

Rétrospective sur les dix dernières années du BRT chinois

XU Kangming, Expert et fondateur de la Société de conseil du système des transports 3E (États-Unis)

L'étendue des réseaux de BRT dans les villes chinoises

Le développement du BRT – carte des réseaux de BRT des villes chinoises



Sur le schéma, les villes qui ont déjà un BRT sont: Zhoushan, Hangzhou, Changzhou, Shaoxing, Yancheng, Lianyungang, Hefei, Guangzhou, Zaozhuang, Jinan, Dalian, Pékin, Xiamen, Zhengzhou, Changde, Kunming, Chengdu, Yinchuan, Lanzhou, Urümqi.

Le développement du BRT—les évolutions des réseaux de BRT

- Pékin: décembre 2005, l'ouverture de la ligne 1 du BRT dans l'axe sud central de Pékin.
- Hangzhou: avril 2006, l'ouverture de la ligne B1 du BRT de Hangzhou.
- Hefei: mai 2007, l'ouverture de la ligne 1 du BRT de Hefei.
- Chongqing: décembre 2007, l'ouverture du BRT dans la rue Gaojiu de Chongqing.
- Changzhou: janvier 2008, la ligne 1 du BRT de Changzhou et le système de BRT de Dalian ont ouvert successivement.

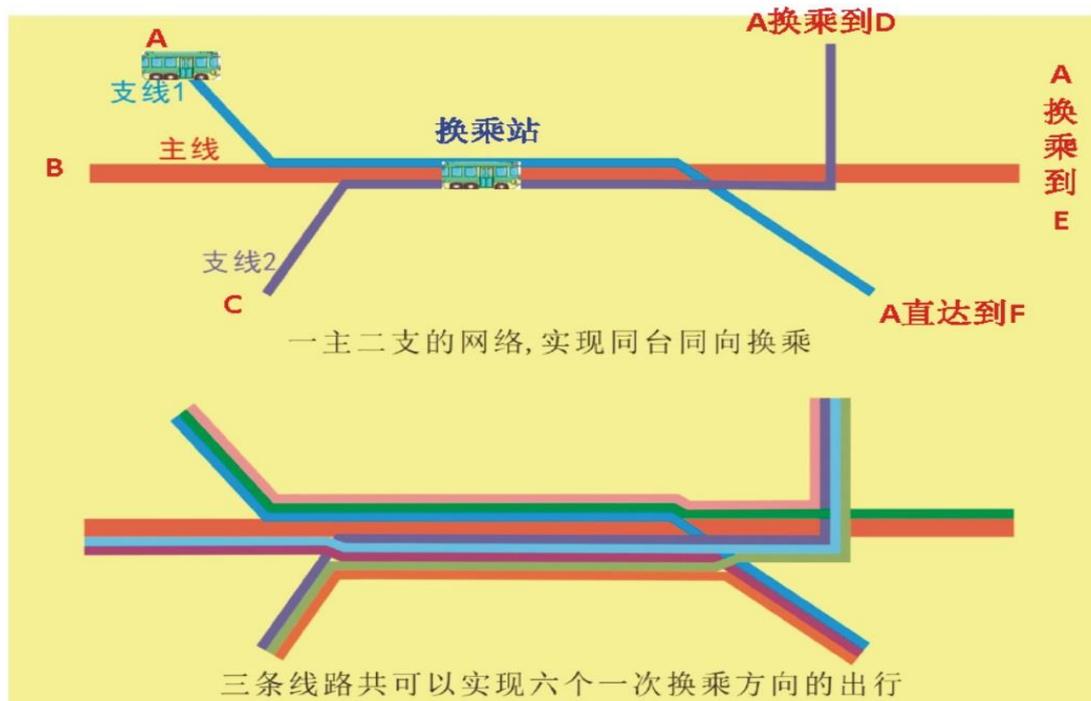
Le développement du BRT

Le développement du BRT et l'utilisation de routes dédiées aux bus

Le concept de base du BRT est d'utiliser prioritairement les routes urbaines, dont l'espace est limité, pour les transports en commun. Le développement du BRT permet de rendre plus efficace le système de bus et de satisfaire ainsi un nombre important d'utilisateurs.

Le développement du BRT fait évoluer le mode de fonctionnement du bus

Afin de limiter le nombre de lignes, il est possible de combiner plusieurs lignes sur un tronçon commun. Il est ainsi possible de "faire plus avec moins", d'élargir la couverture de services et de satisfaire ainsi la demande des passagers.



Exemples (voir ci-dessus):

- (1) les véhicules de BRT avec ouverture de la porte sur la gauche – mise en service sur l'axe sud central de Pékin;
- (2) les véhicules de BRT avec ouverture de la porte sur la droite - mise en service à Changzhou;

(3) les véhicules de BRT avec ouverture de la porte sur la droite – mise en service à Xiamen, avec les routes dédiées pour le BRT sur viaduc;

Le développement du BRT fait progresser la technologie des véhicules

Dans le processus de développement du BRT, il y a de plus en plus de véhicules de haute technologie, respectant un niveau élevé de normes. Les caractéristiques de ces véhicules sont:

- (1) Haute capacité : accueillir 150-180 personnes/véhicule (18 mètres de long);
- (2) Haute performance: la vitesse est 25-35 km/heure, la vitesse la plus élevée est d'environ 80 km/heure; une grande stabilité;
- (3) Faible émission: respect de la norme nationale d'émission No. 3 et même au-delà de cette norme;
- (4) Plancher surbaissé: le plancher surbaissé (35 cm), facilite l'accès au véhicule;
- (5) Technologies de l'information: GPS, les services d'informations aux passagers, etc.;
- (6) Accessibilité: aménagement pour les handicapés, les sièges pour les enfants;
- (7) Esthétique des véhicules: la forme, le couleur.



Le développement du BRT fait progresser les applications des transports intelligents

Les applications des transports intelligents incluent: le système GPS, le système de communication sans fil, le système de commande opérationnel, le système d'informations des passagers, le système de surveillance sur écran en circuit fermé, le système d'alarme, le système de priorité aux feux aux intersections.

Le développement du BRT est à la base de l'augmentation du niveau de services des transports en commun.

Le développement du BRT est à la base de l'augmentation du niveau de services du bus.

La ligne 1 du BRT de Pékin : le flux de passagers de la ligne 1 a augmenté de 150,77% par rapport à la ligne classique. La capacité par véhicule et par jour est passée de 484 (ligne régulière classique) à 999 (BRT) soit une augmentation de 206,5%. Le coût de la consommation d'énergie par personne est passé de 0,67 yuan (ligne régulière classique) à 0,48 yuan (BRT) soit une économie de 71,64%.

En plus, la ponctualité a considérablement augmenté; la durée du voyage a été également réduite.