

CIRCULATION RAPIDE DES BUS (BUS RAPID TRANSIT OU BRT)

DESCRIPTION DE LA TECHNOLOGIE

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le BRT désigne un système de transport en commun rapide par bus (BRT) de haute qualité basée sur un bus, qui fournit des services rapides, confortables et rentable. Le BRT est un système qui utilise :

- des voies réservées : certaines portions de la route sont réservées à la circulation des bus du système BRT
- des gares d'embarquement et de débarquement des passagers, généralement positionnées au centre de la route mais qui peuvent tout à fait être positionnés sur les côtés de la route aussi
- un système de contrôle de l'embarquement et du débarquement des passagers automatisés afin de permettre des opérations rapides et fréquentes

Le BRT est plus fiable que les bus classiques, pratique et rapide car elle contient des fonctionnalités similaires à celles d'un tramway tout en ayant des coûts de construction et de mise en œuvre moins élevés que le tramway. En raison des voies réservées, le BRT permet de déplacer un grand nombre de personnes en milieu urbain de façon très rapide. Les voies spécialisées pour les bus existent depuis bien longtemps dans les pays développés sans aménagements de gares spécifiques mais juste avec des emplacements prévus pour les arrêts ainsi que des stations départs et des stations terminus. Le BRT demande donc des grands travaux d'aménagement des voies ainsi qu'une reconfiguration des voies. Dans le cadre du projet d'évaluation des besoins en technologie de Djibouti, le BRT a été proposé pour le corridor Place Mahamoud Harbi-PK12 qui est un corridor qui dessert une grande partie de la ville de Djibouti et de sa banlieue Balbala.

NIVEAU DE MATURETE TECHNOLOGIQUE OU INDICE DE PRÉPARATION COMMERCIALE ACTUEL

Au niveau international, le BRT a été mis en œuvre dans de nombreuses villes et en Afrique les premiers systèmes ont été mis en œuvre ces dernières années, par exemple à Dakar au Sénégal ou Dar Salam en Tanzanie. Au niveau de Djibouti, la maturité technique se résume actuellement à des projets d'étude de faisabilité et les compétences clés pour la conception et la mise en œuvre de la BRT ne sont pas encore totalement réunies. La maturité technologique peut-être classé au niveau TRL1 et la maturité commerciale peut être classé au niveau CRI1.

JUSTIFICATION CLIMATIQUE DE LA TECHNOLOGIE

Le BRT est reconnu comme un système fiable, confortable et rapide qui offre aux habitants urbains une alternative à l'utilisation de véhicules personnels. Le BRT permet ainsi d'éviter les émissions de gaz à effet de serre de milliers de véhicules et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. A Djibouti, le

secteur du transport urbain est le premier secteur en termes d'émissions de gaz à effet de serre devant le secteur de l'énergie depuis le milieu des années 2010. Et l'utilisation des véhicules personnels augmente de façon exponentielle à Djibouti depuis une quinzaine d'années. Le BRT apparait donc comme une option technologique essentielle pour permettre à Djibouti d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 40% à l'horizon de 2030.

AMBITION DE LA TECHNOLOGIE

ÉCHELLE ET CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE DE LA TECHNOLOGIE

Il a été noté dans le plan d'action technologique que la réalisation d'un corridor BRT prend plusieurs années. Le BRT retenu pour la ville de Djibouti est un corridor de 12km allant du terminus des bus Place Mahamoud Harbi jusqu'à la place PK12 également terminus des bus. La mise en œuvre de la technologie de BRT permettrait d'atteindre l'objectif affiché dans la CDN de Djibouti qui est d'éviter l'import de plus de 10,000 véhicules âgés à l'horizon de 2030.

Le calendrier de mise en œuvre prendrait environ six années entre 2022 et 2028. Cependant, compte tenu des efforts importants qui restent à entamer pour la réorganisation du secteur du transport urbain, ce délai reste indicatif et pourrait être étendu à une dizaine d'années.

AMBITION DU NIVEAU DE PRÉPARATION TECHNOLOGIQUE OU DE L'INDICE DE PRÉPARATION COMMERCIALE

A l'issue de la période huit années annoncées dans le PAT pour la mise en œuvre de cette technologie, le niveau de préparation technologique devrait être réhaussé au stade TRL7 avec la mise en œuvre de ligne réservées sur certaines portions du corridor, sinon au moins au niveau TRL3 avec la réalisation de la faisabilité du projet.

IMPACTS ATTENDUS DE LA TECHNOLOGIE

La mise en œuvre de cette technologie va procurer de nombreux avantages positifs sur le plan économique social et environnemental. Les impacts attendus sont :

- sur le plan économique, la réorganisation du secteur du transport de passagers en milieu urbain va permettre l'émergence d'entreprises privées plus robustes et plus rentables contrairement au modèle actuel d'opérateurs privés individuels
- sur le plan social, une meilleure offre de service en terme de qualité et de fiabilité du transport va diminuer le stress des usagers et en particulier les travailleurs ainsi les familles et leurs enfants qui auront plus de facilité pour se rendre à l'école
- sur le plan de l'environnement et du climat, la diminution du nombre de véhicules permettra une réduction des émissions de particules fines
- Une réduction du nombre d'accidents occasionnés par les bus de transport urbains en raison des réservations de voies qui leurs seront spécifiques

ACTIONS POLITIQUES POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA TECHNOLOGIE

POLITIQUES EXISTANTES EN RELATION AVEC LA TECHNOLOGIE

Les politiques qui encadrent le secteur du transport urbain sont :

- Le décret N° 2019-116/PRE fixant l'attribution fixant les attributions des Ministères, le rôle du Ministère du Transport
- La Loi n°190/AN/02/4ème L définit les orientations des transports publics urbains et interurbains de personnes. Elle définit en particulier les éléments comme les transports publics urbain et intra-urbain, la notion de service public, les transports privés, le service de taxi, le transporteur, les infrastructures et les équipements de transport, le cahier de charge des transports publics, le périmètre des transports urbains et le plan des déplacements urbains.
- L'Arrêté n°2006-0535PR/MET
- La note de politique sectorielle du secteur du transport urbain des passagers

POLITIQUES PROPOSEES POUR LA MISE EN PLACE DE LA TECHNOLOGIE

Les politiques et activités retenues dans le cadre du plan d'action technologique sont :

- Développer un plan de circulation globale
- Développer un plan d'exploitation
- organisation des trajets en lots économiques d'exploitation économique exclusive
- Inciter les opérateurs à se regrouper en accordant l'exclusivité aux compagnies sur certaines lignes
- Mobiliser les structures existantes d'aide à la création d'entreprise pour accompagner les opérateurs
- Prioriser des investissements dans les infrastructures routières, les terminaux, et les ateliers de maintenance
- Promouvoir des investissements pour le renouvellement de la flotte de bus

COÛTS LIES AUX POLITIQUES PROPOSEES

Les coûts nécessaires pour le développement de cette technologie ont été estimés à 40,325000 USD dans le plan d'action technologique.

INFORMATIONS PRATIQUES

CONTACT

Nom et coordonnées du coordinateur EBT

M. Idriss Ismael Nour

Contact : 0025321351020 ou 77849504

E-mail : distri_play@yahoo.fr

LIENS VERS LES RAPPORTS EBT

<https://tech-action.unepdtu.org/country/djibouti/>