



HAL
open science

Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle : premiers résultats d'une enquête exploratoire. Note 1 : les transports en commun

Ali El Zein, Guillaume Carrouet

► To cite this version:

Ali El Zein, Guillaume Carrouet. Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle : premiers résultats d'une enquête exploratoire. Note 1 : les transports en commun. [Rapport de recherche] 1, Laboratoire aménagement économie transports (LAET); ART-Dev - Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement. 2022, pp.22. halshs-03576681

HAL Id: halshs-03576681

<https://shs.hal.science/halshs-03576681v1>

Submitted on 16 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle : premiers résultats d'une enquête exploratoire

Note 1 : les transports en commun

Ali El Zein & Guillaume Carrouet

Février 2022



Crédit photo : Riders' Rights حقوق الركاب



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle : premiers résultats d'une enquête exploratoire

Note 1 : les transports en commun

Ali El Zein

Laboratoire d'Economie des Transports (LAET – UMR 5593), ENTPE, rue Maurice Audin,
69518 Vaulx-en-Velin, France

ali.h.elzein@gmail.com ; ali.elzein@entpe.fr

Guillaume Carrouet

Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement (ART-DEV – UMR 5281),
Université de Perpignan Via Domitia, 52 avenue Paul Alduy, 66860 Perpignan, France

guillaume.carrouet@univ-perp.fr

Référence de ce rapport : El Zein A. & Carrouet G. (2022). *Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle : premiers résultats d'une enquête exploratoire. Note 1 : les transports en commun*. LAET - ART-DEV, Lyon - Perpignan. Février 2022.

Table de matières

Table de matières	3
1- Contexte	4
2- Un bref état des lieux sur les transports en commun au Liban	5
3- Méthodologie	7
4- Les caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon	8
5- Un accent sur les transports en commun en contexte de crise : les premiers résultats 10	
a- Le moyen de transport principal.....	10
b- L'évolution du taux d'utilisation durant la crise	14
c- La répartition des enquêtés selon les taux d'utilisation des TC dans les déplacements contraints	15
d- La répartition des enquêtés selon les taux d'utilisation des TC dans les déplacements non contraints	17
e- La perception de l'évolution des taux d'utilisation des TC	20
f- Les TC et la Covid-19	21
6- Conclusions et perspectives	22
7- Bibliographie	24

1- Contexte

Le système de transport des personnes se caractérise par une triple crise de congestion, de financement et de durabilité, qui s'est traduite surtout par un haut niveau d'embouteillages et un manque de fiabilité des alternatives à la voiture privée. Cette crise du système de déplacements au Liban est liée à une forte dépendance envers la voiture privée qui peut être expliquée par une approche systémique, avec des interactions entre plusieurs facteurs internes et externes : l'organisation territoriale du pays, les facteurs socio-économiques et culturels, les modalités de la gouvernance du secteur de transport et l'offre de transport (El Zein, 2020).

Depuis l'automne 2019, le Liban fait face à une crise multidimensionnelle et inédite. Si le volet économique et financier de cette crise semble être le plus grave, les effets de la crise sanitaire de la Covid-19, de l'explosion du port ainsi que des crises politiques et sociales continues ne semblent pas être du tout négligeables.

Le système de transport de personnes n'a pas pu échapper à cette crise et apparaît comme particulièrement exposé à l'aggravation continue de la crise dont les conséquences pèsent lourdement sur le budget des ménages, l'accessibilité globale, les relations sociales, ...

Dans ce contexte, un travail de recherche a été lancé en début de l'année 2021 par l'initiative d'Ali El Zein, chercheur contractuel au LAET à l'ENTPE, et Guillaume Carrouet, MCF en Géographie à ART-DEV à l'Université de Perpignan Via Domitia. Un des objectifs de ce travail est de déterminer quels étaient les premiers effets de cette crise sur le système de transport et dans quelle mesure cette dernière impacte les pratiques de mobilité des Libanais. Ainsi, une enquête exploratoire a été lancée en février-mars 2021 par questionnaire en ligne avec comme cible les résidents du Liban. Portant sur l'évolution des pratiques de mobilité en contexte de crise, ce questionnaire a pour objectif de diagnostiquer les pratiques de mobilité au Liban au début de l'année 2021 et les comparer avec ceux d'avant-crise. A noter qu'au moment de cette enquête (février-mars 2021), les importations des carburants utilisés dans le transport étaient toujours subventionnées par le gouvernement jusqu'à plus de 90 % de son coût en devises étrangères. Le prix de carburant était d'environ 39 000 L.L. pour 20 litres de l'essence (3.06 \$ à l'époque)¹². A ce moment, 78 % de la population vivait dans la pauvreté et 36 % étaient sous le seuil de l'extrême pauvreté³ avec un PIB qui chutait de plus de 20 % et l'inflation qui dépassait déjà 120 %⁴.

Ce document est un premier résumé des résultats de ce questionnaire. Il se limite aux constats et aux données descriptives relatives à l'usage des transports en commun au Liban (le reste des résultats du questionnaire seront publiés ultérieurement). Ce dispositif d'enquête sera complété en mars 2022 par une seconde phase centrée sur l'évolution des pratiques de mobilité des résidents au Liban en contexte de crise continue et les différents facteurs qui risquent aggraver la crise sur le système de déplacements (prélèvement des subventions sur les carburants, changements des taux de change, la baisse du pouvoir d'achat, ...).

L'ensemble des résultats de ce travail de recherche, données des deux questionnaires incluses, sera présenté dans un rapport final publié avant fin 2022. En parallèle, des publications, sous forme de papiers et de communications scientifiques, des résultats seront publiés ponctuellement à travers des notes thématiques.

¹ Direction Générale du Pétrole au Liban (<https://en.dgo.gov.lb/>)

² En février-mars 2021, le taux de change de la Livre Libanaise contre le dollar américain était d'environ 1\$ = 12750 L.L.

³ Unicef (2021) - <https://www.unicef.org/media/109531/file/2021-HAC-Lebanon-August-Revision.pdf>

⁴ Banque Mondiale (2021) - <https://www.unicef.org/media/109531/file/2021-HAC-Lebanon-August-Revision.pdf>

2- Un bref état des lieux sur les transports en commun au Liban

Le Liban est dépourvu d'un système de transport collectif fiable. Le système actuel est inefficace et risque de se détériorer encore plus sous effet de la crise multidimensionnelle émergente qui menace aussi l'accès à la voiture privée, à laquelle les Libanais sont dépendants pour leurs déplacements.

L'offre étatique étant très négligeable, le transport collectif au Liban est assuré par une offre privée artisanale (Chidiac, 2008; Nahas et al., 2016; SISSAF, 2016) composée de voitures, de bus et de minibus exploités principalement par des particuliers, de façon déréglementée, désorganisée et mal planifiée et contrôlée (Assaf et al., 2020; Chidiac, 2008; Tfaily, 2019).

A l'image de tous les secteurs au Liban, le transport collectif souffre d'une sous-information qui empêche d'avoir des chiffres fiables sur sa flotte. On estime avoir 40 200 personnes inscrites comme conducteurs de transport collectif (selon les chiffres de la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale⁵ - CNSS) et 27 061 plaques d'immatriculation rouges⁶⁷ pour une flotte de 33 718 voitures, 16 000 minibus et 3 500 bus (El Zein, 2020; MoE et al., 2011). Les plaques rouges sont vendues et louées dans un marché libre où une personne, morale ou physique, peut en posséder plusieurs à son nom en même temps, ce qui aboutit parfois à la création d'une cartellisation. Un véhicule peut aussi être exploité par une ou plusieurs personnes simultanément⁸.

Pour pouvoir opérer comme conducteur de transport collectif, il faut être muni d'un permis de conduire spécial et louer ou acheter une plaque dédiée et l'attribuer à un véhicule (Tfaily, 2019). Un conducteur peut opérer, à tout moment, sur tout le territoire. Toutefois, cette profession est peu organisée, faiblement réglementée et extrêmement concurrentielle en raison de la clientèle limitée (Chidiac, 2008) mais surtout de la présence d'un véhicule sur trois qui opère illégalement d'où la différence entre le nombre de véhicules opérants et le nombre de plaques rouges formelles⁷.

Quant au fonctionnement, les voitures sont utilisées comme (i) « service » (taxi collectif) si elles sont partagées par des personnes, non nécessairement ensemble, pour des destinations différentes ; ou (ii) comme taxi si elles sont utilisées par une seule personne (ou des personnes ensemble à une même destination). Il existe également des bureaux de taxis sur demande à des tarifs souvent plus élevés.

De façon différente, les bus et les minibus circulent souvent sur des trajets entre deux points prédéfinis mais sans horaires prédéterminés ni arrêts fixes ou voies dédiées et sans nécessairement adopter le même itinéraire. Le Grand Beyrouth est la seule métropole à avoir un réseau de transport collectif urbain où on compte 18 lignes de bus (et minibus) (Anas et al., 2017). Au niveau interurbain, les lignes principales sont celles qui relient Beyrouth aux autres villes (Tripoli, Saïda, Sour, Nabatiyeh, Zahlé, Baalbek, Hasbaya, *etc.*).

Les véhicules ne possèdent pas de compteurs et les tarifs sont fixés par le Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT) en accord avec l'Office de Chemin de Fer et des Transports en Commun (OCFTC)⁹ et les syndicats de transport collectif au Liban. Ils étaient, avant 2020, à partir de 2 000 L.L. par passager pour un « service » (10 000 L.L. pour un taxi) et 1 000 L.L. pour les bus et minibus urbains pour les distances courtes et augmentent avec la distance parcourue. Pour les voyages interurbains, les tarifs ne sont pas fixés. Avec la crise, les

⁵ Les propriétaires d'une plaque rouge sont inscrits à la CNSS comme conducteurs de transport collectif, peu importe s'ils exercent cette profession ou non.

⁶ Les plaques blanches concernent les véhicules privés et les rouges pour les transports collectifs et les camions.

⁷ Dont 10 000 devant être retirées selon la décision ministérielle n°9 du 5 avril 2000 qui n'est toujours pas encore exécutée.

⁸ Entretien mené par l'auteur auprès d'un représentant du syndicat des transports collectifs, avril 2018.

⁹ L'entité étatique en charge de l'organisation et l'exploitation du transport en commun étatique.

tarifs ont augmenté d'environ 30 % (jusqu'en juin 2021) et ont été multipliés par deux, au moins, en fin 2021.

En plus de cette offre artisanale, des entreprises exploitent des bus et des minibus, à des prix plus élevés, sur des trajets bien définis en interurbain. Ce sont par exemple Connexion (Beyrouth-Tripoli), Lebanese Commuting Company (L.C.C.) et la Lebanese Transport Company (L.T.C., Beyrouth-Saida), *etc.*

En plus de l'offre privée, l'Office des Chemins de Fer et des Transports en Commun (OCFTC) sous tutelle du MTPT assure la seule offre étatique qui se limite à 39 bus desservant le Grand Beyrouth sur 9 lignes (en 2019) partagées avec les prestataires privés. Toutefois, les bus ont été majoritairement détruits dans l'explosion du port de Beyrouth le 4 août 2020, et sont toujours tous hors service.

Avant la crise, le transport en commun au Liban n'assurait que 29 % des déplacements motorisés (TMS Consult, 2015), 40% des déplacements domicile-travail/études et un quart des autres déplacements (El Zein, 2020) avec moins d'un usager sur cinq qui est satisfait. Ces faibles taux proviennent surtout de la mauvaise desserte géographique (ACS, 2019; Bus Map Project, 2017; CDR, 2013), de la stigmatisation socioculturelle auprès des usagers (Nahas et al., 2016) et de l'insuffisance des aménités (confort, liberté, sécurité, rapidité...) (Aoun, 2011; El Zein, 2020).

Figure 2 : des bus et des minibus de transport en commun au Liban



Crédit photos : Riders' Rights حقوق الركاب

3- Méthodologie

L'enquête, dont une partie des résultats sont présentés dans ce présent document, a été menée au Liban entre mi-février et mi-mars 2021. Diffusée sous la forme d'un questionnaire en ligne en utilisant le logiciel approprié « *Limesurvey* », elle recueille les pratiques à l'échelle individuelle, des personnes ayant 16 ans et plus, résidant au Liban qui savent lire et écrire et ont accès à l'Internet. Elle concerne tous les déplacements, quels que soient le mode et le motif. Dans un contexte de sous-information statistique sur le sujet, ces résultats visent à contribuer à alimenter les bases de données relatives aux pratiques de mobilité au Liban.

Le questionnaire regroupe 50 questions réparties sur cinq fiches qui portent sur (i) les caractéristiques sociodémographiques des participants ; (ii) les effets généraux de la crise financière et économique ; (iii) l'évolution de la mobilité pour les déplacements quotidiens contraints ; et (iv) non contraints ; et (v) sur les effets de la crise de la Covid-19 seule.

Le questionnaire a été diffusé en ligne par l'intermédiaire des réseaux sociaux, des réseaux personnels et professionnels, par des mails destinés à des étudiants et des entreprises au Liban et par bouche-à-oreille. Le choix d'un questionnaire en ligne a été jugé opportun dans le contexte de la crise sanitaire de la Covid-19 et du fait de la non présence des chercheurs sur le terrain libanais. Il en résulte une absence de coûts d'administration et une facilité de recueil et d'analyse des données.

Plusieurs freins de diffusion ont été associés à notre enquête en ligne. Il s'agit surtout de problèmes techniques, de sécurisation des données et d'une couverture d'Internet limitée au Liban. Plusieurs biais doivent ainsi être pris en considération : l'enquête est auto-administrée ce qui affaiblit le contrôle, la diffusion s'est faite *via* des réseaux sociaux, des réseaux professionnels et universitaires ce qui entraîne un biais de sur-éducation des enquêtés et une sur-représentativité des étudiants et des actifs ; ce mode d'administration exclut les illettrés et ceux qui n'ont pas accès à Internet. Cela a induit une sur-représentativité des Beyrouthins et des jeunes, ayant davantage d'accès à Internet et aux équipements informatiques, la difficulté de contrôler la référence de temps et de connaître le taux de non-réponses.

Lors de l'enquête, 1285 personnes sont entrées sur l'interface web du questionnaire (en cliquant sur le lien), dont 918 (71 %) ont commencé d'y répondre, et en définitive 502 (55 %) d'entre eux qui ont répondu à l'ensemble des questions. L'analyse retient ces 502 réponses, le choix a été fait de ne pas tenir compte des questionnaires incomplets.

L'échantillon recueilli est marqué par une sur-représentativité des jeunes, des hommes, des actifs, des habitants de Beyrouth et du Mont-Liban (surtout les Qadas les plus proches de Beyrouth), contre une sous-représentativité des plus âgées, des femmes, des non-actifs et des habitants du reste du territoire. Un facteur de pondération a été ainsi calculé de manière à assurer une représentativité maximale de notre échantillon relativement à la structure de la population libanaise. Cette pondération effectuée par Lala Razafimahefa, statisticienne au sein du laboratoire Art-Dev a été menée sur la base de l'âge, du sexe, de la localisation géographique et de l'occupation.

4- Les caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon

Le tableau suivant (cf. tableau 1) résume les principales caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon, avant et après pondération. Dans la suite du document, le recours aux chiffres pondérés sera systématique.

Tableau 1: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés

Genre	Effectifs	% bruts	% pondérés	
Femme	238	47.4 %	51.6 %	
Homme	264	52.6 %	48.4 %	
Total	502	100.0 %	100.0 %	
Âge	Effectifs	% bruts	% pondérés	
16-24 ans	93	18.5 %	22.9 %	
25-34 ans	217	43.2 %	21.6 %	
35-44 ans	121	24.1 %	18.4 %	
45-54 ans	45	9.0 %	15.6 %	
55-64 ans	18	3.6 %	11.4 %	
64 ans et plus	8	1.6 %	10.1 %	
Total	502	100.0 %	100.0 %	
Occupation	Effectifs	% bruts	% pondérés	
Chômage	47	9.4 %	8.5 %	
Employé	260	51.9 %	39.1 %	
Etudiant	92	18.4 %	25.0 %	
Indépendant/Gérant	81	16.2 %	16.9 %	
Retraité	6	1.2 %	7.4 %	
Sans activité/Au foyer	15	3.0 %	3.1 %	
Total	501	100.0 %	100.0 %	
Revenu individuel (en L.L.)	Effectifs	% bruts	% pondérés	
<1.000.000	63	17.5 %	19.8 %	
1.000.000-2.000.000	67	18.6 %	20.5 %	
2.000.000-3.000.000	71	19.7 %	15.9 %	
3.000.000-4.000.000	39	10.8 %	10.4 %	
4.000.000-5.000.000	27	7.5 %	7.4 %	
>5.000.000	93	25.8 %	25.9 %	
Total	360	100.0 %	100.0 %	
Qada de résidence	Mohafazat de résidence	Effectifs	% bruts	% pondérés
Akkar	Akkar	11	2.2 %	6.7 %
Baalbeck	Baalback-Hermel	15	3.0 %	5.1 %
Hermel	Baalback-Hermel	0	0.0 %	0.0 %
Bekaa de l'Ouest	Bekaa	9	1.8 %	1.8 %
Rashaya	Bekaa	1	0.2 %	0.7 %
Zahleh	Bekaa	7	1.4 %	3.7 %
Beyrouth	Beyrouth	89	17.7 %	7.1 %
Jbeil	Jbeil-Kesserwan	7	1.4 %	2.7 %
Kesserwan	Jbeil-Kesserwan	29	5.8 %	5.4 %
Batroun	Liban-Nord	7	1.4 %	1.2 %
Bcharré	Liban-Nord	1	0.2 %	0.5 %
Denyyeh	Liban-Nord	2	0.4 %	2.9 %
Koura	Liban-Nord	3	0.6 %	1.7 %
Tripoli	Liban-Nord	29	5.8 %	5.0 %
Zgharta-Zewye	Liban-Nord	2	0.4 %	1.8 %
Jezzine	Liban-Sud	1	0.2 %	0.7 %
Saida	Liban-Sud	22	4.4 %	6.1 %
Sour	Liban-Sud	20	4.0 %	5.3 %
Aley	Mont Liban	40	8.0 %	6.2 %
Baabda	Mont Liban	114	22.7 %	11.4 %
Chouf	Mont Liban	23	4.6 %	5.7 %

Matn	Mont Liban	39	7.8 %	10.6 %
Bint-Jbeil	Nabatyieh	2	0.4 %	2.0 %
Marjeyoun	Nabatyieh	4	0.8 %	1.5 %
Nabatyieh	Nabatyieh	25	5.0 %	4.3 %
Total		502	100.0 %	100.0 %

Sur le plan géographique, le choix a été fait de catégoriser le territoire libanais en trois zones : Beyrouth (ville), les Qadas les plus proches (Aley, Baabda et Matn) et du Grand Beyrouth Area (GBA), et le reste de territoire. Les différentes catégories et leurs représentations respectives sont présentes dans le tableau ci-dessous (cf. tableau 2).

Tableau 2: La répartition géographique des enquêtés en trois zones.

	Effectifs	% bruts	% pondérés
Autour de Beyrouth	193	38 %	28 %
Beyrouth	89	18 %	7 %
Reste du territoire	220	44 %	65 %
Total	502	100 %	100 %

5- Un accent sur les transports en commun en contexte de crise : les premiers résultats

Les séries de questions ont bien veillé à distinguer les déplacements quotidiens contraints (entre le domicile et lieu de travail ou d'éducation surtout) des déplacements non contraints (le reste des déplacements). Au niveau des modes, une distinction est faite entre les différents modes privés (voiture privée : VP et deux-roues motorisés : 2RM), les transports en commun (TC) (bus/minibus et taxi/service) et les modes actifs (la marche à pied (MAP) et le vélo).

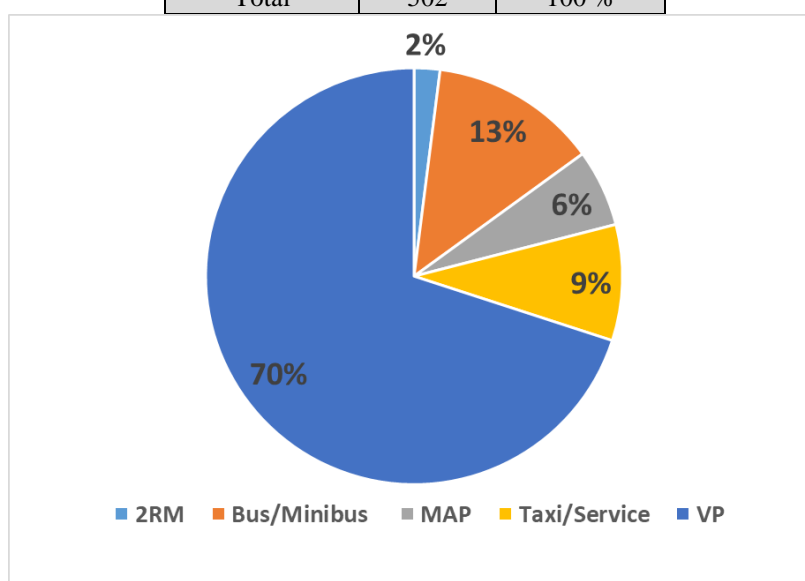
Dans la suite du document, les effets liés à la crise financière et économique (« a », « b », « c », « d » et « e ») sont distingués des effets associés à la crise sanitaire du Covid-19 (« f »).

a- Le moyen de transport principal

En réponse à la question portant sur le moyen de transport quotidien au moment de l'enquête (février-mars 2021), 22 % des enquêtés empruntent les TC parmi lesquels 13 % choisissent le bus/minibus et 9 % le taxi/service. Globalement, les modes de transport les plus cités sont la VP (70%), la MAP (6%) et les 2RM (2%). Il convient de noter qu'aucun enquêté n'a choisi le vélo comme moyen de transport principal (cf. tableau 3 et figure 1).

Tableau 3 & figure 1 : La répartition modale des enquêtés¹⁰

	Effectifs	% pondéré
2RM	23	2 %
Bus/Minibus	54	13 %
MAP	25	6 %
Taxi/Service	48	9 %
VP	352	70 %
Total	502	100 %



Les personnes ayant choisi le TC comme moyen de transport principal sont principalement des jeunes (16-34 ans), représentant 63 % de l'ensemble des usagers. Cette catégorie d'âge semble utiliser davantage les bus et minibus que les voitures taxi/service. Les résultats montrent également une différence dans l'utilisation des TC selon le critère du sexe puisque 67 % des usagers des TC sont des femmes. Les utilisateurs des TC empruntent majoritairement le taxi/service (81 % des usagers de taxi/service) plus que les bus/minibus (51 %). Les trois quarts

¹⁰ A faire bien attention sur la taille restreinte de ce sous-échantillon des personnes qui ont choisi les TC (13 % + 9 % = 24 %, n= 54 + 48= 102), et par suite les petits effectifs de chaque modalité.

(76 %) sont des étudiants (45 %) ou des actifs (31 %). Pour les bus/minibus, plus de la moitié de ces usagers sont des étudiants (57 %) contre 29 % d'actifs. Cela n'est pas le cas pour les services-taxi pour lesquels 28 % sont des étudiants et 34 % des actifs. La grande majorité des personnes ayant choisi le TC comme moyen principal de transport n'ont pas de voiture privée immatriculée à leur nom, sans que cela signifie nécessairement qu'ils n'ont pas accès à une voiture privée, ni qu'ils utilisent ou pas une voiture privée. Au niveau de la répartition géographique, 72 % habitent hors Beyrouth et des trois Qadas qui l'entourent, dans lesquels résident respectivement 8 % et 21 % des enquêtés, considèrent les TC comme moyen principal de transport (cf. tableau 4).

Tableau 4: Les profils des personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport

	Bus/Minibus TC		Taxi/Service		Total TC	
	Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré
Age						
16-24 ans	25	57 %	13	27 %	38	45 %
25-34 ans	20	21 %	20	16 %	40	18 %
35-54 ans	8	18 %	11	18 %	19	18 %
55 ans et plus	1	5 %	4	40 %	5	19 %
Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %
Genre						
Femme	34	57 %	28	81 %	62	67 %
Homme	20	43 %	20	19 %	40	33 %
Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %
Situation actuelle						
Actifs	27	29 %	24	34 %	51	31 %
Inactifs	5	15 %	11	38 %	16	24 %
Etudiants	22	57 %	13	28 %	35	45 %
Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %
Possession d'une VP immatriculée à son nom						
Non	47	96 %	44	97 %	91	97 %
Oui	4	4 %	2	3 %	6	3 %
Total	51	100 %	46	100 %	97	100 %
Lieu de résidence						
Autour de Beyrouth	20	19 %	17	23 %	37	21 %
Beyrouth	8	2 %	13	16 %	21	8 %
Reste du territoire	26	79 %	18	61 %	44	72 %
Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %

Quasiment la totalité des enquêtés qui considèrent les TC comme leur moyen de transport principal déclare avoir subi les effets de la crise au niveau personnel et, parmi eux, 90 % disent que leur pouvoir d'achat a été impacté, 57 % et 27 % disent respectivement qu'ils ont baissé leurs dépenses primaires et secondaires durant cette crise. Les usagers des bus/minibus semblent être légèrement plus touchés par ces trois effets par rapport aux usagers de taxi/service. En parallèle, 80 % des enquêtés considérant les TC comme leur moyen de transport principal déclarent avoir subi les effets de la crise au niveau professionnel.

La majorité des personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport en février-mars 2021 déclare que la motorisation du ménage n'a pas évolué (82 % pour la VP et 90 % pour les 2RM) entre la période précédant la crise et mars-février 2021. En revanche, le budget quotidien consacré au transport a augmenté entre ces deux périodes pour 80% d'entre eux (cf. tableau 5).

Tableau 5: L'évolution de possession des véhicules privés pour les personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport

		Bus/Minibus		Taxi/Service		Total TC	
		Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré
VP	Moins	5	26 %	3	3 %	8	17 %
	Plus			1	5.5 %	1	2 %
	Sans changements	49	74 %	44	91.5 %	93	81 %
	Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %
2RM	Moins	4	7 %	4	6.5 %	8	6.6 %
	Plus	2	4 %		0.0 %	2	2.4 %
	Sans changements	48	89 %	44	93.5 %	92	91.0 %
	Total	54	100.0 %	48	100.0 %	102	100.0 %
Budget de transport	Moins	2	3 %	5	4 %	7	3 %
	Plus	47	88 %	30	69 %	77	80 %
	Sans changements	5	9 %	13	28 %	18	17 %
	Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %

Un peu moins des deux tiers (63 %) des personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport en février-mars 2021, déclarent ne pas avoir changé le nombre de leurs déplacements contraints durant la crise, contre un tiers (34 %) pour lesquels ce type de déplacement a réduit. Pour le reste des déplacements (non contraints), ces taux sont respectivement de 52 % (sans changements) et 47 % (baisse) (cf. tableau 6).

Tableau 6: L'évolution du nombre de déplacements contraints et non contraints pour les personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport

		Bus/Minibus		Taxi/Service		Total TC	
		Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré
Nombre de déplacements contraints	Moins	16	33 %	24	36 %	40	34 %
	Plus	2	4 %	2	3 %	4	3 %
	Sans changements	36	64 %	22	61 %	58	63 %
	Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %
Nombre de déplacements non contraints	Moins	33	51 %	32	42 %	65	47 %
	Plus	1	1 %		0 %	1	1 %
	Sans changements	20	48 %	16	58 %	36	52 %
	Total	54	100 %	48	100 %	102	100 %

Dans les déplacements contraints, avant la crise, une personne sur cinq déclarant les TC comme moyen de transport principal en février-mars 2021, n'utilisait jamais les bus/minibus (20 %) ou le taxi/service (19 %). En 2021, ces taux sont de 14 % pour les bus/minibus et 22 % pour le taxi/service. Par contre, au niveau des usages quotidiens, ceux-ci passent de 40 % à 27 % pour les bus/minibus et de 16 % à 6 % pour le taxi/service. Pour les usagers plus ou moins occasionnels (plusieurs fois par semaine, mois ou an), ces taux passent de 40 % à 59 % pour les bus et de 66 % à 72 % pour le taxi/service (cf. tableau 7).

Tableau 7 : L'évolution des taux d'utilisation des TC dans les déplacements contraints avant et après la crise pour les personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport

		Effectifs	% pondéré
Avant la crise			
Utilisation bus/minibus	Jamais	14	20 %
	Plusieurs fois par an	2	9 %
	Plusieurs fois par mois	10	19 %
	Plusieurs fois par semaine	15	12 %
	Tous les jours ou presque	40	40 %
	Total	81	100 %

Utilisation taxi/service	Jamais	8	19 %
	Plusieurs fois par an	7	5 %
	Plusieurs fois par mois	24	40 %
	Plusieurs fois par semaine	29	21 %
	Tous les jours ou presque	24	16 %
	Total	92	100 %
Février-mars 2021			
Utilisation bus/minibus	Jamais	22	14 %
	Plusieurs fois par an	8	21 %
	Plusieurs fois par mois	11	19 %
	Plusieurs fois par semaine	12	19 %
	Tous les jours ou presque	28	27 %
	Total	81	100 %
Utilisation taxi/service	Jamais	16	22 %
	Plusieurs fois par an	11	23 %
	Plusieurs fois par mois	28	38 %
	Plusieurs fois par semaine	22	11 %
	Tous les jours ou presque	12	6 %
	Total	89	100 %

Dans les déplacements non contraints, avant la crise, un quart des personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport en février-mars 2021, n'utilisait jamais les bus/minibus (25 %) ou le taxi/service (24 %). En 2021, ces taux deviennent 46 % pour les bus/minibus et 44 % pour le taxi/service. Par contre, au niveau des usages quotidiens, ceux-ci ne changent pas quasiment (de 9 % à 10 % pour les bus/minibus et de 4 % à 3 % pour le taxi/service). Pour les usagers plus ou moins occasionnels (plusieurs fois par semaine, mois ou an), ces taux passent de 65 % à 44 % pour les bus/minibus et de 71 % à 52 % pour le taxi/service (cf. tableau 8).

Tableau 8: L'évolution des taux d'utilisation des TC *dans les déplacements non contraints* avant et après la crise pour les personnes qui considèrent les TC comme moyen principal de transport

		Effectifs	% pondéré
Avant la crise			
Utilisation bus/minibus	Jamais	20	25 %
	Plusieurs fois par an	8	9 %
	Plusieurs fois par mois	24	34 %
	Plusieurs fois par semaine	22	22 %
	Tous les jours ou presque	9	9 %
	Total	83	100 %
Utilisation taxi/service	Jamais	13	24 %
	Plusieurs fois par an	7	16 %
	Plusieurs fois par mois	23	32 %
	Plusieurs fois par semaine	36	23 %
	Tous les jours ou presque	8	4 %
	Total	87	100 %
Février-mars 2021			
Utilisation bus/minibus	Jamais	29	46 %
	Plusieurs fois par an	14	17 %
	Plusieurs fois par mois	16	20 %
	Plusieurs fois par semaine	12	7 %
	Tous les jours ou presque	9	10 %
	Total	80	100 %
Utilisation taxi/service	Jamais	29	44 %
	Plusieurs fois par an	13	22 %

	Plusieurs fois par mois	23	20 %
	Plusieurs fois par semaine	18	10 %
	Tous les jours ou presque	4	3 %
	Total	87	100 %

b- L'évolution du taux d'utilisation durant la crise

Pour la totalité des enquêtés, dans les déplacements contraints avant la crise, la moitié (49 %) n'utilisait jamais les bus/minibus et 38 % n'utilisaient jamais le taxi/service. En février-mars 2021, ces taux ont respectivement augmenté et s'établissent à 63 % et 51 %. Par contre, au niveau des usages quotidiens, ceux-ci passent de 17 % à 7 % pour les bus/minibus et de 6 % à 2 % pour le taxi/service. Pour les usages plus ou moins occasionnels (plusieurs fois par semaine, plusieurs fois par mois ou plusieurs fois par an), ces taux diminuent de 4 points (de 34 % à 30 % pour les bus/minibus) et de 9 points (de 57 % à 46 %) pour le taxi/service (cf. tableau 9).

Tableau 9 : L'évolution des taux d'utilisation des TC dans les déplacements contraints pour l'ensemble de l'échantillon

		Avant crise		Février-mars 2021		Différence
		Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré	
Utilisation bus/minibus	Jamais	183	49 %	233	63 %	14 %
	Plusieurs fois par an	47	13 %	34	12 %	-1 %
	Plusieurs fois par mois	28	10 %	30	9 %	-1 %
	Plusieurs fois par semaine	31	11 %	20	9 %	-2 %
	Tous les jours ou presque	51	17 %	31	7 %	-10 %
	Total	340	100 %	348	100 %	
Utilisation taxi/service	Jamais	148	38 %	203	51 %	13 %
	Plusieurs fois par an	89	25 %	66	23 %	-1 %
	Plusieurs fois par mois	53	19 %	58	16 %	-3 %
	Plusieurs fois par semaine	52	13 %	35	7 %	-5 %
	Tous les jours ou presque	35	6 %	12	2 %	-4 %
	Total	377	100 %	374	100 %	

Parmi la totalité de notre échantillon, dans les déplacements non contraints avant la crise, 57 % de notre échantillon n'utilisait jamais les bus/minibus et 45 % n'utilisaient jamais le taxi/service. En février-mars 2021, ces taux s'établissent à 70 % pour les bus/minibus et 62 % pour le taxi/service. Par contre, au niveau des usages quotidiens, ceux-ci ne changent quasiment pas pour les deux moyens (les taux étant déjà faibles avant la crise). Pour les usages plus ou moins occasionnels, ces taux diminuent de 13 points (de 40 % à 27 % pour les bus/minibus) et de 17 points (de 53 % à 36 %) pour le taxi/service (cf. tableau 10).

Tableau 10 : L'évolution des taux d'utilisation des TC dans les déplacements non contraints pour l'ensemble de l'échantillon

		Avant crise		Février-mars 2021		Différence
		Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré	
Utilisation bus/minibus	Jamais	212	57 %	241	70 %	13 %
	Plusieurs fois par an	44	10 %	41	12 %	3 %
	Plusieurs fois par mois	44	18 %	33	11 %	-7 %
	Plusieurs fois par semaine	34	12 %	21	4 %	-8 %
	Tous les jours ou presque	17	3 %	11	3 %	-1 %
	Total	351	100 %	347	100 %	
	Jamais	180	45 %	229	62 %	17 %

Utilisation taxi/service	Plusieurs fois par an	71	23 %	58	15 %	-8 %
	Plusieurs fois par mois	49	18 %	52	17 %	0 %
	Plusieurs fois par semaine	50	12 %	28	4 %	-7 %
	Tous les jours ou presque	19	2 %	4	1 %	-2 %
	Total	369	100 %	371	100 %	

c- La répartition des enquêtés selon les taux d'utilisation des TC dans les déplacements contraints

Les quatre tableaux suivants (cf. tableaux 11 à 14) montrent les profils sociodémographiques des enquêtés selon le niveau d'utilisation des TC (bus/minibus et taxi/service) avant la crise et en février-mars 2021 dans les déplacements contraints.

Le profil-type des usagers fréquents (tous les jours ou plusieurs fois par semaine) des bus/minibus dans les déplacements contraints avant la crise était un jeune (16-24 ans), étudiant, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et des Qadas qui l'entourent. Pour l'usage occasionnel (plusieurs fois par mois ou par an), le profil-type était un peu moins jeune, active, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et des Qadas qui l'entourent (cf. tableau 11). En février-mars 2021, ce profil des usagers fréquents est essentiellement un jeune, de sexe masculin, actif ou étudiant, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages. Pour l'usage occasionnel, ce profil est essentiellement une jeune, de sexe féminin, active ou étudiante, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages (cf. tableau 12).

Tableau 11: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de bus/minibus dans les déplacements contraints avant la crise

Bus/minibus - DC - pré-crise	Jamais (n=183)	Usage fréquent ¹¹ (n=82)	Usage occasionnel ¹² (n=75)	Total
Age (n=340)				
16-24 ans	12 %	63 %	15 %	27 %
25-34 ans	20 %	17 %	25 %	20 %
35-54 ans	46 %	19 %	33 %	36 %
55 ans et plus	21 %	0 %	27 %	17 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=340)				
Féminin	45 %	47 %	62 %	50 %
Masculin	55 %	53 %	38 %	50 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=340)				
Actif	73 %	37 %	52 %	58 %
Etudiant	11 %	60 %	13 %	25 %
Inactif	16 %	4 %	35 %	17 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=248)				
< 2.000.000	25 %	75 %	60 %	42 %
2.000.000-4.000.000	29 %	13 %	27 %	25 %
4.000.000 et plus	46 %	12 %	13 %	32 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=340)				
Autour de Beyrouth	38 %	30 %	24 %	32 %
Beyrouth	8 %	3 %	3 %	5 %
Reste du territoire	55 %	68 %	73 %	63 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

¹¹ Usage fréquent : usage tous les jours ou presque ou plusieurs fois par semaine.

¹² Usage occasionnel : usage plusieurs fois par mois ou plusieurs fois par an.

Tableau 12: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de bus/minibus dans les déplacements contraints en février-mars 2021

Bus/minibus - DC - crise	Jamais (n=233)	Usage fréquent (n=51)	Usage occasionnel (n=64)	Total
Age (n=348)				
16-24 ans	21 %	59 %	39 %	31 %
25-34 ans	19 %	24 %	15 %	19 %
35-54 ans	43 %	17 %	27 %	35 %
55 ans et plus	17 %	0 %	19 %	15 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=348)				
Féminin	43 %	40 %	65 %	48 %
Masculin	57 %	60 %	35 %	52 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=348)				
Actif	64 %	42 %	37 %	55 %
Etudiant	22 %	55 %	36 %	30 %
Inactif	14 %	3 %	27 %	15 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=248)				
< 2.000.000	33 %	76 %	71 %	45 %
2.000.000-4.000.000	24 %	15 %	19 %	22 %
4.000.000 et plus	43 %	10 %	11 %	33 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=348)				
Autour de Beyrouth	33 %	24 %	29 %	31 %
Beyrouth	6 %	1 %	11 %	6 %
Reste du territoire	61 %	75 %	60 %	63 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Le profil-type des usagers fréquents des taxis/services dans les déplacements contraints avant la crise était une femme, jeune, active ou étudiante, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et des Qadas qui l'entourent. Pour l'usage occasionnel, ce profil-type était une femme moins jeune, active, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et des Qadas qui l'entourent (cf. tableau 13). En février-mars 2021, le profil des usagers fréquents est essentiellement une jeune, de sexe féminin, active ou étudiante, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages. Pour l'usage occasionnel, ce profil est plutôt jeune, des deux sexes, actif, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages (cf. tableau 14).

Tableau 13: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de taxi/service dans les déplacements contraints avant la crise

Taxi/service - DC - pré-crise	Jamais (n=148)	Usage fréquent (n=87)	Usage occasionnel (n=142)	Total
Age (n=377)				
16-24 ans	23 %	49 %	18 %	26 %
25-34 ans	19 %	19 %	21 %	20 %
35-54 ans	48 %	27 %	30 %	36 %
55 ans et plus	10 %	5 %	31 %	18 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=377)				
Féminin	43 %	59 %	56 %	52 %
Masculin	57 %	41 %	44 %	48 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=377)				
Actif	66 %	44 %	53 %	57 %

Etudiant	22 %	46 %	17 %	24 %
Inactif	11 %	11 %	30 %	19 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=268)				
< 2.000.000	35 %	68 %	45 %	44 %
2.000.000-4.000.000	32 %	16 %	20 %	24 %
4.000.000 et plus	33 %	17 %	36 %	32 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=377)				
Autour de Beyrouth	31 %	26 %	34 %	32 %
Beyrouth	3 %	10 %	9 %	7 %
Reste du territoire	66 %	64 %	56 %	61 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Tableau 14 : Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de taxi/service dans les déplacements contraints en février-mars 2021

Taxi/service - DC - crise	Jamais (n=203)	Usage fréquent (n=47)	Usage occasionnel (n=124)	Total
Age (n=374)				
16-24 ans	23 %	45 %	30 %	28 %
25-34 ans	21 %	23 %	15 %	19 %
35-54 ans	43 %	32 %	28 %	36 %
55 ans et plus	13 %	0 %	27 %	18 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=374)				
Féminin	42 %	61 %	52 %	48 %
Masculin	58 %	39 %	48 %	52 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=374)				
Actif	65 %	44 %	43 %	54 %
Etudiant	23 %	46 %	30 %	28 %
Inactif	13 %	10 %	27 %	18 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=266)				
< 2.000.000	41 %	64 %	50 %	45 %
2.000.000-4.000.000	25 %	18 %	17 %	22 %
4.000.000 et plus	34 %	18 %	34 %	33 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=374)				
Autour de Beyrouth	31 %	16 %	32 %	30 %
Beyrouth	4 %	8 %	10 %	6 %
Reste du territoire	65 %	76 %	58 %	63 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

d- La répartition des enquêtés selon les taux d'utilisation des TC dans les déplacements non contraints

Les quatre tableaux suivants (cf. tableaux 15 à 18) montrent les profils sociodémographiques des enquêtés selon le niveau d'utilisation des TC (bus/minibus et taxi/service) avant la crise ainsi qu'en février-mars 2021 dans les déplacements non contraints.

Les usagers fréquents des bus/minibus dans les déplacements non contraints avant la crise étaient surtout des jeunes hommes, étudiants, à bas revenus et habitant hors Beyrouth. Pour l'usage occasionnel, ce profil est plutôt jeune, de sexe féminin, à bas revenu et habitant hors Beyrouth et ses alentours (cf. tableau 15). En février-mars 2021, le profil des usagers fréquents est essentiellement un homme jeune, actif, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth. Pour l'usage occasionnel, ce profil est une femme plutôt jeune, active, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages (cf. tableau 16).

Tableau 15: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de bus/minibus dans les déplacements non contraints avant la crise

Bus/minibus - DNC - pré-crise	Jamais (n=212)	Usage fréquent (n=51)	Usage occasionnel (n=88)	Total
Age (n=351)				
16-24 ans	15 %	56 %	34 %	27 %
25-34 ans	19 %	20 %	17 %	18 %
35-54 ans	45 %	18 %	26 %	35 %
55 ans et plus	21 %	6 %	24 %	20 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=351)				
Féminin	48 %	44 %	59 %	50 %
Masculin	52 %	56 %	41 %	50 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=351)				
Actif	66 %	40 %	33 %	53 %
Etudiant	14 %	54 %	33 %	26 %
Inactif	19 %	7 %	34 %	21 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=250)				
< 2.000.000	37 %	86 %	43 %	44 %
2.000.000-4.000.000	26 %	7 %	36 %	26 %
4.000.000 et plus	37 %	6 %	21 %	31 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=351)				
Autour de Beyrouth	30 %	43 %	28 %	31 %
Beyrouth	12 %	3 %	3 %	8 %
Reste du territoire	59 %	54 %	69 %	61 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Tableau 16: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de bus/minibus dans les déplacements contraints en février-mars 2021

Bus/minibus - DNC - crise	Jamais (n=241)	Usage fréquent (n=32)	Usage occasionnel (n=74)	Total
Age (n=347)				
16-24 ans	17 %	45 %	35 %	23 %
25-34 ans	21 %	17 %	19 %	20 %
35-54 ans	41 %	38 %	27 %	37 %
55 ans et plus	22 %	0 %	19 %	19 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=347)				
Féminin	49 %	29 %	74 %	53 %
Masculin	51 %	71 %	26 %	47 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=347)				
Actif	58 %	53 %	44 %	54 %
Etudiant	18 %	41 %	36 %	24 %
Inactif	24 %	6 %	21 %	22 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=247)				
< 2.000.000	35 %	79 %	67 %	43 %
2.000.000-4.000.000	28 %	4 %	20 %	25 %
4.000.000 et plus	37 %	17 %	13 %	31 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=347)				
Autour de Beyrouth	34 %	48 %	25 %	33 %

Beyrouth	9 %	2 %	3 %	7 %
Reste du territoire	57 %	50 %	72 %	60 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Les usagers fréquents des taxis/services dans les déplacements non contraints avant la crise étaient des jeunes plutôt de sexe féminin, actives ou étudiantes, à bas revenus et habitant plutôt hors Beyrouth et de ses entourages. Pour l'usage occasionnel, ce profil est plutôt jeune actif à haut revenu et habitant hors Beyrouth et ses alentours (cf. tableau 17). En février-mars 2021, le profil des usagers fréquents est essentiellement une jeune femme, active, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth. Pour l'usage occasionnel, ce profil est une femme, active, à bas revenus et habitant hors de Beyrouth et de ses entourages (cf. tableau 18).

Tableau 17: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de taxi/service dans les déplacements non contraints avant la crise

Taxi/service - DNC pré- crise	Jamais (n=180)	Usage fréquent (n=69)	Usage occasionnel (n=120)	Total
Age (n=369)				
16-24 ans	18 %	46 %	27 %	26 %
25-34 ans	20 %	16 %	17 %	18 %
35-54 ans	47 %	31 %	21 %	34 %
55 ans et plus	15 %	6 %	35 %	22 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=369)				
Féminin	49 %	55 %	47 %	49 %
Masculin	51 %	45 %	53 %	51 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=369)				
Actif	64 %	43 %	43 %	52 %
Etudiant	16 %	46 %	28 %	25 %
Inactif	20 %	11 %	29 %	22 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=255)				
< 2.000.000	41 %	75 %	36 %	42 %
2.000.000-4.000.000	27 %	13 %	23 %	24 %
4.000.000 et plus	32 %	13 %	41 %	33 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=369)				
Autour de Beyrouth	28 %	34 %	35 %	32 %
Beyrouth	6 %	10 %	6 %	7 %
Reste du territoire	66 %	56 %	59 %	62 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Tableau 18: Les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés selon le taux d'utilisation de taxi/service dans les déplacements contraints en février-mars 2021

Taxi/service - DNC - crise	Jamais (n=229)	Usage fréquent (n=32)	Usage occasionnel (n=110)	Total
Age (n=371)				
16-24 ans	23 %	24 %	28 %	25 %
25-34 ans	20 %	25 %	17 %	19 %
35-54 ans	38 %	52 %	29 %	35 %
55 ans et plus	19 %	0 %	26 %	20 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Genre (n=371)				
Féminin	46 %	50 %	60 %	51 %
Masculin	54 %	50 %	40 %	49 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Situation (n=371)				

Actif	55 %	55 %	43 %	51 %
Etudiant	24 %	26 %	30 %	26 %
Inactif	21 %	20 %	26 %	23 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Revenu (n=256)				
< 2.000.000	38 %	78 %	47 %	43 %
2.000.000-4.000.000	27 %	8 %	27 %	26 %
4.000.000 et plus	35 %	14 %	26 %	31 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone d'habitat (n=371)				
Autour de Beyrouth	33 %	22 %	29 %	31 %
Beyrouth	6 %	16 %	9 %	7 %
Reste du territoire	61 %	62 %	63 %	62 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

e- La perception de l'évolution des taux d'utilisation des TC

Dans la totalité de l'échantillon, 26 % et 14 % pensent que les taux d'utilisation généraux des bus/minibus et des taxis/services ont respectivement augmenté durant la crise contre respectivement 30 % et 44 %, pour lesquels ces taux ont diminué. Environ 13 % pensent que ces taux n'ont pas changé durant la crise. Pour les déplacements non contraints, 21 % et 12 % pensent que les taux d'utilisation des bus/minibus et des taxis/services ont respectivement augmenté contre respectivement 33 % et 45 % pour lesquels ces taux ont diminué durant la crise. Environ 12 % pensent que ces taux n'ont pas changé durant la crise (cf. tableau 19).

Tableau 19: La perception de l'évolution des taux d'utilisation des TC durant la crise

		Bus/minibus		Taxi/service	
		Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré
Déplacements contraints	Augmenter	145	26 %	88	14 %
	Diminuer	125	30 %	193	44 %
	Je ne sais pas	152	32 %	145	28 %
	Sans changements	80	13 %	76	14 %
	Total	502	100 %	502	100 %
Déplacements non contraints	Augmenter	123	21 %	82	12 %
	Diminuer	139	33 %	192	45 %
	Je ne sais pas	173	34 %	155	29 %
	Sans changements	67	12 %	73	13 %
	Total	502	100 %	502	100 %

Dans l'intégralité de notre échantillon, 56 % des enquêtés disent être prêts à réduire l'utilisation de la VP dans les années à venir. Parmi ceux-ci, la moitié environ souhaite avoir les TC comme moyen de transport en remplacement de la VP dans leurs déplacements (cf. tableau 20).

Tableau 20 : Les moyens de remplacement de la VP souhaités selon les enquêtés.

	1er remplaçant (n=273)	2ème remplaçant (n=273)	3ème remplaçant (n=273)
2RM	6%	8%	15%
Bus/minibus	32%	20%	26%
MAP	36%	21%	23%
Taxi/service	19%	26%	21%
Vélo	6%	25%	14%

Le classement des moyens de transport prioritaires souligne la prédominance du TC (50 % pensent qu'il est la 1^{ère} priorité, 38 % la seconde et 36 % la troisième) (cf. tableau 21).

Tableau 21 : Les priorités des moyens de transport au Liban à développer selon les enquêtés.

Moyens à développer	1ère priorité (n=502)	2ème priorité (n=502)	3ème priorité (n=502)
2RM	1 %	8 %	6 %
Bus/Minibus	47 %	10 %	13 %
Covoiturage	4 %	23 %	18 %
MAP	7 %	9 %	19 %
Taxi/Service	3 %	28 %	23 %
Vélo	3 %	16 %	13 %
VP	35 %	5 %	8 %

f- Les TC et la Covid-19

Plus des trois quarts des enquêtés (78 %) disent que leurs pratiques de mobilité ont été impactées par la crise de la Covid-19 dans les deux types de déplacements ensemble (76 %) contre 11 % pour les déplacements non contraints seuls et 13 % pour les déplacements contraints seuls. Pour l'utilisation des TC, la majorité dit que leur usage a diminué à cause de la crise de la Covid-19. Ils sont environ 58 % pour les bus/minibus et 64 % pour taxis/services dans les déplacements contraints et non contraints respectivement (cf. tableau 22).

Tableau 22 : L'évolution des taux d'utilisation des TC en raison de la Covid-19

	DC		DNC	
	Effectifs	% pondéré	Effectifs	% pondéré
Bus/minibus				
Augmenter	23	9 %	24	8 %
Diminuer	156	58 %	164	59 %
Sans changements	127	33 %	126	33 %
Total	306	100 %	314	100 %
Taxi/service				
Augmenter	29	10 %	21	9 %
Diminuer	178	65 %	178	64 %
Sans changements	98	24 %	115	27 %
Total	305	100 %	314	100 %

Au regard des mesures gouvernementales prises¹³, seuls 11 % de l'échantillon disent que la baisse de la capacité des TC durant la Covid-19 était une des raisons qui leur a amené à modifier leurs pratiques de mobilité. Parmi les personnes qui considèrent les TC comme leur moyen principal de transport, seulement un sur trois a considéré que cette mesure a eu un impact sur sa mobilité.

¹³ Pour limiter la propagation de la Covid-19, plusieurs mesures gouvernementales ont été prises, dont les unes concernant le transport étaient : l'arrêt complet du transport collectif pendant quelques semaines, la division par deux la capacité de ses véhicules, l'interdiction de la circulation pour certains jours (avec un couvre-feu partiel ou complet),

6- Conclusions et perspectives

La crise multidimensionnelle et inédite au Liban frappe le secteur de transport et semble avoir un impact lourd sur les déplacements des Libanais. Toutefois, à l'image d'autres secteurs vitaux du Liban, celui du transport souffre d'une sous-information en termes de données statistiques d'une manière générale et plus particulièrement à partir de la crise. Pour pallier à ce manque, une enquête a été menée dont la première vague a été lancée en février-mars 2021 dans l'objectif de déterminer l'évolution des pratiques de mobilité des résidents entre la période avant crise (avant automne 2019) et début 2021 (février-mars 2021). Elle a été mise en œuvre grâce à un questionnaire en ligne. Cette note synthétique présente les premiers résultats de ce questionnaire. Elle concerne particulièrement aux résultats relatifs aux transports en commun (TC).

Ces résultats montrent qu'en février-mars 2021, en raison de la crise économique et financière, les TC sont le moyen de transport principal pour 24 % des enquêtés (13 % pour le bus/minibus + 9 % pour le taxi/service). Ceux-ci sont plutôt des personnes jeunes, des femmes, n'ayant pas de voitures à leurs noms, habitant souvent hors Beyrouth et alentour. Ils font des déplacements quotidiens (contraints) puisqu'ils sont majoritairement des actifs ou des étudiants. La majorité d'entre eux déclare avoir subi les effets de la crise aux niveaux personnel comme professionnel, et ont dû augmenter leurs budgets consacrés aux transports malgré le fait qu'ils ont réduit la fréquence de leurs déplacements contraints et davantage les déplacements non contraints à partir du déclenchement de cette crise.

Les effets de la crise sur l'usage des TC ne se limitent pas à ce sous-échantillon. Pour l'intégralité des enquêtés, une baisse d'utilisation des TC est aussi marquée avec une augmentation de la part des non usagers des TC contre une diminution du nombre des usagers occasionnels et quotidiens, pour les déplacements contraints comme non contraints et pour les bus/minibus comme pour le taxi/service. Les catégories sociodémographiques des personnes qui délaissent ou changent la fréquence d'utilisation des TC entre avant la crise et février-mars 2021 varient selon le moyen (bus/minibus ou taxi/minibus), la fréquence de son utilisation (fréquent ou occasionnel) et le type de déplacement (contraints ou non contraints).

Cette baisse d'utilisation des TC semble être remarquée par les habitants. Environ la moitié de notre échantillon déclare avoir l'impression que l'utilisation des deux moyens de TC a baissé dans les deux types de déplacement à partir de la crise. Toutefois, la moitié considère également que les TC (mais largement plus particulièrement les bus/minibus) doivent être développés prioritairement dans les années à venir. De même, environ une personne sur deux souhaitant délaisser la VP dans les années à venir, considère les TC comme le moyen le plus favorable à remplacer la VP dans ses déplacements.

En plus de la crise financière et économique, celle de la Covid-19 semble avoir les mêmes impacts en termes de diminution de l'utilisation des TC où environ six enquêtés sur dix déclarent avoir réduit leur usage des TC en raison de la Covid-19, sans que cela soit nécessairement poussé par la mesure gouvernementale imposant la division par deux de la capacité des véhicules des TC au Liban pendant certaines périodes de la crise de la Covid-19.

Comme perspectives de recherche, il est envisagé de lancer la vague 2 de notre enquête durant l'année 2022. Cela se fera sous la forme d'un questionnaire en ligne qui cible la même population que celle de la vague 1, dont les résultats ont été présentés dans ce document. L'objectif de cette 2^{ème} vague est de déterminer et analyser l'évolution des pratiques de mobilité au Liban, un an après la vague et deux ans et demi après le déclenchement de la crise, dans le contexte de l'actuelle aggravation de la crise sur plusieurs niveaux. En parallèle, nous envisageons de lancer une enquête qualitative sous forme des entretiens semi-directifs avec des

parties prenantes du système de transport au Liban, notamment les usagers (automobilistes, usagers des TC, piétons, ...), des immobiles, des acteurs de la gouvernance (ministères, bailleurs de fonds, autorités locales, ...) et des prestataires de services de TC. Ce travail de recherche sera valorisé par des publications et des communications scientifiques mais aussi par des rapports et d'autres notes de synthèses.

7- Bibliographie

- ACS. (2019). *لمؤشرات الرئيسية لمسح القوى العاملة والأحوال المعيشية للأسر*. Central Administration of Statistics. <http://cas.gov.lb/index.php/component/content/article?id=209>
- Anas, A., De Sarkar, S., Zeid, M. A., Timilsina, G., & Nakat, Z. (2017). *Reducing traffic congestion in Beirut: An empirical analysis of selected policy options*. The World Bank.
- Aoun, A. (2011). *Transport Reform in Beirut, Lebanon*. Transportation Research Board 90th Annual Meeting, Washington DC, United States.
- Assaf, C., Mady, C., & Van den Broeck, P. (2020). Uoptia or Dystopia in mobility cultures? Beirut's informal bus system and bus mal projet as social innovations. *Streets for 2030: Proposing Streets for Integrated and Universal Mobility*, 452–461.
- Bus Map Project. (2017). *La carte des lignes de bus privés* [Map]. <http://busmap.me/>
- CDR. (2013). *Urban Transport Development Project* [Progress Report]. Council for Development and Reconstruction- Beirut.
- Chidiac, R. (2008). Le transport artisanal dans un contexte de crise politique: Le cas du Liban. *Data Form UR (1st Author) DEST Projet NINRETS Proceedings, 114*, 41–60.
- El Zein, A. (2020). *La crise du système de déplacements au Liban: Une dépendance automobile systémique et coûteuse* [Thèse en aménagement et urbanisme]. Université de Perpignan via domitia.
- MoE, UNDP, & ECODIT. (2011). *State and trends of the Lebanese environment* [Report]. Ministry of Environment Lebanon.
- Nahas, C., Semaan, R., Wehbe, R., & Wehbe, R. (2016). *Rapport diagnostic sur la mobilité au Liban* (Study Report No. 1). TMS Consult.
- SISSAF. (2016). *Technical Assistance of the Support Program for Infrastructure Sector Strategies and Alternative Financing (SISSAF)* (Comprehensive Sector Policy and Strategy for the Lebanese Land Transport Sector ENPI 2013/324-159).
- Tfaily, M. (2019). *Beirut's Buses and the Filtering of Urban Informalities*. Jadaliyya - جدلية. <https://www.jadaliyya.com/Details/40377>
- TMS Consult. (2015). *Establishment of Traffic and Mobility Database for Upgrading the Lebanese Traffic Model* [Study report]. TMS Consult.