



INFRASTRUCTURE ET TRANSPORTS TERRESTRES, MARITIMES ET AERIENS

DIAGNOSTIC

Des équipements et des infrastructures de base relativement développés : En matière d'équipement et de transport aérien, d'importants points positifs peuvent être mis en relief, tels que :

- le fonctionnement du transport aérien au Liban, qui est globalement satisfaisant;
 - la bonne image dont bénéficie la compagnie nationale (Middle East Airlines), du fait notamment qu'elle a réussi à assurer la permanence de ses activités pendant la guerre et de la fiabilité de la maintenance des équipements et des appareils;
 - l'ampleur des travaux de modernisation et d'extension de l'aéroport, qui doivent aboutir à la création d'un équipement dimensionné pour 6 millions de passagers, les programmes envisagés pour l'aéroport de Beyrouth sont suffisants pour redonner à Beyrouth son ancien rôle de plaque tournante du Moyen-Orient, face à l'intense concurrence des aéroports des pays de cette région;
- On devrait trouver une solution rapide à certains points négatifs tels que :

- l'inadaptation de la flotte MEA qui ne correspond plus aux exigences du trafic moderne;
- le retard technologique vis-à-vis de techniques de pointe, notamment l'accès aux systèmes informatisés de réservation (ou global distribution system - G.D.S.) et à l'internet, qui sont devenus des outils indispensables pour la commercialisation du transport aérien et du tourisme.

Les **infrastructures routières** sont relativement denses et permettent d'accéder dans des conditions à peu près acceptables à la quasi-totalité des centres habités du pays. Le Plan Horizon 2000 de Reconstruction et de Développement met particulièrement l'accent sur la reconstruction des réseaux d'infrastructures et notamment du réseau routier. Un programme portant sur la réhabilitation du réseau existant et la construction de nouvelles routes, d'un montant de 1 milliard de dollars, vient d'être adopté par le Conseil des Ministres et soumis à l'Assemblée Nationale. Mais le réseau actuel souffre d'un certain nombre de lacunes préjudiciables au développement de l'activité touristique, telles que :

- l'insuffisance des axes principaux et des routes autour de Beyrouth, qui provoque des embouteillages fréquents et de longue durée, le projet du périphérique contribuera certainement à pallier à cette situation;
- l'inadaptation des caractéristiques de certaines routes aux conditions actuelles de circulation et un entretien souvent défectueux;
- l'inobservation généralisée des règles du Code de la Route, l'absence de marquage au sol et l'insuffisance des équipements de sécurité qui rendent la circulation routière dangereuse;
- la rareté de la signalisation (indication des noms des lieux habités, directions, balisage des points d'intérêt touristique, etc ...) qui rend très difficile à des étrangers de circuler seuls sur les routes libanaises.

Le système de **transport routier des passagers** est presque exclusivement privé. Il présente un certain nombre de caractéristiques positives, notamment sa flexibilité par rapport aux demandes, la facilité des liaisons entre Beyrouth et n'importe quel point du pays ou les principales destinations des pays arabes voisins, ainsi que la modicité des tarifs pratiqués. Mais, en fait, les différents modes de transport (taxis-services, autobus, etc ...) sont difficilement utilisables par des touristes étrangers, du manque de coordination entre les différents modes de transport et de l'insuffisante information sur leur

mode de fonctionnement (emplacement des stations d'arrêts, horaires, etc ...). Les transports publics urbains sont pratiquement inexistant.

En ce qui concerne les **autres infrastructures et équipements publics**, la situation actuelle se caractérise par une amélioration très nette des prestations fournies, qu'il s'agisse :

- des communications téléphoniques intérieures ou avec l'étranger;
- de la distribution électrique (parfois perturbée par des coupures);
- des services postaux relativement lents.

STRATEGIE ET PROGRAMME D' ACTIONS

→ En matière de **transports routiers**, un certain nombre de mesures devraient être prises pour favoriser les déplacements des touristes sur le territoire national. Il s'agit en particulier de :

- **améliorer les caractéristiques des routes** (surface de la chaussée, feux de circulation, panneaux de signalisation vertical et marquage au sol, signalisation des services d'urgence, glissières de sécurité et séparateurs, délinéateurs, etc ...), dans le but de réduire, rapidement et de façon sensible, les accidents de la circulation routière et de renforcer chez les touristes l'impression de **sécurité**;
- améliorer les conditions de circulation, grâce au **renforcement de la police routière**, à la sensibilisation des élèves de l'enseignement primaire à la sécurité routière, à la surveillance et à l'entraînement des conducteurs, à la limitation des risques liés aux accidents, au contrôle technique de l'état des véhicules;
- **prendre en compte les perspectives de développement et de l'aménagement touristiques** dans le choix des investissements routiers réalisés, en favorisant par exemple la construction et/ou la réhabilitation des routes de liaison entre les pôles d'accueil et les sites majeurs ou de liaison entre les sites, des routes de découverte de certaines régions d'intérêt touristique incluses dans les circuits touristiques, ainsi que des routes (ou des chemins) d'accès à des sites d'importance secondaire;
- **intégrer les routes dans les paysages traversés**, en respectant au mieux l'environnement;
- **adapter les équipements et les services routiers aux besoins des touristes** grâce à la mise en place le long des routes d'une signalétique touristique, à la création de belvédères adéquatement situés et à la création d'aires de repos aménagées;
- **mettre à la disposition des touristes des moyens de transport adaptés à leurs besoins** en adaptant la réglementation relative à la location de voitures, en organisant les prestations proposées par les taxis et les taxis-services, en développant les réseaux urbains de transports en commun et en améliorant leur fiabilité, en renforçant l'information des touristes sur les possibilités de transport routier, en diversifiant les moyens de transport touristique ferroviaire et routier, etc ...;
- **intervenir sur les facteurs humains** : sensibilisation des agents de police à l'accueil des touristes étrangers, formation de chauffeurs à l'accompagnement des touristes, etc ...

→ En matière de **transports maritimes**, le rôle du secteur public consistera à :

- **développer l'arrivée des touristes étrangers par croisière**, en améliorant et en développant les infrastructures de base et en facilitant l'accueil des touristes;
- **développer la navigation de plaisance**, notamment en accroissant la capacité des ports de plaisance;
- **mettre en place un système de transport par cabotage**, en améliorant et/ou en construisant des infrastructures ad hoc, en facilitant la constitution d'une flotte adaptée, en réglementant et en contrôlant la profession, en adaptant les prestations aux besoins des touristes, en diversifiant les moyens de transport : catamarans, ferry ..., etc

→ En matière de **transport aérien** : L'adoption et l'application d'une politique adéquate en matière de transport aérien sont essentielles pour le développement de l'activité touristique, car elles conditionnent en grande partie l'arrivée des touristes étrangers dans des conditions satisfaisantes. Le tableau suivant montre l'importance de l'évolution du trafic aérien jusqu'à l'année 2003 et la part croissante du Moyen-Orient.

Source : OACI (1994) *Outlook for Air Transport to the year 2003*

Passagers-kilomètres transportés	1982	1992	2003
Total Mondial	1.137	1.953	3.425
Moyen-Orient	33,2	53,1	100
Progression annuelle	1982-1992		1992-2003 ²
Total Mondial	5,6		5,0
Moyen-Orient	4,8		6,0

¹ Pkt : Passagers kilomètres transportés

² Arrondis à 0,5 % près

Dans cette optique de développement régional, une politique pour le secteur du transport aérien libanais doit être préconisée. Elle comporte cinq points essentiels, dont la mise en oeuvre procède d'une logique de progressivité :

- **renforcer la compétitivité de la M.E.A. et accroître les liaisons internationales**, grâce à l'extension du réseau, rendue possible par le remplacement progressif de la flotte actuelle nécessaire pour adapter la M.E.A. aux conditions de la concurrence internationale;
- **rénover et accroître les structures aéroportuaires utilisables pour l'accueil des touristes**, par l'ouverture d'un deuxième aéroport au trafic touristique à TRIPOLI ainsi que la modernisation et l'extension de l'aéroport de BEYROUTH;
- **développer l'aviation régionale et d'affaires**, qui permettraient notamment d'assurer des liaisons directes entre les aéroports libanais et les aéroports syriens;

- **favoriser le développement des G.D.S.** (systèmes globaux de distribution), ce qui rendra nécessaire la collaboration entre les compagnies aériennes et les professionnels du tourisme, dans le but de faire figurer l'offre touristique libanaise dans ces réseaux;
- **préconiser la conclusion d'accords de réciprocité** les plus larges possibles, de manière à rendre le transport aérien libanais en harmonie avec le contexte international actuel, ce qui est une condition nécessaire pour redonner au Liban et à la M.E.A. une place centrale dans l'organisation du transport aérien au Moyen-Orient.

ACTIONS PRIORITAIRES

Les actions prioritaires en matière de transports terrestres et maritimes ont pour objectif de permettre d'accompagner le développement touristique tel qu'il est défini dans les orientations stratégiques, mais seules les actions pour la mise en oeuvre desquelles l'intervention directe du Ministère du Tourisme peut être déterminante ont été prises en compte.

- 1 - Application et renforcement des unités de police routière**
- 2 - Mise en place d'une signalétique routière touristique**
- 3 - Développement et organisation des moyens de transport en commun**
- 4 - Développement et organisation des moyens de transport touristique**
- 5 - Création d'un nouveau produit de tourisme d'affaires pour la MEA**
- 6 - Mesures de soutien à l'ouverture de la liaison de la MEA Beyrouth/Abidjian/Sao Paulo (Liban:Brésil)**
- 7 - Evaluation des conditions préalables à la privatisation de la MEA**

1 - Application et renforcement des unités de police routière

OBJECTIFS

Renforcer la surveillance de la circulation routière, de manière à mieux faire respecter le Code de la Route par l'ensemble des automobilistes et, à terme, d'améliorer le circulation routière en ville, sur les routes principales et sur les routes d'intérêt touristique.

DESCRIPTION

- Affecter une partie, plus importante qu'actuellement, des forces de sécurité à la surveillance de la circulation routière,
- Former les agents faisant partie de ce contingent en vue d'une application plus stricte du Code de la Route, et
- Former également les agents dans le but qu'ils soient en mesure de fournir aux touristes, nationaux ou étrangers, le maximum de renseignements pour que ceux-ci puissent se repérer facilement dans les villes.

2 - Mise en place d'une signalétique routière touristique

OBJECTIFS

Permettre aux touristes étrangers et libanais qui visitent le Liban par la route d'être informés, au cours de leurs déplacements, sur la localisation des sites touristiques à visiter ou des centres d'attraction susceptibles de les intéresser et sur la manière d'y accéder.

DESCRIPTION

- Définir préalablement les sites et lieux dignes d'être visités en commençant par ceux qui s'intègrent dans les circuits touristiques les plus intéressants et préciser les lieux d'implantation les plus adéquats pour les panneaux de signalisation.
- Choisir des symboles de standard international.
- Planter les panneaux correspondant à la première phase d'exécution du projet.
- Remplacer, en accord avec les quelques municipalités concernées, la signalisation existante à l'entrée de certaines villes et sur certains sites touristiques.

3 - Développement et organisation des moyens de transport en commun

OBJECTIFS

Rationaliser le fonctionnement des moyens de transport en commun de toutes natures (taxis, taxis-services, autobus urbains, autobus interurbains,), de manière que ces moyens puissent, outre leur rôle pour le transport de la population résidente, être utilisés également pour les déplacements touristiques, aussi bien des nationaux que des étrangers.

DESCRIPTION

- Définir un plan d'ensemble des transports urbains pour les principales agglomérations du pays,
- Rédiger des cahiers des charges et attribuer les concessions des lignes aux sociétés privées intéressées,
- Procéder de la même manière pour le réseau des transports interurbains,
- Définir une politique tarifaire cohérente par rapport aux coûts de production des taxis d'une part et des autobus d'autre part,
- Apposer aux arrêts d'autobus urbains une carte présentant les lignes du réseau,
- Apposer dans les gares routières des cartes des réseaux interurbains de l'ensemble du pays, ainsi que les tarifs des principaux tronçons.

4 - Développement et organisation des moyens de transport touristique

OBJECTIFS

Pour assurer un transport de touristes rapide et efficace, une amélioration des divers modes de transport est nécessaire :

DESCRIPTION

→ Le transport maritime,

- l'utilisation de **catamarans** rapides (petit nombre de touristes) pour le transport entre les villes côtières.
- L'utilisation des **ferry** pour assurer le transport d'un plus grand nombre de touristes entre les villes côtières.

→ Le transport routier,

- les **autocars** et les **vans** doivent assurer le transport urbain. Les autocars de grand gabarit assurent le transport inter-urbain (et) (ou) inter-étatique,
- le transport des touristes dans les régions montagneuses doit être assuré par des **mini-bus**,
- **la location des voitures (avec ou sans chauffeur)** pourrait assurer le transport individuel ou de quelques touristes d'une place à une autre.

→ Le transport ferroviaire,

- la création d'un transport ferroviaire entre les principales villes cotières,
- la création d'un transport ferroviaire rapide entre Beyrouth, la Békaa et Damas (Syrie).

* Voir la carte du réseau routier ci-après.

Cette amélioration des modes de transport devrait se conjuguer avec la mise en place d'un système de coordination étroit entre ces différents modes, en accordant une attention particulière aux facteurs qui influent sur le comportement du consommateur:

- | | |
|--------------------------|--------------|
| ◦ sécurité | ◦ prix/coût |
| ◦ durée/vitesse | ◦ commodité |
| ◦ départ/arrivée | ◦ fiabilité |
| ◦ disponibilité | ◦ fréquence |
| ◦ qualité de service | ◦ confort |
| ◦ plaisir de déplacement | ◦ incitation |

5 - Création d'un nouveau produit de tourisme d'affaires pour la MEA

Mettre à niveau, dans les avions, des classes Affaires et Première de MEA comparables aux produits proposés par les compagnies des pays du Golfe, d'Europe et d'Asie du Sud-Est.

6 - Mesures de soutien à l'ouverture de la liaison de la MEA Beyrouth/Abidjian/Sao Paulo (Liban /Brésil)

Etablir la première ligne entre le Moyen-Orient et l'Amérique du Sud et développer les flux touristiques du Brésil et de l'ensemble de l'Amérique Latine vers le Liban.

7 - Evaluation des conditions préalables à la privatisation de la MEA

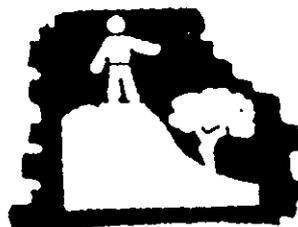
Privatisation de la compagnie aérienne MEA.

SIGNALISATION ROUTIERE

Il est souhaitable d'adopter les signalisations touristiques admises actuellement dans nombre de pays européens et occidentaux, car elles sont mieux comprises par les touristes et leur finalité n'en est que mieux assurée, par exemple :



Tourist information point



VIEW POINT



NATIONAL PARKS



Picnic site



Holiday route



Tourist attraction



LAYBY SIGN



Hospital ahead



NATIONAL MONUMENT



BEACH RESORT



SCENIC ROUTE



THEATRE



BOTANICAL GARDEN



WATERFALL



HIKING TRAIL



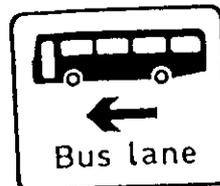
Motorway service area sign



Direction to camping and caravan site



Recommended route for pedal cycles



Bus lane on road at junction ahead



INLAND WATER

8 - Développement touristique de la zone du nouvel aéroport de Beyrouth

Création d'un produit de tourisme d'affaires et de loisirs dans la zone du nouvel aéroport de Beyrouth dans le but de relier la modernisation de l'aéroport de Beyrouth au développement touristique, en étudiant la possibilité de développer à proximité immédiate du nouvel aéroport un complexe d'affaires et de loisirs.

9 - Création d'une liaison de transport aérien régional Beyrouth-Damas

Développement des liaisons aériennes régionales depuis l'A.I.B. internationales et nationales, effectuées par un ou (des) compagnie(s) de troisième niveau en utilisant des avions de 20 à 40 places.

10 - Séminaire sur l'utilisation des G.D.S. (Systèmes globaux de distribution informatisés) dans le transport aérien et le tourisme

Renforcer les liens opérationnels entre les compagnies aériennes et l'ensemble du secteur touristique (agences de voyages, réceptifs, hôteliers, prestataires de produits touristiques, agences de location de voiture,...) en montrant les possibilités pratiques qu'offre l'utilisation des GDS mis en service par les compagnies aériennes.