

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 134 (2008)
Heft: 05: La Chine en route

Artikel: Circuler dans la capitale chinoise
Autor: Bourbon, Tristan de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99663>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Circuler dans la capitale chinoise

Malgré les efforts colossaux déployés par les autorités chinoises, s'extraire du centre de Pékin en voiture aux heures de pointe demande de s'armer de patience. Plus de trois millions de véhicules serpentent les routes de la capitale et rendent la circulation infernale. Du même coup, en quelques années, la pollution a littéralement explosé : l'air est chargé de particules et les immeubles situés au bord des voies ont noirci.

Après une heure et demie de circulation, le 5^e périphérique nord, situé à une vingtaine de kilomètres du centre-ville, est enfin dépassé. Les voitures se font plus rares. Tout pilote doit pourtant faire face aux habitudes de « conduite extrême » qui sont le lot des routes chinoises. Les quatre voies n'étant souvent pas suffisantes, la bande d'arrêt d'urgence, ici nommée – choix malheureux – « voie d'urgence », est utilisée par tous les conducteurs pressés, les membres de l'armée et de la police, reconnaissables à leur plaque d'immatriculation distincte, circulant dans de grosses berlines noires. Les voitures zigzaguent en klaxonnant et se frôlent pour se doubler, et ce à pleine vitesse.

Pas étonnant dès lors que les routes chinoises soient parmi les plus dangereuses du monde : en 2006, 245 personnes y sont mortes chaque jour, pour un total annuel de 90 000 victimes. En Suisse, pour la même année, le nombre de décès liés à la route était de 371, tandis que la France en dénombrait 4 703. Les ratios de victimes par millions d'habitants sont comparables, bien que l'on ne compte qu'une voiture pour 15 habitants en Chine, contre une pour deux dans l'ensemble de l'Union européenne. Et selon l'organisation mondiale de la santé, le nombre réel de décès pourrait être de deux fois supérieur aux statistiques officielles chinoises.

La sécurité des travailleurs autoroutiers semble presque plus précaire que celle des utilisateurs. Sur l'une des voies, un groupe d'ouvriers travaille sans qu'aucun signe ou panneau prévenant de leur présence n'ait été installé. Seule leur tenue orange fluorescente est censée permettre aux automobilistes de les apercevoir.

Des postes de péage devraient contribuer à couvrir une partie des coûts de construction et d'entretien du vaste réseau routier chinois. Même si leur coût moyen demeure très raisonnable – entre 5 à 10 yuans (0,75 à 1,5 francs) ou 100 à 200 yuans par section de plusieurs centaines de kilomètres –, les opérateurs ont du mal à percevoir ces impôts. Sur de nombreux tronçons, les automobilistes sortent de façon sauvage de l'autoroute peu avant les péages, passent par des routes de campagne, et réintègrent la voie rapide une fois le poste de perception dépassé. Du coup, les travaux avancent surtout autour des villes les plus riches et dans les provinces les plus prospères, et il n'est pas rare d'être obligé de sortir de l'autoroute pour emprunter une route provinciale servant de lien avec un autre tronçon, dans l'attente de l'achèvement d'une jonction autoroutière.

Autrefois dédiées presque uniquement aux poids lourds, à une époque où la possession d'une automobile individuelle était encore limitée aux cadres dirigeants des entreprises d'Etat et aux cadres du parti communiste, les routes de Chine sont de plus en plus empruntées par la voiture, désormais accessible aux particuliers dans ce pays au développement économique exponentiel. Mais le nombre de camions sur les routes du pays reste extrêmement élevé. A l'entrée de Pékin, une voie de plusieurs kilomètres leur est réservée : elle permet aux automobilistes d'éviter la file d'attente – parfois une dizaine d'heures – qui mène à l'entrée de la capitale. La cargaison de chaque camion y est alors contrôlée par les autorités. Le passage des poids lourds est interdit avant 22h, afin de limiter les embouteillages d'une ville qui a déjà atteint la limite de sa capacité.

Tristan de Bourbon
Journaliste RP, Pékin

