



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 67

Janvier 1996

YUNTONG LIU / KARL-HEINZ LENZ:
CIRCULATION EN VILLE ET SECURITY ROUTIERE A PÉKIN

Plus que 13 bicyclettes pour une automobile - les carrefours deviennent des goulots d'étranglement pour les cyclistes

Résumé du
contenu

A Pékin les conditions pour la bicyclette, moyen de déplacement principal dans cette ville, se détériorent rapidement, alors qu'en 1990 encore elle servait à effectuer 58% des parcours. La croissance de la densité de la circulation met cyclistes et planificateurs devant des problèmes presque insolubles aux carrefours.

L'importance de la place de la bicyclette, avec laquelle 58% des déplacements étaient effectués en 1990 à Pékin, (contre seulement 2,9% aux voitures particulières) diminue rapidement, car la capitale chinoise connaît une rapide expansion de la circulation automobile.

A Pékin circulent plus de 12 millions d'habitants, d'hommes d'affaires et de touristes. Alors que le nombre de bicyclettes, qui est passé de 2,8 millions en 1980 à 7.36 millions en 1993, n'a progressé que de 8% par an, le parc automobile augmente très vite, passant de 104000 unités en 1980 à 564000 en 1993, soit 14% par an. En 1980 il y avait encore 28 bicyclettes pour une automobile, mais seulement 13 en 1993.

Le réseau routier de Pékin (ou Beijing), qui s'est développé depuis les dynasties Ming et Qing il y a 500 ans, a la forme d'un échiquier. En 1993 il comportait deux périphériques et 8 rues principales totalisant 2645 km en longueur, ainsi que beaucoup de rues secondaires. Avec 1.93 km/km² de voies, ce réseau n'occupe que 2% de la superficie de la ville; cela est relativement peu.

Toutes les voies rapides et principales existantes sont flanquées à droite et à gauche de pistes cyclables d'au moins 7 m de large pour lesquelles on a vu grand, et même des rues secondaires sont munies de pistes de 6 m de large (figure 3). Les projets prévoient une importante extension du réseau routier. Sont prévus 4 périphériques aménagés en voies rapides et 19 autres rues principales et de nombreuses rues secondaires.

Les plus grands problèmes que posent le réseau routier de la capitale chinoise



se présentent là où ou se croisent le flot de la circulation cycliste et celui de la circulation automobile. Déjà en 1994 on comptait, aux heures de pointe, dans 81% des carrefours, plus de 10.000 véhicules (en majorité des bicyclettes).

De plus, 40% de tous les croisements étaient fréquentés par plus de 7000 automobiles. Les carrefours de rues ordinaires, ceux qui sont à niveau, avec circulation en double sens et voies d'entrée et de sortie ne sont plus en mesure de supporter un tel trafic. Aussi sont-ils devenus des goulots d'étranglement du réseau.

Jusqu'ici de nombreux carrefours importants furent aménagés en passages souterrains et passages aériens afin de séparer sur plusieurs niveaux la circulation des vélos et celle des autos. Mais comme ces mesures ne suffisent pas, il sera bientôt nécessaire de trouver des solutions nouvelles plus performantes.

Traduction: M. Brolly

Article „Stadtverkehr und Verkehrssicherheit in Beijing“ („Circulation en ville et sa sécurité à Pékin“), de Yuntong Liu et Karl-Heinz Lenz. Straßenverkehrstechnik 7/95. S. 318-322

Contacts Prof. Dr.-Ing. M. Sc. Yuntong Liu, Beijing polytechnic University, Department of Civil Engineering. No 100 Ping Le Yuan, 100022 Beijing, P.R. China; Prof. Dr.-Ing. Karl-Heinz Lenz, Bundesanstalt für Straßenwesen, Brüderstraße 53. 51427 Bergisch-Gladbach



Stadtverkehr und Verkehrssicherheit in Beijing

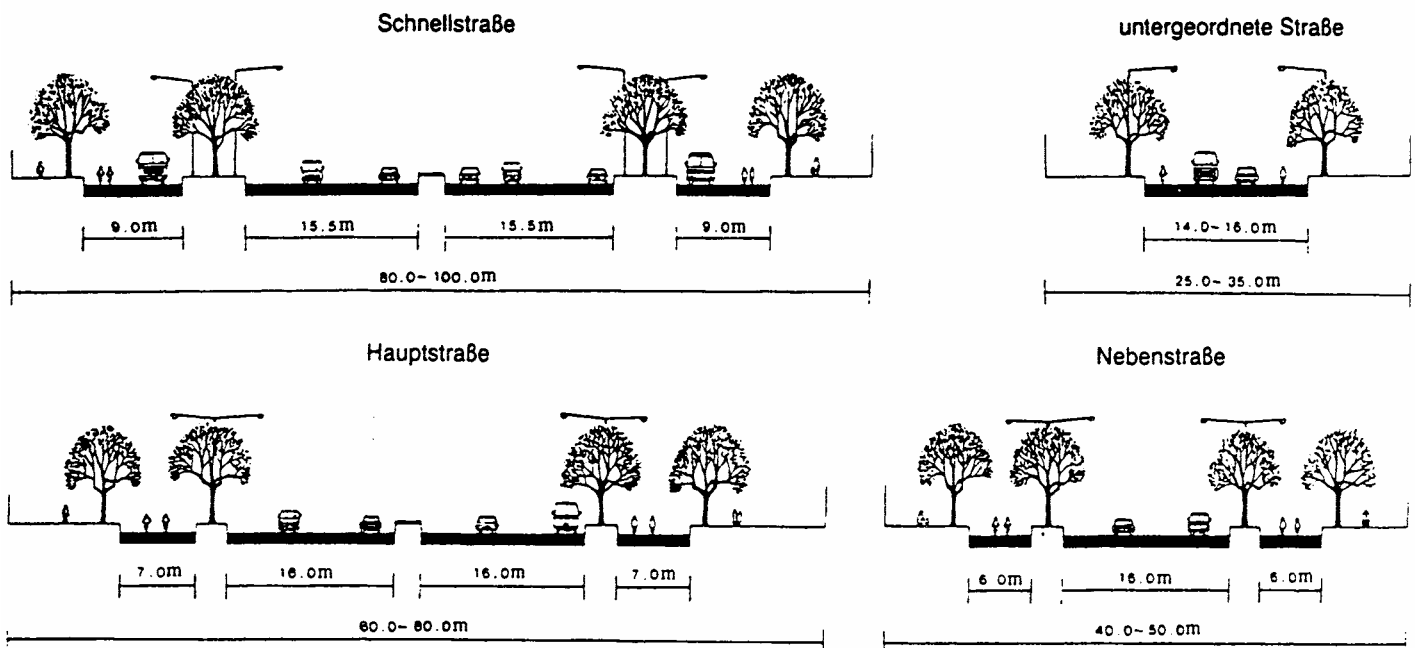
Tabelle 1: Fahrgeschwindigkeit auf der Hauptstraße Changang

Datum	Länge (km)	Geschwindigkeit (km/h) von Zeitpunkt ... bis Zeitpunkt ...				
		6:45-7:30	7:30-8:30	8:30-9:30	9:30-10:30	8:30-10:30
15.10.1989	14,17	44,1	23,7	24,8	30,9	27,4
18.11.1994	14,17	30,9	23,9	24,9	24,5	24,7

Verkehrsmittel	beförderte Personen		Fahrten	
	in Mio Pers.	%	in Mio	%
Bus u. Trolleybus	2.985	43,4	1.678*	31,2
U-Bahn	382	5,6	216	4,0
Taxi	72	1,1	72	1,3
Betriebsbus	161	2,3	161	3,0
Privatauto	154	2,2	154	2,9
Fahrrad	3.100	45,4	3.100	57,6
insgesamt	6.834	100,0	5.381	100,0

Tabelle 2: Mobilität der Bevölkerung (ohne Fußwege)

* durch den Mittelwert der Umsteigzahl (1,767) dividiert



3: Querschnitte verschiedener Straßentypen