



Conseil du Développement
et de la Reconstruction

REPUBLIQUE LIBANAISE

CONSEIL DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA RECONSTRUCTION

L'ÉDITION

Mars - Avril 2008

Numéro 4

Dans ce numéro

- L'Éditorial du Président
- La Planification et la Programmation
- Les Projets
- Le Financement
- Informations Diverses
- Le Thème de L'Édition
- Témoignages

MM. Parant, Jisr et Kordahi lors de la visite de la station d'épuration de Tripoli



M. Jisr inspectant les travaux à Achrafieh



Nabil El Jisr Président du CDR

Conformément à l'initiative que nous avons prise il y a plus de six mois maintenant, ce quatrième numéro de notre Edition a le même objectif, celui de tenir l'opinion publique au fait de l'ensemble de nos activités récentes, ainsi que de soumettre à sa réflexion un thème d'actualité afférent à la reconstruction et au développement.

Une particularité cependant. Nous avons voulu nous étendre sur un projet important relatif au secteur du transport, et qui consiste en des actions multiples d'amélioration des entrées de la capitale et de ses principaux carrefours, désigné sous le nom de «développement du transport urbain». Le lecteur s'apercevra que la présentation de ce projet s'est faite sous le titre «projet de transport urbain : introduction aux réglementations intelligentes du transport». Elle fournit des informations techniques simplifiées sur les objectifs principaux du projet et sur son mode opératoire. La description des différentes étapes du projet couvre certaines techniques modernes de communication et d'informatique mises au profit de l'amélioration de la sécurité pour les usagers de la route, conducteurs et piétons.

Le lecteur pourra aussi se familiariser avec le détail du projet de réhabilitation de l'infrastructure qui est actuellement en cours dans différents quartiers de la capitale. Nous espérons ainsi tranquilliser les citoyens qui subissent tous les jours les perturbations de la circulation dues à l'ouverture de nombreux chantiers. On pourra ainsi se rendre compte de l'importance de ce projet, d'autant plus que l'état vétuste des réseaux souterrains a nécessité une intervention de réhabilitation immédiate.

Enfin, en continuité des précédents thèmes, nous soumettons à l'attention du lecteur celui des procédures d'adjudication en vigueur au CDR, qui permettra, nous l'espérons, une meilleure compréhension d'un domaine plus que sensible.

1 - Les Nations-Unies lancent le processus de préparation du Cadre de l'Aide au Développement propre au Liban

Avec le soutien du coordinateur résident des Nations-Unies au Liban et en coopération avec le CDR, le processus de préparation au « Cadre de l'Aide au Développement » par les Nations Unies pour la période 2009-2013 a été lancé en février 2008. Ce cadre concerne la planification des opérations de développement qui seront effectuées par l'Organisation des Nations Unies au niveau national. Il a pour objectif d'augmenter l'efficacité et la faisabilité des opérations de ce système sur base de coopération et de consultation avec les différentes parties concernées par le développement, à savoir les ministères, les institutions publiques et les organismes de la société civile.

Il est à noter que la préparation de ce cadre se basera sur les analyses et les conclusions contenues dans le rapport sur l'évaluation commune de la situation sociale, économique et politique, fruit du travail de groupes ad hoc, formés de représentants des agences des Nations Unies travaillant au Liban, des ministères et des institutions publiques concernées ainsi que de membres d'ONG actives dans différents secteurs.

Afin de renforcer le caractère national de cette activité et

dans le but d'assurer la participation adéquate des institutions publiques et des organisations non gouvernementales, une commission consultative a été mise en place, co-présidée par le coordinateur résident des Nations Unies et par le président du CDR en sa qualité de partenaire national pour ce genre de coopération. De même, les ministères et institutions publiques suivants ont été représentés au niveau des directeurs généraux : les Finances, l'Education, Les Affaires Sociales, la Santé Publique, l'Environnement, le Travail, l'Intérieur et les Municipalités, l'Economie et le Commerce, l'Agriculture, les Affaires Etrangères, le bureau du Premier Ministre, l'Administration Centrale des Statistiques et l'Agence Nationale pour le suivi des affaires de la femme libanaise. La Commission consultative comprend de même des représentants de l'ensemble des agences des Nations Unies travaillant au Liban. Cinq groupes techniques de travail ont été formés pour préparer les statistiques et les informations nécessaires pour la concrétisation du cadre de l'aide au développement en portant une attention particulière aux sujets suivants:

- L'environnement.
- Le développement écono-

mique et les disparités entre les régions.

- La bonne gouvernance.
- Les disparités entre hommes et femmes.
- Les Droits de l'Homme.

Ces groupes de travail ont démarré leur activité. Ils seront appelés à participer aux ateliers de travail durant le mois d'avril 2008 pour exposer les résultats de leurs travaux, basés sur les besoins et les priorités du pays et sur une compréhension commune des problèmes et des défis du développement.



Conseil du Développement
et de la Reconstruction

2- Le Fonds de Développement Economique et Social gère le projet de la réhabilitation du canal d'irrigation de la plaine du Akkar à partir de Nahr el Bared

Dans le cadre des efforts ayant pour but la reconstruction des régions touchées dans la périphérie du camp de Nahr el Bared, la Délégation de la Commission Européenne au Liban a décidé d'allouer près de 755 mille euros pour la réhabilitation du canal d'irrigation de la plaine du Akkar, dérivé du barrage de Nahr el Bared. Sur ce, la Délégation et le CDR se sont mis d'accord pour charger le Fonds de Développement Economique et Social (FDES) de préparer une étude préliminaire à ce sujet, en se basant sur l'expérience du Fonds en matière de développement local, notamment dans la région du Akkar. L'étude a proposé le nettoyage du canal et la réhabilitation de certains murs, la mise en place de ponts facilitant les déplacements des citoyens, et des moyens de protection des habitants près du canal, notamment les enfants.

Le projet de réhabilitation du canal d'irrigation est primordial : il renforce le développement économique et social des régions touchées directement ou indirectement par les confrontations du camp de Nahr el Bared durant l'été 2007. De même, le canal, de 13 km de long, contribue à revigorer la plupart des terres entourant le canal d'irrigation dans les villages suivants: Akkar, Mouhammara, Bebnine-el Abdeh, Wadi el Jamous, Bourj el Arab, Qobbet Bchamra-al Amara, Deir Dloum et Zouk el Mkachrin. Il irrigue de même une partie importante de la plaine du Akkar.

Après l'approbation de l'Union Européenne sur l'étude du FDES, toutes les formalités administratives sont actuellement en cours de finalisation entre le FDES d'une part et le Ministère de l'Energie et de l'Eau d'autre part, en sa qualité d'autorité de tutelle et de contrôle. Dès le début des travaux, le FDES s'occupera de gérer et de superviser le projet. Il mettra en place un mémorandum d'entente signé entre la l'Etablissement des eaux du Liban Nord et les municipalités qui se trouvent à la périphérie du canal ainsi que les représentants des propriétaires profitant de l'irrigation. Il veillera de même à la coordination entre les différentes parties concernées lors des différentes étapes du projet.

A noter que le FDES est un organisme financé par l'Union européenne. Il a pour objectif de réduire la pauvreté au Liban. Parmi ses prérogatives, nous pouvons citer la planification et l'exécution des projets de développement dans les régions libanaises les plus défavorisées. Ce projet a contribué à améliorer les conditions de vie de près de 145 mille personnes dans 39 villages libanais.



Vue générale du canal de Bebnin au Nord - Liban

3 - Terminaison des travaux du Programme National pour l'Intégration dans le cadre du projet du développement social

Malgré la fin des travaux du Programme National pour l'intégration, ses résultats continuent à se développer. Il constitue l'un des projets de développement social au CDR, financé par la Banque Mondiale. Un conglomérat d'associations comprenant «l'association des jeunes mal voyants», «la fédération des handicapés libanais», «la fédération libanaise pour la trisomie 21», et «la fédération suédoise pour l'assistance aux enfants», a pris en charge la planification et l'exécution de ce programme sectoriel au niveau national. Les travaux du programme se sont déroulés sur deux ans durant lesquels un grand nombre d'activités dans les secteurs éducatif, social et professionnel ont été exécutées dans toutes les Mohafazats avec pour but de mettre en place un cadre culturel, scientifique et politique pour assimiler le concept d'intégration dans la société aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé. Cette démarche permet d'accueillir les personnes ayant des besoins spéciaux dans la société en respectant les différences, en répondant aux besoins et en assurant des chances équitables pour leur participation et leur contribution.

Les résultats immédiats et quantifiables du programme

lors de sa clôture, révèlent une amélioration quantitative, posant les jalons d'une nouvelle étape dans la prise en charge des personnes ayant des besoins supplémentaires par la société et pour leur intégration. Les principaux concernés, ainsi que ceux qui ont fait partie du programme, individus, comités et associations, ont été dotés des connaissances et du savoir-faire nécessaires liés au concept d'intégration. Ce qui s'est répercuté sur leurs choix lors de la planification de tout projet ou service concernant les personnes ayant des besoins spéciaux, et lors de la revendication des droits et l'impact sur les décideurs des politiques du bien-être social.

De même, ce programme a proposé un modèle pour l'intégration à l'école, appliqué dans plusieurs établissements scolaires afin de garantir un environnement propice à l'enseignement et à l'intégration des personnes ayant des besoins supplémentaires. Le programme a fourni aux bibliothèques des travailleurs pédagogiques et sociaux des travaux de références, des études et des moyens d'information pour développer leur culture et leur savoir-faire professionnel, permettant d'aboutir à l'intégration pédagogique et sociale. Quant au niveau des politiques publiques

nationales, le programme a présenté aux principaux concernés des documents de travail qui constituent un pas essentiel vers la concrétisation de plans stratégiques ayant pour but de consolider la politique d'intégration et la mettre en oeuvre. Ces références, études et documents ont poussé les principaux concernés à affirmer à plus d'une reprise dans des réunions publiques que le Programme National pour l'intégration a fourni un grand nombre de documents, à tel point qu'il ne reste plus qu'à commencer à travailler. Notons à ce niveau que les ministères concernés ont commencé à prendre les démarches pratiques pour appliquer le concept d'intégration et mettre en place des projets dans ce domaine.

Il importe dans ce cadre d'informer les concernés et les intéressés par ce sujet qu'une commission commune a été mise en place regroupant le consortium d'associations, le ministère de l'Éducation et le Centre Pédagogique pour la Recherche afin de transmettre cette expérience à l'école publique. Si le programme national pour l'intégration a fourni les bases culturelles et scientifiques pour l'intégration, le changement des politiques publiques, la préparation et l'exécution des programmes,



Conseil du Développement
et de la Reconstruction

projets et services constituent une urgence afin de garantir la continuité de cette action et l'institutionnalisation de l'intégration pédagogique, sociale et professionnelle dans les secteurs public et privé. De même, l'expérience du partenariat dans le cadre de ce projet entre le secteur public, représenté par le CDR, et entre certaines associations concernées par le sujet, représentées par le consortium, constitue une leçon à suivre par le secteur public, tout en assurant l'engagement des donateurs.



Réunion de travail du Programme National

4 - Réunion du Comité Consultatif pour le Rapport National pour Développement Humain au Liban (NHDR)

Le six février, une réunion du Haut Comité Consultatif et de la Commission d'Orientation pour le rapport national du Développement Humain, lié au concept de la citoyenneté (l'Etat du citoyen) a été tenue au Grand Sérail et a groupé le Ministre de la Culture Dr. Tarek Mitri, le Ministre des Finances Dr. Jihad Azour, le député Ghassan Tueni, le Président du CDR Nabil Jisr, le représentant résidant du PNUD Mme Marta Roueidas, et le directeur du bureau du PNUD au Liban Seif el Dine Abaro. Ont participé de même à cette réunion chercheurs, intellectuels, spécialistes et fonctionnaires: Dr. Adnan Amine, Dr. Nada Moughayzel, Dr. Raghed Solh, M. Nabil Fahd, Dr. Mona Khalaf, Dr. Bachar Haidar, Dr. Ahmad Beydoun, Dr. Makram Sader, M. Youssef Fawaz, Dr. Randa Antoun, Dr. Ibrahim Chahrour, Mme Jihane Haidar, Dr. Hassan Krayem, Mme Mirna Sabbagh, Dr. Maha Yahya et Mme Dima Kharbatli.

La réunion a débuté par un exposé détaillé effectué par la directrice du projet Dr. Maha Yahya, comprenant une explication de l'approche adoptée dans la préparation du rapport national pour le Développement Humain, expliquant les principes, les concepts et la méthodologie de travail suivie aux côtés des initiatives exécutées dans le

cadre de ce projet. Citons par exemple le lancement d'un site internet, le projet «cent et une histoires», le projet de la citoyenneté et de l'éducation, les indices qui ont été mis en évidence et qui sont liés au rapport. Elle a de même tenu à citer les exploits effectués à ce niveau, comme les ateliers, les débats, les études de recherches et les formations. Elle a aussi proposé un plan d'action pour les mois à venir, avant la publication du rapport dans sa version finale attendue pour le mois de juin 2008. Un débat a eu lieu par la suite autour de points principaux soulevés par les participants.

En conclusion, il a été convenu ce qui suit :

- La révision par les membres du Comité de la note distribuée, qui fournit l'essence du rapport, suivie de l'envoi des propositions au groupe de travail.
- La distribution du projet de rapport à tous les membres du Comité, chaque membre devant choisir entre la révision complète du projet avec annotations et entre la révision d'un seul chapitre, en accord avec sa spécialisation.
- La tenue d'une dernière réunion du Comité deux semaines après la distribution du projet de rapport pour présenter les remarques aux membres et pour en discuter.

1 - Projet de Transport Urbain: introduction aux Systèmes de Transport Intelligent (STI)*

Les Systèmes de Transport Intelligent (STI) se basent sur l'utilisation des techniques modernes de communication et d'informatique dans l'objectif d'augmenter l'efficacité des systèmes de transport, de renforcer leur sécurité, et de les rendre plus adaptés aux besoins des bénéficiaires. Ceci se produit en réduisant les coûts de transport, la durée du déplacement, les accidents et les effets néfastes sur l'environnement.

Il existe un grand nombre d'applications des STI, dont à titre indicatif:

- Le fonctionnement des feux de signalisation et le réglage de la minuterie afin de correspondre aux flux de la circulation dans chaque direction, ce qui permet d'optimiser la capacité d'absorption des carrefours et de réduire le temps de passage.
- La définition de la priorité de passage aux carrefours aux véhicules de transport en commun pour encourager leur utilisation, plus efficaces que la voiture privée car transportant un plus grand nombre de passagers.
- La rapidité de réaction aux demandes d'urgence résultant des accidents de la route ou

d'incidents résultant des conditions météorologiques, et ce en informant les usagers des voies alternatives, et en assurant la diligence dans les services de secours.

- La mise en place de panneaux de signalisation avec des messages évolutifs fonction des conditions de la circulation, et qui mettent en garde à l'avance contre la présence de bouchons.

- L'adoption de systèmes d'information des usagers des moyens de transport en commun de l'arrivée prochaine d'un bus, ou de toute modification d'horaire.

- La mise en place de systèmes tarifaires au moyen de cartes intelligentes, ce qui permet d'utiliser la même carte pour plus d'un moyen de transport et pour les stationnements publics.

- L'identification des véhicules au moyen des fréquences radio (RFID) et la lecture des plaques d'immatriculation (LPR), ce qui permet de limiter l'accès à certaines régions aux voitures autorisées, et permet de s'assurer que la plaque est en fait celle du véhicule; le système permet de même d'enregistrer certaines contraventions (excès de vitesse et passages au

rouge) de manière automatique.

- L'adoption de systèmes de repérage (AVL) et de répartition des véhicules assistés par ordinateur (CAD).

- L'adoption de systèmes de navigation permettant aux usagers d'emprunter les meilleurs itinéraires pour arriver à destination.

Le projet de transport urbain en cours d'exécution par le biais du CDR comporte trois volets principaux :

- Améliorer la gestion de la circulation
- Réguler le stationnement
- Améliorer le flux de la circulation sur certains axes principaux

Le projet de transport urbain se base sur nombre d'applications des STI. Il a pris en compte, dans la planification, l'utilisation immédiate de certains STI dans le cadre d'une stratégie globale les étendant dans les prochaines étapes.

Les domaines d'utilisation des STI dans le projet de transport urbain sont :

- Le contrôle environnemental
- L'optimisation du transport

public.

- Les feux de signalisation.
- L'information et l'orientation des usagers aux lieux de stationnement.
- Les panneaux de signalisation évolutifs.
- Le système tarifaire électronique.
- La vidéosurveillance (CCTV)
- Le contrôle des entrées sur les autoroutes.
- Le centre de contrôle.

L'amélioration de la gestion de la circulation se base sur l'équipement de plus de 200 carrefours de feux de signalisation modernes, et sur leur mise en marche de manière centralisée à partir du centre de contrôle, de manière à répondre aux besoins de la circulation. Tous les feux sont liés au centre de contrôle, soit par fibres optiques ou lignes téléphoniques, soit par radio (SSR). Le centre de contrôle informatisé utilise les informations sur les flux de circulation, récoltés soit par les détecteurs incrustés dans la chaussée dans les différents sites, soit par les caméras vidéo. Ces informations sont perçues de manière continue. Des logiciels sophistiqués prennent en charge le calcul du minutage optimal des feux de signalisation selon la densité de la circulation sur le réseau. Les ingénieurs dans le centre de contrôle observent la situation

sur le terrain sur des écrans spéciaux recevant les images des caméras vidéo. Lors d'incidents sur un emplacement particulier sur le réseau, les ingénieurs de la circulation adoptent un plan d'urgence mis en place spécialement pour de telles situations, et entrent en contact avec les secours pour une intervention rapide.

croisements de route) s'élève à près de 25 millions de dollars américains. L'étude de faisabilité économique a montré que le projet engendrait un grand nombre de bénéfices économiques, notamment ceux résultant du gain de temps de déplacement et de la réduction des accidents. Voici quelques chiffres :

- La valeur actuelle nette (VAN)



Immeuble abritant le Centre de Contrôle (en construction)

Le plan du projet de transport urbain comprend, en plus des études techniques et d'ingénierie, une étude de faisabilité économique et une autre relative à l'impact environnemental.

L'investissement dans les systèmes de gestion de la circulation (y compris les travaux publics pour l'amélioration de certains carrefours et

des flux monétaires sur l'ensemble de la vie du projet : 59.2 millions de dollars américains.

- Taux de rentabilité interne : 34,1%

De même, l'étude sur l'impact environnemental a montré que le projet réduit les émanations comme le monoxyde de carbone toxique, le dioxyde de carbone, qui contribue à l'effet

de serre, et les particules (PM10) qui aggravent les maladies respiratoires. La proportion de cette réduction s'élève avec l'augmentation du volume de la circulation sur le réseau.

Les autres bénéfices du projet comprennent :

- La réduction des accidents de la route en raison de la régularisation de la vitesse des véhicules et la réduction des différences de vitesse.

- L'augmentation de la sécurité des piétons aux carrefours équipés de feux de signalisation.

- L'augmentation de la sécurité des piétons en raison de l'augmentation du laps de temps qui sépare les convois de voitures.

- L'allègement de la contrainte de régulation de la circulation aux carrefours, ce qui permettra d'augmenter l'efficacité de la gendarmerie dans le domaine de la répression des infractions au code de la route.

- La régulation du flux de la circulation aboutit à l'amélioration des conditions d'opération des bus du transport public, augmentant ainsi la volonté de les emprunter, et limitant l'utilisation excessive de la voiture privée.

- La surveillance de la circulation par les caméras vidéo permet d'optimiser les interventions rapides et le travail des secours en cas d'accidents et d'urgence.

- Toutes ses améliorations contribuent à relever la qualité de vie en ville.

Pour ce qui est de la régulation des stationnements, projet en cours d'exécution, il se base sur l'utilisation de parcmètres modernes. Le stationnement devient ainsi payant durant certaines heures de la journée. Le but est de rendre accessible les rares places de stationnement sur les bords de route à un plus grand nombre d'usagers, et ce en réduisant la période de stationnement et en empêchant un véhicule d'occuper une partie de la propriété publique durant toute la journée.

Les parcmètres en cours de placement sont modernes et fonctionnent grâce à l'énergie solaire. Chaque parcmètre est relié au centre de gestion grâce aux techniques de communication sans fil (GSM/GPRS). La programmation de la mise en marche et le contrôle des parcmètres peuvent se faire à partir du centre de contrôle. Le paiement pour le stationnement peut se faire par le biais des pièces de monnaie, par les cartes intelligentes prépayées, ou par les cartes de crédit bancaires.

Les contrôleurs et les inspecteurs disposent d'ordinateurs manuels utilisés pour la répression des infractions.

L'émission des avis des charges supplémentaires pour les véhicules contrevenants et l'impression immédiate des avis se font grâce à une imprimante portable connectée à l'ordinateur manuel par la technologie Bluetooth.

De même, les ordinateurs manuels enregistrent les informations sur les véhicules dont les conducteurs persistent à contrevenir aux règles de stationnement, et qui refusent de payer les charges supplémentaires. Le véhicule est alors inscrit sur une liste spéciale qui aboutit à la pose d'un sabot, jusqu'à ce que le contrevenant paye la totalité de ce qu'il doit.

Le projet du transport urbain sert aussi de moyen d'introduction à d'autres applications des STI. Les études actuellement en cours, visant à stimuler le transport public et à le rendre plus efficace, mais aussi à améliorer les performances du transport des marchandises, devraient aboutir à des recommandations se basant pour la plupart sur les STI. Parmi celles-ci :

- Pister les véhicules de transport public et les repérer en utilisant les techniques GPS et AVL

- Programmer la mise en marche et l'orientation des véhicules de transport public et de transport des marchandises (bus, taxis, camions) en utilisant



les systèmes de répartition assisté par ordinateur (CAD).

- Installer des terminaux de bases de données mobiles sur les véhicules de transport public, fournissant au conducteur les directives de navigation, acceptant le paiement électronique des frais de transport et imprimant un reçu, tout en gardant le véhicule en communication avec le centre, pour les cas d'urgence.

- Informer les passagers grâce à des tableaux électroniques installés sur les bus et dans les stations, de l'heure d'arrivée prévue en temps réel (RTPI)

- Le système de comptage automatique des passagers de bus (APC).

- Le système d'identification du véhicule et de sa plaque d'immatriculation en utilisant les fréquences radio (RFID), ce qui serait une solution potentielle contre les plaques contrefaites.

- Adopter les cartes intelligentes utilisables sur tous les systèmes de transport en commun ainsi que dans les zones de stationnement pour payer les tarifs de transports et les tarifs de stationnement.

Le projet du transport urbain en cours d'exécution a créé un cadre convenable pour l'introduction des STI, qui permettent d'optimiser les systèmes de transport des

passagers et des marchandises et le renforcement du contrôle. Les STI ont prouvé leur efficacité et leur faisabilité économique: ils peuvent être utilisés pour augmenter la capacité des routes et des carrefours, ce qui minimise le besoin de nouvelles routes; ils augmentent de même les niveaux de sécurité et augmentent le degré de satisfaction des employés et améliore de manière générale la qualité de vie urbaine. Ceci démontre la nécessité de la mise en place d'une stratégie pour l'adoption des STI au niveau national, une stratégie qui génèrera un plan directeur délimitant le parcours des secteurs public et privé pour

bénéficier de ces systèmes.

L'exécution du projet du transport urbain est le fruit d'une collaboration étroite entre le CDR, le Comité de la gestion de la circulation et l'ensemble des municipalités concernées. La réussite de ce projet requiert un engagement du citoyen de respecter les feux de signalisation et les différentes stipulations du code de la route. Les campagnes de publicité et d'orientation concomitantes à l'exécution du projet permettront de sensibiliser le citoyen à l'importance de cet aspect.

** Etude réalisée par le Bureau de Consultants "TEAM"*



Un Parcmètre

2 - Le projet de réhabilitation de l'infrastructure de la ville de Beyrouth

Le projet de réhabilitation de l'infrastructure de la ville de Beyrouth a pour objectif d'améliorer le niveau des services publics (évacuation des eaux de pluie et des eaux usées, réseaux d'eau et d'électricité) en plus des travaux de réhabilitation des routes (asphaltage, trottoirs, éclairage, reboisement et équipement), afin d'accompagner la croissance démographique et le développement urbain dans la ville de Beyrouth.

Depuis 2001, le CDR étudie et exécute des programmes de réhabilitation de l'infrastructure de Beyrouth, comportant principalement les travaux suivants:

- séparation des eaux de pluie des canalisations des eaux usées
- réhabilitation du réseau d'eau potable
- réhabilitation de l'intégralité des rues et l'introduction de nouvelles prestations dans l'opération de réhabilitation des rues comme le reboisement et l'éclairage esthétique, les trottoirs, les garde-fous, les bancs publics et différents équipements pour l'embellissement.

Afin de s'assurer de la bonne exécution des projets, une coordination continue, au plus haut niveau, a lieu avec le Gouverneur de la ville de Beyrouth, la Municipalité, les administrations, les institutions publiques concernées, la Gendarmerie, les associations de commerçants et les associations de la société civile, et ce tout au long des étapes de préparation et d'exécution.

Les avantages des projets de réhabilitation de l'infrastructure dans la ville de Beyrouth peuvent être résumés comme suit :

- L'amélioration de l'évacuation des eaux de pluie, ce qui permet de réduire le coût de l'entretien des routes et d'éviter des inondations sur la chaussée.
- La réhabilitation et l'amélioration du réseau des eaux usées pour être redirigé dans l'avenir vers les centrales d'épuration de Bourj Hammoud et Ghadir.
- L'amélioration et l'embellissement des routes, réduisant ainsi les embouteillages et rendant la circulation plus fluide.
- La réhabilitation des trottoirs et la limitation de leur utilisation aux seuls piétons,

l'ajout de bancs publics et de poubelles, l'amélioration de l'éclairage et le reboisement.

Tous ces travaux auront pour effet la relance de l'activité commerciale, touristique et économique de la ville de Beyrouth.



Projets de réhabilitation de l'infrastructure dans la ville de Beyrouth (Rue Venezia)



Projets de réhabilitation de l'infrastructure dans la ville de Beyrouth (Avenue Saëb Salam - Corniche Mazraa)



3 - La Station d'Épuration de Tripoli.

Responsable d'exécution	CDR
Financement	BEI
Entrepreneur	Ondéo Degrémont
Consultant	Groupe Cabinet Merlin / Libanconsult
Coût du projet	Près de 77 millions d'euros
Début des travaux	Janvier 2003
Date de mise en service	Durant l'année 2009 après la fin des travaux durant la deuxième moitié de l'année 2008
Description des travaux	<p>Station d'épuration biologique (secondaire) équipée des infrastructures de recyclage des eaux usées et des boues résultant du recyclage. Elle est dotée d'équipements de recyclage des émanations d'odeurs. La station peut traiter les eaux usées des habitants de Tripoli et des environs tels que projetés pour l'an 2040.</p> <p>Une étude sur l'impact environnemental a été préparée et toutes les mesures nécessaires ont été prises pour empêcher toute répercussion négative sur l'environnement.</p> <p>Le projet comprend la mise en place des équipements nécessaires pour le traitement des odeurs résultant de l'opération de recyclage et ce selon les normes internationales adoptées dans ce domaine, en plus du placement de certains équipements dans des immeubles clos pour éviter la propagation d'odeurs. Une station pour les boues a été mise en place pour éviter la pollution résultant des résidus organiques après le recyclage.</p> <p>Afin de mettre en place une station intégrée dans son environnement, de grands espaces verts et un boisement sont prévus dans les environs et à l'intérieur de la station.</p>

La station d'épuration fait partie intégrante d'un projet complet exécuté par le CDR et visant à trouver une solution radicale au problème des eaux usées à Tripoli et ses environs. Les autres projets en cours d'exécution ou de préparation sont:

- La mise en place des réseaux acheminant les eaux usées à la station d'épuration
- La mise en place d'un canal maritime pour l'évacuation de l'eau recyclée dans la mer (1600 mètres de long, 1600 millimètres de diamètre)
- La mise en place des réseaux d'évacuation des eaux de pluie.

4 - Projet de reconstruction du pont de Ghajar (Abou Zamleh) à Chebaa

La société Danach pour la construction et le commerce a été choisie pour exécuter les travaux de reconstruction du pont de Ghajar (Abou Zamleh) à Chebaa, dans le cadre du projet de réhabilitation de la route de Tyr-Naqoura. Le projet comporte le démantèlement du pont de fer endommagé par l'agression israélienne et la construction d'un nouveau pont, reliant les régions de Ghajar et de Chebaa. Ce projet a pour objectif de faciliter la circulation dans la région de Chebaa et ses environs. La fin des travaux est prévue le 30/7/2008.

5 - Mise en place de centres socio-culturels à Yater et Ansar

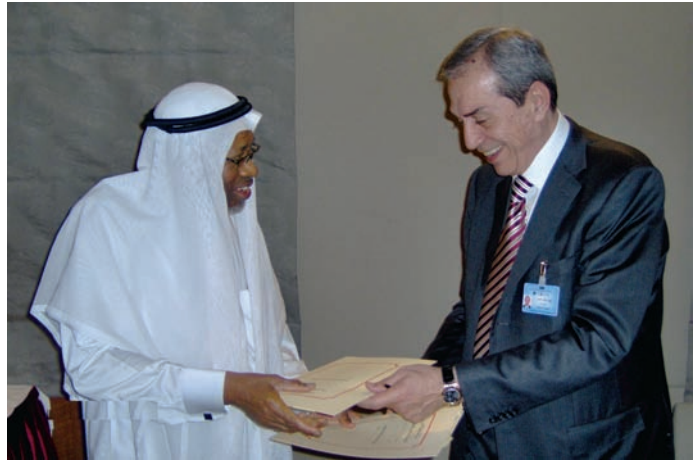
Les travaux pour la mise en place de deux centres socio-culturels ont débuté dans les villages de Yater et Ansar. Ces centres font partie de 21 autres centres qui vont être créés dans différentes régions grâce à un don en provenance du Royaume d'Arabie Saoudite, dans le cadre d'un projet de réhabilitation et de reconstruction de villages libanais endommagés par l'agression israélienne durant l'été 2006.

Les accords de financement conclus par le CDR durant les mois de mars et avril 2008.

1 - La Banque Islamique pour le Développement.

En marge des réunions annuelles des organismes financiers arabes, tenues dernièrement à Sanaa (Yémen), un accord-cadre entre le Liban et le groupe de la Banque Islamique pour le Développement a été signé le 2 avril 2008, pour un montant de 245 millions de dollars américains. Le président du CDR Nabil El Jisr a représenté le gouvernement libanais, alors que le groupe de la Banque Islamique pour le Développement était représenté par son président Dr. Ahmed Mohammed Ali.

Cet accord contribuera au financement d'un certain nombre de projets dans cinq secteurs (l'eau, l'infrastructure, la santé, les routes et l'éducation), d'un barrage sur le fleuve Bisri d'une capacité de plus de 120 millions de mètres cubes d'eau potable destinés à la ville de Beyrouth et aux banlieues Nord et Sud.



Signature de l'accord-cadre par les Présidents M. Nabil El Jisr (CDR) et Dr. Ahmed Mohamed Ali (BID)

2 - L'Etat du Koweït.

En date du 9 avril 2008, onze accords de financement pour un certain nombre de projets ont été signés, dans le cadre du Don consenti par l'Etat du Koweït; la signature a eu lieu à la Municipalité de Tripoli (Centre Rachid Karamé – Palais Naufal). Ont signé, du côté koweïtien, le Directeur Général du Fonds Koweïtien Abdel Wahab al Bader et du côté libanais le Président du CDR Nabil El Jisr.



Signature de l'accord de Don par le Président Jisr et le Directeur Général du Fonds Koweïtien M. Abdel Wahab Al Bader

1 - Le Conseil du Développement et de la Reconstruction poursuit l'exécution des travaux pour la protection du littoral de la pollution

Dans le cadre de l'exécution du plan de la protection du littoral libanais, le président du CDR Nabil Jisr a effectué une visite sur le site de la station d'épuration des eaux usées à Tripoli, l'une des plus modernes dans la région du bassin méditerranéen, accompagné du chargé d'affaires français André Parant et de l'attaché économique Jean Paul Depecker, afin d'informer l'opinion publique des efforts déployés au niveau officiel dans le cadre

environnemental en général et pour ce qui est des eaux usées en particulier. Un exposé détaillé a été présenté par le directeur du projet, M. Bruno Hochart.

Ont participé à cette tournée le conseiller du ministre de l'Energie et de l'Eau M. Azzam Sankari, le président du Conseil d'administration de l'eau au Liban Nord M. Jamal Krayem, le vice-président du CDR, Dr. Alain Kordahi, M. Yehya Sankari membre du Conseil d'adminis-

tration du CDR, et l'ingénieur responsable du projet Dr. Youssef Karam, ainsi que des notables de la région.



La station d'épuration de Tripoli

2 - Les paiements du CDR du 1/1/2008 au 29/2/2008

Conformément au principe d'informer régulièrement l'opinion publique libanaise de l'état d'avancement du travail effectué par le CDR, nous mettons à votre disposition les chiffres suivants:

Le CDR a dépensé près de 97 millions 703 mille 910 dollars américains durant les mois de janvier et février 2008 sur des secteurs vitaux dont : les télécommunications, l'enseignement public, le développement social, l'agriculture et l'irrigation, la santé, les routes et autoroutes, les transports en commun, l'électricité, l'aéroport, les édifices gouvernementaux, les déchets solides, l'eau potable, les eaux usées, et divers secteurs. Ces dépenses sont liées aux projets en cours d'exécution ainsi que sur des projets de réhabilitation d'infrastructures, de structures sociales et de secteurs publics endommagés lors de la guerre de juillet 2006.

3 - Le CDR poursuit le paiement des indemnités des expropriations

Le CDR a la charge de procéder à l'expropriation de propriétés privées entravant l'exécution des projets prévus. Cette démarche constitue une étape essentielle qui précède le lancement et l'exécution de tout projet. Dans tous les projets de développement dont l'exécution incombe au CDR par décision du Conseil des Ministres, le CDR tente de finaliser toutes les démarches légales nécessaires aux opérations d'expropriation, y compris les démarches d'évaluation et de garantie des crédits nécessaires ; ainsi, les indemnités des expropriations pour les individus et les personnes morales dont les propriétés sont concernées par l'expropriation sous toutes ses formes seront assurées.

Se basant sur la décision du Conseil des Ministres numéro 24 date 18/8/2005 concernant la proposition du Ministère des Finances au sujet des

dettes des expropriations, le Conseil des Ministres a chargé le Ministre des Finances de l'émission de bons de trésor en monnaies étrangères, destinés exclusivement au paiement des indemnités d'expropriation d'un montant de 277.183.856 dollars américains, dont 258.183.856 dollars américains concernent différents projets relevant du CDR. Le CDR a transmis durant les mois de janvier et de février de l'année 2008 à la Commission du contrôle des dettes des expropriations du Ministère des Finances 21 relevés comportant les indemnités d'expropriations pour un montant total de près de 8.322.529.117 livres libanaises. Le nombre des ayant droits bénéficiant de ces indemnités a atteint 283 bénéficiaires, sachant que paiement du solde de ses indemnités est lié à la présentation par les ayant droits des documents nécessaires à ce sujet.

LES ADJUDICATIONS PUBLIQUES.

Introduction

On ne tarit pas, lors de conversations animées et surtout dans les milieux professionnels, bureaux d'ingénieurs ou entreprises, d'évoquer ce sujet perçu comme épineux par l'opinion : les marchés publics ; et qui fait l'objet de diatribes souvent peu justifiées à l'égard de l'Administration, car elles reposent la plupart du temps sur une méconnaissance de la question.

Il nous a semblé opportun d'une part d'informer l'opinion sur les règles et les procédures qui régissent les adjudications publiques, que ce soit au CDR ou ailleurs dans les administrations, et d'autre part de répondre aux questions légitimes du citoyen et à ses critiques, même arbitraires, de la manière la plus claire possible.

En fait, ce qui intéresse surtout l'opinion, c'est de connaître les critères du choix des entreprises, et comment les procédures adoptées sauve-gardent à la fois le droit des entreprises et les deniers publics.

Deux parties constituent cet exposé : la première concerne les éléments constitutifs de la nouvelle loi sur les adjudications publiques en cours de mise en vigueur ; et la deuxième

les différents types d'adjudications pratiquées par le CDR et les raisons qui motivent son choix.

1. Le Nouveau Projet de Loi relative aux Adjudications Publiques.

Les réglementations en vigueur qui régissent les adjudications publiques remontent à bien loin, et aucune réforme et aucune actualisation n'y ont été apportées depuis pour les adapter au développement des marchés publics et pour répondre aux besoins actuels.

C'est pour ces raisons que le Conseil des Ministres a approuvé dernièrement deux projets de loi, le premier concernant les Adjudications Publiques, et le second relatif à la création d'une Direction des Adjudications Publiques. De plus, il a émis un projet de décret qui établit les conditions générales des projets de travaux publics.

Les législations modernes tendent à grouper les principales réglementations régissant les adjudications publiques dans un seul texte de loi, qui pourrait servir de référence à la fois à l'administration et aux entreprises. Son Excellence le Ministre du Développement Administratif a ainsi constitué une Commission qui au bout de

plus d'une année d'activité a formulé :

- Un projet de loi relatif aux Adjudications Publiques
- Un projet de loi constituant la Direction des Adjudications Publiques

Son Excellence le regretté Premier Ministre Rafic Hariri avait chargé une Commission de l'élaboration du projet de décret qui spécifie les conditions générales des marchés de travaux publics.

Cette Commission avait établi un avant-projet qui a été soumis à l'attention du Ministre des Travaux Publics et du Transport. Le bureau du Premier Ministre a amené quelques modifications à ce texte pour le rendre compatible avec la législation en vigueur, et pour que cette forme remaniée serve de décret d'application de la loi sur les adjudications publiques.

Les principaux objectifs poursuivis sont:

- Assurer des bases saines de compétitivité entre les entreprises.
- Sauvegarder les droits des soumissionnaires et de l'administration au cours des adjudications avec une transparence totale.
- Fixer les obligations et les droits de chacune des deux parties: l'administration et l'entreprise d'une manière

équitable.

- Déterminer les contraintes de manière à sauvegarder les deniers publics.

Les principales nouveautés apportées aux anciennes réglementations sont:

- Autoriser chaque administration à procéder à ses propres adjudications, au lieu de centraliser ces opérations à la Direction des Adjudications.
- Définir les procédures d'adjudication, les conditions de participation et de refus d'entreprises.
- Autoriser de nouvelles formes d'adjudications : création et gestion de services publics.
- Définir les critères régissant les annonces d'adjudications et leur teneur.
- Etablir des conditions spéciales relatives aux adjudications restreintes, aux adjudications de l'assistance technique et des travaux sur ordre.
- Etablir des conditions spéciales pour l'adjudication d'achat de produits et de vente de propriétés foncières.
- Etablir des conditions spéciales relatives à la propriété intellectuelle.
- Distinguer entre les marchés qui se traitent par bordereau et celles qui se traitent par facture.
- Etablir le Cahier des Clauses et Conditions Spéciales, dont les articles devraient faire l'objet de décrets spécifiant les réglementations administratives et techniques.
- Définir la possibilité de recours auprès de la «Direction des

Adjudications Publiques» au sujet de l'octroi des marchés publics.

Ces textes sont en instance d'être soumis à l'étude et à l'approbation du Parlement.

2. Les Adjudications au CDR

C'est effectivement le CDR qui centralise la plupart des grands marchés publics, destinés à la reconstruction et au développement du pays. De par son rôle et sa mission, définis dans le décret-loi no. 5 du 31 janvier 1977, le CDR planifie, recherche le financement et exécute les projets d'études, de reconstruction et de développement approuvés par le Conseil des Ministres, dans l'ensemble des secteurs ; dans son action, il se conforme aux différents schémas directeurs et au principe du développement équilibré, tel que nous avons eu l'avantage de les exposer dans de précédentes Editions.

Pour adjuger les études et les projets, le CDR suit les procédures légales en vigueur ; il a établi pour les consultants et les bureaux d'ingénieurs, ainsi que pour les entreprises locales, des critères de qualification qui tiennent compte à la fois de la nature et du volume des études ou des travaux et de leur supervision. De plus, et notamment pour les projets financés par des bailleurs de fonds extérieurs, d'autres critères plus restrictifs dictent souvent la procédure

d'adjudication à suivre, projet par projet. Dans un souci de clarté, il est utile de se familiariser avec les différents types d'adjudications pratiquées. Il sera distingué chaque fois entre celles qui relèvent d'études, d'assistance technique ou de supervision, et celles qui sont afférentes à l'exécution des projets.

Les Différents Types d'Adjudications:

- Les Adjudications de Gré à Gré
 - Pour les Consultants : il n'est procédé en général à de telles adjudications qu'en cas d'études financées le plus souvent par le gouvernement, et notamment pour une mise à jour d'une étude déjà démarrée par un ministère avant son transfert au CDR. Techniquement, il est judicieux de prévoir un seul contrat pour une étude ou sa mise à jour, pour la préparation des cahiers des charges et des dossiers d'appel d'offres, et pour la supervision des travaux : le fait d'avoir un seul interlocuteur pour ces prestations permet de centraliser les responsabilités et d'assurer un meilleur suivi du projet. Dans le même ordre d'idées, la plupart des contrats de mise à jour d'études sont octroyés aux consultants qui avaient été chargés à l'origine de ces études.
 - Pour les Entreprises: c'est un cas très rare, qui ne trouve sa justification que dans des



conditions très particulières: soit que les travaux en cours d'un projet se sont arrêtés par carence de l'entreprise, la nécessité de leur poursuite immédiate obligeant l'administration à les confier à une entreprise qualifiée; soit que des travaux supplémentaires imprévus à l'origine sont jugés nécessaires; alors pour éviter les problèmes que susciterait une dualité de présence et de responsabilité sur le chantier, il arrive de les confier à l'entreprise en charge, les prix pratiqués restant bien sûr dans les limites déjà agréées.

• Les Adjudications Restreintes

- Pour les Consultants: le CDR a recours à ce procédé principalement dans les cas suivants: soit que le bailleur de fonds impose des critères d'acceptation des consultants, auquel cas il est établi une liste agréée par lui; soit que les consultants doivent passer un stade de pré qualification pour pouvoir participer à l'adjudication; soit dans des cas d'urgence, où une procédure habituelle nécessiterait une perte de temps jugée onéreuse, tant pour une étude que pour la supervision des travaux.

- Pour les Entreprises: comme ci-dessus, il arrive que les conditions de financement imposent des restrictions à la

participation des entreprises à l'adjudication; ces restrictions sont précisées dans les publications annonçant le lancement du projet. Par exemple, la Banque Européenne d'Investissement, qui finance des projets avec une composante importante d'équipements, impose des entreprises exclusivement européennes; elle peut accepter un joint-venture avec une entreprise locale pour les travaux de génie civil. De même, le gouvernement français imposait des entreprises françaises pour les projets financés dans le cadre des protocoles, jusqu'à l'avènement de l'Agence Française de Développement, qui nous a permis de libérer nos projets de cette contrainte (exception faite pour les projets financés par des dons) (Voir le no.3 de notre Edition). Par ailleurs certains projets comportent des conditions de pré qualification des entreprises; seules celles-ci sont habilitées à soumettre leurs offres techniques et financières. Enfin, il arrive que le lancement de l'adjudication d'un projet ne donne pas de résultat, dans le sens où, par exemple un minimum de trois offres est exigé pour procéder à leur dépouillement, et que le CDR ne reçoive qu'une ou deux offres, à une ou deux reprises. Il a recours alors à une adjudication restreinte à des entreprises

jugées aptes à mener le projet à son terme.

• Les Adjudications Ouvertes:

C'est la forme la plus fréquente des adjudications au CDR, aussi bien pour les consultants que pour les entreprises; bien entendu pour les consultants et les entreprises locaux, seuls ceux qui sont pré qualifiés peuvent soumissionner; alors qu'en général, toutes les offres, émanant notamment de firmes internationales, doivent comporter une première enveloppe relative à leurs qualifications.

Signalons pour terminer que les procédures décrites ci-dessus restent valables en cas d'un projet co-financé par deux sources différentes, et que dans les cas où un joint-venture est accepté, la forme d'adjudication agréée est définie au préalable.

Nous espérons avoir fourni aux intéressés les informations de base relatives à l'octroi des marchés publics; ils pourraient en trouver des exemples en consultant notre Rapport d'Activité annuel.

Participation du CDR à un atelier de travail international dans la République Populaire de Chine (RPC)

Afin de rester toujours informé des dernières nouveautés en matière de reconstruction et de développement, et de mettre à profit les expériences des différentes sociétés et des ateliers de travail internationaux tenus en dehors du Liban, le CDR a répondu à une invitation officielle transmise par l'ambassade de Chine à Beyrouth, et a mandaté des représentants pour participer à des ateliers de travail.

1- Un atelier de travail asiatique concernant l'attribution des projets de construction, avec la participation du Ministère du Commerce Chinois et des entrepreneurs chinois internationaux (Mandatée : Mme Gihane Haidar). L'atelier a permis de comprendre les bases de l'économie chinoise et de saisir les processus adoptés lors de l'attribution de la construction d'immeubles. L'atelier a montré les efforts fournis par le gouvernement chinois dans le cadre du développement de projets d'infrastructure, ce qui a poussé les pays en voie de développement en Asie à investir en RPC, qui joue le rôle de pionnier dans le développement urbain des pays asiatiques.

2- Un atelier de travail autour de la gestion urbaine et régionale pour les fonction-

naires venant du monde arabe avec la participation du Ministère de l'Economie et du Commerce de la RPC et de l'Université de Pékin, sous le patronage du Centre de recherche du développement politique et de la gestion gouvernementale.

(Mandaté: M. Koussay Charafedine)

Cet atelier a permis de prendre connaissance de la nature du travail des différents services du gouvernement chinois et de leurs fonctions, de la planification urbaine et régionale et des voies du développement économique régional en Chine.

Cet atelier a permis aussi aux participants d'être notifiés de la stratégie de développement coordonné des différentes régions chinoises, en plus des politiques spécialisées.

L'atelier a de même mis en évidence le plan quinquennal adopté régulièrement par la RPC et qui concerne des domaines spécifiques comme l'agriculture, l'industrie, les finances ou l'administration. Pour ce qui est du plan quinquennal actuel, il se base sur le thème du «développement du citoyen».

3- L'atelier de travail concernant le financement public et la gestion du budget de l'état, en coopération entre le

Ministère des Finances et l'Université de Pékin. (Mandaté: M. Walid Ghossaini).

Cet atelier a permis de se familiariser avec la politique monétaire et la gestion du budget en relation entre la RPC et les pays développés. Il a mis en évidence l'importance de la coopération entre les états pour le bien du secteur public à travers l'échange d'informations à propos des différentes méthodes de gestion adoptées. Les participants ont pu aussi prendre connaissance du mécanisme de préparation du budget et des règlements en vigueur, et ont eu une vision globale de l'évolution de la RPC de « l'économie nationale » à « l'économie de marché ».

Enfin, les représentants du CDR ont pu constater le sérieux du citoyen chinois et son sens de la responsabilité, se considérant comme partie intégrante de l'édifice de l'état ; ils ont aussi remarqué l'efficacité de la gestion du trafic dans les rues de Pékin et de Shanghai, et le respect des citoyens des règlements.



Le Président du CDR en tournée d'inspection sur les chantiers de réhabilitation de l'infrastructure à Beyrouth.

Dans le cadre des travaux en cours concernant la réhabilitation de l'infrastructure à Beyrouth, le Président du CDR M. Nabil El Jisr a effectué une tournée d'inspection des chantiers notamment à la rue du Liban, la rue Chéhadeh, la rue Mar Mitr et à Furn El Hayek à Achrafieh. Il a été accompagné par le consultant Spectrum et l'entrepreneur, la société Al Ittihad, et par les responsables du projet au CDR. A la suite de cette visite, le Président Jisr a fourni des informations concernant la progression des travaux, et a répondu aux questions des journalistes. Il a aussi mentionné des travaux complémentaires prévus dans la région de Gemmayzé, et d'autres dans la rue Goureau. Il a enfin assuré que le CDR est sur le point de régler le problème de la rue Sagesse-Al Turk.



M. Jisr et un groupe d'ingénieurs du CDR lors d'une tournée à Achrafieh.

