

# TRAMWAY

## DESCRIPTION DE LA TECHNOLOGIE

### DESCRIPTION TECHNIQUE

Le tramway est un mode de transport de masse qui se situe entre le métro et le BRT. La capacité de transport du tramway est importante. Un tramway d'une longueur de 30m peut disposer de 200 places. Par exemple le tramway d'Istanbul qui est long de 60m pour 450 places transporte quotidiennement jusqu'à 260 000 passagers. Le tramway est un mode de circulation aérien et utilise des voies dédiées et il fonctionne à l'électricité. En raison de la capacité à transporter un grand nombre de passagers, le tramway peut se substituer progressivement à l'utilisation de voitures personnelles pourvu que les lignes soient suffisantes pour couvrir les différents quartiers de la ville. A terme, le tramway peut donc réduire considérablement les émissions de CO2 dues au transport urbain des personnes. Le tramway est une technologie aussi ancienne que la voiture et de nombreuses villes continuent à mettre en place des lignes de tramway pour décongestionner leurs routes. En Afrique, la ville d'Addis-Abeba s'est doté en 2015 d'une ligne de tramway.

### NIVEAU DE MATURITE TECHNOLOGIQUE OU INDICE DE PRÉPARATION COMMERCIALE ACTUEL

Au niveau international, le tramway a été mis en œuvre dans de nombreuses villes et la technologie a atteint un niveau de maturité technique de niveau TRL9. 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 du tramway ne sont pas encore réunies. La maturité technologique peut-être classé au niveau TRL1 et la maturité commerciale peut être classé au niveau CRI1 au niveau de Djibouti.

### JUSTIFICATION CLIMATIQUE DE LA TECHNOLOGIE

Le tramway permet le transport d'un grand nombre de passagers et constitue une alternative sérieuse à l'utilisation de véhicules individuels. La mise en œuvre de cette technologie permettrait d'éviter les émissions de gaz à effet de serre de milliers de véhicules. 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 tramway 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

L'échelle de mise en œuvre de cette technologie a été limitée par le groupe sectoriel du PAT à seulement la conduite d'étude de faisabilité ainsi que la conduite d'activité de sensibilisation et de formation. Le PAT dans cette phase de mise en œuvre ne recommande pas la réalisation de projets tangibles compte tenu de la complexité de cette technologie. Le calendrier de mise en œuvre pour les activités identifiées va de 2022 à 2028.

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

A l'issue de la période de mise en œuvre de la technologie, il est souhaité que le niveau de maturité technique au niveau national soit au niveau TRL2.

## IMPACTS ATTENDUS DE LA TECHNOLOGIE

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

- 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
- Sur le plan touristique, un meilleur attrait de la ville de Djibouti

## 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 :

- Convaincre les pouvoirs publics de l'intérêt du tramway en produisant une note technique simple de sensibilisation qui intègrent les bénéfices sociaux économiques détaillés ainsi qu'une proposition de différents tracés
- Favoriser le partenariat public-privé pour attirer des financements
- Renforcer les capacités nationales pour la planification du tramway

## COUTS LIES AUX POLITIQUES PROPOSEES

Les coûts liés aux politiques proposées pour cette technologie sont de l'ordre de 700.000 USD.

# INFORMATIONS PRATIQUES

## CONTACT

### Nom et coordonnées du coordinateur EBT

M. Idriss Ismael Nour

**Contact** : 0025321351020 ou 77849504

**E-mail** : [distri\\_play@yahoo.fr](mailto:distri_play@yahoo.fr)

## LIENS VERS LES RAPPORTS EBT

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