

FICHE D'IDENTIFICATION

République Libanaise
Bureau du Ministre d'Etat pour la Réforme Administrative
Centre des Projets et des Etudes sur le Secteur Public
(C.P.E.S.P.)

**Limitation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur
des Transports Terrestres au Liban**

Mai 2002

TITRE DU PROJET : *Limitation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des Transports Terrestres au Liban*

PAYS : *Liban*

INSTITUTIONS PARTENAIRES : *Agence Française de Développement (AFD)*

Avec l'appui du :

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (France)

Et de la Région Midi-Pyrénées

DOMAINE D'APPLICATION : *Réduction des émissions de gaz à effet de serre*

MONTANT DU PROJET : *OCFTC (LIBAN) : 21,9 Meuro*
Entreprises Libanaises : 2 Meuro
Région Midi-Pyrénées : 0,3 Meuro
FFEM : 2,5 MEuro
Total : 26,7 MEuro

COÛT DE PRÉPARATION DU PROJET : *22.000 Euro*

BENEFICIAIRE : *Ministère des Travaux Publics et des Transports (LIBAN)*

DEMARRAGE DU PROJET : *Octobre 2002*

DURÉE DU PROJET : *30 mois*

DECOMPOSITION DU VOLET FFEM : *Campagnes de mesures : 4 %*
Investissements : 7 %
Renforcement des capacités : 42 %
Formation : 33 %
Coordination et évaluation : 10 %
Divers : 4 %

OCFTC : Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun (Ministère Libanais des Travaux Publics et des Transports).

FFEM : Fonds Français pour l'Environnement Mondial

RESUME EXECUTIF

Le secteur des transports terrestres au Liban consomme plus de 45% des produits pétroliers importés, ainsi il est le premier responsable de la production de gaz à effet de serre. La forte densité de la population induit un bon potentiel pour les transports en commun. Or, les déplacements au Liban sont pensés autour de l'utilisation des voitures particulières. En 2001, la capacité des transports en commun a augmenté de 400% par rapport à l'année 1995, mais la fréquentation de ce mode de transport est restée très faible (1,4 passagers/Km contre 3,8 passagers/Km en France). Ce qui a conduit à : une motorisation élevée (la plus élevée de la région), une circulation de plus en plus importante, des bus vides, gares routières peu ou mal exploitées, un système de transport sans organisation et sans optimisation. Un important investissement est accordé par l'Etat Libanais à l'Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun (OCFTC) pour la réhabilitation de chemins de fer. Or, ce secteur nécessite une réforme urgente visant son organisation et la mise en place d'un schéma adéquat d'exploitation (Autorité de Régulation).

La réussite de cette réforme conditionnera l'avenir de ce secteur. L'Etat libanais (Gouvernement et Parlement) affiche une volonté accrue pour la mise en place d'une politique des transports terrestres basée sur la réorganisation de ce secteur et visant la réduction de la pollution (y compris gaz à effet de serre), l'optimisation des transports en commun et la promotion du transport ferroviaire des marchandises (port de Tripoli) et le transport de personnes par métro de surface (tronçon Jounieh – Jieh, 43 km).

Ce projet s'articule avec la politique nationale des transports. Son but stratégique premier est environnemental : il s'agit de réduire les émissions de gaz à effet de serre associées à l'utilisation de combustibles pétroliers dans le secteur des transports terrestres au Liban, grâce :

- à la mise en place d'une organisation optimale des transports en commun
- à la mise en place d'une nouvelle organisation des chemins de fer,
- aux réformes et renforcement du cadre institutionnel : Création d'une Autorité de Régulation des Transports Terrestres, Réglementations, Lois, Contrôle de la motorisation, maintenance,
- au renforcement de capacités : programmes de formation des opérateurs de transports (entreprises) et des régulateurs (secteur public ou parapublic),
- à des opérations de démonstration en vraie grandeur : application du conventionnement des services entre l'Autorité de Régulation et le secteur privé (zone test de Tripoli), promotion des bus à gaz (Centre de Beyrouth), mise en place dans les bus de transport en commun de l'OCFTC d'un système de billettique, et l'exigence de sa mise en place dans les services conventionnés,
- à la création des conditions optimales pour la réussite du projet de la desserte ferroviaire du port de Tripoli et de transport de personnes par métro de surface (tronçon Jounieh – Jieh).

La non organisation des transports en commun et des transports ferroviaires conduira à la diminution de leur rendement et par conséquent : l'accroissement de la motorisation (voitures particulières), la construction de plus de routes et la consommation de plus de produits pétroliers, l'échec des projets de réhabilitation des chemins de fer et l'accroissement du transport routier des marchandises (à partir des ports libanais) et le retard de réalisation du projet de transport de personnes par métro de surface, initialement prévu dans « le Plan de Transport du Grand Beyrouth » réalisé par le groupement IAURIF-SOFRETU-TEAM International pour le compte du gouvernement libanais.

1- CONTEXTE DU PROJET

Le Liban est un pays de 4,2 millions d'habitants à forte population urbaine représentant 89% du nombre total d'habitant avec un taux d'accroissement annuel de 1,93%.

La consommation d'énergie finale du Liban (4960 Ktep) pour l'année 2000. Elle a produit 4300 KTonnes de carbone.

L'Etat libanais reconnaît la gravité de la situation actuelle qui se traduit par :

- un grand parc de voitures particulières qui ne cesse d'augmenter,
- un important réseau routier nouvellement construit et vite devenu insuffisant,
- un transport totalement routier de marchandises compromettant le développement des ports libanais,
- une congestion interminable avec de conséquences graves pour l'économie
- une pollution de l'air insupportable (accompagnée d'importantes émissions de gaz à effet de serre),
- un grand nombre de bus, minibus et de taxis-services qui circulent presque vides,
- de gares routières modernes mal exploitées ou non utilisées,
- un système de transport sans organisation qui pénalise les exploitants (non rentable), les clients (cher), et les non-utilisateurs (congestion, pollution, coûts indirects),
- un réseau de Chemins de Fer qui nécessite une entière réhabilitation,
- des ports de fortes capacités non desservis par de transports ferroviaires, les milliers de camions qui les desservent contribuent fortement à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre.

La solution aux problèmes cités, nécessite que le Gouvernement ait une vision stratégique, dans la mesure où il est un coordinateur/régulateur des interventions dans les domaines d'intérêt public.

L'Etat libanais a effectivement commencé à définir une nouvelle politique des transports terrestres qui se manifeste par :

- la loi 341/2001 du 6 Août 2001 qui vise la réduction de la pollution de l'air émise par le secteur des transports terrestres (préoccupation environnementale). Cette loi demande aux ministères concernés de préparer les décrets d'applications : optimisation et organisation les transports en commun, contrôle technique, qualité et normes de motorisation,
- la décision de la réhabilitation du tronçon des chemins de fer Port de Tripoli – Abboudié (regain d'intérêt pour les chemins de fer en arrêt total d'exploitation depuis 1986/93),
- la réalisation de l'étude de faisabilité du projet de transport de personnes par la ligne de Chemins de Fer Jounieh-Jieh.
- un décret d'application de la loi 341/2001 qui définit les mécanismes pour assainir le parc automobile (essentiellement taxi-sevice et les minibus)

Le rôle des réseaux ferrés dans la desserte du port de Tripoli est particulièrement important, s'agissant d'un projet d'infrastructure typique appelant une vision stratégique large dont les avantages sont essentiellement observables à moyen et long termes et sa réussite conditionnera les futurs projets de réhabilitation des Chemins de Fer au Liban.

Le Ministère des Travaux Publics et de Transport, chargé de la traduction de la politique de l'Etat dans un Schéma Directeur National du transport qui reste à élaborer, a signé, en juin 2001, un protocole cadre de coopération avec le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement de la République Française. Et suite aux rencontres à Beyrouth (3 - 7 décembre 2001) de la commission mixte créée entre ces deux ministères, et sur demande de la partie

libanaise, la partie française a convenu, de soutenir la proposition libanaise d'un projet au FFEM intitulé : «Limitation des émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres au Liban ».

L'Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun qui doit mettre en application le Schéma Directeur National du Transport a élaboré de plans de transports sectoriels pour la Békaa (1998) et le Liban Nord (1995 actualisé en 1999) avec l'assistance de la Région Midi-Pyrénées. Il est en cours de réaliser une étude sur la « Création d'une Autorité de régulation des transports en Commun au Liban », dans le cadre d'une convention avec la Région Midi-Pyrénées. Cette Autorité sera chargée d'organiser les services de transports en commun sur l'ensemble du pays.

Le projet présenté s'articule parfaitement avec la politique nationale dans le domaine des transports terrestres. Il est en continuité des actions déjà engagées dans ce domaine et offre l'opportunité du renforcement de la collaboration entre le Ministère des Travaux Publics et de Transport Libanais et l'Office des chemins de Fer et des Transports en Commun d'une part et le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement de la République Française et la Région Midi-pyrénées d'autre part.

2- OBJECTIFS ET CONTENU PROJET

No	Objectifs visés par le projet pour réduire les émissions de gaz à effet de serre	Contenu du Projet Actions retenues pour atteindre les objectifs
1	Un plan de transport pour tout le Liban, favorable aux transports en commun (y compris métro de surfaces) et au transport ferroviaire des marchandises	Elaboration du Plan de Transport pour tout le Liban
2	Une organisation optimale des transports en Commun (plus de clients pour moins de kilomètres parcourus)	Transformation de l'Office des Chemins de Fer en une Autorité de Régulation des Transports en Commun (application de l'étude en cours de finalisation réalisée avec l'appui de la Région Midi-Pyrénées) + Formation des employés + Réforme de la partie « opérateur » Mise en place d'un système de billettique Elaboration des cahiers des charges et application du conventionnement des services dans la zone test de Tripoli + Elimination des barrières en vue de généraliser l'expérience aux autres grandes villes du Liban Renforcement des capacités : Programmes de formations destinés aux entreprises des transports collectifs (Conducteurs + Agents de Maîtrises, Techniciens des métiers de transports) + Diffusion de logiciels de Graphicae-Habilillage et de maintenance Mise en place de cellules de Régulation de Transports dans les municipalités des grandes villes (Assistance technique et formation)
3	Une meilleure fluidité dans les circulations	Révision du Plan de Déplacements Urbains (Grand Beyrouth et Saïda) Projet Pilote de voies réservées pour les autobus et transports collectifs (comme prévus dans le Plan de Transport du Grand Beyrouth)
4	Des moteurs propres	Projet pilote : bus à gaz au centre ville de Beyrouth (y compris zone SOLIDERE) + Identification des obstacles s'opposant à la diffusion de ce type de véhicules au Liban (propositions pour l'élimination de ces barrières)
5	Des moteurs moins polluants, pour les transports collectifs comme pour les transports individuels	Règlementations, Lois, Décrets, Normalisation, Contrôle technique, Mesures d'inclination, Entretien, Carburants (essence sans plomb, autres) Contrôles des émissions des véhicules de transports collectifs (équipements de mesures), optimisation de la maintenance

No	Objectifs visés par le projet pour réduire les émissions de gaz à effet de serre	Actions retenues par le projet pour atteindre les objectifs
6	Moins de déplacements motorisés	<ul style="list-style-type: none"> - Campagne de sensibilisation et d'informations pour favoriser les déplacements en transports collectifs. - Favoriser les déplacements à pieds + orientations pour le réaménagement des chaussées et des trottoirs + intégration des déplacements à pieds dans les plans de déplacements urbains
7	Une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports (faciliter les échanges entre transports urbains et interurbains – Rendre la voiture particulière moins compétitive que le transport en commun)	<ul style="list-style-type: none"> - Validation des projets de gare routière et pôles d'échange - Expérience pilote (exploitation des gares routières de Charles Helou et de Bir Hassan) - Limitation de stationnement des voitures particulières dans les zones congestionnées (tarification de stationnement)
8	Un transport de marchandise du port de Tripoli par voie ferrée plus compétitif (réduction de transports par les camions)	<ul style="list-style-type: none"> - Préparer les conditions favorables à la réussite du projet de réhabilitation du tronçon de Chemins de Fer, Port de Tripoli – Abboudié (frontière syrienne) : - Extension de l'Autorité de Régulation des transports aux Chemins de Fer

3.1. Impact du projet sur l'environnement mondial

Le projet présenté estime que grâce à des économies significatives (de l'ordre de 50%) de combustibles utilisés dans les transports en commun (optimisation des réseaux, amélioration de la maintenance, moteurs moins consommateurs, promotion de bus propres, mesures institutionnelles et réglementaires, réduction du nombre des bus et taxis-services, etc.), grâce à la diminution du transport routier de marchandises et grâce à la réduction de l'utilisation des voitures particulières de l'ordre de 15% (à court terme et plus à moyen terme), une réduction importante des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et autres effluents qui contribuent à l'effet de serre sera obtenue (4700 Ktonnes de carbone sur 10 ans).

Le coût additionnel de la tonne d'équivalent de dioxyde de carbone (teCO₂) évitée grâce au présent projet est de l'ordre de 5 à 11 Euro/teCO₂, selon les conditions et selon le temps d'intégration appliqué.

Un bénéfice environnemental local est aussi attendu de ce projet grâce à la réduction des émissions de gaz polluants qui en résultent des véhicules de transport.

3.2. Impact du projet en termes de développement

Les avantages environnementaux du projet s'accompagnent d'avantages macro et micro-économiques : réduction des importations de combustibles fossiles du pays et réduction d'importations de véhicules de transport et de pièces de rechanges, réduction du coût de transport et création de nouveaux emplois dans le secteur de transport.

Le projet vise donc à :

- renforcer et réformer le cadre institutionnel existant,
- apporter un appui à la mise en place de l'Autorité de Régulation des transports terrestres (de personnes et marchandises) et aux actions réglementaires et de normalisation dans les domaines de Transport, Energie et Environnement,
- former de capacités dans les entreprises de transport et le secteur public (audit et réorganisation de l'OCFTC) ou parapublic,
- la mise en place de mesures d'incitations permettant d'assurer l'application à grande échelle de mesures visant la limitation des transports motorisés et de préservation de l'environnement,
- favoriser la diffusion de nouvelles techniques organisationnelles des transports (logiciels, billettiques, etc, et de nouvelles technologies de moteurs propres.

4. PARTENAIRES DU PROJET

Les partenaires impliqués dans la préparation et la mise en œuvre du projet sont :

- Agence Française de Développement (Beyrouth),
- Ministère des Travaux Publics et de Transport (Liban),
- Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun (Liban),
- Ministère de l'Environnement (Liban),
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (France),
- Région Midi-Pyrénées (France),
- Bureau d'Études Ingénierie et Transport (Liban).

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports (Liban) est pressenti pour être le bénéficiaire de la convention de financement et être ainsi chargé de la responsabilité de l'exécution du projet.

L'Agence Française de Développement (Beyrouth), est pressentie pour assurer le suivi de la mise en œuvre du projet.

La contribution du FFEM est évaluée à 2,5 Millions Euro pour un coût total de 26,7 Meuro sur une période de 3 ans.

5. INSTRUCTION DU PROJET

5.1. Schéma de responsabilités de l'instruction

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports, l'Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun et la Région Midi-Pyrénées avec l'appui du Bureau d'Etudes assurent la préparation de l'étude de faisabilité, et les travaux complémentaires nécessaires pour l'élaboration du rapport de présentation du projet.

5.2. Calendrier Prévisionnel

Certaines activités en rapport avec le projet ont déjà démarré dans le cadre d'une convention avec la Région Midi-Pyrennes. Le Gouvernement Libanais a accordé un financement de 21 millions Euros à l'OCFTC pour la réhabilitation du tronçon des chemins de fer Port de Tripoli-Abboudiyé. Les actions avec une contribution du FFEM sont prévues démarrer en octobre 2002. La durée du projet est de 30 mois.

6. PLAN DE FINANCEMENT

<i>Activité</i>	<i>Montant Global (Euro)</i>	<i>OCFTC et Ministère des Transports (Euro)</i>	<i>Privé (Euro)</i>	<i>Région Midi-pyrénées</i>	<i>FFEM (Euro)</i>
Investissement de base « Chemins de Fer – Bus propres »	22 875 000	21 000 000	1 775 000	0	100 000
Billettique	900 000	600 000	225 000	0	75 000
Mesures instrumentées	120 000	20 000	0	0	100 000
Ingénierie et Expertise d'appui (y compris mesures d'accompagnement)	1 280 000	60 000	0	170 000	1 050 000
Formation, Diffusion, Ateliers, Séminaires	1 035 000	100 000	0	110 000	825 000
Coordination et évaluation	370 000	100 000	0	20 000	250 000
Divers	120 000	20 000	0	0	100 000
Total:	26 700 000	21 900 000	2 000 000	300 000	2 500 000

Partenaires potentiels : CONNEX, SOLIDERE, LCC, associations ONG.

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

République Libanaise
Bureau du Ministre d'Etat pour la Réforme Administrative
Centre des Projets et des Etudes sur le Secteur Public
(C.P.E.S.P.)