

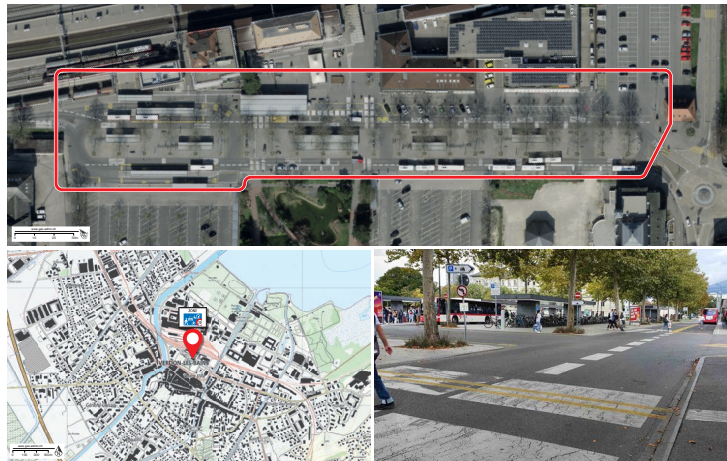
IX Yverdon-les-Bains - fiches de synthèse des analyses de terrain



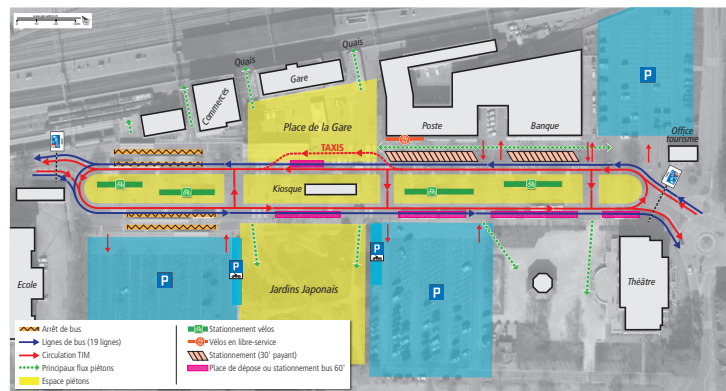
Place de la Gare à Yverdon-les-Bains

Forme, fonction et aménagement

SITUATION



PLAN DE ZONE



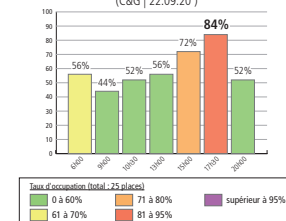
DESCRIPTION DU SITE

- Situation** : Interface de la gare, lieu central de la ville, nœud principal de correspondance pour les transports publics, secteur reliant deux grandes places publiques
- Contexte** : Zone de transbordement TP, zone de commerces et services tiers, aire de dispersion pour les piétons, beaucoup de places de stationnement et de dépose voiture, interface multimodale, haute offre en stationnement vélos, volume de trafic motorisé relativement élevé
- Forme** : secteur longitudinal (env. 300m de long sur 25m de large) délimité par deux grands axes routiers à sens unique au nord et au sud, trois larges îlots piétons successifs se trouvent au centre entre les deux axes
- Aménagements** : caractère routier important avec de grands espaces dédiés au stationnement au nord et des arrêts de bus à l'ouest, séparation des voies de circulation par des bordures basses en béton avec une légère déclivité, les îlots centraux sont aménagés avec deux lignées d'arbres, du stationnement vélo, un kiosque avec une terrasse, des aires d'attente pour le bus et quelques bancs placés en bordure entre les arbres
- Vitesse pratiquée** : V85 = relevé non disponible
- TJM** : 5'000 véh./j
- Lignes et arrêts TP** : Arrêts de bus « Yverdon-les-Bains, gare » avec plus de 19 lignes dont 5 lignes urbaines (Travys) avec des fréquences allant de 2 bus/h à 4 bus/h et 14 lignes Car postal avec 1bus/h à 2bus/h
- Accessibilité universelle** : Marquage tactilo-visuel ou champs d'éveil aux traversées ponctuelles, pas d'obstacles majeurs pour les déplacements, présence de place de stationnement handicapée, les arrêts de bus sont en projet de mise en conformité LHand
- Date d'inauguration** : 2002
- Particularité** : projet reconnu pour l'attribution du Prix Wakker 2009 à la ville d'Yverdon-les-Bains, secteur en mutation et volonté de la commune de réaménager la Place d'Armes et d'enterrer ses places de stationnement

STATIONNEMENT

- 25 places de stationnement à courte durée** (30' payant), disposées au nord de l'Avenue de la gare, devant la poste et la banque.
- 532 places vélo** réparties dans 4 abris, dont les plus proches des accès aux voies sont occupés à 80-90%, et le plus éloigné (côté Banque) à 60% (relevé à 7h30).

Relevés - taux d'occupation stationnement véhicule
(C&G | 22.09.20)



ÉTATS SUCCESSIFS

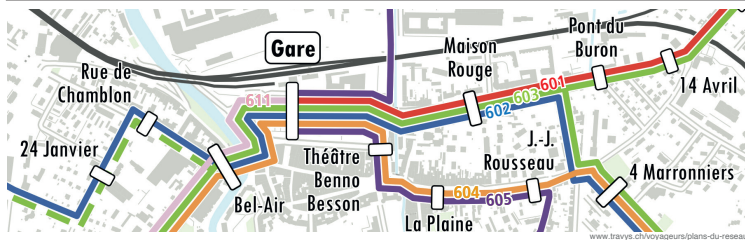
- La Place de la gare subissait un trafic élevé. En collaboration avec les CFF, la Ville a décidé de créer une place accueillante. La participation de la Ville à l'Expo.02 a eu un rôle accélérateur et l'inauguration de la place a eu lieu en 2002 avec un coût évalué à env. 10 millions CHF
- Des mesures d'accompagnements tels que de la peinture au sol et des décrochements verticaux ont été aménagés. Par la suite, les décrochements verticaux (cf. photo) ont été remplacés par des coussins berlinois





Place de la Gare à Yverdon-les-Bains

RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS



TEMPS DE PARCOURS

- Relevés : C&G | 22.09.20
- Localisation : entre l'arrêt de bus gare et l'entrée Est de la zone de rencontre
- Nombre de courses mesurées : 2 courses en HC pour chaque direction et 2 courses en HP pour chaque direction

Moyenne temps de parcours (min.)

	Dir. 1 Ouest - Est (vers la HEIG)	Dir. 2 Est - Ouest (vers Grandson)
• HC (14h30)	00:00:59	00:00:51
• HP (17h00)	00:01:00	00:00:53
• Différence HP/HC	+00:00:01	+00:00:02

Différence temps (min.) entre le + long / le + court

	Dir. 1	Dir. 2
• HC (14h30)	00:00:26	00:00:13
• HP (17h00)	00:00:38	00:00:26

VITESSES COMMERCIALES MOYENNES (km/h.)

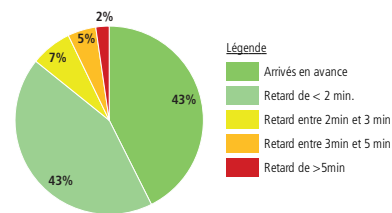
- Source : Travys | 22.09.20
- Localisation : Entre les arrêts du Théâtre Benno Besson et de la Gare
- Lignes concernées : 604 et 605

Lignes 604 et 605

HC : 14,1 km/h
HP : 13,4 km/h
Moyenne générale : 13,9 km/h

BILAN DE PONCTUALITÉ BUS

Relevés Travys | septembre 2020
Lignes concernées : 601, 602, 603, 604, 605, 611, 613



Ponctualité à l'arrêt gare
(arrivées < 3 minutes après l'horaire) **~93%**

Impacts sur les transports publics

INFLUENCE DES ZONES DE RENCONTRES SUR LES TP

Progression des bus dans la zone de rencontre

Thèmes	Observations et remarques	Évaluation
Temps de parcours et vitesse commerciale	- La vitesse commerciale moyenne est de 13.9 km/h - Il n'y a pas de différence significative entre la vitesse commerciale aux heures de pointe par rapport aux heures creuses - Le temps de parcours moyen diffère de quelques secondes seulement entre les trajets effectués en heures creuses et ceux en heures de pointe	Bonne
Respect des horaires et des correspondances	93% des bus urbains sont ponctuels aux arrêts de la gare (ils assurent une arrivée de moins de 3 minutes après l'horaire)	Bonne
Facteurs d'influences	- Présence de stationnement, d'une zone de dépose et de sorties de parking qui accroissent le trafic de véhicules dans la zone créant des - Le stationnement vélos sur l'îlot oblige les vélos à sillonner entre les bus pour y accéder	Moyenne

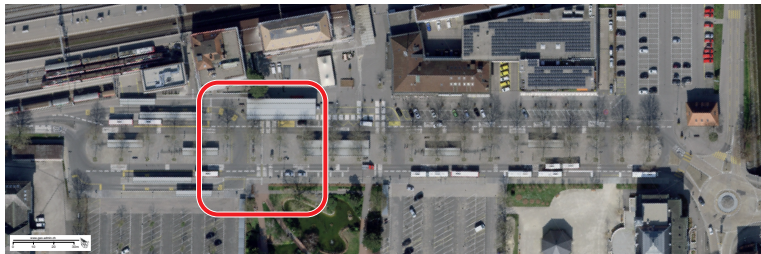
Appréciation de la zone de rencontre

Thèmes	Observations et remarques	Évaluation
Point de vue de l'exploitant TP	- Zone saturée et chaotique surtout aux heures de pointe (7h et 16h) - Conflits perçus comme importants entre les usagers - Difficulté de faire des horaires et d'assurer la correspondance avec les trains, notamment en raison des quais trop court et de la présence de nombreuses lignes simultanément	Mauvaise
Degré de confort et/ou de stress du personnel roulant	- Stress lié aux craintes des conflits avec les autres usagers (vélo, poussette, piéton) et des comportements à risque parmi les usagers - Les plateaux surélevés occasionnent une diminution du confort pour les passagers et les chauffeurs (secousses, maux de dos) - Pression liée à l'horaire et correspondances à assurer	Mauvaise
Sécurité	Jusqu'à présent aucun accident n'a été recensé dans la zone incluant des bus	Bonne
Accessibilité du public aux arrêts	Accès aux arrêts de bus par les quais LHand. Lignes de guidage comme aide à la traversée et orientation aux arrêts de bus	Bonne
Processus de communication lors de l'introduction de la zone de rencontre (auprès du personnel roulant et usagers de la route)	Pas de formation spécifique du personnel roulant	Mauvaise



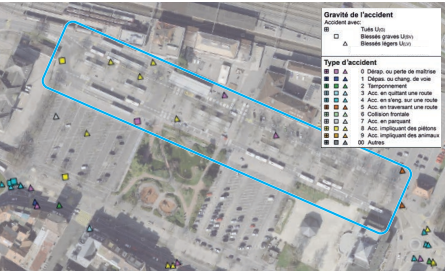
Place de la Gare à Yverdon-les-Bains

EMPLACEMENT DES RELEVÉS



Volumes de trafic et parts modales

ACCIDENTOLOGIE



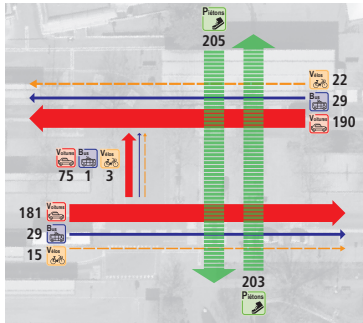
source: OFROU, 2011 à 2020

- 9 accidents recensés dans le périmètre de la zone de rencontre, dont 2 blessés graves et 7 blessés légers
- 5 accidents ont impliqué des piétons et 3 accidents ont impliqué des vélos
- La majorité des accidents se situe sur le tronçon Nord de la zone

Heure creuse (10h-11h)

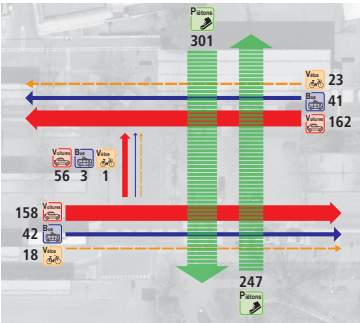
Lorem ipsum

Relevés C&G | 22.09.2020



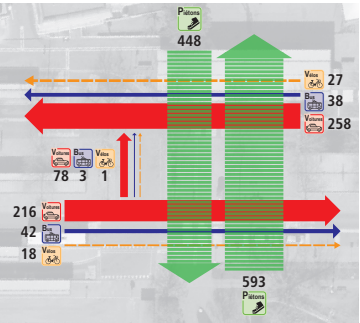
Heure de pointe de midi (12h-13h)

Relevés C&G | 22.09.2020



Heure de pointe du soir (17h-18h)

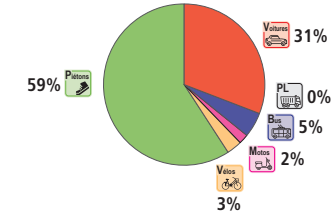
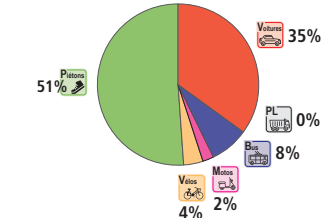
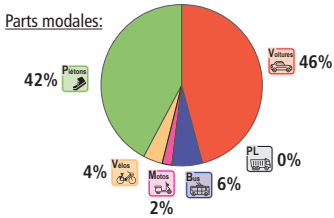
Relevés C&G | 22.09.2020



COMMENTAIRES

- TJM : 5'000 véh./j.
- La part de piétons est élevée tout au long de la journée, en particulier à l'HP du soir avec env. 60% de piétons parmi tous les usagers recensés.
- Plus de 1000 piétons traversent le secteur en HP du soir
- La part de voitures est importante tout au long de la journée en particulier le matin avec env. 46% de voitures recensée parmi tous les usagers en raison notamment des déposes et de l'utilisation des parkings aux alentours
- Les bus sont nombreux, minimum 1 bus toutes les deux minutes
- L'axe TIM nord-sud est peu utilisé contrairement aux axes traversants est-ouest.

Parts modales:





Place de la Gare à Yverdon-les-Bains

Activités et interactions

USAGES DE L'ESPACE PUBLIC

- Socio-démographie** : L'avenue de la Gare fait partie de l'interface multimodale de la Gare CFF d'Yverdon-les-Bains (nœud important pour les bus urbains et pour le réseau Car Postal). La majeure partie de l'activité des usagers est liée à la gare, ou aux nombreux services qui s'y trouvent : épicerie coop, restaurants, café, kiosque faisant aussi café en terrasse, boulangerie, vélostation, vélos en libre-service, grand office de poste avec guichets, retraits automatiques de colis, postomat, banque Raiffeisen et son bancomat, office de tourisme. Au premier étage des bâtiments, se trouvent des bureaux, dont une auto-école et les bureaux des bus urbains Travys.

On y trouve des usagers des transports et services, beaucoup de jeunes (Yverdon est un centre de formation pour toute la région). L'école génère également beaucoup de flux d'écloiers. La place attire également une population marginale plutôt jeune, dans l'après-midi et en soirée.

- Ambiance, émotions et rythme** : En journée, l'ambiance diffère de la fin de l'après-midi, où les retrouvailles et envies de rester sur la place prennent cours. Autrement, on passe rapidement, voire très rapidement sur l'axe.

A "Vers 17h30 un attroupement de jeunes adultes s'agite et prend possession du banc en contrebas de la terrasse du café Dipiazza, à l'indifférence des nombreux passants"



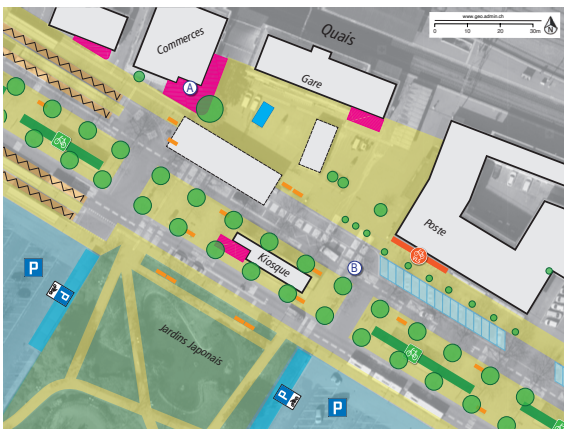
- Activités** : L'ambiance de l'avenue ne peut être distinguée de la place de la Gare (côté des voies), qui concentre la majorité des activités stationnaires. Les bancs de ce côté-ci sont bien utilisés, tout comme l'esplanade centrale et les assises informelles. C'est clairement un lieu de rencontre, pour toutes les catégories de la population, y compris les plus marginales. Mis à part le kiosque et sa terrasse, la partie centrale de l'axe n'est que peu utilisée pour du séjour (les bancs sont assez rarement occupés).

- Cohabitation** : Les traversées s'effectuent en grande majorité sans que les usagers doivent marquer d'arrêt. Les piétons ralentissent souvent ou changent d'axe pour trouver le bon créneau pour traverser sans gêner les voitures ou les bus. Le klaxon du bus est un événement plutôt isolé, ce type de manifestation ne s'est pas produit durant la journée d'enquête.

B "2 octobre 2020, 16h50 : une voiture marque un long arrêt pour laisser passer des piétons, le bus Travys qui le suit klaxonne. Face au ruban de trafic qui roule au pas, un jeune trouve un créneau pour traverser"



PLAN D'AMENAGEMENTS



DONNÉES D'OBSERVATION

date : 22.09.2020
lieu : Avenue de la Gare
enquêteur : HEIG-VD et C&G
météo : beau temps, chaud (20°C)

- Bancs
- Fontaine
- Lampadaire
- Arbres
- Terrasse
- Abri
- Stationnement vélos
- Vélos en libre-service
- Arrêt de bus

CONFLITS ET RESPECT DES PRIORITÉS

L'avenue de la gare n'est pas une rue de transit. La majeure partie du trafic est liée à l'interface (commerces, dépose, poste). Les voitures circulent lentement, les bus plus rapidement, les piétons, sauf lorsqu'ils sont en nombreux, usent peu fréquemment de leur droit de priorité (ne forcent pas le passage) mais attendent un créneau.

SYNTHÈSE

L'interface de la gare est un générateur important de déplacements piétons et d'activités. Les traversées piétonnes se font sur toute la longueur de l'avenue de la gare. Avec une circulation des bus et véhicules dense, la possibilité donnée par la zone de rencontre de traverser partout favorise les trajectoires rectilignes et les connexions aux différents points de destination sur l'avenue (quais bus, stationnements vélo) et en direction de la ville (Parc « Jardin japonais », parking)

