



مجلس النواب
لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه

توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري في لبنان

نيسان 2002

التوجهات العامة الواردة في هذه الوثيقة مستخلصة من وثائق عمل ندوة قطاع النقل البري في لبنان المنعقدة في مجلس النواب بتاريخ 2002/3/18 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 والاورتوسترادات 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 2002/4/22.

مقدمة

يشكل قطاع النقل، بمكوناته الثلاثة، البري والبحري والجوي، عنصرا أساسيا 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 2002) 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 كميا 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.

وبدل 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، أبرزها:

- تضاعف وسائل النقل العمومي وبخاصة سيارات السرفيس/التاكسي 33000 سيارة والباصات 2000 والميكروباسات 4000، 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 والاوستردات في بيروت الكبرى ومداخل المدن الرئيسية.
- سوء حالة شبكة الطرقات 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 (306 قتلى و4100 جريح في العام 2000).
- ارتفاع كلفة النقل مقارنة بالحد الادنى 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 2002/3/18، 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 والاورتوسترادات ضمن البرنامج الانمائي الثلاثي لمجلس الانماء والاعمار ومشروع تطوير النقل الحضري" (قدمها د. آلان 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:

- 1- اقرار سياسة شاملة لقطاع النقل البري
- 2- بناء قدرات الادارة العامة للنقل
- 3- تفعيل النقل المشترك
- 4- تنظيم النقل العام للركاب
- 5- ترشيد ادارة السير
- 6- الحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري
- 7- تعزيز قطاع الشحن البري
- 8- تأهيل خطوط سكك الحديد
- 9- توفير مصادر تمويل لمشاريع تنظيم النقل البري
- 10- تنظيم النقل البري الدولي
- 11- 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 وبانتظام 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 اولويات تمويل برامج الانشاء والتجهيز لبنية النقل الاساسية واساطيل النقل، بما يؤمن الاستدامة الاقتصادية والمالية والبيئية والاجتماعية.
- تنظيم النقل البري الدولي.

- عقد الاتفاقيات الإقليمية والدولية في مجال النقل.
- تحديد مسؤوليات كافة الأطراف 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 بيئياً.
- 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

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 5540 تاريخ 1966/9/17 "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:

1- تطوير دور وزارة الاشغال 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 الاشغال 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 وسائله المنظمة وبشكل تنافسي حر، وذلك ضمن ضوابط السياسة الاقتصادية والبيئية والاجتماعية المعتمدة.

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

تتمتع بشخصية معنوية واستقلال اداري ومالي وتعمل تحت وصاية وزير الاشغال 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 وسائل 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.

3- تفعيل دور المجلس الاعلى للنقل كي يتمكن من اداء دوره التنسيقى 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 حياتية 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 1965 باسطول من الحافلات الفرنسية الصنع والتي دمرت الحرب غالبيتها. وما زالت الدولة تدعم النقل المشترك (20 مليار ل.ل. في سنة 2000).

ويبلغ حاليا عدد حافلات مصلحة النقل المشترك 276 حافلة يتم تسيير 135 حافلة منها على الخطوط. وتقوم المصلحة بتكليف من مجلس الوزراء بادارة محطات التسفير على جميع الاراضي اللبنانية. وخلال العام 2000 قد نقلت 11.4 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 2001) ان حصة النقل المشترك من الطلب اليومي على النقل هي 1.9% فقط مقابل 14.7% للسرفيس/تاكسي و 15.4% لباصات وميكروباصات القطاع الخاص و 68% للسيارات الخصوصية.

واظهر التحقيق كذلك ان القسم الاكبر من المواطنين (68%) 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 ويانتظار تقرير مصير هذا النقل، توصي لجنة الاشغال العامة والنقل باتخاذ الاجراءات التالية:

1- 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.

2- 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.

3- اعداد مخطط توجيهي للنقل البري يشمل كل المناطق اللبنانية

4- 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

يملك لبنان وسائل نقل عامة (أوتوبيس، ميكروباص، سيارة اجرة) تتسع لحوالي 291 الف راكب، بعد ان كانت هذه الوسائل لا تزيد قدرتها عن 78 الف راكب في بداية العام 1994. وهذا يعني ان حجم العرض لوسائل النقل العام قد تضاعف اربع مرات خلال 8 سنوات بينما لم يزد الطلب سوى 30%. ولو كانت وسائل النقل المتاحة تعمل بفعالية، لكان من المفترض ان تنقل يوميا اكثر من 3 ملايين راكب. ولكن النقل العام يعمل بنسبة 40% من قدرته (نقل مشترك وقطاع خاص) ولا تتجاوز فعاليته حاليا 1.5 راكب/كلم بينما هي 3.8 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 وللفئات 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 الأدنى 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 33% 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 المزمنة 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 الى خلل كبير في مجال السير والى جعل الشوارع والطرق العامة اماكن لركن السيارات ليلا ونهارا، حيث يتم ركن اكثر من 70% 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 (306 قتلى في العام 2000)

ونظرا للآثار 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.
- التقيد باحترام انظمة السير.
- الحد من الضجيج الناجم عن حركة السير.
- تأهيل الشوارع الداخلية في المدن لاستيعاب المشاة في تنقلاتهم، وتوسيع ارصفتها.
- وتحريرها من السيارات.
- التشدد باعطاء رخص السوق.
- استحداث مواقف للسيارات العمومية.

- تركيب انظمة 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 5-10 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 60% 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 الأوروبية مؤخرا ان كلفة الاضرار الناجمة عن تلوث الهواء بسبب النقل البري في دول المجموعة الأوروبية مجتمعة يفوق سنويا 250 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 طرقها اختناقات متكررة.

اما لبنان فيستهلك سنويا حوالي 5 ملايين طن من المحروقات (سنة 2000) شكل البنزين منها 38% والمازوت 24% وتقدر حصة استهلاك قطاع النقل وحده 45% من كمية المحروقات المستوردة. وبذلك اصبح هذا القطاع المسبب الاول لتلوث الهواء في لبنان وللاضرار الصحية والاقتصادية والبيئية الناجمة عنه وبات المواطنون يشعرون بوأة 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 2001/341 تاريخ 2001/8/6 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 15 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 مصفاتي 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 اساسيا في الاقتصاد الوطني لانه يؤمن نقل البضائع، على انواعها، داخل الاراضي اللبنانية وعلى المستويين الاقليمي والدولي. ويواجه قطاع الشحن، وبخاصة الخارجي منه، صعوبات ادارية ومالية وعملائية في الدول التي تقطعها الشاحنات اللبنانية.

ويضم قطاع الشحن في لبنان حوالي 130 الف شاحنة من انواع واحجام وحمولات مختلفة. ويبلغ عدد سيارات الشحن العمومي حوالي 14 الف شاحنة منها 1200 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 اجراءات الدولة المالية والادارية.
- الضرائب والرسوم والتعقيدات المفروضة على الشاحنات اللبنانية على المستوى الاقليمي.
- الضرائب والرسوم المفروضة في لبنان على الشاحنات (ضريبة المازوت، الرسوم الجمركية).
- عدم وجود مواقف للشاحنات قرب المرافئ وفي المناطق كافة.

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

- انشاء لجنة وطنية لتسهيل النقل والتجارة.
- تحديث وزيادة حجم اسطول الشاحنات.
- تحديد الحد الاقصى للحمل المحوري للشاحنات وتطبيقه.
- اعادة النظر بانظمة التحميل والتفريغ.
- تنظيم حركة الشاحنات على الطرقات.
- توحيد الوثائق المطلوبة للشحن البري وتقليل عددها.
- تبسيط الاجراءات الادارية 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 1985 وتوالى انشاء الخطوط وتشغيلها الى ان توقفت نهائيا خدمات سكك الحديد منذ اوائل 1976.

وكان قد توقف القسم الممتد من الناقورة الى الزهراني منذ العام 1948، كما توقف لاحقا في العام 1988 القسم الممتد بين الزهراني والجيه والذي كان يتم عليه فقط نقل المحروقات من مصفاة الزهراني الى معمل الكهرباء في الجية، وفي العام 1993 توقفت عمليات نقل الترابية من شكا الى بيروت، وجرى تزفيت القسم الواقع ما بين بيروت وجونيه. وقد اصيبت، في اثناء الاحداث، منشآت سكك الحديد وتجهيزاتها وآلياتها ومعدات باضرار جسيمة، كما تعرضت مسارات سكك الحديد لتعديبات مختلفة فانترعت 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 233 كلم ويشمل اربعة اقسام.
- خط جبلي ضيق بين بيروت، رياق والحدود السورية وطوله 82 كلم تقريبا.
- خط عريض من رياق الى القصير طوله 91 كلم.

وتبلغ المساحة الاجمالية للخطوط الحديدية وحرماها 8.23 ملايين م². اما بالنسبة لادارة سكك الحديد فهي تضم حاليا حوالي 50 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 37 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 - رياق 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 ومدھا بالموارد البشرية والمالية اللازمة للقيام بدورها.
- الدخول في الاتفاقيات الدولية لسكك الحديد.

- احياء العمل بخطوط سكك الحديد، بدءا من احياء وصلة سرغايا-رياق و احياء الخط الساحلي طرابلس- صور.
- دراسة جدوى انشاء خط جونية-الدامور والجية.
- دراسة امكانية استثمار عقارات سكك الحديد المقدره بحوالي 400 مليون دولار لتنفيذ خطة تطوير الشبكات.

التوجه العام التاسع: توفير مصادر تمويل لمشاريع تنظيم النقل البري

المسألة

يتكون قطاع نقل الركاب من أنظمة نقل وبنى تحتية وتجهيزات ومعدات جر 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 1992 اعتمادات مرتفعة لتطوير شبكة

الاوتوسترادات والطرق. ويذكر في هذا المجال ان مجلس الانماء والاعمار لزم عقودا في مجال الطرق والاوتوسترادات والنقل العام تبلغ قيمتها 566.8 مليون دولار (1992-2000)، بالإضافة الى 686.5 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 1،2 مليار دولار اميركي. غير ان هذه الاعتمادات بقيت حبرا على ورق لعدم توافرها عمليا. وفي البرنامج الثلاثي 2002-2004 لمجلس الانماء والاعمار لحظ للاوتوسترادات والطرق مبلغ 777.5 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 (20 مليار ل.ل.) وعبر دفع بدلات النقل للعاملين في الادارات والمؤسسات العامة (اكثر من 100 مليار ل.ل. سنويا). كما منحت اصحاب لوحات السيارات العمومية تخفيضات كبيرة واعفاءات من اشتراكات الضمان الاجتماعي (حوالي 48 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 400 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 تنفق على شراء الحافلات وتأهيل المستودعات وجراء 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 0.5% و 2% 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 الاساسية لهذا النقل والتشغيل والحركة عبر الحدود والتنظيم والجوانب القانونية والاتفاقيات الثنائية والاقليمية والدولية. وتشتمل كل قضية على مجموعة مكونات يجب معالجتها لانجاح تنظيم النقل البري الدولي. فقضية البنية الاساسية 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 والاتفاقات والمعاهدات النازمة لمسائل الترانزيت والمرور. اما قضايا التنظيم والنواحي القانونية فتشتمل على اعداد الهياكل التنظيمية وتوزيع المسؤوليات والصلاحيات وتقادي 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 الاساسية 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 4573 تاريخ 1945/12/21 (اعتبار اراضي سكك الحديد من الاملاك العامة).
 - المرسوم رقم 6479 تاريخ 1961/4/14 (انشاء مصلحة سكك الحديد).
 - القانون رقم 88/4 تاريخ 1988/1/20 (تعديل تسمية مصلحة سكك الحديد).
 - مرسوم رقم 11696 تاريخ 1962/12/31 (الاسس الواجب اعتمادها لانشاء ممرات فوق الخطوط الحديدية)
- السيارات العاملة على المازوت
 - المرسوم رقم 84 تاريخ 1977/6/27 (استخدام السيارات العاملة على المازوت).
 - المرسوم رقم 368 تاريخ 1994/8/4 (استيراد الباصات العاملة على المازوت)
 - المرسوم رقم 6603 تاريخ 1995/1/4 (المعاينة الميكانيكية للاوتوبيسات العاملة على المازوت).
- تنظيمات قطاع النقل
 - المرسوم رقم 5540 تاريخ 1966/9/17 (انشاء المجلس الاعلى للنقل البري).
 - المرسوم رقم 4775 تاريخ 1994/2/21 (تعديل تكوين المجلس الاعلى للنقل).
 - المرسوم رقم 13378 تاريخ 1998/11/5 (الحاق دائرة البيئة وسلامة السير بوزارة الاشغال العامة).
 - القانون رقم 384 تاريخ 1994/11/4 (اعطاء اللوحات الحمراء).
 - مرسوم رقم 11696 تاريخ 1971/7/26 (تنظيم المديرية العامة للنقل البري والبحري)
- حماية البيئة
 - القانون رقم 341 تاريخ 2001/8/6 (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.