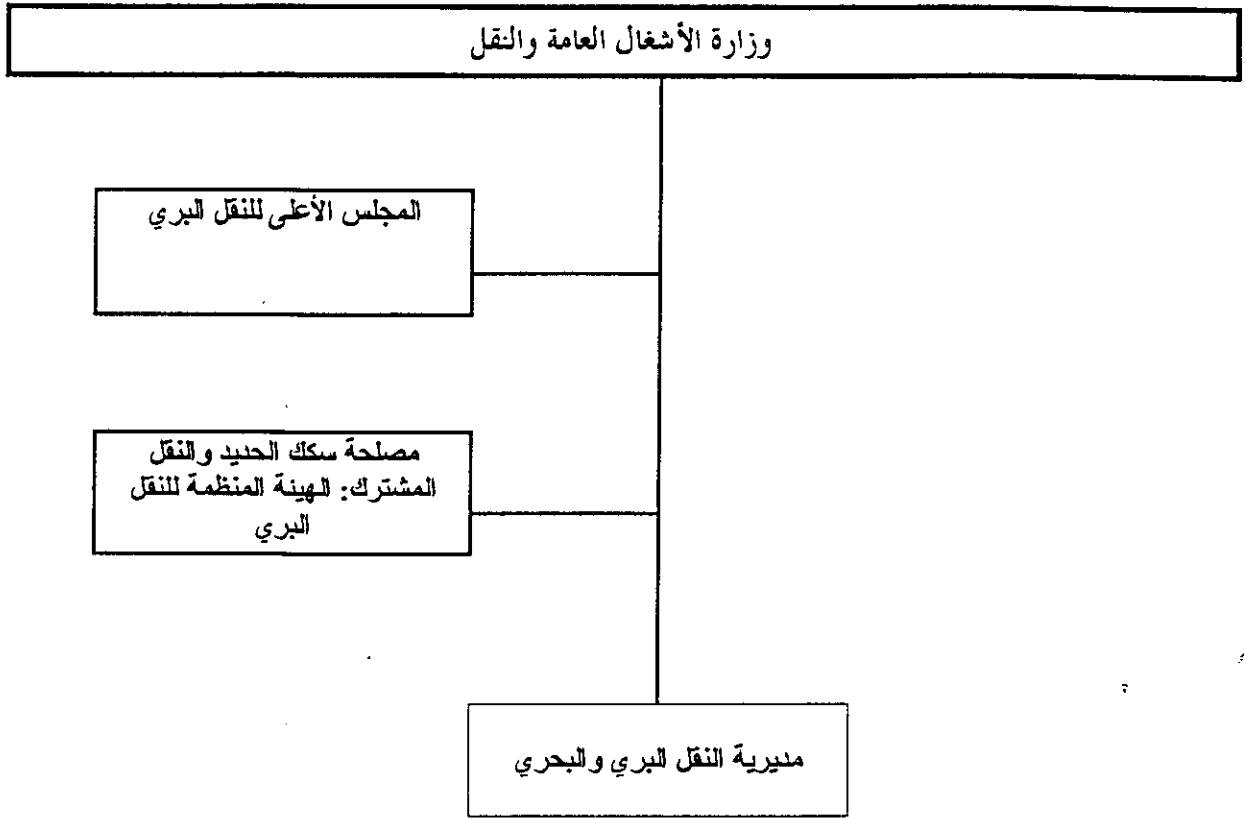
أمانة سر مجلس الإدارة

المصلحة الإدارية المشتركة : الموظفين - المحاسبة - القلم - المراجعات

وتتكون من الدوائر التالية :

- دائرة الدراسات والتطوير
- دائرة عقود التشغيل
- دائرة مراقبة التنفيذ
- دائرة الإعلام والتسويق
- دائرة القضايا القانونية
- دائرة الإعداد والتدريب
- دائرة الطرق والمحطات وسكك الحديد





المراجع :

- الخطط والدراسات الصادرة عن وزارة الأشغال العامة والنقل
- الخطط والدراسات الصادرة عن مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك
- الدراسات الصادرة عن خبراء منطقة "ميدي بيرينية الفرنسية" (من ضمن بروتوكول التعاون مع مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك)
- الندوات المنظمة من قبل وزارة النقل ومصلحة سكك الحديد والاسكوا
(Création d'une Autorité de Régulation des Transports en Commun au Liban) -
Région Midi-Pyrénées – Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun- Janvier 2002
- مشروع النقل الحضري لبيروت الكبرى، الصادر عن مجلس الإنماء والإعمار (١٩٩٥)
- النشرات الصادرة عن مصرف لبنان ودائرة الإحصاء المركزي
- الإحصاءات الصادرة عن شركات : ECOTECH, TEAM, SEMVAT, CONNEX

ملحق

دراسة حول تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري

عادل مرتضى

TRANSPORTS DE PERSONNES ET POLLUTION DE L'AIR

Adel MOURTADA

1. TRANSPORTS ET EFFET DE SERRE

Le secteur des transports dans le monde absorbe plus de 60% des produits pétroliers, lesquels fournissent 98% de l'énergie utilisée dans le transport. Ce secteur est donc le principal contributeur à l'émission de :

- gaz à effet de serre,
- polluants de l'air atmosphérique,
- bruit du trafic.

Après la chute du début des années 80, la consommation mondiale de pétrole est à nouveau à la hausse, principalement du fait de l'industrialisation dans les pays en voie de développement et du recours au transport partout dans le monde. Dans tous les pays développés, l'utilisation de pétrole à des fins autres que le transport régresse, mais son emploi dans le domaine des transports augmente à un rythme d'environ 2% par an. Or la combustion du pétrole émet entre autre le gaz carbonique CO₂ en grande quantité.

Il aura fallu un siècle pour que l'idée d'un réchauffement du climat de la Terre dû au gaz carbonique rejeté par la combustion des combustibles fossiles passe du statut d'hypothèse théorique avancée en 1896 par le Suédois Svante Arrhenius (prix Nobel en 1903) à celui de donnée scientifique avérée. En fait, jusqu'au début des années 90, le réchauffement restait une hypothèse controversée. Aujourd'hui, on peut dire qu'il n'y a plus guère de doute sur la réalité du réchauffement, ni sur le rôle qu'y a joué l'homme. Les dix dernières années ont été les plus chaudes du siècle affirme Pascale Delecluse, Directeur de recherche au Laboratoire d'océanographie dynamique du CNRS (Lodyc – France).

Il a été confirmé que la température moyenne de la planète a augmenté de 0,5 °C depuis un siècle. L'augmentation dans l'atmosphère du gaz carbonique et des autres gaz à effet de serre (méthane, protoxyde d'azote, CFC) est indéniable. Les spécialistes sont depuis peu d'années, affirmatifs et d'accord entre eux « au cours du prochain siècle, le taux de gaz carbonique devrait en principe doubler, et la température moyenne de la planète s'accroître d'une valeur comprise entre 1,5 et 5 °C. Ceci pourrait entraîner la désertification (notamment en Afrique subsaharienne en Afrique du Nord et au Proche Orient) des épidémies, et la refonte d'une grande partie des glaces polaires, des inondations catastrophiques dans de nombreux endroits de la planète, des ouragans et cyclones dévastateurs et l'extinction du courant océanique le (Gulf Stream) plongeant l'Europe occidentale dans un froid glacial. La montée des eaux marines pourrait atteindre 1,5 m à la fin du XXI siècle ».

Selon les statistiques de l'ONU, les trois quarts de la population mondiale vivent désormais sur une bande de 30 km en bordure des océans. Des scientifiques estiment que « si la totalité des glaces de Groenland fond, le niveau de la mer montera de six mètres, et si ce sont celles de l'Antarctique qui fondent, ce seront 40 mètres supplémentaires ». Or en novembre 2000 deux icebergs grands comme la Hollande se sont détachés de la pointe ouest de l'Antarctique.

Le climat ne relève plus de la fatalité, chacun de nous contribue à ce changement par le chauffage, la consommation d'énergie et surtout le transport. Il faut faire face à ce changement et les libanais ont leur part de responsabilité dans cette lutte contre l'effet de serre et la pollution de l'air. Les transports de personnes au Liban sont un gisement important de réduction d'émission de gaz à effet de serre.

2. TRANSPORTS ET POLLUTIONS DE L'AIR

2.1. Les polluants

Les véhicules motorisés utilisant des combustibles fossiles émettent plusieurs centaines de composés chimiques sous forme de gaz, aérosols et particules qui polluent l'air que nous respirons. Les principaux polluants ou familles de polluants sont :

- le monoxyde de carbone (CO),
- le dioxyde de carbone ou gaz carbonique (CO₂),
- le dioxyde de soufre (SO₂),
- les particules fines (PM₁₀ dont PM₂₅),
- les oxydes d'azote (NO_x)
- de nombreux composés organiques volatiles (COV), ce sont majoritairement des composés hydrocarbonatés (HC),
- le plomb (pb).

Les polluants acides tels que l'acide sulfurique et l'acide nitrique sont formés par oxydation dans l'air des oxydes de soufre et des oxydes d'azote. Les polluants photochimiques, constitués d'ozone (O₃) et d'autres composés (acide nitrique, aldéhydes, peroxyacétylnitrate ...), issus de réactions chimiques complexes entre les oxydes d'azote, les composés organiques, le monoxyde de carbone, sous l'effet du rayonnement solaire. Le tableau 1 compare les émissions des voitures selon l'usage.

Tableau 1 : Comparaison des émissions au kilomètre des voitures selon l'usage et la motorisation (cylindrée de 1,4 à 2 litres)

(g/km)	norme	Applic- ation	CO	COV	NOx	Parti- cules	CO ₂	Consom- mation	Conditions de circulation
VP essenc e non catalys ée	Euro 0	Oct 1986 A Déc 1992	57,43	5,92	1,68		488,45	153,97	Urbain 10km/h
			11,81	1,81	1,94		199,06	62,71	Urbain 30 km/h
VP essenc e catalys ée	Euro 1	Jan 1993 A Déc 1996	7,37	1,31	0,79		290,71	91,34	Urbain 10km/h
			1,65	0,20	0,34		246,36	77,41	Urbain 30 km/h
VP essenc e catalys ée	Euro 2	Jan 1997 A Déc 2000	1,42	1,02	0,50		290,71	91,34	Urbain 10km/h
			1,16	0,09	0,15		246,36	77,41	Urbain 30 km/h
VP diesel non catalys ée	Euro 0	Oct 1986 A Déc 1992	1,83	0,79	0,84	0,53	347,93	110,93	Urbain 10km/h
			0,77	0,19	0,59	0,24	215,08	68,57	Urbain 30 km/h
VP diesel non catalys ée	Euro 1	Jan 1993 A Déc 1996	0,98	0,17	0,80	0,14	250,62	79,89	Urbain 10km/h
			0,51	0,08	0,49	0,05	161,26	51,40	Urbain 30 km/h
VP diesel catalys ée	Euro 2	Jan 1997 A Déc 2000	0,69	0,12	0,35	0,06	250,62	79,89	Urbain 10km/h
			0,36	0,06	0,22	0,02	161,26	51,40	Urbain 30 km/h

Il est prévu l'introduction significative et rapide dans la circulation de véhicules conformes aux normes Euro 3 à partir de 2001, et Euro 4, à partir de 2005.

Il est clair que la congestion et les embouteillages augmentent les émissions de polluants et que la présence de catalyseur réduit les émissions et les consommations.

Les émissions de CO, COV et Pb apparaissent clairement comme un problème urbain pour lequel la responsabilité de la voiture particulière à essence est forte. Les émissions de NOx et des Particules sont également importantes en ville, l'origine du phénomène est plutôt à rechercher du côté des véhicules diesel, dont le parc est en extension rapide.

Pour les véhicules essence non catalysés, une bonne maintenance de l'allumage et de la carburation permet de limiter la consommation et les émissions de CO et surtout de COV.

Pour les véhicules diesel, la maintenance des injecteurs minimise les émissions et la consommation.

Pour les véhicules essence catalysés, le dérèglement du système d'injection ou du catalyseur peut, dans certains cas, conduire à des émissions plus fortes qu'en l'absence de catalyseur.

- **Pot catalytique**

Le pot catalytique est devenu obligatoire sur toute les voitures neuves dans les pays industrialisés (obligatoire en France depuis le 1 janvier 1993. Dans un pot catalytique les gaz dangereux tels que les hydrocarbures, les oxydes d'azote et l'oxyde de carbone issus de la combustion sont transformés en effluents anodins tels qu'eau, azote et gaz carbonique. La réaction chimique déclenchée par le catalyseur (mousse de platine par exemple) n'est optimale que si la proportion des gaz participant à la combustion (oxygène/combustible) est optimale. Une sonde lambda mesurant la teneur en oxygène des gaz d'échappements donne l'information à un régulateur qui agit sur le carburateur ou sur l'injection. Les rejets d'oxydes d'azote ont baissé en Europe (notamment en Allemagne) depuis la généralisation du pot catalytique.

2.2. Effets sur la santé

Dans les villes, les émissions d'origine automobile induisent directement des risques pour la santé humaine. Les effets sur la santé revêtent plusieurs aspects notamment des symptômes d'aggravation de la fonction respiratoire, ainsi que l'accroissement de la morbidité et de la mortalité liée à l'exposition aux composés aromatiques. Les COV sont présumés toxiques pour l'homme, pour leurs effets cancérogènes et neurotoxiques. Le tableau 2 présente les effets sur la santé de la pollution d'origine automobile.

- **Smogs**

Le brassage naturel de l'air dû aux vents disperse rapidement les polluants atmosphériques et évite leur concentration n'atteigne les valeurs limites à ne pas dépasser. Il arrive toutefois, lorsque certaines conditions météorologiques sont remplies (inversion thermique), que la dilution ne s'effectue pas. Les polluants restent concentrés au-dessus ou autour de leur zone d'émission et leur concentration continue d'augmenter au fur et à mesure de leur émission. Dans ce cas, des seuils peuvent être dépassés localement, mettant en danger la santé des populations. Cette pollution devient rapidement visible comme une brume. Cette concentration visible de polluants atmosphériques est appelée « smog ». Oxydes de soufre,

azote et eau présents dans le smog s'associent pour former des acides forts (sulfurique et nitrique) ou d'ozone sous le rayonnement ultraviolet. La respiration du smog chargé aussi en particules provoque maladies pulmonaires, asthme, allergies diverses et mortalité accrue.

Tableau 2 : Echelles des effets de la pollution d'origine automobile

Polluants	Type d'effet						Effet sur la santé
	Local	Régional		Global			
	En hautes concentrations	Acidification	Oxydants photo-chimiques	Effet de serre indirect	Effet de serre direct	Destruction de la couche d'ozone	
Particules	XX		X				Irritation des muqueuses Accroissement des difficultés respiratoires Effets pulmonaires Cancérogène
Plomb	XX						Effets sur les systèmes circulatoire et nerveux
CO	XX		XX	X			Réduction de la capacité à fixer l'oxygène
NOx	X	XX	XX	X		X	Irritation des poumons Accroissement de la sensibilité aux virus
COV	XX		XX	X			Irritation des yeux, Toxicité Cancérogène
SO2	X	X					Affectations respiratoires
O3 Troposphérique		X			X		Irritations oculaires, des muqueuses et du système respiratoire, Affaiblit le système immunitaire
CO2					XX		

Source : OCDE et CERTU

Ces effets sont naturellement maximum là où se situent un fort trafic et des densités de population importantes en agglomération.

- Effets à court terme des polluants

Une étude des effets à court terme des polluants menée dans neuf agglomérations françaises sur la période 1990-1995 dans le cadre du programme ERPURS a permis d'estimer un taux annuel de décès attribuables à la pollution atmosphérique.

Globalement, dans les agglomérations étudiées, l'excès de risque de décès anticipés (mortalité totale) augmente de 3 à 4 % pour une augmentation de 50 µg/m³ d'un jour à l'autre

pour les polluants particules (fumées noires « FN »), SO₂, NO₂ et ozone O₃. Il varie de 2 à 5% pour la mortalité cardiovasculaire et de 1 à 6% pour la mortalité respiratoire.

La pollution atmosphérique génère des décès prématurés dus aux différentes affections liées à une exposition à long terme à la pollution (31600 décès pour de telles causes sont ainsi déplorés en France chaque année – Source OMS, ADEME et guide CERTU 1999).

Le livre « Vers une tarification plus équitable et efficace dans les transports » publié par la Commission européenne en 1995, examine l'éventail des coûts sociaux et environnementaux causés par les transports routiers. Les coûts annuels liés à la pollution de l'air et au bruit sont estimés à 250 milliards d'euros, soit 4 à 5% du PIB.

2.3. Effets du bruit sur l'homme

Le bruit est reconnu aujourd'hui comme un problème de santé au sens de l'OMS. Le bruit entraîne des effets physiologiques sur le fonctionnement de l'organisme, mais aussi des effets psychiques. Il s'agit de stress, avec les nombreuses perturbations physiologiques qu'il entraîne, d'effets cardiovasculaires et de perturbation du sommeil.

Les troubles du sommeil génèrent également des effets secondaires sur la qualité de veille durant la journée (sommolence, baisse de vigilance, perturbations cognitives, fatigue générale). Le rapport du Conseil Economique et Social intitulé « le bruit dans la ville » (1998), estime que 75% des troubles du sommeil sont liés au bruit. Les effets néfastes du bruit commencent à se manifester suite à une longue exposition à des niveaux entre 55 et 65 dB(A). Ces effets sont remarquables pour des expositions à des niveaux supérieurs à 65 dB (A) (bâtiments à proximité des grands axes de circulation en ville).

3. REGLEMENTATION SUR LA QUALITE DE L'AIR

Dans de nombreux pays la qualité de l'air ambiant fait l'objet de réglementation de directives ou de lois. Ce cadre institutionnel vise comme en France de préserver le « droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». La surveillance de la qualité de l'air est obligatoire dans les villes de plus de 100 000 habitants.

Un objectif de qualité de l'air est « un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ». Cet objectif est souvent difficile à atteindre, c'est pourquoi les normes fixent une valeur limite pour chaque polluant (niveau de concentration maximale de substances polluantes dans l'atmosphère) et un seuil d'alerte à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises. Le tableau 3 donne des extraits des objectifs de qualité de l'air et des valeurs limites fixés en France par le décret n°98-360 du 6 mai 1998 et par l'arrêté du 17 août 1998.

Tableau 3 : Exemples d'objectifs de qualité de l'air, des valeurs limites et des seuils d'alertes

Polluants	Objectifs de qualité de l'air	Valeurs limites Seuils d'information	Seuils d'alerte
Dioxyde d'azote (NO ₂)	50 µg/m ³ en moyenne horaire	200 µg/m ³ en moyenne horaire	400 µg/m ³ en moyenne horaire
Ozone (O ₃)	110 µg/m ³ en moyenne sur une plage de 8 heures	180 µg/m ³ en moyenne horaire	360 µg/m ³ en moyenne horaire
Dioxyde de soufre (SO ₂)	100 à 150 µg/m ³ en valeur moyenne quotidienne	300 µg/m ³ en moyenne horaire	600 µg/m ³ en moyenne horaire
Particules fines	30 µg/m ³ en moyenne annuelle	80 µg/m ³ en moyenne quotidienne (méthode des fumées noires)	
Monoxyde de carbone (CO)	10 mg/m ³ en moyenne sur 8 heures		
Benzène	2 µg/m ³		
Plomb (Pb)	0,5 µg/m ³ en concentration moyenne annuelle	2 µg/m ³ en concentration moyenne annuelle	

4. SITUATION ACTUELLE DU SECTEUR DU TRANSPORT COLLECTIF AU LIBAN

4.1. Situation générale

Les conditions de transport au Liban s'améliorent depuis quelques années surtout au Grand Beyrouth. On observe de nouveaux axes de circulation, des réfections des chaussées, un nouveau parc d'autobus publics et privés, des stationnements plus nombreux, une meilleure gestion des principaux carrefours, une réinstallation de panneaux et de signaux lumineux de circulation, un changement dans l'attitude des conducteurs, un meilleur respect de la police de la circulation... Ces améliorations entrent dans le cadre d'une stratégie d'aménagement établie dès la sortie de la guerre, dont la structure se met en place et oriente l'aménagement régional à long terme.

Malgré ces améliorations, le secteur du transport collectif au Liban souffre d'une mauvaise organisation structurelle. De nombreux problèmes existent et empêchent la régulation de ce secteur malgré les efforts déployés par les différentes autorités concernées. La situation actuelle se caractérise par :

- Coût élevé du transport des personnes par rapport au niveau des salaires dans le pays (SMIC 200 US\$ par mois dont plus de 25% est consacré au transport).
- Perte de temps énorme dans les déplacements des forces actives ce qui diminue leur productivité et freine le développement économique du pays.
- Pollution atmosphérique importante due aux embouteillages insurmontables et aux émissions des véhicules de transport en mauvais état, roulant sans contrôle technique (la vignette du contrôle technique est payée dans les banques) et incidence néfaste de cette pollution sur la santé de la population (26200 taxis et bus se sont convertis au gasoil en

remplaçant leur moteur à essence par d'anciens moteurs diesel importés, échappant aux normes).

- Elévation de facture nationale d'importation de véhicules (50282 véhicules importés en 1998), des pièces détachées et des carburants (la facture des carburants représente 10.8% des importations du pays qui ont atteint 7.15 milliards US\$ en 1998, le secteur du transport consomme 40% de l'énergie primaire).
- Augmentation des accidents de la route avec son cortège de victimes et de blessés (335 tués et 3472 blessés en 1998). L'insécurité dans le transport routier est préoccupante.

4.2. La modification de l'offre du transport au Liban

La loi libanaise n°384 du 4/11/1994 a permis l'octroi par le Ministère de l'Intérieur de nouvelles plaques d'immatriculation aux véhicules de transport collectif. Cette loi a modifié profondément l'offre du transport au Liban. Ainsi on est passé de 10649 taxis, 617 bus et 3348 camions immatriculés en 1994 à 33298 taxis, 2234 bus, 13696 camions et 4000 microbus immatriculés jusqu'à fin 1999.

Cet octroi supplémentaire d'une vingtaine de milliers de licences de taxis depuis 1995 par le ministère de l'Intérieur a permis de régulariser une situation incontrôlée et de faire entrer des recettes dans les caisses de l'Etat, mais aucune régulation ou définition du tracé des lignes n'a été négociée à ce moment-là.

La loi libanaise interdisait la circulation des véhicules fonctionnant avec le gasoil. Le décret n° 84 du 27 juin 1977 a autorisé l'utilisation de véhicules fonctionnant au gasoil par les ministères, les municipalités, les forces de l'ordre et l'OCFTC. Le décret n° 368 du 4 août 1994 a permis l'importation de bus de transport collectif et des camions fonctionnant au gasoil et âgés de moins de 5 ans. L'objectif était d'inciter les investisseurs privés à acheter des bus de transport collectif.

Le décret n°6603 du 4 avril 1995 a imposé un contrôle technique de tout véhicule fonctionnant au gasoil comme préalable à son immatriculation. Mais ce dernier décret n'a jamais été appliqué, ce qui a permis l'introduction de bus et camions au gasoil au Liban sans aucun contrôle.

Le décret n° 368 du 4 août 1994 qui visait les bus et les minibus a été détourné de son objectif initial et il est actuellement appliqué aux micro-bus (12 passagers). De plus le Ministère de l'Intérieur octroie des licences à ces micro-bus au même prix que la licence de taxis. Les compagnies de vente de véhicules proposent ces micro-bus avec leur licence à crédit (de l'ordre de 16000 \$ US immatriculé). Sachant que le prix du litre d'essence est le double de celui du gasoil, on comprend tous les avantages de ce nouveau moyen de transport. Les voitures de taxis sont vendues et leurs licences sont transférées au Micro-bus qui ont vu leur nombre augmenter en flèche en modifiant l'offre du transport .

- nombre d'immatriculation de bus et micro-bus en 1997 : 1636
- nombre d'immatriculation de bus et micro-bus en 1998 : 1962

Actuellement plus de 4000 micro-bus circulent dans différentes destinations surtout dans le Grand Beyrouth et livrent une concurrence impitoyable au taxis-service roulant avec de l'essence.

Les syndicats de conducteurs et de propriétaires de taxis-service réclament que l'état leur permette de faire circuler leur taxis avec du gasoil. Un projet de loi allant dans ce sens est

actuellement en examen au Parlement, mais le Ministère de l'Environnement est fermement opposé à ce projet.

D'anciens moteurs diesel ont été importés et sont proposés à des prix de l'ordre de 700 à 1000 \$ US. Les moteurs d'un grand nombre de taxis ont été changés illégalement. Le journal EL-NAHAR du 14 septembre 1999 a fait un reportage sur les taxis-service du Nord Liban. Il affirme qu'un grand nombre de taxis ont installé des moteurs à gasoil, ainsi les tarifs de transport par taxis ont baissé et se sont alignés sur les tarifs de micro-bus pour de nombreuses destinations, par exemple le tarif Halba-Tripoli est passé de 2000 LL à 1000 LL.

Le Président du syndicat des conducteurs de taxis, Monsieur Abdel Amir Najdeh a affirmé que 60% des taxis au Liban ont installé des moteurs fonctionnant au gasoil (entretien accordé au journal El-Nahar le 22 novembre 1999).

Les moyens de transport collectif existant aujourd'hui au Liban offre une capacité de transport évaluée à plus de 5 millions passagers par jour. Or, les services sont très mal organisés et l'offre est surtout concentrée dans le Grand Beyrouth ce qui diminue considérablement le nombre de passagers transportés par jour.

4.3. Véhicules à essence non catalysés

Les voitures particulières essence non catalysées, constituent la grande masse des voitures du parc en service (ou statique) de voitures particulières en circulation en 1999 au Liban. Ces véhiculent émettent des quantités beaucoup plus importantes de CO, de HC et de NOx que les voitures à essence catalysées et que les voitures diesel.

4.4. Politique libanaise de lutte contre la pollution atmosphérique émise dans les transports

Une démarche visant à lutter contre la pollution atmosphérique émise dans les transports consiste à fixer à moyen et long terme des objectifs en matière de pollution de l'air, quantifiés par le truchement d'indicateurs et la mise en œuvre d'outils et méthodes fiables permettant de les évaluer. Cette ambition est conforme à l'esprit du projet de loi approuvé par la commission parlementaire libanaise des travaux publics et des transports le 4/01/2001. Cette loi (voir annexe) vise à limiter autant que possible la pollution provoquée par les véhicules. Mais cette loi ne tient pas compte des progrès techniques récents en matière de la limitation des émissions des moteurs diesels (normes E3 et E4) et sous-estime les contraintes financières et techniques de la transformation des moteurs à essence ou diesel pour fonctionner au gaz naturel. L'impact de l'application de cette loi sur l'augmentation des coûts de transport sur la société, l'entreprise et l'individu n'est pas mentionné. De plus cette loi impose un contrôle technique une fois l'an pour les voitures à essence et deux fois l'an pour les voitures diesel sans définir les modalités de ces contrôles et les seuils limites des polluants mesurés. Un mérite de cette loi prévoit une augmentation significative des taxes sur l'essence normale, mais elle ne consacre pas ces nouvelles taxes explicitement pour l'environnement et elle ne prévoit aucune mesure pour le développement des transports collectifs.

4.5. La nécessité du développement des transports collectifs au Liban

Les transports collectifs quelque soit le type de matériels mais entretenu et en bon état devraient polluer moins que les voitures particulières.

Une étude issue du modèle IMPACT (ADEME) et calculées pour une vitesse moyenne de parcours 20 km/h . Les consommations et les émissions rapportées aux voyageurs x km, avec un taux d'occupation (1) en voiture et de (16) pour les bus de transport en commun sont nettement en faveur des bus (tableau 4).

Tableau 4 : Emissions et consommation comparées d'un bus et d'une voiture rapportées au voyageur x km

g/voyag.km	Consommation	CO	CO2	NOx	COV	Particules	SO2
Voitures	83,6	13,3	263,6	0,9	1,6	0,10	0,07
Autobus	23,5	0,3	73,8	1,1	0,1	0,05	0,02
Bus/voiture	-72%	-97%	-72%	11%	-93%	-52%	-66%

Le taux d'occupation des bus au Liban est supérieur à celui pris dans le modèle IMPACT, les bus du transport en commun sont neufs et de fabrication française (RVI) donc de caractéristiques proches des bus pris dans le modèle français, la vitesse moyenne de parcours des bus au Liban est de 14,8 km/h, les voitures particulières sont plus âgées et moins entretenues que les voitures françaises, ce qui privilégierait par projection les bus du transport au Liban au voitures particulières.

5. CONCLUSION

Il semble que des mesures urgentes visant le transfert d'une partie des déplacements automobiles vers les transports en commun ou les transports collectifs conduisant à une augmentation de la clientèle (en voyageurs x km) pourraient réduire à court terme les pollutions émises par les transports à Beyrouth et dans les autres villes du Liban.

Mais la promotion de l'usage des transports collectifs doit reposer sur plusieurs axes stratégiques tels que :

- organisation des transports collectifs par une autorité de transport,
- augmentation, des fréquences et améliorations des correspondances entre les lignes,
- définition des lignes, et répartition des services entre les différentes entreprises de transport,
- amélioration de l'information aux usagers et de la signalétique (signalétique unifiée sur tous les bus de transport collectif),
- amélioration de la qualité de service : régularité, vitesse commerciale, confort de véhicules,
- sites propres pour les transports collectifs sur les lignes de forte demande.

A moyen terme, il semble indispensable de passer à Beyrouth à des modes de transport collectifs plus propres (tramway, transport léger de masse entre Jounieh et Jieh, Bus au gaz) qui ne contribue pas à la pollution locale qui atteint des seuils critiques.

Article publié dans le Bulletin de l'Association Libanaise de Maîtrise de l'Energie et de l'Environnement – Juin 2001

وثيقة المحور الرابع

قضايا وسياسات النقل البري الدولي في لبنان

اعداد : د. نبيل صفوت

القائم بالاعمال، دائرة القضايا والسياسات القطاعية،
لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا
(الاسكوا)

قضايا وسياسات
النقل البري الدولي في لبنان

نبيل صفوت
القائم بالأعمال
دائرة القضايا والسياسات القطاعية
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

هاتف: ٠٣/٢٣٠٤١٠ - ٠١/٩٨١٣٠١

فاكس: ٠١/٩٨١٥١٠

بريد الكتروني: nsafwat@escwa.org.lb



قضايا وسياسات النقل البري الدولي في لبنان

نبيل صفوت
القائم بالأعمال
دائرة القضايا والسياسات القطاعية
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا



محتويات العرض

- قضايا النقل الدولي
- قضايا البنية الأساسية
- قضايا التشغيل و الحركة عبر الحدود
- قضايا التنظيم والنواحي القانونية
- سياسات البنية الأساسية
- سياسات التشغيل والحركة عبر الحدود
- سياسات التنظيم والنواحي القانونية
- لجنة النقل بالإسكوا
- اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
- اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي
- اللجان الوطنية لتسهيل النقل في التجارة
- الخلاصة



قضايا النقل الدولي

- البنية الأساسية
- التشغيل والحركة عبر الحدود
- التنظيم والجوانب القانونية
- الاتفاقات الثنائية والإقليمية والدولية

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



قضايا البنية الأساسية

- تعريف المحاور الدولية
- تصنيف المحاور الدولية
- المواصفات الفنية
- استثمارات الإنشاء والصيانة
- القوانين واللوائح
- الاتفاقات والمعاهدات

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



قضايا التشغيل والحركة

- أنواع الحركة عبر الحدود (تصدير، استيراد، عبور، إعادة تصدير)
- خصائص الأساطيل (حجم الأساطيل، أعمار الشاحنات، تكاليف الشراء والصيانة)
- الوثائق المطلوبة للمرور عبر الحدود (عددها، محتوياتها، إجراءات استخراجها، ورقية/إلكترونية)
- الإجراءات (عددها، وضوحها، سهولتها، أماكنها، ورقية/إلكترونية)
- زمن الانتقال واللوجستيات
- تكاليف الانتقال واللوجستيات
- القوانين واللوائح (حدود السرعة القصوى، الأحمال المحورية القصوى، أبعاد الشاحنات، التحميل والتفريغ، التخليص الجمركي)
- الاتفاقات والمعاهدات (اتفاق الترانزيت العربي، دفتر المرور العربي/الدولي، كارنيه المرور العابر الدولي للبضائع)

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



قضايا التنظيم والنواحي القانونية

- الهياكل التنظيمية
- توزيع المسؤوليات والصلاحيات ومدى التداخل فيما بينها
- القوانين واللوائح (التنسيق والتكامل)
- التطبيق (الشفافية، التكاليف غير الرسمية، زمن المعاملات)

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



سياسات البنية الأساسية

- تكامل شبكات النقل البري (طرق وسكك حديد) والبحري والجوي
- برامج الإنشاء والتجديد والصيانة (تحديد برامج و مصادر وألويات التمويل)
- إتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (اعتماد المحاور وتوحيد المواصفات)
- إتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي (اعتماد المحاور و توحيد المواصفات)

نبيل صفوت، الامسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



سياسات التشغيل والحركة

- تحديث وزيادة حجم أسطول الشاحنات
- توحيد الوثائق وتقليل عددها
- تبسيط الإجراءات
 - تقليل عدد الخطوات (من ٤٠ إلى ١٨)
 - تقليل عدد التوقيعات (من ٢٠ إلى ٤)
- وضوح الإجراءات:
- تنشيط دليل الإجراءات على الانترنت وتحديثه دورياً
- القوانين واللوائح
 - تحديد الحد الأقصى للحمل المحوري للشاحنات وتطبيقه
 - إعادة النظر في أنظمة التحميل والتفريغ
 - قانون الجمارك الجديد (تقييمه)
 - وضع قانون لتنظيم النقل العام في لبنان
- تقليل زمن تكاليف الانتقال واللوجستيات إلى النصف
 - تطبيق التوصيات المذكورة أعلاه

نبيل صفوت، الامسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



سياسات التنظيم والنواحي القانونية

- توحيد جهة التخطيط ووضع السياسات للنقل الدولي في لبنان (وزارة واحدة فقط)
- إنشاء لجنة وطنية لتسهيل النقل والتجارة في لبنان (تضم ممثلين رفيعي المستوى من وزارات النقل والتجارة والمالية والداخلية وغيرها، وكذلك ممثلين عن القطاع الخاص وغرف التجارة والصناعة والتأمين والبنوك)
- التنسيق الإقليمي في كل ما سبق ذكره من خلال آليات معتمدة لهذا الغرض (مثل لجنة النقل في الإسكوا أو إستحداث هيئة تابعة لها لتسهيل النقل والتجارة على مستوى المنطقة).

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



لجنة النقل بالإسكوا

- نظام النقل المتكامل في المشرق العربي
- اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
- اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي
- اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

- مواد الاتفاق
- الملحق الأول: شبكة الطرق الدولية
- الملحق الثاني: المواصفات الفنية
- الملحق الثالث: اللافتات والإشارات والعلامات

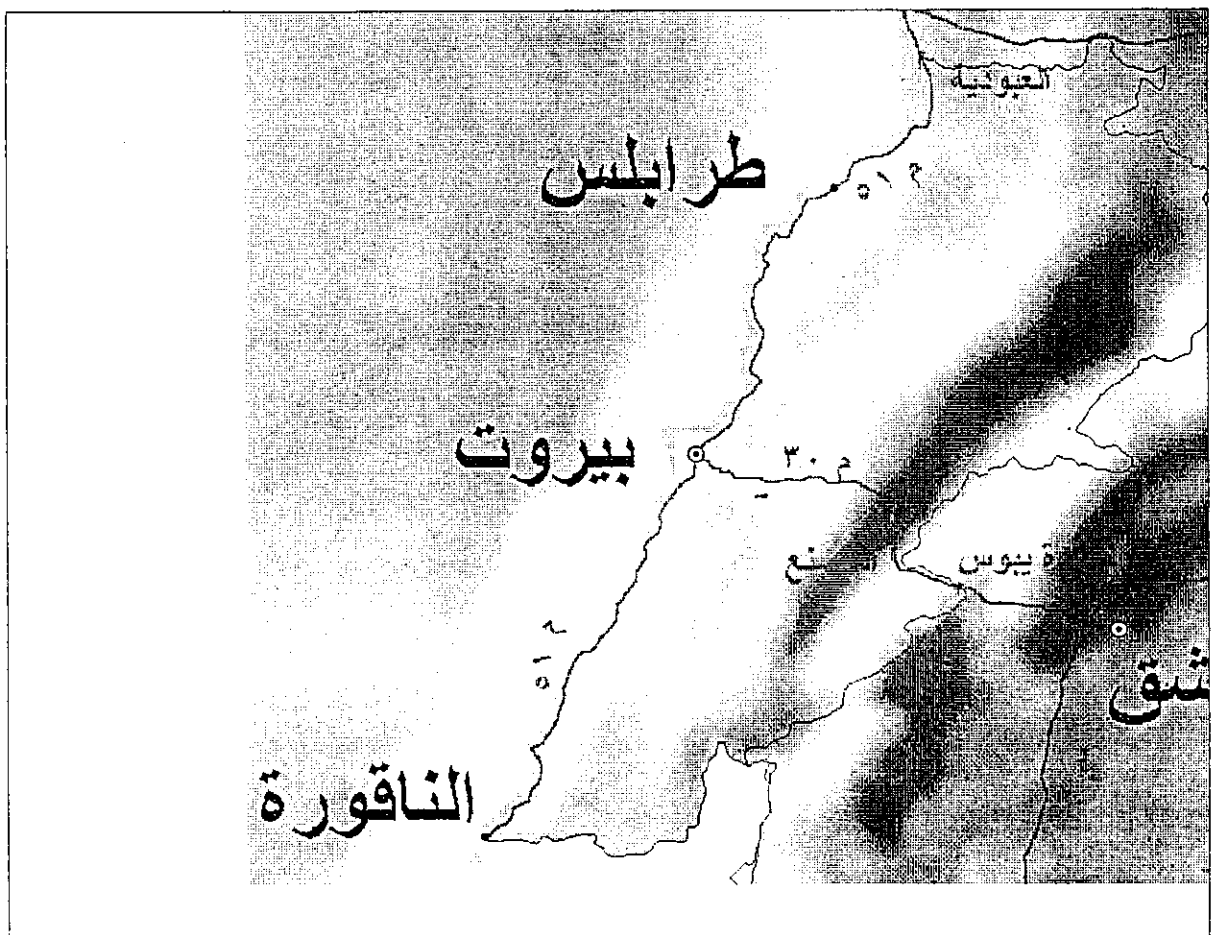
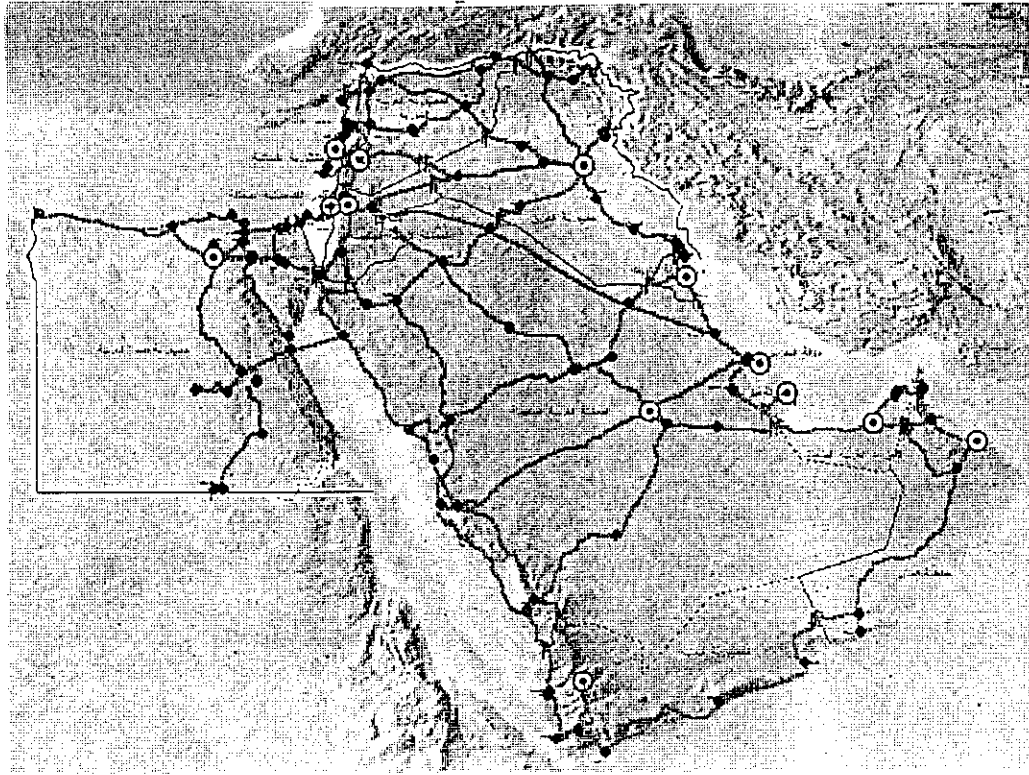
نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



مواد الاتفاق

- المادة الأولى: تبني شبكة الطرق الدولية
- المادة الثانية: اتجاهات محاور شبكة الطرق الدولية
- المادة الثالثة: المواصفات الفنية
- المادة الرابعة: اللافتات والإرشادات
- المادة الخامسة: التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام
- المادة السادسة: الدخول حيّز التنفيذ
- المادة السابعة: التعديلات
- المادة الثامنة: النقص
- المادة التاسعة: الإنهاء
- المادة العاشرة: حلّ الخلافات
- المادة الحادية عشر: حدود تطبيق الاتفاق
- المادة الثانية عشر: جهة الإيداع
- المادة الثالثة عشر: قائمة المصطلحات الفنية والملاحق

نبيل صفوت، الإسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت





شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي

- المحاور التي تمر عبر الأراضي اللبنانية
- M30: محور غرب العراق – شرق البحر المتوسط
 - M51: محور الساحل الشرقي للبحر المتوسط

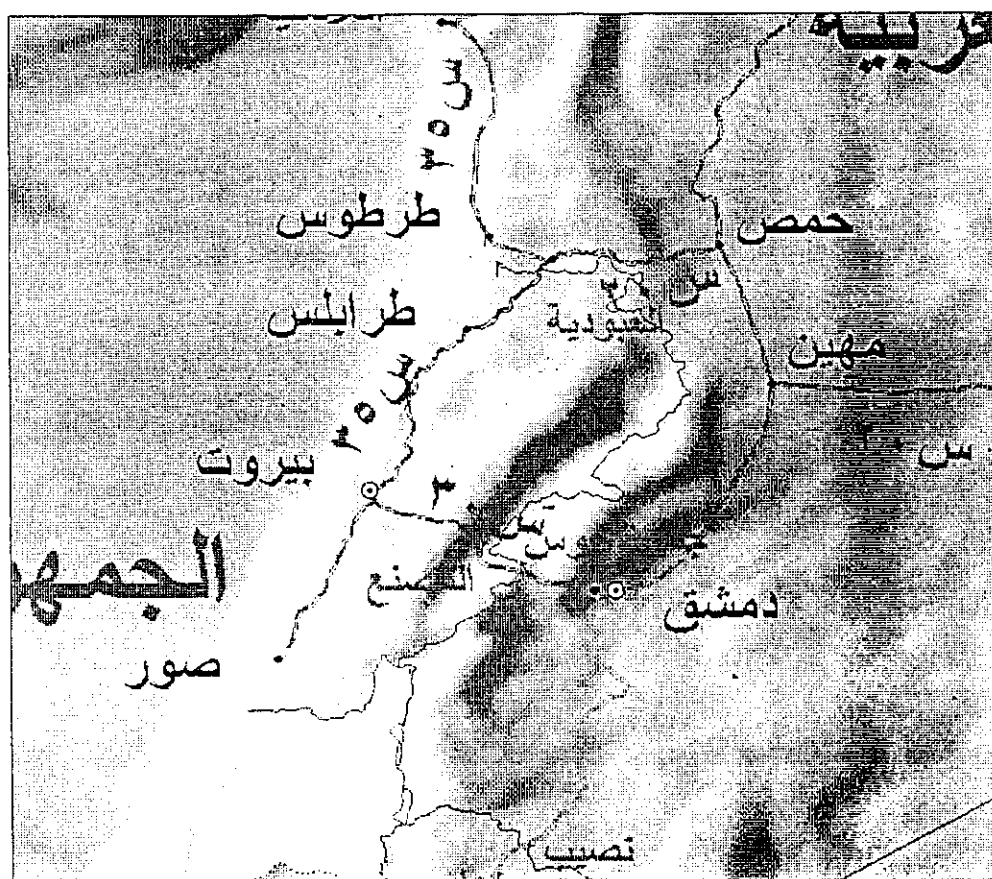
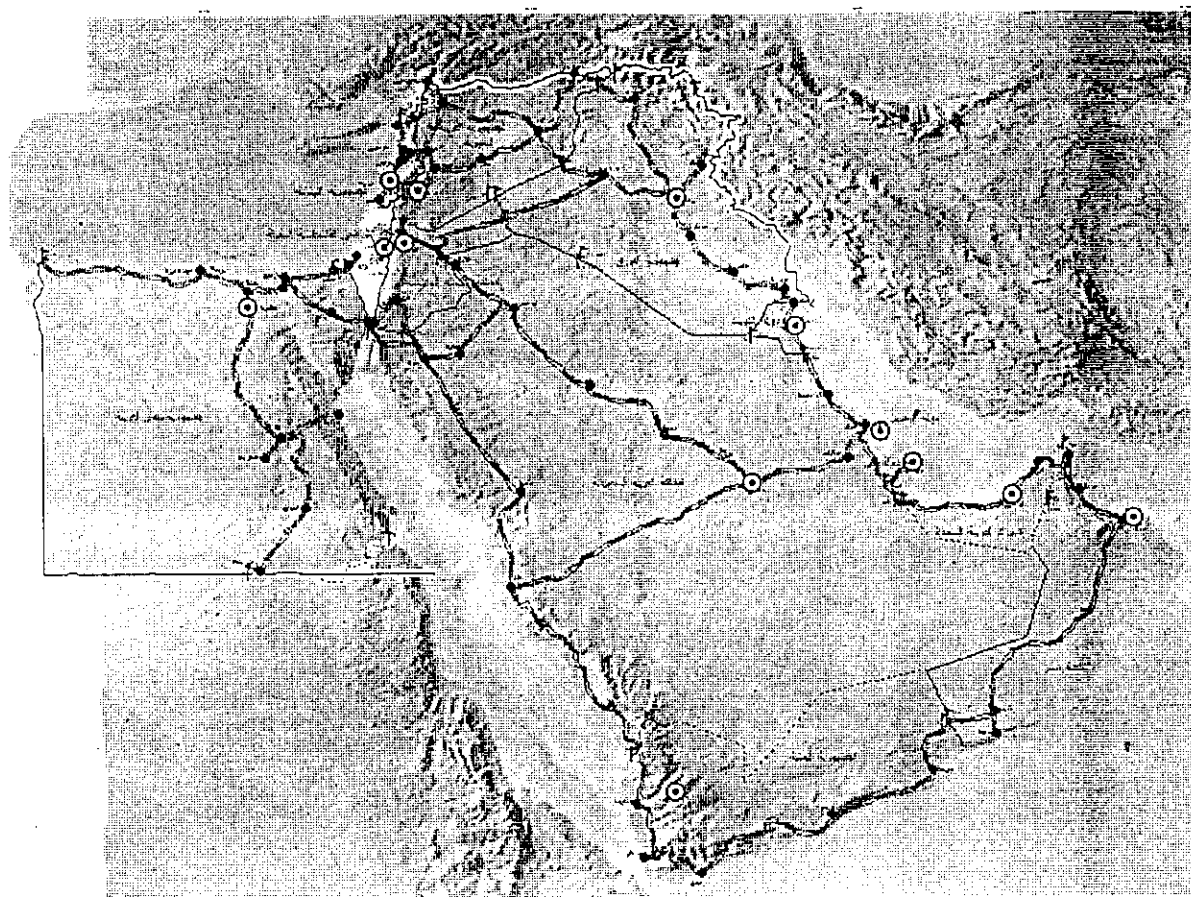
نبيل صفوت، الاسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

- مواد الاتفاق
- الملحق الأول: وصف محاور السكك الحديدية الدولية
- الملحق الثاني: المواصفات الفنية المطلوب توحيدها

نبيل صفوت، الاسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت





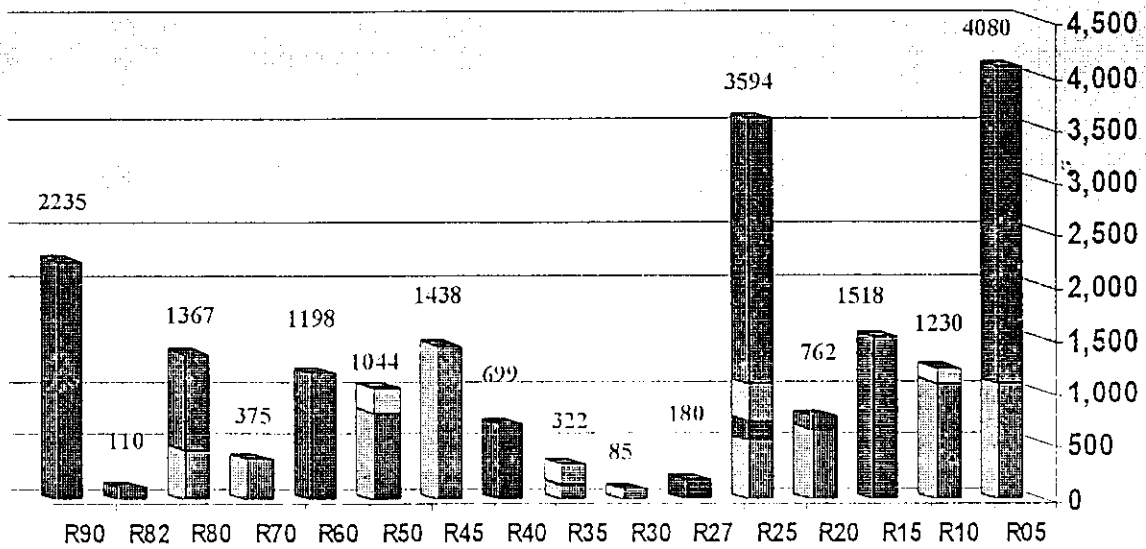
شبكة السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

المحاور التي تمر عبر الأراضي اللبنانية

- س ٣٠: محور دمشق - بيروت
- س ٢٧: حمص - الريباق
- س ٣٥: محور شرق البحر المتوسط

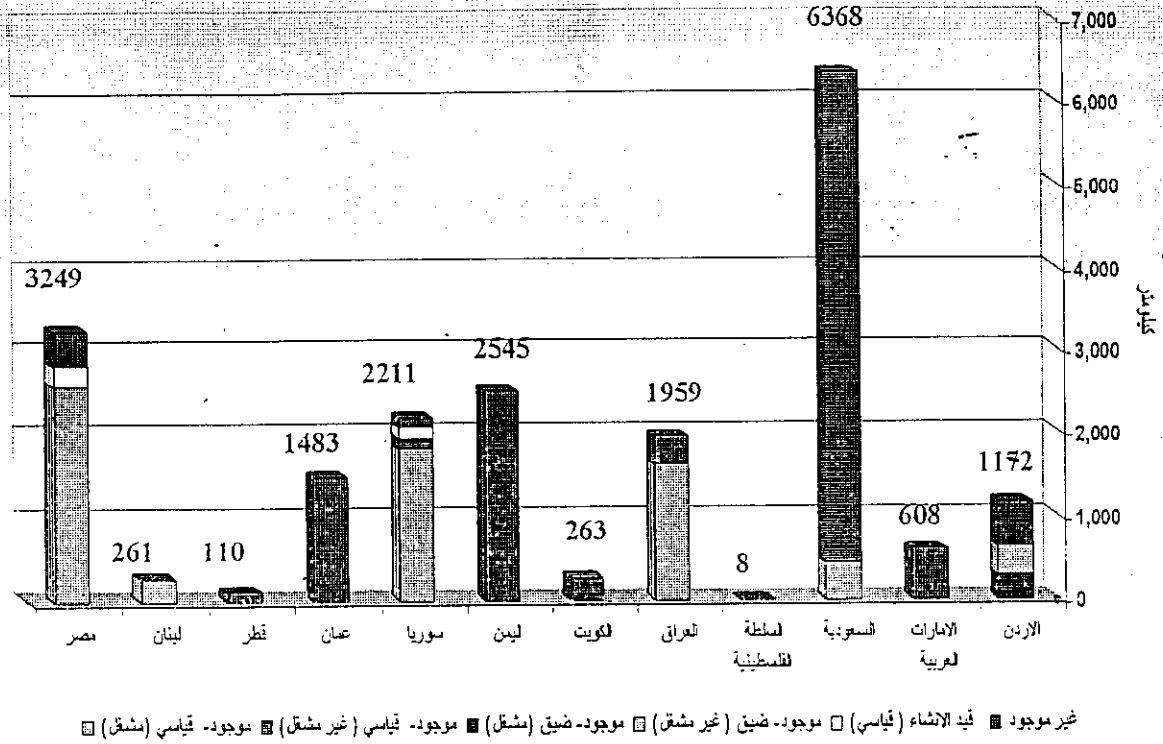
نبيل صفوت، الاسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت

اطوال ووضعية السكك الحديدية المقترحة في المشرق العربي (حسب المحاور)

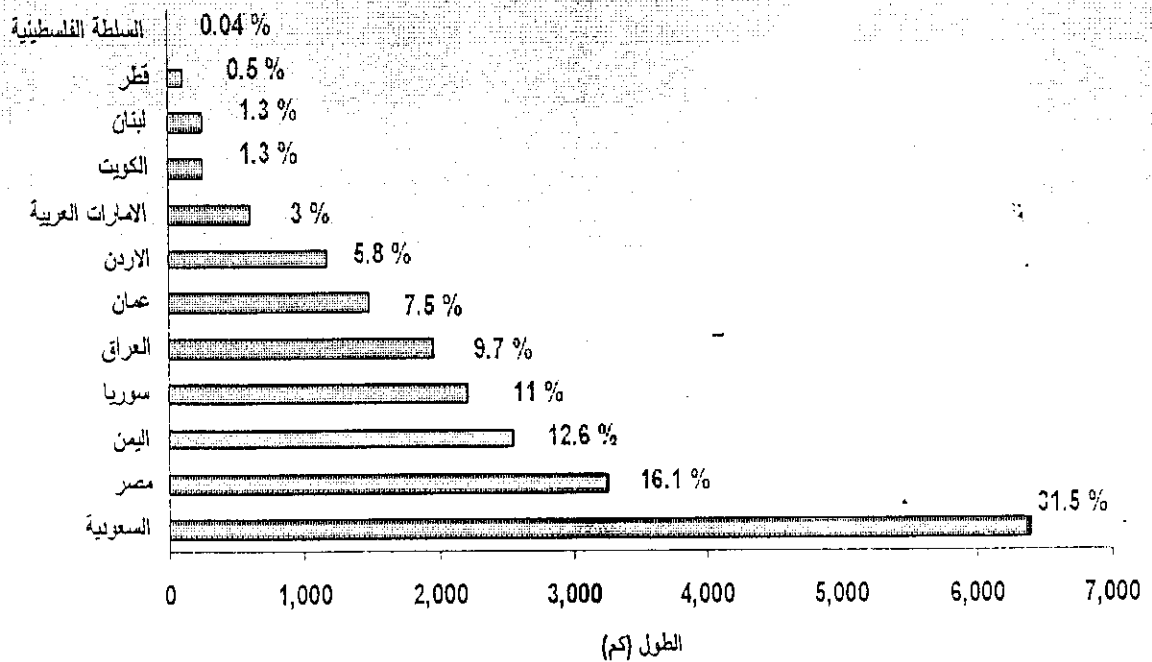


- موجود - ضيق (مشغل)
- موجود - قياسي (مشغل)
- موجود - قياسي (غير مشغل)
- غير موجود
- قيد الإنشاء (قياسي)
- موجود - ضيق (غير مشغل)

اطوال ووضعية لسكك الحديدية المقترحة في المشرق العربي
(حسب الدولة)

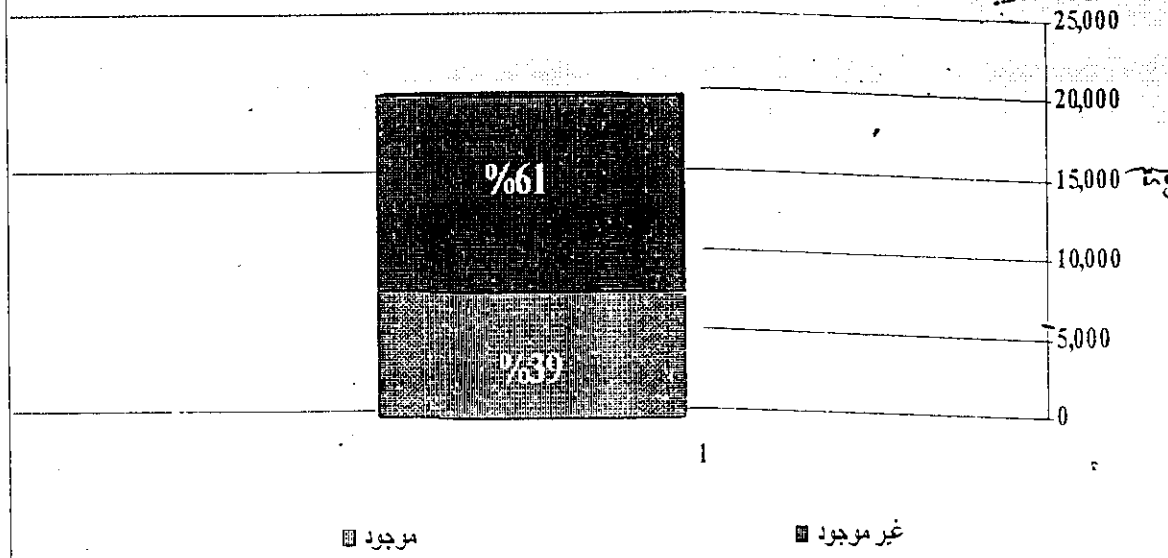


اطوال السكك الحديدية المقترحة في المشرق العربي (حسب الدولة)

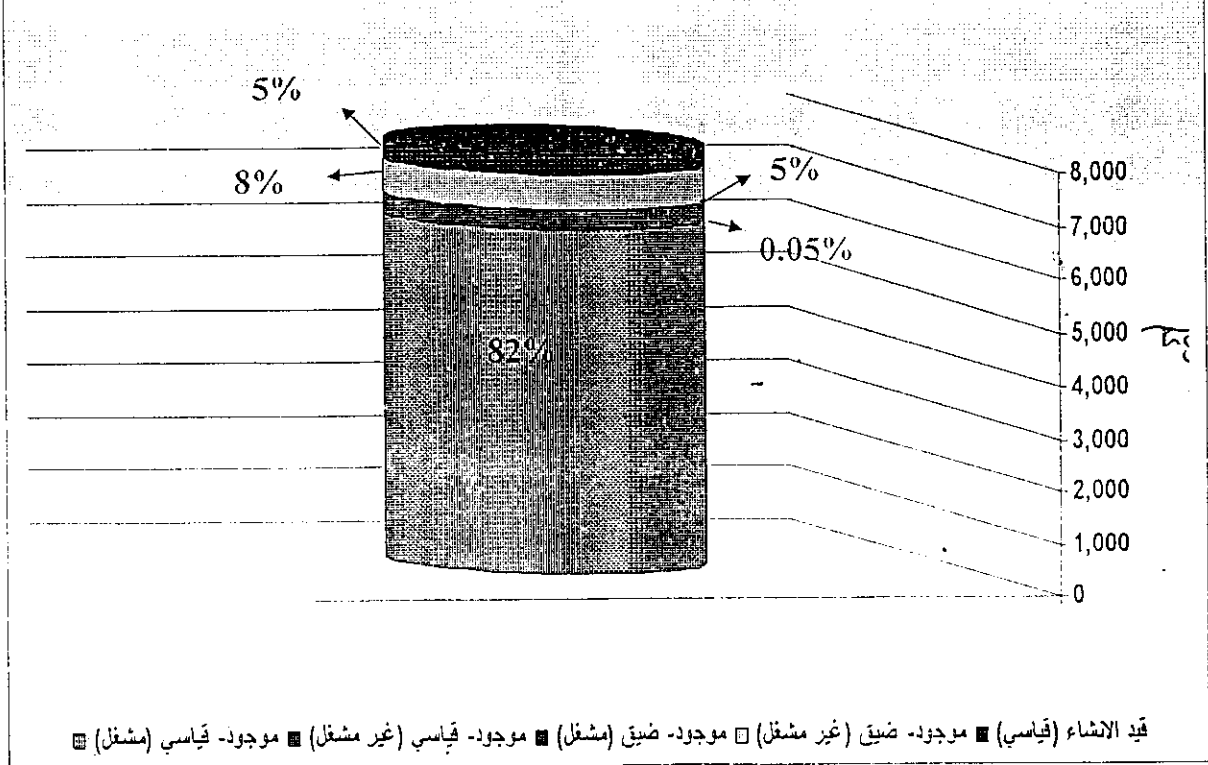


وضعية السكك الحديدية المقترحة في المشرق العربي

20,237 كم



وضعية السكك الحديدية المقترحة الموجودة في المشرق العربي





الدورة الثالثة للجنة النقل بالاسكوا
٧-٥ آذار/ مارس ٢٠٠٢

اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

- اعتماد اقتراح إنشاء لجان وطنية لتسهيل النقل والتجارة وبدء تنفيذ ذلك في دول المنطقة
- قيام الاسكوا باعداد دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
- قيام الاسكوا باقتراح آلية إقليمية للتنسيق بين اللجان الوطنية

نيل صفوت، الاسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت



الخلاصة

- تكامل شبكات النقل البري والبحري والجوي
- وضع أولويات تمويل برامج الإنشاء والتجديد والصيانة للبنية الأساسية وأساطيل النقل
- الدخول في اتفاقات إقليمية للطرق والسكك الحديدية
- توحيد جهة التخطيط ووضع السياسات للنقل في لبنان
- إنشاء لجنة (هيئة) وطنية لتسهيل النقل والتجارة في لبنان
- تبسيط الإجراءات وتطبيق تقنيات المعلومات والاتصالات
- الشفافية والوضوح في الإجراءات والرسوم والتكاليف والأزمة
- التنسيق الإقليمي من خلال لجنة النقل بالاسكوا و ما يمكن إستحداثه من هيئات تابعة لها

نيل صفوت، الاسكوا، ندوة سياسة النقل البري في لبنان، مجلس النواب اللبناني، ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢، بيروت

ملحق

تقرير عن وضعية مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

اعداد: المهندس سايد عواد
رئيس مصلحة الخط والتعميرات
مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

بيروت في : ٢٠٠٢/٣/٦

جانب المديرية العامة

الموضوع - تقرير عن وضع مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك
(فرع سكك الحديد) .

ان الاملاك التابعة لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك هي املاك عامة بمقتضى المادة الثانية للفقرة الثالثة البند ٢ من القرار رقم ١٤٤/س تاريخ ١٠/٦/١٩٢٥ . وهذه الاملاك انشأت عليها شبكة الخطوط الحديدية اللبنانية مع المحطات والانشاءات التابعة لها والتي انيط بمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك استثمارها بموجب القانون المنشور بالمرسوم رقم ٦٤٧٩ تاريخ ١٤/٤/١٩٦١ المعدل بالقانون رقم ٤/٤٨ تاريخ ٢٠/١/١٩٨٨ .
تقسم شبكة الخطوط الحديدية اللبنانية إلى اربعة اقسام هي التالية :

أ- الخط الحديدى الساحلى (الناقورة - بيروت - طرابلس)

وهو خط عرض بوسعة ١٤٣٥ ملم طوله ١٩٠ كيلومترا انشا عام ١٩٤٢ من قبل الجيش البريطانى وهو يتألف من عدة اقسام :

١- القسم الأول يمتد من الناقورة حتى الزهراتى بطول ٥٣ كيلومترا وهو خط غير مستعمل منذ العام ١٩٤٨ وخطوطه منزوعة كليا . ان عرض حرم هذا القسم هو ١٦ مترا

٢- القسم الثانى يمتد من الزهراتى حتى معمل كهرباء الجيه وهو بطول ٢٣ كيلومترا مؤلف من قضبان حديدية نوع هندي ذات رأسين مثبتة على عوارض من الخشب بواسطة مماسك من خشب ومساند فونت . عرض الحرم المائد لهذا الخط هو ١٦ مترا بصورة اجمالية . يبلغ الانحدار الاقصى على هذا الخط عشرة بالالف والشعاع الاذن للمنعطفات ٢١٨ مترا . ظل هذا الخط يعمل لغاية العام ١٩٨٨ لنقل المحروقات من مصفاة الزهراتى إلى معمل كهرباء الجيه . وقد توقف الاستثمار عليه منذ ذلك التاريخ لان عناصره اصبحت تالفة ويقتضى ايداله بخطط جديد .

٣- القسم الثالث الممتد من الجبهه حتى محطة بيروت ن ب ط وهو بطول ٢٨ كيلومترا وقصد
نزعت عناصره عام ١٩٨٣ بغية ابداله بخط جديد . غير ان أعمال تركيب الخط لم تتم .
عرض الحرم ١٦ مترا والشعاع الأدنى هو ٢١٨ مترا والاتحاد الأقصى هو عشرة
بالالف .

٤- القسم الرابع الممتد من بيروت حتى طرابلس وهو بطول ٨٦ كيلومترا وهو خط مؤلف
من قضبان حديدية نوع اميركي بوزن ٣٢٢/كغ بالمتر مركب على عوارض باطونية
ذات رأسين ومثبت بماسك مرنة نوع RN وملحوم في جزا كبير منه . عرض الحرم
هو ١٦ مترا والشعاع الأدنى هو ٢١٨ مترا والاتحاد الأقصى هو ١٨ بالالف . القسم 4
من هذا الخط الممتد من بيروت حتى جونية منزوعة عناصره في معظمها ومزفت
ويستعمل حاليا كطريق . اما القسم الباقي اي جونية حتى طرابلس فهو ما زال قائما
والاستثمار متوقف كليا لانقطاعه عن المحطات الرئيسية ونزع اقسام منه من جيبيل
وترفيت اقسام اخرى في منطقة القلمون .

في العام ١٩٩٤ اجرت المصلحة دراسة بواسطة شركة سوفراي الفرنسية لتأهيل
القسم من هذا الخط الممتد من صور حتى طرابلس غير أن هذه الدراسة لم توضع موضع
التنفيذ بسبب عدم توفر الاعتمادات اللازمة واعتبار الحكومة اللبنانية والمجلس النيابي بلن
أشغال التأهيل هذه ليست من الاولويات .

تبلغ مساحة الأراضي المستملكة لكامل خط الناقورة - بيروت - طرابلس بموجب

القرارين رقم ١٥٩ و ١٦٠ تاريخ ١٤/٣/١٩٤٢ كما يلي :

مساحة الأراضي المار فيها كامل الخط	:	٣٠٩٩٦٦٢ مترا مربعا .
المساحة الاجمالية للمحطات	:	٨٩٥٩٠٥ مترا مربعا .
المجموع -	:	٣٩٨٥٥٦٧ مترا مربعا .

ان الأراضي المستملكة بموجب القرارات المنكورين اعلاه كانت قد اعطيت ارقام عقارية ثم الغيت هذه الارقام بموجب المرسوم رقم ٤٥٧٣ تاريخ ١٩٤٥/١٢/٢١ واصبحت من الاملاك العامة .

ب) خط طرابلس - العبودية

ان قسم الخط الممتد من محطة طرابلس حتى الحدود اللبنانية السورية الشمالية هو خط عرض بوسعة ١٤٣٥ ملم طوله ٧٤٦ ، ٣٤ كلم وهو خط قديم انشئ عام ١٩٠٨ وهو جزء من خط حمص - طرابلس مواصفاته الفنية هي التالية : قضبان حديدية نسوع ٣٠ كيلوغرام بالمتر مركبة على عوارض حديدية ومماسك حديدية ثابتة عرض حرم هذا الخط المتوسط هو ١٦ مترا والانحدار الاعلى فيه هو ١٠ بالالف والشعاع الاننى للمعطفات هو ٣٠٠٠ مترا .

طرابلس - العبودية - تل عباس - العبودية	:	يوجد اربعة محطات على هذا الخط
٥٤١١٧٠ مترا مربعا	:	تبلغ مساحة الأراضي المار فيها الخط
١٠٩٠٠٠ مترا مربعا .	:	وتبلغ مساحة المحطات على هذا الخط
٦٥٠١٧٠ مترا مربعا .	:	اي ما مجموعه

قامت المصلحة مؤخرا بعقد اتفاق رضائي مع المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية لاعادة تأهيل هذا الخط بمواصفات جديدة عصرية .

اما فيما يخص قسم الخط الموجود في منطقة الحديدي والبالغ طوله ١١٠٧٣٣ كلم والذي كان جزءا من خط حمص طرابلس قد الغي في العام ١٩٧٤ بعدما حوّل ضمن الأراضي السورية .

١٧٦٠٠٠ مترا مربعا	:	تبلغ مساحة هذا الخط
١٩٥٤٥٠ مترا مربعا .	:	تبلغ مساحة محطة الحديدي

ج) خط بيروت - يحفوقا

ان قسم الخط الممتد من بيروت حتى رفاق وصولا إلى الحدود اللبنانية السورية الشرقية هو خط ضيق بوسعة ١٠٥٠ ملم وهو جزء من خط بيروت - دمشق الذي إنشأ في اواخر القرن التاسع عشر وسير اول قطار بين بيروت ودمشق عام ١٨٩٥ .
يبلغ طول هذا الخط ضمن الأراضي اللبنانية ٢٩,٧٨٦ كيلومترا وهو خط مولف من قضبان حديدية نوع ٢٧ كيلوغرام بالمتر مركبة على عوارض حديدية ومماسك حديدية قاسية وكون هذا الخط يمر في قسم منه في منطقة جبلية (بين بيروت ورفاق) . فان عرض الحزم يبدأ ب ١٢ مترا ويصل احيانا إلى ٢٥ مترا ، كما ان الانحدار فيه يصل إلى ٧٠ بالالف وهو كان مجهزا بمستندات في المناطق التي يتراوح الانحدار فيها بين ٣٠ بالالف و ٧٠ بالالف والشعاع الاننى للمنحنيات على هذا الخط هو ١٥٠ مترا . ان معظم ادوات هذا الخط قد نزعت وسرقت اثناء الاحداث وبعض اقسام منه تستعمل حاليا كطرق عامة .

يوجد على هذا للخط المحطات التالية :

المرقا ، بيروت - مار مخايل - الحدث - بعبد - الجمهور - عاريا - عاليه - بحدون - صوفر - ضهر البيدر - المريجات - جديتا - سعدنايل - معلقة زحلة - رفاق - يحفوقا .
تبلغ مساحة الأراضي المار فيها هذا الخط : ١٣٩٦٤١٠ مترا مربعا
وتبلغ مساحة المحطات : ٢٦١١٥٠
المجموع - : ١٦٥٧٥٦٠ مترا مربعا .

قامت المصلحة بتاريخ ٢٠٠٢/١/١٧ بتوقيع عقد من المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي بغية تأهيل القسم من هذا الخط الممتد من محطة رباق لغاية الحدود اللبنانية السورية وهو بطول ١٥ كلم وان عملية التأهيل تتضمن اصلاح الخط بمواصفاته الحالية وربطه بالشبكة السورية .

ان هذا الخط منزوع القسم الاكبر من عناصره ومتوقف عن العمل منذ العام ١٩٧٥ .

تبلغ المساحة الاجمالية للأراضي المار فيها الخط : ١٥٥٨٦٦٣

ومساحة المحطات : ١٧٦٠٢٤

المجموع : ١٧٤٣٦٨٧

فيكون المجموع العام للمساحة الاجمالية لحرم الخطوط الحديدية حسب الجداول المرفقة ربطا :

$٣٩٨٥٥٦٧ + ٦٥١٧٠ + ١٩٥٤٥٠ + ١٦٥٧٥٦٠ + ١٧٤٣٦٨٧ = ٨٢٣٢٤٣٤$ مترا

مربعا .

بالاضافة إلى المشاريع المذكورة اعلاه هناك مشروع تقوم به وزارة النقل التشيكية يتعلق باعداد دراسة للخط بين طرابلس وجونية كما ان هناك مشروع دراسة تقوم به فريدريك هاريمون الاميركية لتقسيم الخط الممتد من جونبة حتى الجيه .

رئيس مصلحة الخط والتعميرات

المهندس شايد عواد

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام



مجلس النواب

لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه

توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري في لبنان

نيسان ٢٠٠٢

التوجهات العامة الواردة في هذه الوثيقة مستخلصة من وثائق عمل ندوة قطاع النقل البري في لبنان المنعقدة في مجلس النواب بتاريخ ٢٠٠٢/٣/١٨ ومن المناقشات التي تمت في اثناء جلسات عمل الندوة. وقد عقدت هذه الندوة بدعوة من لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية بالتعاون مع مشروع برنامج الامم المتحدة الانمائي في مجلس النواب. قدم للندوة رئيس اللجنة المهندس محمد قباني بورقة حول مسألة النقل البري في لبنان، ومن ثم عرضت اربع وثائق عمل، الاولى تناولت "خطة وزارة النقل" (د.عبد الحفيظ قيسي، مدير عام النقل) والثانية "قطاع الطرق والايوتوسترادات ضمن البرنامج الانمائي الثلاثي لمجلس الانماء والاعمار ومشروع تطوير النقل الحضري" (د.آلان قرداحي والمهندس ايلي حلو) والثالثة الهيئة المنظمة لقطاع النقل البري (د. عادل مرتضى -الجامعة اللبنانية) والرابعة " قضايا وسياسات النقل الدولي في لبنان" (د. نبيل صفوت، رئيس قسم النقل في لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الاسكوا).

وتمت مراجعة هذه التوجهات ومناقشتها من قبل اللجنة النيابية التي اعتمدها في صيغتها النهائية كتوصية نيابية صادرة عنها في جلستها المنعقدة بتاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٢.

مقدمة

يشكل قطاع النقل، بمكوناته الثلاثة، البري والبحري والجوي، عنصرا اساسيا في الاقتصاد العالمي وفي كل اقتصاد اقليمي ووطني ويؤدي دورا محفزا للاقتصاد ولتنقل السكان ولنقل البضائع. وتولي جميع الدول والمجموعات الاقليمية اهتماما خاصا بتنظيم شامل للنقل في مكوناته الثلاثة. وحديثا في اثناء اجتماع المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية (بيروت آذار ٢٠٠٢) تطرقت المناقشات الى ضرورة تفعيل قطاع النقل نظرا لدوره المحوري في تطوير حركة المسافرين والبضائع على المستوى الاقليمي والمستوى الدولي. غير انه بالمقابل يلعب النقل دورا سلبيا ومربكا للنمو الاقتصادي اذا كان متخلفا او غير منظم.

ويلاحظ الناظر الى قطاع النقل في لبنان انه شهد توسعا كبيرا في السنوات العشر الاخيرة، وبذلت الدولة والقطاع الخاص جهودا حثيثة في هذا المجال وبخاصة في مجال النقل البري. واحتلت البنية التحتية تأهيلا واعادة بناء مركزا اساسيا في سياسة الدولة. غير ان هذه الجهود-على اهميتها- لم تؤد الى تأمين منظومة نقل بري متكاملة تخدم اهداف التنمية وتريح المواطنين.

ويدل واقع النقل البري في لبنان الى وجود ازمة حقيقية في هذا القطاع متعددة الابعاد ومتناقضة الظواهر احيانا، وقد تفاقمت في السنوات الاخيرة آثارها السلبية بسبب مجموعة عوامل، ابرزها:

- تضاعف وسائل النقل العمومي وبخاصة سيارات السرفيس/التاكسي ٣٣٠٠٠ سيارة والباصات ٢٠٠٠ والميكروباصات ٤٠٠٠، مقابل طلب متدن على النقل العام من قبل المواطنين.
- تضاعف عدد السيارات المسجلة سنويا في وزارة الداخلية.
- سوء تنظيم قطاع النقل العام لجهة التوزيع المناطقي لوسائل النقل وندرة محطات التسفير.
- غياب برنامج فحص ميكانيكي سنوي شامل وفعال، مما يعرض سلامة الركاب الى الخطر.
- عدم صيانة المركبات بشكل مرضي.
- الزيادة المرتفعة في معدلات التلوث الهوائي وبخاصة في العاصمة وضواحيها بسبب استخدام مادة المازوت غير المعد للسيارات والحالة الرديئة لمحركات سيارات الاجرة العاملة على المازوت وكثافة السير، مما ادى الى ازدياد الاصابات في الامراض الناجمة عن تلوث الهواء.
- عدم اكتمال شبكة الطرق والاوسترادات في بيروت الكبرى ومداخل المدن الرئيسية.
- سوء حالة شبكة الطرق الرئيسية والمحلية.

- غياب الاشارات الضوئية واشارات المرور وعدم التقيد بمعايير ومواصفات سلامة السير.
- ضعف الاعتمادات المخصصة لصيانة الطرقات ووسائل النقل المشترك.
- اغراق القطاع بوسائل نقل متعددة تفوق طاقتها احتياجات البلد.
- عدم التأمين الالزامي على السيارات.
- عدم معالجة فوضى السير بشكل جدي.
- التراخي في منح اجازات السوق.
- بروز احياء سكنية خلال العقود الثلاثة الاخيرة غير مزودة بالبنية الاساسية لاستقبال المؤسسات والشركات ومراكز العمل وما يستتبعها من وسائل النقل.
- ارتفاع كثافة الحركة الى بيروت وضواحيها وحجم انتقال المواطنين داخل هذه المنطقة وتعاضم الطلب على شبكة النقل في ساعات الذروة.
- النقص الكبير في المرائب العامة في بيروت وضواحيها وفي المدن الرئيسية.
- ارتفاع عدد حوادث السير (٣٠٦ قتلى و٤١٠٠ جريح في العام ٢٠٠٠).
- ارتفاع كلفة النقل مقارنة بالحد الأدنى للاجور.
- عدم الاهتمام بما فيه الكفاية بوسائل النقل وتركيز الاهتمام على تأهيل البنية التحتية.

انطلاقاً من هذا الواقع، الذي بدأ يشكل استمراره خطراً على الوضع الاقتصادي والاجتماعي والصحي العام، قررت لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية، في ضوء مسؤولياتها البرلمانية اطلاق ورشة تفكير حول قطاع النقل البري في لبنان لتكوين صورة موضوعية وشاملة عن واقع هذا القطاع تمهيدا لصياغة توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري تعالج المشكلات التي يعاني منها. ولتحقيق هذا الهدف دعت اللجنة، بالتعاون مع مشروع برنامج الامم المتحدة الانمائي في مجلس النواب، الى ندوة حول قطاع النقل البري في لبنان، انعقدت في مجلس النواب بتاريخ ١٨/٣/٢٠٠٢، حضرها اكثر من اربعين مشاركا من السادة النواب والمسؤولين في الوزارات والادارات العامة والقطاع الخاص وهيئات المجتمع المدني.

وعرضت في اثناء هذه الندوة اربع وثائق عمل تناولت الاولى خطة وزارة الاشغال العامة والنقل التي اعدتها الوزارة (قدمها د. عبد الحفيظ القيسي، مدير عام النقل) وعرضت الثانية "قطاع الطرق والاوتوسترادات ضمن البرنامج الانمائي الثلاثي لمجلس الانماء والاعمار ومشروع تطوير النقل الحضري" (قدمها د. ألان قرداحي والمهندس ايلي حلو، نيابة عن المجلس) وتناولت الوثيقة الثالثة الهيئة المنظمة لقطاع النقل البري (اعدها الخبير د. عادل مرتضى) وركزت الوثيقة الرابعة على "قضايا

وسياسات النقل الدولي في لبنان" (اعدها د. نبيل صفوت، رئيس قسم النقل في لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الاسكوا).

وبنتيجة اعمال هذه الندوة ومناقشاتها، استخلص عدد من التوجهات لحل مشكلات قطاع النقل البري وتطوير خدماته وتنظيم تقديماته. وتحقيقا لهذه الغاية اعتمدت لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية التوصيات التالية لرفعها الى الحكومة مساهمة منها في رسم معالم سياسة وطنية للنقل البري:

- ١- اقرار سياسة شاملة لقطاع النقل البري
- ٢- بناء قدرات الادارة العامة للنقل
- ٣- تفعيل النقل المشترك
- ٤- تنظيم النقل العام للركاب
- ٥- ترشيد ادارة السير
- ٦- الحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري
- ٧- تعزيز قطاع الشحن البري
- ٨- تأهيل خطوط سكك الحديد
- ٩- توفير مصادر تمويل لمشاريع تنظيم النقل البري
- ١٠- تنظيم النقل البري الدولي
- ١١- تحديث تشريعات وانظمة قطاع النقل البري

التوجه العام الاول: اقرار سياسة شاملة لقطاع النقل البري

المسألة

تهدف سياسة النقل البري الحكيمة الى وضع شبكات نقل عام للركاب تغطي مختلف المناطق اللبنانية وتوفر الخدمات بمستوى جيد ومنتظم وبكلفة معقولة تتناسب وامكانيات ذوي الدخل المحدود، كما تسعى الى تأمين ضمان مداخل مناسبة للعاملين في قطاع النقل تسمح لهم بالحفاظ على وسائل النقل المستعملة بحالة جيدة وتجديدها كلما تم استهلاكها. ويجب ان تسعى سياسة النقل المطلوب اقرارها الى تحسين نوعية الحياة في المدن وذلك من خلال خفض وقت وكلفة الانتقال والحد من الحاجة الى الانتقال بواسطة السيارات الخصوصية وتطوير خدمات النقل العام وتشجيع الاتجاه الى استعمال وسائل وانظمة النقل الاقل تلوثا والاكثر فعالية. وهذه السياسة يجب ان يناط اعدادها بوزارة النقل بالتنسيق مع مختلف الادارات العامة ومؤسسات القطاع الخاص ذات الصلة.

هذه السياسة غائبة في لبنان بالرغم من ان حاجات البلاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية تضغط منذ امد بعيد باتجاه بلورة توجهات عامة لرسم سياسة وطنية تؤدي الى تنظيم النقل البري. فهناك مشاريع عديدة نفذتها الادارات العامة والقطاع الخاص، غير ان هذه المشاريع بقيت مشتتة غير خاضعة لرؤية واحدة تجمع بينها. فانطلاقا من هذا الواقع، ترى لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية ضرورة اعتماد سياسة شاملة لقطاع النقل البري تستند الى المبادئ العامة التالية:

- تعزيز قدرات الادارة العامة المعنية بالنقل وتحديث اساليب عملها.
- وضع مخطط توجيهي عام للنقل البري.
- حصر دور القطاع العام بتحديد الاهداف ورسم السياسة والتنظيم والرقابة وفق المعايير الحديثة والفاعلة وضمن اطر عامة تحافظ على مصلحة المواطن والمستثمر معا دون طغيان احدهما على الآخر.
- تحديد سياسة الدولة من حيث دعم النقل المشترك.
- جعل مهمة التشغيل المباشر بشكل اساسي من مهام القطاع الخاص.
- اتخاذ جميع الاجراءات للحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري.
- توزيع حركة النقل على وسائل النقل المختلفة وتوزيع التحول من وسائل النقل الاقل فعالية الى تلك الاكثر فعالية.

- اعتبار شبكات النقل البري والبحري والجوي وحدة متكاملة.
- وضع أولويات تمويل برامج الانشاء والتجهيز لبنية النقل الاساسية واساطيل النقل، بما يؤمن الاستدامة الاقتصادية والمالية والبيئية والاجتماعية.
- تنظيم النقل البري الدولي.
- عقد الاتفاقيات الاقليمية والدولية في مجال النقل.
- تحديد مسؤوليات كافة الاطراف المعنية بالنقل البري.
- توفير الاعتمادات المالية المطلوبة لتلبية احتياجات تطوير قطاع النقل.
- بناء قاعدة معلومات شاملة عن قطاع النقل تدعم نشاطات التخطيط واتخاذ القرارات.
- تحسين نوعية الحياة في المدن وزيادة الانتاجية الاقتصادية للسكان.
- تخفيف الازدحام بما يؤدي الى تخفيض وقت الرحلات وتحسين الاعتمادية.
- دراسة الحركة الاقتصادية وتركزها والتعداد السكاني وحاجاته، لتوزيع وسائل النقل حسب المحافظات والحاجات بما يخدم اهداف التنمية المستدامة.
- مواكبة النقل لخطط التنمية المستقبلية واستشراف توزيع وتنظيم الوسائل بما يؤمن حاجات المستخدمين والتنمية المستدامة.
- وضع نظام موصلات فعال واقتصادي وسليم بيئيا.
- تحسين فعالية النقل العام واقتصادياته.
- تأمين سلامة السير للمواطنين وللسائقين والركاب.
- تحديد تكاليف مستخدمي الطرق بما في ذلك التكاليف الخارجية التي تشمل الازدحام، الحوادث، تلوث الهواء والضجيج.

التوجه العام الثاني: بناء قدرات الادارة العامة للنقل

المسألة

تتفاقم مشكلة النقل البري في لبنان باستمرار وتكاد تصبح مزمنة بالرغم من جميع المحاولات لحلها، لاسباب متعددة، منها دون شك النقص الحاصل في الموارد البشرية المتوافرة في الادارة العامة للنقل وفي تشتت المسؤوليات وتشابك الصلاحيات وعدم تحديدها بدقة بين المؤسسات والاجهزة المعنية بامور السير والنقل العام أي :

- وزارة الاشغال العامة والنقل

- وزارة الداخلية (قوى الامن)

- وزارة المالية

- وزارة البيئة

- وزارة السياحة

- مجلس الانماء والاعمار

- البلديات

وقد انشأت الدولة بموجب المرسوم رقم ٥٥٤٠ تاريخ ١٧/٩/١٩٦٦ "المجلس الاعلى للنقل البري" للتنسيق بين الوزارات والاجهزة المعنية بشؤون النقل. ولكن هذا المجلس ومنذ انشائه لم يجتمع سوى بشكل محدود وبقي دون فعالية، لذلك غاب التنسيق بين الوزارات والاجهزة المهتمة بشؤون النقل. وبما انه لم توضع الاستراتيجيات المناسبة في مجال تنظيم ومراقبة النقل عمل كل جهاز على تنفيذ خطته وبرامجه في مجال النقل والسير منفردا بدون تنسيق جدي مع الفرقاء الآخرين، بالاضافة الى ان عدم الزامية قرارات المجلس افقدته فعاليته.

لذلك لا بد من بناء قدرات الادارة العامة للنقل لتتمكن هذه الادارة من اعداد سياسة شاملة للنقل والاشراف على تنفيذها. وتوصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية في هذا المجال باعتماد التوجهات العامة التالية:

١- تطوير دور وزارة الأشغال العامة والنقل (المديرية العامة للنقل) لتتمكن من القيام بالمهام التالية:

- اعداد السياسة الوطنية للنقل في لبنان بمختلف انواعه والاشراف العام على حسن تطبيقها.
- وضع المخطط التوجيهي العام للنقل البري الذي يعتبر المنطلق لمجمل سياسات النقل.
- الحاق الادارات والمصالح التي تعنى بالترخيص للآليات بما فيها هيئة ادارة السير والآليات والمركبات بوزارة الأشغال العامة والنقل.
- توزيع المسؤوليات بين التنظيم والتخطيط من جهة ومهمة التشغيل من جهة اخرى.
- بناء القدرات التخطيطية والتحليلية والتنظيمية التي تمكنها من تنظيم القطاع.
- وضع خطة لتنظيم القطاع تلحظ امكانية توسيع نطاق خدماته وتقييمها وتعديلها بشكل مستمر، بما يتلاءم مع متطلبات التنمية المستدامة.
- تهيئة الظروف للقطاع الخاص في تمويل وتلبية الطلب على النقل عبر وسائطه المنظمة وبشكل تنافسي حر، وذلك ضمن ضوابط السياسة الاقتصادية والبيئية والاجتماعية المعتمدة.

٢- انشاء هيئة منظمة للنقل البري (في اطار مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك)

تتمتع بشخصية معنوية واستقلال اداري ومالي وتعمل تحت وصاية وزير الأشغال العامة والنقل وتتولى المهام التالية:

- وضع خطط شاملة للنقل البري على أنواعه، تستند الى السياسة والمخطط التوجيهي العام للنقل اللذين تضعهما الوزارة.
- رسم شبكات نقل الركاب ووضع دفاتر الشروط (التي تحدد شروط الخدمة المطلوبة) واستدراج العروض وإسناد التشغيل، في كل قسم منها الى المشغلين وتنظيم عقود تحدد حقوق كل مشغل وواجباته.
- مراقبة عمل المشغلين والتأكد من تنفيذهم الخدمات وفقا للمواصفات والشروط المحددة في دفاتر الشروط وعقود التشغيل والتزامهم بالمعايير والقواعد الفنية والتعليمات الصادرة عن الهيئة.
- التنسيق مع الإدارات المختصة لتحديد شروط السلامة العامة والشروط البيئية والمواصفات الفنية الواجب توافرها في إنشاءات ومركبات وتجهيزات النقل العام، والسعي عبر وزارة النقل الى إصدار القوانين والمراسيم والقرارات الضرورية.
- تقديم المعونة اللازمة للجهات المكلفة بأعمال الرقابة على جميع وسائط النقل البري للتأكد من التزامها بشروط السلامة العامة والشروط البيئية والمواصفات الفنية الإلزامية.

- القيام بالدراسات اللازمة التي تهدف الى رفع مستوى الخدمة وتخفيض الكلفة وتعميم النقل العام للركاب في جميع المناطق اللبنانية وتلبية حاجات المعوقين وكبار السن والطلاب.
- انشاء مراكز معاينة ميكانيكية في جميع المناطق اللبنانية.
- جمع المعلومات والبيانات حول حركة الركاب والكيلومترات المقطوعة وعدد الرحلات اليومية المحققة وحالة السير على الطرق في مختلف اوقات النهار.
- تحديد تعرفات النقل العام للركاب وللبضائع، وتطور اعداد الباصات والسيارات وكافة الآليات.
- تقديم المشورة والرأي في أي موضوع يتعلق بالنقل البري.

٣- تفعيل دور المجلس الاعلى للنقل كي يتمكن من اداء دوره التنسيقي بين مختلف الادارات العامة

والخاصة ذات الصلة بالنقل، من خلال:

- توسيع قاعدته التمثيلية
- وضع نظام داخلي لعمله
- تعديل صلاحياته لتصبح الزامية للادارات الممثلة في المجلس

التوجه العام الثالث: تفعيل النقل المشترك

المسألة

يعتبر النقل المشترك خدمة اجتماعية حيائية للمواطن مثل الصحة والتعليم، توفرها الدولة في اطار مسؤولياتها الاجتماعية العامة. وقد اعتمدت الدولة في السابق تقديم هذه الخدمة من خلال تسيير خطوط الترامواي الذي استبدلته سنة ١٩٦٥ باسطول من الحافلات الفرنسية الصنع والتي دمرت الحرب غالبيتها. وما زالت الدولة تدعم النقل المشترك (٢٠ مليار ل.ل. في سنة ٢٠٠٠).

ويبلغ حاليا عدد حافلات مصلحة النقل المشترك ٢٧٦ حافلة يتم تسيير ١٣٥ حافلة منها على الخطوط. وتقوم المصلحة بتكليف من مجلس الوزراء بادارة محطات التسيير على جميع الاراضي اللبنانية. وخلال العام ٢٠٠٠ قد نقلت ١١,٤ مليون راكب في بيروت والبقاع. وتتولى حاليا تشغيل شبكتي النقل المشترك الاولى في بيروت وقسم من جبل لبنان والثانية في البقاع. كما اعدت بالتعاون مع خبراء منطقة ميدي بيرنيه الفرنسية الدراسات المطلوبة لشبكات النقل المشترك في محافظات الشمال وجنوب لبنان والقسم المتبقي من جبل لبنان. غير ان هذه الشبكات لم تنفذ بعد.

وتبين من استطلاع للرأي قامت به مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك في بيروت الكبرى (كانون الاول ٢٠٠١) ان حصة النقل المشترك من الطلب اليومي على النقل هي ١,٩% فقط مقابل ١٤,٧% للسرفيس/تاكسي و ١٥,٤% لباصات وميكروباصات القطاع الخاص و ٦٨% للسيارات الخصوصية.

واظهر التحقيق كذلك ان القسم الاكبر من المواطنين (٦٨%) الذين يستعملون وسائل النقل العام يعتبرون مسارات خطوط النقل المشترك مناسبة واوتوبيساته غير ملوثة للبيئة. غير انهم بالمقابل يرون ان اوتوبيسات النقل المشترك غير سريعة وغير مريحة وغير لائقة المظهر من الخارج وغير نظيفة من الداخل. كما اظهر التحقيق ان اهم الاسباب التي تحد من استعمال المواطنين لاوتوبيسات النقل المشترك هو طول انتظار الاوتوبيس في الدرجة الاولى وطول وقت الرحلة في الدرجة الثانية. كما ان عدم معرفة مسارات الخطوط بالشكل الكافي يحول دون استعمال اوتوبيسات النقل المشترك كما انه لا يمكن استعمالها كذلك في وقت الذروة بسبب كثرة عدد الركاب الذين يستقلونها.

ونظرا لدور النقل المشترك في حل ازمة السير وتوفير نقل للمواطنين باسعار معقولة وبشروط مقبولة وبانتظار تقرير مصير هذا النقل، توصي لجنة الاشغال العامة والنقل باتخاذ الاجراءات التالية:

١- تعزيز النقل المشترك

- اقرار هيكلية جديدة للمصلحة تتناسب مع متطلبات الاستثمار.
- تعميم شبكات النقل المشترك على سائر الاراضي اللبنانية.
- تحسين شروط تشغيل حافلات النقل المشترك (التدقيق الاوتوماتيكي للتذاكر، توفير اجهزة اتصالات داخلية، مكننة كافة الاعمال) وضبط اوقات واماكن الانطلاق.
- وضع نظام اشتراكات شهرية للمواطنين.
- ضمان الصيانة اليومية للحافلات.
- توفير الموارد البشرية الكفوة للعمل في قطاع النقل المشترك.
- تأمين الاعتمادات اللازمة لتمويل متطلبات تعزيز النقل المشترك.
- انشاء مسارات خاصة لبعض خطوط النقل المشترك ضمن بيروت الكبرى.
- دراسة جدوى تحويل مصلحة النقل المشترك الى شركة تجارية ومن ثم تخصيصها.

٢- تعزيز النقل العام الخاص، من خلال:

التنسيق الفعلي بين وزارة الاشغال العامة والنقل من جهة وشركات النقل العام الخاص من جهة اخرى في رسم الخطوط وتوزيع المشغلين عليها وتحديد التعريفات وتوفير ديمومة الخدمات.

٣- اعداد مخطط توجيهي للنقل البري يشمل كل المناطق اللبنانية

- ٤- تطوير استراتيجيات ادخال النقل العام السريع في المدن الكبيرة وبخاصة في بيروت الكبرى، ويشمل ذلك النقل بالسكة الخفيفة (Light Rail Ransit) والمترو.

التوجه العام الرابع: تنظيم النقل العام للركاب

المسألة

يمتلك لبنان وسائل نقل عامة (اوتوبيس، ميكروباص، سيارة اجرة) تتسع لحوالي ٢٩١ الف راكب، بعد ان كانت هذه الوسائل لا تزيد قدرتها عن ٧٨ الف راكب في بداية العام ١٩٩٤. وهذا يعني ان حجم العرض لوسائل النقل العام قد تضاعف اربع مرات خلال ٨ سنوات بينما لم يزد الطلب سوى ٣٠%. ولو كانت وسائل النقل المتاحة تعمل بفعالية، لكان من المفترض ان تنقل يوميا اكثر من ٣ ملايين راكب. ولكن النقل العام يعمل بنسبة ٤٠% من قدرته (نقل مشترك وقطاع خاص) ولا تتجاوز فعاليته حاليا ٣,٨ راكب/كلم بينما هي ٣,٨ راكب كلم في فرنسا.

ان الخلل القائم في قطاع النقل يضر بالمواطنين وبالعاملين في قطاع النقل. ففي بعض المناطق وعلى بعض الخطوط، يفوق العرض الطلب باضعاف مضاعفة، في حين انه في بعض المناطق الاخرى لا توجد وسائل نقل عام كافية لتلبية الاحتياجات. ولبنان، من الدول النادرة التي تسمح لسياراتها العمومية ولوسائل النقل العام الاخرى بالتجول في كافة انحاء البلاد بدون أي تخطيط او ضوابط تنظيمية. كما انه طرح في السوق عدد كبير من اللوحات العمومية دون اية دراسة لحجم النقل والحاجات الاقتصادية ولم يتم تنظيم توزيع هذا العدد من اللوحات مما كدس معظمها في بيروت وضواحيها.

وبدأت الازمة الحقيقية منذ منتصف التسعينات عندما لجأت الدولة الى اغراق البلد بألاف اللوحات العمومية، بغياب التخطيط الذي شرع لهذا الكم الهائل من اللوحات العمومية دون تحديد مسار وسعة الخطوط الخاصة بكل وسيلة نقل عمومية على حدة. ونشأ عن هذا الاغراق وضع فوضوي بات ينعكس سلبا على المواطنين والسائقين على السواء.

من هنا تبدو الحاجة ملحة لتنظيم النقل العام بهدف تأمين خدمات النقل الى المواطنين بكلفة مقبولة وبنوعية جيدة في اطار منافسة حرة عادلة بين المشغلين مبنية على قواعد الشفافية والفعالية والكفاءة. وتؤدي الى الحد من استعمال السيارة الخاصة والحد من زحمة السير والحد من تلوث الهواء، كما تؤمن النقل لجميع المناطق وللغئات الخاصة مثل المسنين والطلاب والمعوقين. وقد اعتمدت لجنة الاشغال العامة والنقل النيابية التوجهات التالية لتحقيق هذا الهدف:

- رسم شبكات الخطوط على نحو يخدم جميع المواطنين في المناطق كافة.
- تحديد الحاجة الفعلية لوسائل النقل العام المفترض ان تعمل في بيروت الكبرى وفي مدن طرابلس وصيدا وزحلة.
- تحديد المواصفات الفنية لمركبات النقل العام والتي تراعي متطلبات السلامة العامة والحد من التلوث.
- وضع دفا تر شروط بالخدمات المطلوبة واجراء استدرجات عروض شفافة وعادلة.
- الزام المشغلين بالحد الادنى من الواجبات التي تحفظ حقوق المواطنين (شروط السلامة العامة، المواصفات البيئية والميكانيكية، أعداد الآليات المشغلة على كل خط)
- ضمان حقوق المشغلين (استمرار العمل طوال مدة التعاقد، منع المنافسة غير المشروعة، تسويق خدمات النقل العام عبر وسائل الاعلام، تأمين الاعداد والتدريب للسائقين والعاملين لدى المشغلين...).
- تخفيض حجم العرض الاجمالي من وسائل النقل العام بنسبة ٣٣% ليصبح مناسباً اكثر مع حجم الطلب.
- توزيع حركة النقل على وسائل النقل المختلفة (باصات، سيارات، سكك حديد، مترو انفاق، مترو خفيف، دراجات...).
- تنظيم تجول وسائل النقل العمومية على الاراضي اللبنانية.
- اعادة النظر بنظام اللوحات العمومية على انواعها، أي للسيارات الصغيرة والميكروباصات والباصات.
- تنظيم مهنة صيانة مركبات النقل العام.

التوجه العام الخامس: ترشيد ادارة السير

المسألة

يشكل التزايد الكبير في عدد السيارات في لبنان (اكثر من مليون سيارة) مشكلة تتفاقم سنة بعد سنة، في ظل غياب سياسات نقل واعية وفاعلة. وترتبط ازمة السير المزممة التي تشهدها شوارع العاصمة والضواحي والمدن الكبرى في اوقات الذروة بسياسات النقل وسياسات التنظيم المدني. وقد ادت التجاوزات الحاصلة والتساهلات في عدم انشاء المرائب العمومية والخاصة التي خلل كبير في مجال السير والى جعل الشوارع والطرق العامة اماكن لركن السيارات ليلا ونهارا، حيث يتم ركن اكثر من ٧٠% من السيارات الخاصة ليلا على جوانب الطرق في العاصمة. كما ان مخططات التنظيم المدني لم تأخذ بالاعتبار ضرورة ايجاد مرائب عامة كافية وواسعة في اماكن الاكتظاظ في المناطق التجارية، ويؤدي عدم فعالية النقل العام والحاجة الى استعمال السيارة الخاصة الى الاختناق اليومي بالسيارات الذي تشهده مداخل العاصمة بيروت وشوارعها الداخلية. ويزيد من تفاقم ازمة السير غياب اشارات السير في غالبية احياء بيروت الكبرى والمدن الرئيسية. ويضاف الى ذلك حوادث السير على الاوتوسترادات والطرق والتي بلغت معدلات مرتفعة جدا (٣٠٦ قتلى في العام ٢٠٠٠)

ونظرا للاثار السيئة الناجمة عن تفاقم ازمة السير، توصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية باعتماد التوجهات التالية لترشيد ادارة السير:

- وضع قانون حديث للسير.
- تفعيل عمل هيئة ادارة السير والآليات والمركبات.
- تطوير البنية التحتية للطرق في المناطق كافة.
- وضع اشارات السير على الطرق ومراقبتها والاشراف على كافة تجهيزات المرور وصيانتها.
- ادارة الوقوف على جوانب الطرق.
- المساندة في ضبط السير وفرض القانون.
- تنفيذ مشروع النقل الحضري لبيروت الكبرى.
- التقييد باحترام انظمة السير.
- الحد من الضجيج الناجم عن حركة السير.

- تأهيل الشوارع الداخلية في المدن لاستيعاب المشاة في تنقلاتهم، وتوسيع أرصفة الطرقات وتحريرها من السيارات.
- التشدد باعطاء رخص السوق.
- استحداث مواقف للسيارات العمومية.
- تركيب أنظمة توقيف مدفوع وتعميمها في جميع احياء المدن.
- اجراء حملات اعلام وتوجيه في مجال السير.
- انجاز مشروع هندسة السير وتنفيذه.
- الفصل بين السرفيس والتاكسي وتجهيز التاكسي بعداد ومواصفات حديثة وتأمين مواقف لسيارات التاكسي في كل المدن اللبنانية.
- انشاء معهد لتأهيل السائقين العموميين وتحديد شروط ومواصفات لممارسة هذه المهنة.
- تأهيل فئة من السائقين العموميين للتعامل مع السياح.
- انشاء محطات سفر ونقل بري في مواقع مناسبة لتأمين الانتقال من والى العاصمة.
- وقف اصدار اللوحات العمومية وبخاصة للميكروباص.
- اجراء اختبارات دورية (كل ٥-١٠ سنوات) للتأكد من مدى قدرة السائقين العموميين على الاستمرار في مزاولة المهنة.
- وضع التشريعات اللازمة واتخاذ جميع التدابير والاجراءات لتأمين سلامة السير للمواطنين والسائقين والركاب.

التوجه العام السادس: الحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري

المسألة

يستهلك قطاع النقل سنويا على الصعيد العالمي ٦٠% من اجمالي المواد النفطية المنتجة وهو لذلك يعتبر الملوث الاول للغازات الدفينة المسببة برفع حرارة كوكب الارض. ويتسبب تلوث الهواء باضرار بالغة بالصحة العامة تشمل امراض السرطان والجهاز التنفسي والجهاز العصبي والتسمم والتهابات العيون. كما يتسبب باضرار اقتصادية وبيئية كبيرة. فقد اظهرت دراسة اعدتها المجموعة الاوروبية مؤخرا ان كلفة الاضرار الناجمة عن تلوث الهواء بسبب النقل البري في دول المجموعة الاوروبية مجتمعة يفوق سنويا ٢٥٠ مليار يورو. ويزداد خطر الغازات الملوثة الناتجة عن احتراق الوقود بزيادة نسبة هذه الغازات في الهواء. وتتوقف هذه النسبة على حركة السير وكثافته واعداد المركبات وانواعها وحالتها. ومن الطبيعي ان يكون خطر التلوث كبيرا في المدن التي تشهد طرقاتها اختناقات متكررة.

اما لبنان فيستهلك سنويا حوالي ٥ ملايين طن من المحروقات (سنة ٢٠٠٠) شكل البنزين منها ٣٨% والمازوت ٢٤% وتقدر حصة استهلاك قطاع النقل وحده ٤٥% من كمية المحروقات المستوردة. وبذلك اصبح هذا القطاع المسبب الاول لتلوث الهواء في لبنان وللاضرار الصحية والاقتصادية والبيئية الناجمة عنه وبات المواطنون يشعرون بوطأة تلوث الهواء على حياتهم اليومية وارتفعت احتجاجات شرائح اجتماعية عديدة ضد هذا التلوث مطالبة باتخاذ اجراءات فورية للحد من الكارثة البيئية التي تهدد المدن الكبرى من جراء تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري.

لذلك رأت لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه ضرورة العمل للحد من تلوث الهواء الناتج

عن قطاع النقل البري، باتخاذ الاجراءات التالية:

- الاسراع بتطبيق احكام القانون رقم ٣٤١/٢٠٠١ تاريخ ٦/٨/٢٠٠١ الذي اجاز للحكومة استرداد عشرة آلاف لوحة سيارة سياحية عمومية واكد على ضرورة توقيف عمل السيارات العاملة على المازوت للحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري.
- وضع اجهزة قياس للغازات الملوثة في العاصمة والضواحي والمدن الكبرى.
- القيام بمراقبة متواصلة لتغيير نسب الملوثات في الهواء.
- تحفيز استعمالات الوقود الاقل تلوثا وبخاصة تلك الخالية من الرصاص والكبريت.

- اجراء المعاينات الميكانيكية والمراقبة على السيارات وبخاصة العاملة على المازوت.
- ترشيد استخدام الاوتوبيسات الصغيرة (اقل من ١٥ راكب) في العاصمة بيروت ووسط المدن الكبرى وفي كافة المناطق اللبنانية الاخرى.
- فرض التأمين الالزامي على جميع المركبات.
- العمل على الغاء استخدام المازوت الحالي في وسائل النقل.
- منع مركبات القطاع العام (المدني والعسكري) من استخدام المازوت.
- اصدار مرسوم يحدد مواصفات الوقود المستخدم في السيارات.
- تشغيل مصفاةي النفط في صيدا وطرابلس والافادة منهما بانتاج مازوت اقل تلويثا من المستورد حاليا.
- اعتماد دراسات تقييم الاثر البيئي لمشاريع النقل ومراعاة عناصر الاستدامة البيئية في تخطيط وتصميم وتنفيذ شبكات النقل.

التوجه العام السابع: تعزيز قطاع الشحن البري

المسألة

يؤدي قطاع شحن البضائع دورا أساسيا في الاقتصاد الوطني لأنه يؤمن نقل البضائع، على أنواعها، داخل الأراضي اللبنانية وعلى المستويين الإقليمي والدولي. ويواجه قطاع الشحن، وبخاصة الخارجي منه، صعوبات إدارية ومالية وعملياتية في الدول التي تقطعها الشاحنات اللبنانية. ويضم قطاع الشحن في لبنان حوالي ١٣٠ ألف شاحنة من أنواع وأحجام وحمولات مختلفة. ويبلغ عدد سيارات الشحن العمومي حوالي ١٤ ألف شاحنة منها ١٢٠٠ شاحنة مخصصة للنقل الخارجي. ويعاني قطاع الشحن في لبنان من مشاكل عديدة توجزها نقابة مالكي سيارات الشحن في لبنان بالنقاط التالية:

- منافسة الشاحنات غير اللبنانية داخل لبنان.
- عدم قدرة الشاحنات اللبنانية على منافسة شاحنات دول المحيط بسبب إجراءات الدولة المالية والإدارية.
- الضرائب والرسوم والتعقيدات المفروضة على الشاحنات اللبنانية على المستوى الإقليمي.
- الضرائب والرسوم المفروضة في لبنان على الشاحنات (ضريبة المازوت، الرسوم الجمركية).
- عدم وجود مواقف للشاحنات قرب المرافئ وفي المناطق كافة.

ونظرا لأهمية قطاع الشحن البري في تطوير الاقتصاد الوطني، توصي لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية باعتماد التوصيات التالية لتعزيز قطاع الشحن البري:

- إنشاء لجنة وطنية لتسهيل النقل والتجارة.
- تحديث وزيادة حجم أسطول الشاحنات.
- تحديد الحد الأقصى للحمل المحوري للشاحنات وتطبيقه.
- إعادة النظر بأنظمة التحميل والتفريغ.
- تنظيم حركة الشاحنات على الطرقات.
- توحيد الوثائق المطلوبة للشحن البري وتقليل عددها.
- تبسيط الإجراءات الإدارية والمالية.

- تنشيط دليل الاجراءات على الانترنت وتحديثه دوريا.
- تنفيذ طريق الشاحنات بين بيروت والبقاع.
- التعاون على المستوى الاقليمي لوضع نظام لتوزيع وشحن البضائع.
- رفع مستوى اداء شركات الشحن.
- تحفيز القدرة التنافسية للشاحنات اللبنانية.
- منح تصريح دخول موحد لسائقي الشاحنات اللبنانية الى المرافئ اللبنانية كافة لمدة سنة كاملة.

التوجه العام الثامن: تأهيل خطوط سكك الحديد

المسألة

انشئ اول خط سكك حديد في لبنان في اواخر القرن التاسع عشر وسير اول قطار بين بيروت ودمشق ١٩٨٥ وتوالى انشاء الخطوط وتشغيلها الى ان توقفت نهائيا خدمات سكك الحديد منذ اوائل ١٩٧٦. وكان قد توقف القسم الممتد من الناقورة الى الزهراني منذ العام ١٩٤٨، كما توقف لاحقا في العام ١٩٨٨ القسم الممتد بين الزهراني والجيه والذي كان يتم عليه فقط نقل المحروقات من مصفاة الزهراني الى معمل الكهرباء في الجية، وفي العام ١٩٩٣ توقفت عمليات نقل الترابية من شكا الى بيروت، وجرى ترفيت القسم الواقع ما بين بيروت وجونيه. وقد اصيبت، في اثناء الاحداث، منشآت سكك الحديد وتجهيزاتها وآلياتها ومعداتها باضرار جسيمة، كما تعرضت مسارات سكك الحديد لتعديلات مختلفة فانتزعت اقسام من هذه الخطوط وقامت منشآت عامة وخاصة على اجزاء من الخط الساحلي. وكانت تشتمل شبكة سكك الحديد اساسا على ثلاثة خطوط:

- خط عريض يمتد من الناقورة الى طرابلس فالحدود اللبنانية السورية وطوله ٢٣٣ كلم ويشمل اربعة اقسام.
- خط جبلي ضيق بين بيروت، رياق والحدود السورية وطوله ٨٢ كلم تقريبا.
- خط عريض من رياق الى القصير طوله ٩١ كلم.

وتبلغ المساحة الاجمالية للخطوط الحديدية وحرماها ٨,٢٣ ملايين م^٢. اما بالنسبة لادارة سكك الحديد فهي تضم حاليا حوالي ٥٠ موظفا يعملون في حراسة المحطات والخطوط وفي صيانة عربات الجر وفي قسم ارشيف سكك الحديد، علما بان عددا من موظفي سكك الحديد قد نقل الى قطاع النقل المشترك. وحديثا باشرت المصلحة تأهيل خط سكك الحديد طرابلس -العبودية. ويبلغ طول هذه الوصلة ٣٧ كلم التي تسمح عند انجازها بنقل البضائع من مرفأ طرابلس عبر الشبكة السورية، كما انجزت عدة دراسات لتأهيل شبكة سكك الحديد في خطوط اخرى غير انها لم تنفذ بسبب عدم توافر الاعتمادات. ونظرا لاهمية دور شبكة سكك الحديد في توفير خدمات النقل البري المحلي والاقليمي والدولي، توصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية باعتماد التوجهات التالية لتطويرها:

- تنفيذ اتفاقية السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي واعتماد المحاور التي تمر عبر الاراضي اللبنانية (دمشق- بيروت وحمص- رفاق ومحور شرق البحر المتوسط).
- التنسيق الاقليمي من خلال لجنة النقل العاملة في منظمة الاسكوا.
- اجراء دراسة جدوى لمخطط توجيهي شامل لسكك الحديد في لبنان.
- اقرار هيكلية جديدة لادارة سكك الحديد ومدتها بالموارد البشرية والمالية اللازمة للقيام بدورها.
- الدخول في الاتفاقيات الدولية لسكك الحديد.
- احياء العمل بخطط سكك الحديد، بدءا من احياء وصلة سرغايا-رياق و احياء الخط الساحلي طرابلس- صور.
- دراسة جدوى انشاء خط جونييه-الدامور والجية.
- دراسة امكانية استثمار عقارات سكك الحديد المقدره بحوالي ٤٠٠ مليون دولار لتنفيذ خطة تطوير الشبكات.

التوجه العام التاسع: توفير مصادر تمويل لمشاريع تنظيم النقل البري

المسألة

يتكون قطاع نقل الركاب من انظمة نقل وبنى تحتية وتجهيزات ومعدات جبر وعناصر بشرية يفترض ان تكون مدربة وعالية الكفاءة. وتتطلب تلبية هذه العناصر توظيف رؤوس اموال كبيرة وبخاصة في البنى التحتية والتجهيزات والمعدات. وتخصص الدولة منذ العام ١٩٩٢ اعتمادات مرتفعة لتطوير شبكة الاوتوسترادات والطرق. ويذكر في هذا المجال ان مجلس الانماء والاعمار لزم عقودا في مجال الطرق والايوتوسترادات والنقل العام تبلغ قيمتها ٥٦٦,٨ مليون دولار (١٩٩٢-٢٠٠٠)، بالإضافة الى ٦٨٦,٥ مليون دولار للمرافق والمطار. كما ان مجلس النواب اقر قانون -برنامج للطرق يشمل تأهيل وتوسيع وصيانة شبكة الطرق اللبنانية في المناطق كافة. وتقدر كلفة البرنامج بـ ١,٢ مليار دولار اميركي. غير ان هذه الاعتمادات بقيت حبرا على ورق لعدم توافرها عمليا. وفي البرنامج الثلاثي ٢٠٠٢-٢٠٠٤ لمجلس الانماء والاعمار لحظ للاوتوسترادات والطرق مبلغ ٧٧٧,٥ مليون دولار، غالبيتها من القروض والبروتوكولات المالية مع البنوك والصناديق المانحة.

على صعيد آخر، تساهم الدولة بدعم مباشر للنقل عبر مساهمتها في مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك (٢٠ مليار ل.ل.) وعبر دفع بدلات النقل للعاملين في الادارات والمؤسسات العامة (اكثر من ١٠٠ مليار ل.ل. سنويا). كما منحت اصحاب لوحات السيارات العمومية تخفيضات كبيرة واعفاءات من اشتراكات الضمان الاجتماعي (حوالي ٤٨ مليار ل.ل. سنويا). ويزيد هذا الدعم المقدم من الدولة الى اصحاب اللوحات العمومية اضعاف مساهمة الدولة في موازنة النقل المشترك. اما القطاع الخاص فيتحمل اعباء نقل المستخدمين لديه، وتقدر البدلات المدفوعة في هذا المجال بحوالي ٤٠٠ مليار ل.ل. سنويا. غير ان ما ينقص هو توفير مصادر تمويل لتطبيق الدراسات والبرامج التي اوصت بها الجهات الاستشارية التي كلفت بوضع دراسات لتحسين قطاع النقل وتطويره. وتعتبر الاعتمادات المالية المطلوبة في هذا المجال ضئيلة مقارنة بالمبالغ التي تتفق على شراء الحافلات وتأهيل المستودعات واجراء الدراسات.

لذلك توصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية بتوفير مصادر تمويل لمشاريع

تنظيم النقل البري، واتخاذ الاجراءات التالية:

- لحظ اعتمادات كافية في موازنة المديرية العامة للنقل للهيئة المنظمة للنقل.
- فرض ضريبة نقل تتراوح ما بين ٠,٥% و ٢% على الرواتب والاجور.

- تأسيس صندوق خاص لتمويل خدمات النقل (Transport Fund)
- فرض غرامة تلوث على جميع من يتسبب بتلويث الهواء.
- دراسة جدوى تنفيذ بعض مشاريع النقل بواسطة القطاع الخاص (B.O.T.)

التوجه العام العاشر: تنظيم النقل البري الدولي

المسألة

يطرح تنظيم النقل البري الدولي مجموعة قضايا تتعلق بالبنية الأساسية لهذا النقل والتشغيل والحركة عبر الحدود والتنظيم والجوانب القانونية والاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية. وتشتمل كل قضية على مجموعة مكونات يجب معالجتها لانجاح تنظيم النقل البري الدولي. فقضية البنية الأساسية تتضمن تعريف المحاور الدولية وتصنيفها ووضع المواصفات الفنية ولحظ استثمارات الانشاء والصيانة وصياغة القوانين والانظمة والاتفاقيات والمعاهدات العائدة لها فيما قضايا التشغيل والحركة تتناول انواع الحركة عبر الحدود وخصائص اساطيل النقل والوثائق المطلوبة للمرور عبر الحدود وزمن الانتقال واللوجستيات وكلفتها وكذلك القوانين والانظمة والاتفاقيات والمعاهدات النازمة لمسائل الترانزيت والمرور. اما قضايا التنظيم والنواحي القانونية فتشتمل على اعداد الهياكل التنظيمية وتوزيع المسؤوليات والصلاحيات وتفادي التداخل فيما بينها وتنظيم التنسيق والتكامل والاجراءات التطبيقية.

ولمعالجة هذه القضايا، ان على المستوى الوطني او على المستوى الاقليمي والدولي، لا بد من اقرار سياسات تؤدي الى بلوغ الاهداف المرجوة. وفي هذا الاطار توصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية باعتماد السياسات التالية:

- توحيد جهة التخطيط ووضع السياسات للنقل في لبنان.
- ضرورة تكامل شبكات النقل البري والبحري والجوي في لبنان وبين لبنان والدول العربية.
- وضع اولويات تمويل برامج الانشاء والتجديد والصيانة للبنية الأساسية واساطيل النقل.
- التصديق على اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.
- اعتماد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي ثم التوقيع والتصديق عليها.
- سرعة استصدار قانون بانشاء لجنة (هيئة) وطنية لتسهيل النقل والتجارة في لبنان.
- تبسيط الاجراءات وتطبيق تقنيات المعلومات والاتصالات في مجال النقل.
- الشفافية والوضوح في الاجراءات والرسوم والتكاليف والازمنة.
- استمرار التنسيق الاقليمي من خلال لجنة النقل بالاسكوا وما يمكن استحداثه من هيئات تابعة لها.
- تبادل التشريعات والانظمة والاحكام المتعلقة بسلامة الطرق على الصعيد الاقليمي.
- عدم السماح لوسائل النقل غير اللبنانية بنقل الركاب والبضائع من لبنان الى بلد ثالث الا بترخيص مسبق من السلطات اللبنانية المختصة.

التوجه العام الحادي عشر: تحديث تشريعات وانظمة قطاع النقل البري

المسألة

يعود تاريخ بعض التشريعات المنظمة لقطاع سكك الحديد والنقل البري في لبنان الى اكثر من اربعين سنة، وقد صدرت خلال هذه الفترة مجموعة قوانين ومراسيم في مجال النقل عالجت شؤوننا ظرفية طارئة في هذا القطاع (استخدام السيارات على المازوت، اعطاء اللوحات العمومية، استيراد الباصات...)، كما انه قد حصلت تطورات تكنولوجية عديدة في مجال وسائل وتقنيات النقل على الصعيد الوطني وعلى الصعيد الاقليمي. كل هذه الاعتبارات تدعو الى ضرورة تحديث انظمة النقل المعمول بها حاليا لتتوافق مع متطلبات تطوير قطاع النقل. لذلك توصي لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية بتحديث تشريعات وانظمة قطاع النقل البري واصدار نظام حديث وشامل لقطاع النقل تتدرج فيه كل الشؤون التنظيمية العائدة لهذا القطاع وبخاصة ما يلي:

- قوانين ومراسيم المديرية العامة للنقل
- انظمة سكك الحديد، وبخاصة:
 - المرسوم رقم ٤٥٧٣ تاريخ ١٩٤٥/١٢/٢١ (اعتبار اراضي سكك الحديد من الاملاك العامة).
 - المرسوم رقم ٦٤٧٩ تاريخ ١٩٦١/٤/١٤ (انشاء مصلحة سكك الحديد).
 - القانون رقم ٨٨/٤ تاريخ ١٩٨٨/١/٢٠ (تعديل تسمية مصلحة سكك الحديد).
 - مرسوم رقم ١١٦٩٦ تاريخ ١٩٦٢/١٢/٣١ (الاسس الواجب اعتمادها لانشاء مموات فوق الخطوط الحديدية)
 - السيارات العاملة على المازوت
 - المرسوم رقم ٨٤ تاريخ ١٩٧٧/٦/٢٧ (استخدام السيارات العاملة على المازوت).
 - المرسوم رقم ٣٦٨ تاريخ ١٩٩٤/٨/٤ (استيراد الباصات العاملة على المازوت)
 - المرسوم رقم ٦٦٠٣ تاريخ ١٩٩٥/١/٤ (المعاينة الميكانيكية للاوتوبيسات العاملة على المازوت).

• تنظيمات قطاع النقل

- المرسوم رقم ٥٥٤٠ تاريخ ١٧/٩/١٩٦٦ (انشاء المجلس الاعلى للنقل البري).
- المرسوم رقم ٤٧٧٥ تاريخ ٢١/٢/١٩٩٤ (تعديل تكوين المجلس الاعلى للنقل).
- المرسوم رقم ١٣٣٧٨ تاريخ ٥/١١/١٩٩٨ (الحاق دائرة البيئة وسلامة السير بوزارة الاشغال العامة).
- القانون رقم ٣٨٤ تاريخ ٤/١١/١٩٩٤ (اعطاء اللوحات الحمراء).
- مرسوم رقم ١١٦٩٦ تاريخ ٢٦/٧/١٩٧١ (تنظيم المديرية العامة للنقل البري والبحري)

• حماية البيئة

- القانون رقم ٣٤١ تاريخ ٦/٨/٢٠٠١ (الحد من تلوث الهواء الناجم عن قطاع النقل).

• قانون البناء

- استكمال المراسيم التطبيقية العائدة لقانون البناء الذي ينص على اجراء دراسة اثر تطوير الابنية الكبرى على المرور المجاور.

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام