

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

La crise du système de déplacements de personnes au Liban : état des lieux, analyse de la gouvernance et résultats d'une enquête de mobilité

Auteur(s) :

Ali EL ZEIN, ATER, Université de Perpignan Via Domitia, ali.elzein@univ-perp.fr

Sophie MASSON, Professeur des Universités, Université de Perpignan, sophie.masson@univ-perp.fr

Unité de recherche : ART-DEV Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement (UMR-5281)

Mots-clés :

Système de transport, mobilité quotidienne, pays en développement, Liban, mobilité durable, dépendance automobile, enquête de mobilité.

Résumé :

La mobilité quotidienne constitue un enjeu majeur dans toutes les grandes métropoles du monde, l'efficacité du système de déplacements étant le support du fonctionnement du système urbain et facteur d'attractivité urbaine. Depuis les années 1990, le paradigme du développement durable remet en question le modèle de transport fondé sur l'automobile. Néanmoins, l'injection de la mobilité durable est considérée de façon différenciée entre les villes du nord et celle du sud. Dans ces dernières, elle est surtout le fait des organismes internationaux. En outre, si le transport public jouit d'une image de plus en plus favorable, associée à plusieurs valeurs positives comme le respect de l'environnement dans les villes du nord, ce n'est pas le cas des villes du Sud, en particulier du Liban, où la voiture est encore largement plébiscitée.

Le système des déplacements de personnes au Liban peut être considéré en crise en raison d'une situation d'embouteillage exacerbée et l'inexistence d'alternatives efficaces à la voiture : une crise à la fois en termes de performance du système mais aussi en termes environnemental.

Au Liban, la mobilité quotidienne fait l'objet de rares recherches (Nahas, 2009 ; Baaj, 2002 ; Nabti, 2004 ; Perry, 2000 ; Mansour et Haddad, 2014), souvent réalisées par des bureaux d'études étrangers (EGIS, 2012 ; TMS Consult, 2015, 2016 ; Nahas, Semaan, Wehbe, & Wehbe, 2016 ; SISSAF, 2016) ou des organismes internationaux.

L'objectif de cette communication est d'apporter des éléments de compréhension de la situation de crise du système de la mobilité quotidienne au Liban et les enjeux de la modernisation du système de déplacements. Le travail de recherche envisage la compréhension des pratiques de mobilité de façon systémique (Masson, 2013 ; Bonnafous, Puel, 1983) en insistant sur quatre dimensions : l'organisation territoriale, en particulier urbaine ; les pratiques et rapports sociaux ; les caractéristiques fonctionnelles des réseaux de transport et les modalités de la gouvernance du système. La communication vise, en particulier, à éclairer le phénomène actuel de dépendance à l'automobile au Liban. En 1960,

le Liban comptait quelques 55.000 véhicules alors qu'aujourd'hui, le nombre frôle le chiffre d'1.700.000 (pour une population totale estimée à 6,6 millions).

La méthodologie du travail de recherche s'appuie sur une enquête de mobilité administrée au Liban, enrichie par des entretiens semi-directifs auprès des acteurs de la gouvernance du système de transport.

Après avoir brièvement rappelé les grandes caractéristiques socio-économiques, géographiques et politico-institutionnelles du Liban, la première partie de la communication sera consacrée à caractériser le système des déplacements au Liban, en particulier sur le Grand Beyrouth : absence d'un service de transport en commun de masse fiable et efficace ; offre artisanale de services assurée par des véhicules exploités par des particuliers (bus, minibus et « taxi-service ») d'une manière chaotique non organisée. Une attention particulière sera axée sur l'analyse de la gouvernance du système de transport : ses acteurs et ses modalités, conduisant à mettre en évidence ses faiblesses : multiplication des acteurs, manque de répartition claire des portefeuilles d'actions, absence de concernement des responsables mis en place, ajouté à un niveau élevé de corruption.

La deuxième partie visera à éclairer le concept de dépendance automobile (Dupuy, 1999a, 1999b, 2006 ; Illich, 1973 ; Newman & Kenworthy, 1989) au prisme des pratiques de mobilité au Liban. Environ un sur trois habitants au Liban possède une voiture privée et plus que 80% des voyages au Liban se font par voiture privée (Perry, 2000; TMS Consult, 2016). Plus que 75% des ménages ont au moins une voiture (Council for Development & Reconstruction, 2013). Le taux de motorisation est très élevé arrivant jusqu'à 434 véhicules/1000 personnes au Liban (Waked & Afif, 2012). Ce taux est le plus élevé au niveau régional en le comparant avec les villes méditerranéennes : Alger 69 voitures/1000 habitants, Caire 68 voitures/1000 habitants, Tunis 75 voitures/1000 habitants, Casablanca 130 voitures/1000 habitants et Istanbul 160 voitures/1000 habitants (Godard, 2005). Au-delà des chiffres sur les taux d'équipement, aucune information approfondie n'est disponible sur la mobilité quotidienne au Liban. Les enquêtes existantes sont soit anciennes (Nakkash & Jouzy, 1973), soit ne concernent que certaines régions (Omran, Ojeil, & Fawaz, 2015) (Aoun, 2011) (Haddad, Mansour, & Stephan, 2015) (Mansour & Haddad, 2014) ou certains groupes de personnes. Ainsi, une des valeurs ajoutées de la recherche repose sur la mise en œuvre d'une enquête originale de mobilité menée auprès des résidents du Liban en 2018. Le questionnaire a été administré en ligne, diffusé en trois langues pratiqués au Liban (Arabe, Français, Anglais).

La communication se conclura par une discussion sur les perspectives de modernisation du système de transport au Liban.

Éléments de bibliographie

Aoun, A. (2011). Transport Reform in Beirut, Lebanon.

Baaj, M. H. (2002). Restructuring the Lebanese Railway and Public Transport Authority (RPTA): From losing operator to effective regulator. *Transport Reviews*, 22(1), 103-113.

Council for Development & Reconstruction. (2013). URBAN TRANSPORT DEVELOPMENT PROJECT.

Bonnafous A., Puel H. (2003), *Physionomies de la ville*. Éditions ouvrières, 165 p.

Dupuy, G. (1999b). From the "magic circle" to "automobile dependence": measurements and political implications. *Transport Policy*, 6(1), 1-17.

- Dupuy, G. (1999a). La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements. *Anthropos*.
- Dupuy, G. (2006). La dépendance à l'égard de l'automobile. Paris, La documentation française.
- EGIS. (2012). Etude de faisabilité d'un système de transport public de masse à Beyrouth.
- Godard, X. (2005). L'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation. *Revue de l'économie méridionale*, 53(1/2), 99.
- Haddad, M., Mansour, C., & Stephan, J. (2015). Unsustainability in emergent systems: A case study of road transport in the Greater Beirut Area. In *Industrial engineering and operations management (IEOM), 2015 International Conference on* (p. 1-10). IEEE.
- Illich, I. (1973). Énergie et équité. *Énergie et équité, Œuvres complètes*, 379-447.
- Mansour, C., & Haddad, M. (2014). Steering Towards a Sustainable Road Transport Sector in Greater Beirut Area (No. 11).
- Masson S. (2013). Interactions transport-logistique et territoire : analyse et rôle des politiques publiques, Mémoire d'Habilitation à diriger des recherches en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Perpignan.
- Nabti, J. M. (2004). Leveraging infrastructure: sustainable bus rapid transit route planning in Beirut, Lebanon. Massachusetts Institute of Technology.
- Nahas, C. (2009). Development Program 2006-2009 - Transport Sector.
- Nahas, C., Semaan, R., Wehbe, R., & Wehbe, R. (2016). Rapport diagnostic sur la mobilité au Liban (No. 1). Beyrouth.
- Nakkash, T., & Jouzy, N. (1973). Beirut travel characteristics ? A comparative study. *Transportation*, 2(4), 411-430. <https://doi.org/10.1007/BF00837901>
- Newman, P. G., & Kenworthy, J. R. (1989). *Cities and automobile dependence: An international sourcebook*.
- Omran, M., Ojeil, J., & Fawaz, F. (2015). Economic Impact of Adopting a Sustainable Transport System in Beirut. *Climate Change and Environment in the Arab World Program, Sustainable Transport Series*, American University of Beirut.
- Perry, M. (2000). Car Dependency and Culture in Beirut: Effects of an American transport paradigm. *Third World Planning Review*, 22(4), 395.
- Région Ile-de-France. (2013). Plan des Déplacements Doux | La Région Île-de-France à Beyrouth.
- Schéma directeur d'aménagement du territoire libanais. (2005).
- Stephan, J., & El Sayyed, L. (2015). MOBILITY COST: A Case Study for Lebanon. UNDP.
- Technical Assistance of the Support Program for Infrastructure Sector Strategies and Alternative Financing (SISSAF). (2016).
- TMS Consult. (2015). Establishment of Traffic and Mobility Database for Upgrading the Lebanese Traffic Model.
- TMS Consult. (2016). Tripoli – Syrian Border Railway.
- Waked, A., & Afif, C. (2012). Emissions of air pollutants from road transport in Lebanon and other countries in the Middle East region. *Atmospheric Environment*, 61, 446-452. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2012.07.064>