

## ÉCONOMIE

# Les parcmètres sont-ils la solution au casse-tête du stationnement ?

Par Soraya HAMDAN | 24/11/2011

**LIBAN - ENQUÊTE** Quatre ans après l'installation des parcmètres dans la capitale libanaise, où en est-on ?

Le système est-il rentable ? À qui s'adresser en cas de plainte, et surtout le procédé est-il une solution au cauchemar libanais du stationnement ?

C'est pour mettre fin au chaos du stationnement anarchique dans la capitale libanaise que le Conseil du développement et de la reconstruction (CDR) a installé en 2007 près de 750 parcmètres sur les axes principaux à caractère commercial de Beyrouth.

« L'objectif était de faire payer les gens durant de courtes périodes afin d'organiser le stationnement dans les zones les plus congestionnées de la capitale, explique Élie Hérou, en charge du dossier au CDR pour le Grand Beyrouth. Avant l'installation des machines, les commerçants se plaignaient effectivement du manque de places et du stationnement anarchique qui desservait leurs activités », poursuit le responsable.

L'installation des parcmètres à Beyrouth s'inscrit ainsi dans le projet de développement du transport urbain (UTDP), lancé en 2001 par le CDR afin de décongestionner le trafic dans la capitale libanaise. L'opération a débuté par un projet pilote en 2006 avec la mise en place de 100 parcmètres, notamment dans les secteurs de Bliss, Achrafieh et Verdun. Un an plus tard, le CDR a poursuivi son projet avec l'installation de 650 machines supplémentaires sur les axes principaux à « caractère commercial et non résidentiel ». L'opération a été financée par un prêt de 9 millions de dollars contracté auprès de la Banque mondiale (BM) que le gouvernement libanais devrait rembourser sur une période de 20 ans.

### Une opération gérée par les secteurs public et privé

En 2005, le CDR a ainsi lancé un appel d'offres international pour choisir la société sous-traitante en charge de l'installation et de la maintenance des parcmètres. « Nous étions obligés de respecter le cahier des charges de la Banque mondiale », indique Élie Hérou. Deux sociétés ont ainsi été retenues pour travailler conjointement, l'américaine Duncan pour l'installation et la production des machines, et la libanaise Nead pour la maintenance et le suivi.

C'est le TMO (Traffic Management Organisation), une institution publique créée en 2000 sous la tutelle du ministère de l'Intérieur qui est en charge de la gestion du trafic dans la capitale libanaise. Pour Chafic Sinno, représentant de la société Duncan-Nead, employée par le TMO pour la maintenance des parcmètres, « si les machines ont été plutôt mal accueillies au début, les utilisateurs ont aujourd'hui pris conscience que le système est finalement plus juste pour tout le monde. Avant 2006, c'était la loi du plus fort qui régnait dans les rues de Beyrouth ! » « Les utilisateurs peuvent payer par pièces,

carte prépayée, carte de crédit et, d'ici à un mois environ, par sms, annonce Chafic Sinno. Cela permettra d'éviter aux gens de se déplacer ». 125 salariés de la société Duncan-Nead travaillent ainsi sur la gestion des parcmètres. « Nos employés prennent en photo les infractions, précise le directeur général. En cas de plainte ou de contestation, le mieux est de bien conserver le reçu et de contacter notre centre d'appel qui remboursera la surcharge en cas d'erreur. » En deux ans, Chafic Sinno affirme avoir ainsi acquitté près de 200 personnes. « Des GPS sont installés sur chaque parcmètre, quel que soit le problème. Il suffit d'en informer le TMO en précisant le lieu et l'heure de l'infraction, ce qui nous permettra de vérifier le problème et de rembourser, le cas échéant, la somme déboursée. » Car le responsable de la société Duncan-Nead a bien conscience de l'existence de parcmètres qui fonctionnent mal dans la capitale. « Sur les 750 parcmètres installés, ce sont toujours les mêmes qui posent problème, livre-t-il. Il s'agit des machines se situant à proximité des restaurants, bars ou discothèques. » Chafic Sinno attribue ainsi la responsabilité de ces pannes aux voituriers travaillant pour ces établissements. « Ils bloquent volontairement nos machines pour ne pas avoir à payer les places de stationnement et s'attribuent ainsi les emplacements, empêchant certains utilisateurs de s'y garer. »

### **Bilan : quatre ans plus tard**

Quatre ans après l'installation des machines dans la capitale libanaise, quel bilan peut-on dresser de l'opération ? « Nous avons réussi à partiellement améliorer la mobilité sur les axes principaux, constate Élie Hélou. Nous avons gagné en moyenne 10km/heure de circulation à Bliss par exemple et 15km/heure à Verdun, ces zones étant très embouteillées. » Pour Chafic Sinno, les secteurs qui rapportent le plus sont la rue Foch, Hamra, Bliss, Achrafieh et Sassine. Selon une source informelle proche du dossier, mais qui a préféré garder l'anonymat, les parcmètres auraient rapporté près de 14 millions de dollars en 4 ans, avec près de 10 millions de dollars de dépenses et un profit de près de 4 millions de dollars. L'argent issu des parcmètres est ainsi utilisé par le TMO pour la maintenance des feux rouges, le reste étant reversé à la municipalité.

Le CDR, en charge du Grand Beyrouth, entend aujourd'hui étendre l'installation de parcmètres à la banlieue beyrouthine. « Nous avons d'ores et déjà mis en place 40 nouvelles machines à Bourj Hammoud et travaillons avec les municipalités de Hadeth, Ghobeiri, Dekwaneh, Sin el-Fil et Zalka », précise Élie Hélou. À terme, ce seront ainsi 200 nouveaux parcmètres qui seront installés en banlieue.

Toujours selon la même source informelle proche du dossier, l'ensemble du territoire libanais devrait être couvert d'ici deux à trois ans, certaines municipalités, comme Nabatiyeh, Zghorta, Tripoli et Saïda, ayant déjà installé des parcmètres sans l'autorisation préalable du TMO. Les villes de Batroun, Jbeil, Jounieh et Tyr seront de leur côté dotées de parcmètres d'ici à 2013.