



**Institut Libanais de Développement Économique &
Social**
Lebanese Institute for Economic & Social Developmen

Etude financée par l'Union Européenne
Study financed by the European Union

Bus d'école et de transport En commun

**Etude de Faisabilité préparée par:
Pédro Traboulsi, économiste.**

Juin 2001- Jal el Dib - Liban

Table des matières

Sommaire	2
1- Description du projet	3
1-1 Description de l'utilisation du bus	
1-2 Possibilité de développement	
2- Analyse du marché	3
2-1 Description du marché des transports par bus	
2-2 La concurrence, les importateurs de bus et les agents de voitures	
2-3 Des priorités et des risques	4
2-3-1 Des priorités	
2-3-2 Des risques	
2-4 Des marches cibles	5
3- Description des phases d'utilisation du bus	5
3-1 Description du bus : son coût, son utilisation et son entretien	
3-2 De la main-d'oeuvre	6
3-3 De l'emplacement du bureau, 1er cas uniquement	
3-4 De l'horaire du travail	
3-5 Des besoins du conducteur en pièces détachées et matériel	7
3-6 Les dangers de la pollution	
3-7 Les clés de la réussite et quelques propositions	

Les points de vue exposés dans cette étude reflètent l'opinion de l'auteur.

Sommaire

- Investir dans les bus coûte relativement cher, surtout si le but de l'investisseur est le transport des passagers sur un trajet défini, à cause du coût de la plaque d'immatriculation rouge pour le transport en commun, lorsqu'elle n'est pas disponible au Ministère de l'intérieur, elle est achetée aux particuliers à 11 000 \$US
- Après dix ans d'importation de bus coréens et de leur utilisation sur le marché libanais, il nous est apparu que ces bus sont solides et résistants contrairement aux rumeurs circulant au début de leur importation. Leurs prix étant les plus bas sur le marché libanais, la plupart des investisseurs de ce secteur se sont adressés aux agents de ces bus.
- La durée d'exploitation du bus ou du Van est de sept ans.

Cette étude prend en considération deux situations :

Première situation :

- Un nouveau VAN de transport en commun de treize places pour passagers ou pour écoliers, le tarif de transport de l'écolier étant de 350 \$US par an.
- Le montant des économies du propriétaire de ce nouveau Van coréen doit être de 20 400 \$US, surtout s'il doit encore acheter la plaque d'immatriculation rouge estimée à 9 400 \$US s'il en possède déjà une. Il ne doit pas s'engager dans un mode de paiement échelonné proposé par l'agent, parce que s'il est facile de s'acquitter d'un seul prêt de 9 000 \$US obtenu de chez un tiers, les prêts supplémentaires augmentent le risque d'impossibilité de paiements, vu que le propriétaire du bus doit retirer une part de ses recettes pour vivre.
- Attendu que le conducteur des transports en commun travaille toute la journée, le nouveau Van est le meilleur choix qu'il puisse faire à cause de sa solidité.
- Lorsque nous avons rencontré les propriétaires de nouveaux Vans qui travaillent toute la journée avec une plaque d'immatriculation rouge, nous avons appris que le montant de l'entretien quotidien est de 10 \$US environ en tenant compte des réparations indispensables.

Deuxième situation : bus pour le transport des élèves uniquement.

- Le propriétaire du bus usagé de marque ASIA ou PREGIO par exemple, doit assurer de ses économies un montant de 13 000 \$US
- Le montant des réparations prévues et imprévues est d'une moyenne de 7 \$US pour chaque jour de travail parce que du moment que le travail est limité, la consommation quotidienne est moindre.
- Le bus de vingt neuf places assises servira uniquement au transport des écoliers et aux excursions. Ce bus porte une plaque d'immatriculation ordinaire.