

IV Bienne - fiches de synthèse des analyses de terrain

Place centrale à Bienne

SITUATION

PLAN DE ZONE

Forme, fonction et aménagement

DESCRIPTION DU SITE

- Situation** : Place centrale et point névralgique de Bienne, à la croisée des principaux espaces publics et des principaux axes de déplacements
- Contexte** : Zone commerciale à haute fréquentation, zone de transbordement TP, axes cyclistes importants E-O et N-S, volume de trafic motorisé élevé
- Forme** : Place carrée (55m x 70m) revêtue d'asphalte beige et délimitée par une large bande en béton
- Aménagements** : Aménagement uniforme de l'ensemble de la zone, dimensionnement généreux des espaces et séparation des voies de circulation par des bordures basses en béton avec une légère déclivité, mobilier urbain disposé à l'écart des espaces de circulations (éléments végétaux mobiles, fontaine historique, bancs, l'arrêt de tram historique et grande horloge)
- Vitesse pratiquée** : V85 = 24 km/h (selon rapport de la police de Bienne, qui, dans sa lettre du 6 janvier 2004, considère cette valeur comme tolérable pour une zone de rencontre fonctionnelle. Elle ajoute que 77% des véhicules roulent en dessous de 20km/h)
- TJM** : 12'000 véh./j. (2010)
- Lignes et arrêts TP** : Arrêt de bus "Place centrale" juste en dehors de la zone. Passage de 13 lignes de bus avec env. 42 bus/h. (Lignes 1, 2 : 6 bus/h - Lignes 3,4,5,6,8,9 : 4 bus/h - Ligne 74: 3 bus/h - Lignes 70, 75: 1 bus/h)
- Accessibilité universelle** : Marquage tactilo-visuel par des champs d'éveil aux traversées ponctuelles, pas d'obstacles majeurs pour les déplacements, les arrêts de bus sont en projet de mise en conformité LHand et ont été prévus hors Zdr pour ne pas créer de discontinuités générées par le réhaussement des quais
- Date d'inauguration** : 2002
- Particularité** : Prix Wakker, distinction Flâneur d'Or, zone de rencontre souvent prise pour exemple

STATIONNEMENT

- Pas de stationnement sur la place.** Les places sont situées le long des quais et de la Rue Centrale
- Voitures: 30 places**
- Vélos: 68 places**

ÉTATS SUCCESSIFS

- La Place en 1995 et en 2002

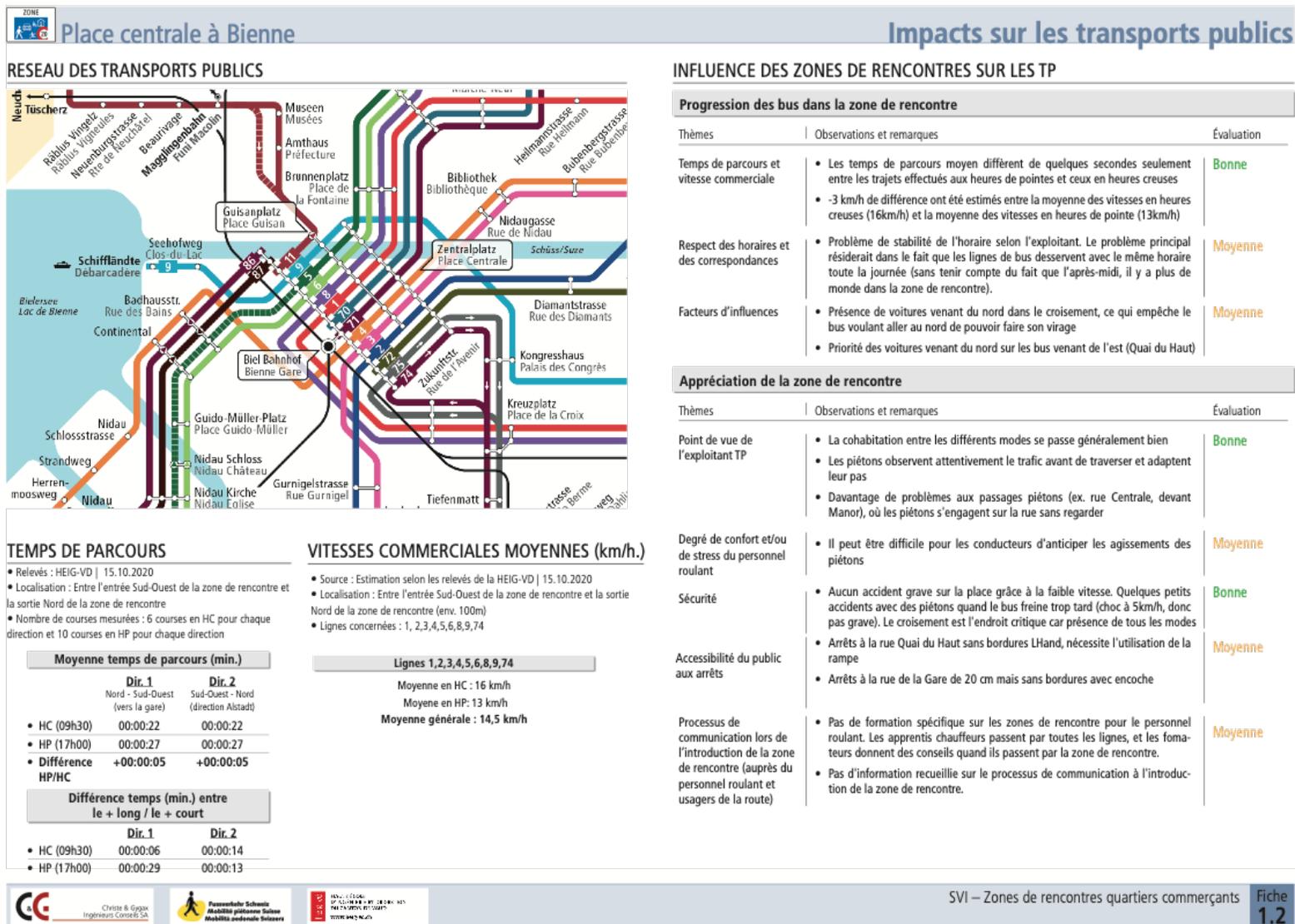
Christa & Gyssax
Ingénieurs Conseils SA

Fussverkehr Schweiz
Mobilität gestalten. Suisse.
Mobilità gestalten. Svizzera.

HAUT-VALAIS
CANTON DE BERNE
Département de l'Intérieur
Municipalité de Bienne

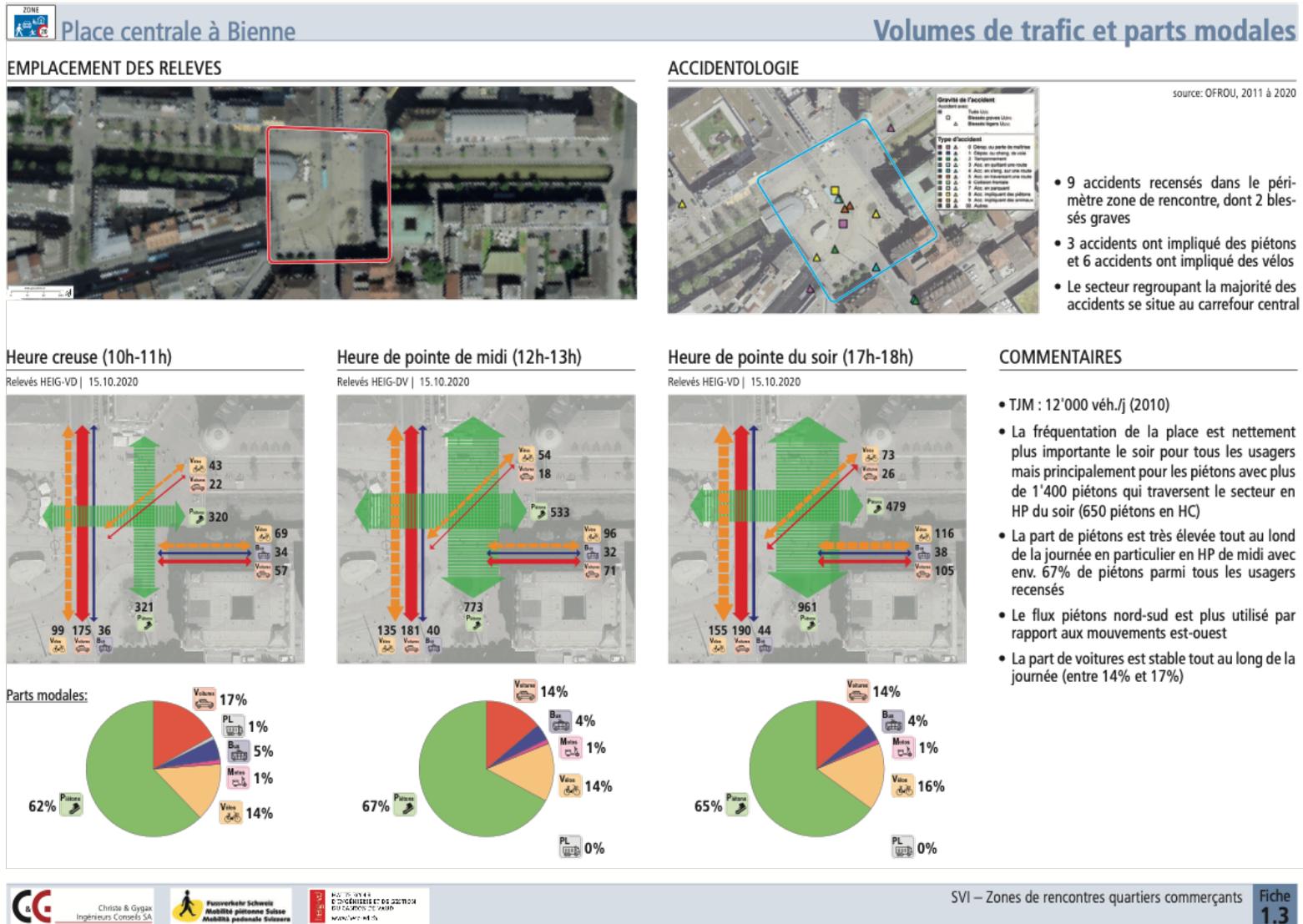
SVI – Zones de rencontres quartiers commerçants

Fiche 1.1



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	<ul style="list-style-type: none"> Les temps de parcours moyen diffèrent de quelques secondes seulement entre les trajets effectués aux heures de pointes et ceux en heures creuses -3 km/h de différence ont été estimés entre la moyenne des vitesses en heures creuses (16km/h) et la moyenne des vitesses en heures de pointe (13km/h) 	Bonne
Respect des horaires et des correspondances	<ul style="list-style-type: none"> Problème de stabilité de l'horaire selon l'exploitant. Le problème principal résiderait dans le fait que les lignes de bus desservent avec le même horaire toute la journée (sans tenir compte du fait que l'après-midi, il y a plus de monde dans la zone de rencontre). 	Moyenne
Facteurs d'influences	<ul style="list-style-type: none"> Présence de voitures venant du nord dans le croisement, ce qui empêche le bus voulant aller au nord de pouvoir faire son virage Priorité des voitures venant du nord sur les bus venant de l'est (Quai du Haut) 	Moyenne
Appréciation de la zone de rencontre		
Thèmes	Observations et remarques	Évaluation
Point de vue de l'exploitant TP	<ul style="list-style-type: none"> La cohabitation entre les différents modes se passe généralement bien Les piétons observent attentivement le trafic avant de traverser et adaptent leur pas Davantage de problèmes aux passages piétons (ex. rue Centrale, devant Manor), où les piétons s'engagent sur la rue sans regarder 	Bonne
Degré de confort et/ou de stress du personnel roulant	<ul style="list-style-type: none"> Il peut être difficile pour les conducteurs d'anticiper les agissements des piétons 	Moyenne
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Aucun accident grave sur la place grâce à la faible vitesse. Quelques petits accidents avec des piétons quand le bus freine trop tard (choc à 5km/h, donc pas grave). Le croisement est l'endroit critique car présence de tous les modes Arrêts à la rue Quai du Haut sans bordures LHand, nécessite l'utilisation de la rampe Arrêts à la rue de la Gare de 20 cm mais sans bordures avec encoche 	Bonne
Accessibilité du public aux arrêts	<ul style="list-style-type: none"> Arrêts à la rue de la Gare de 20 cm mais sans bordures avec encoche 	Moyenne
Processus de communication lors de l'introduction de la zone de rencontre (auprès du personnel roulant et usagers de la route)	<ul style="list-style-type: none"> Pas de formation spécifique sur les zones de rencontre pour le personnel roulant. Les apprentis chauffeurs passent par toutes les lignes, et les formateurs donnent des conseils quand ils passent par la zone de rencontre. Pas d'information recueillie sur le processus de communication à l'introduction de la zone de rencontre. 	Moyenne



Place centrale à Bienne

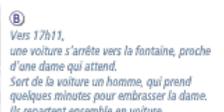
USAGES DE L'ESPACE PUBLIC

- Socio-démographie :** La Place centrale est un nœud de transport, et également un point de passage pour se rendre à pied de la gare à la Vieille-Ville. Des travailleurs pressés, des écoliers et jeunes, mais aussi tout le reste de la population bernoise attirée par les commerces et services.
 
- Ambiance, émotions et rythme :** Il ressort de la diversité des usages et moyens de transports présents un climat très pacifié, malgré la très grande densité de personnes en déplacement, avec relativement peu d'interactions. Le jour d'enquête, au vue de la météo, n'est effectivement pas propice aux arrêts de longue durée sur la place, sauf sur la terrasse et dans le bistro. Les personnes qui s'arrêtent discutent, se rencontrent, se retrouvent au bistro proche du quai, mais la plupart des interactions et échanges se font entre jeunes qui cheminent ensemble.

A Vers 18h00, un attroupement de membres du mouvement « Hare Krishna » chante et joue des percussions, ils font quelques tours de la place et repartent.



B Vers 17h11, une voiture s'arrête vers la fontaine, proche d'une dame qui attend. Sort de la voiture un homme, qui prend quelques minutes pour embrasser la dame. Ils repartent ensemble en voiture.


- Activités :** La journée d'enquête était peu propice à l'observation d'activités stationnaires. Les bancs situés proche de la fontaine étaient toutefois bien utilisés, et le banc circulaire sous l'abri également. Le magasin de vêtements présente des habits à l'extérieur, qui attirent les passants. La place est toutefois majoritairement occupée par les personnes qui se déplacent ou attendent le bus.
 
- Cohabitation :** Beaucoup de vélos, beaucoup de bus, beaucoup de piétons avec des trajectoires variées. L'attention mutuelle est la règle, pas de distractions observées.
 

PLAN D'AMENAGEMENTS



DONNÉES D'OBSERVATION

date : 15.10.2020
 lieu : Carrefour central
 enquêteur : HEIG-VD
 météo : temps gris, pluvieux en fin de journée, frais (12°C)

- Terrasses
- Bancs
- Fontaine
- Marquage podotactile
- Arbres (bouleaux et autres essences)
- ⌚ Horloge circulaire numérique
- Abri avec banc circulaire
- Parasols abritant des habits (magasin de vêtements)
- 4 hauts mâts d'éclairage

Activités et interactions

CONFLITS ET RESPECT DES PRIORITÉS

Les cyclistes et conducteurs de bus semblent les usagers qui doivent faire preuve d'une plus grande attention : les cyclistes, en raison des multiples trajectoires des bus et des piétons traversant, et les conducteurs de bus, pour anticiper les mouvements des piétons qui traversent la trajectoire qu'ils suivent. Plus que le respect des priorités, c'est une entente mutuelle qui semble régner aux points de croisement. En présence de transports publics, les piétons laissent le plus souvent passer les bus avant de s'engager.

SYNTHESE

De nos terrains, la Place centrale est la place qui compte le plus de trajectoires différentes, et demande une anticipation et une attention élevée de la part des conducteurs de véhicules (bus, vélos, voiture). Les piétons sont en volume très important, et forment une masse critique propre qui les encourage à user de leur droit de priorité.



© Ben Zurbriggen



© Stefan Hofmann