

AMENAGEMENT DU QUAI NORD DE VIENNE

MODALITES DE CONCERTATION

Légende :

Non retenue	5
N'appelle pas de suite	12
Déjà prévu	12
Prise en compte sous réserve de vérification faisabilité technique/financière	4

Plateforme numérique du 1er février au 8 mars 2024

33

Rubrique	Titre	Résumé	Descriptif	Soutien	Réponse Agglo	Suite donnée
Projet global	Ne pas réduire la largeur des voies existantes	Maintenir une largeur de voie suffisante	Réduire de presque 1 mètre la largeur des 2 voies existantes est dangereux sauf à interdire totalement le trafic poids lourd (une interdiction totale étant peu probable) Passer à 2 véhicules de front dont 1 poids lourd sur une voie large au maximum de 6 mètres sera bien juste et source d'accident ou d'accrochage. La remontée inter files pour les motos deviendra impossible. Oui à la réduction de la vitesse à 50 km/h mais attention à maintenir une largeur de voie suffisante (les voitures étant de plus en plus large).	5	Les caractéristiques projetées des voies tiennent compte du trafic supporté par l'axe, et sont dimensionnées selon les recommandations du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et des référentiels nationaux. L'abaissement de la largeur des chaussées participe d'un ensemble de signaux, adressé à l'automobiliste, pour lui faire prendre conscience qu'il circule sur un axe urbain. La largeur doit impérativement être en cohérence avec la vitesse maximale autorisée, au risque de devoir constater des problèmes de vitesse excessive.	Déjà prévu
Projet global	Contribution de Vienne Citoyenne à la consultation relative au projet d'Aménagement du Boulevard du Rhône à Vienne	une concertation qui n'en est pas une, un projet utile qui pourrait être amélioré	Vienne Citoyenne tient à contribuer par cet avis, à la concertation réglementaire relative au projet d'aménagement du boulevard du Rhône. En premier lieu, nous approuvons le principe de réaménagement de cette voirie en ce qu'il permet une réduction de la vitesse, une végétalisation du linéaire et une valorisation de cette entrée nord de Vienne. Nous regrettons que cet aménagement n'ait été envisagé dans la même temporalité que la sécurisation engagée par le Département de l'Isère en 2013 sur le carrefour au niveau du chemin des Lônes, par souci de cohérence et de vision d'ensemble. Nous souhaitons attirer l'attention sur les points suivants : 1. Une concertation réglementaire inexistante dans son ambition participative. Comme pour chaque concertation réglementaire, Vienne Condrieu Agglomération développe une démarche minimale d'information des habitants : - Une réunion publique sous un format classique « descendant », - Deux permanences organisées en semaine et en journée, excluant la participation des personnes travaillant durant ces heures (14h-16h), - Deux registres à disposition des habitants disponibles aux seules heures de bureau, - Une plateforme numérique sous un format « appel à idées » (9 idées déposées au 6 mars), - Un document mis à disposition, complexe et incompréhensible pour qui ne maîtrise pas le vocabulaire technique. Sa présentation n'inclue pas la correspondance des différents plans de coupe sur le linéaire, ce qui le rend inexploitable. La démarche est intégralement descendante, sans dimension « d'aller vers ». L'objectif de cette « concertation » est donc de répondre à une obligation légale mais pas de recueillir une parole habitante susceptible d'être prise en compte. L'existence même de la concertation surpasse la volonté, en réalité inexistante, d'entendre les habitantes et les habitants. Le document versé à l'appui de la concertation ne cache pas le fait que le programme est déjà finalisé. Les éléments de réponse apportés aux quelques questions posées lors de la réunion publique du 8 février dernier l'ont également confirmé. Comme nous le rappelons et ne cessons de le rappeler, une concertation suppose un véritable échange entre habitants, techniciens et élus. C'est une communication qui se doit d'être collective, par le biais d'ateliers participatifs, de groupes de discussion, de comités consultatifs par exemple. Les citoyens doivent pouvoir avoir un impact réel sur la prise de décision. Nous regrettons vivement que ce projet structurant pour Vienne et le quartier d'Estressin n'ait pu faire l'objet d'échanges avec les Viennoises et les Viennois en amont du projet et non seulement comme c'est le cas, d'une information quelques mois avant le début des travaux.		Le projet d'aménagement du quai nord est d'une grande complexité. Il supporte de multiples usages, il est l'objet de nombreuses contraintes et prescriptions. Il est donc soumis à de nombreux invariants. Mener une concertation dans ce cadre juridique et technique est ainsi un exercice complexe : il s'agit de traduire l'ensemble des paramètres du diagnostic, sous une forme explicite pour tout un chacun. Le dossier de concertation a été élaboré dans cet objectif : récapituler les éléments techniques de façon exhaustive et précise, et proposer un scénario d'aménagement répondant à l'ensemble des contraintes. La présentation du parti pris d'aménagement, qui se résume à des documents graphiques (perspectives d'ambiance et photos de références, coupes en travers,...) a été pensée pour permettre une appropriation par les habitants et les usagers. Les permanences organisées durant la concertation étaient l'occasion de venir se faire expliquer plus précisément le projet de d'échanger avec les techniciens, à même de répondre à toutes les interrogations des habitants.	

		<p>2. Un parti pris esthétique à pousser davantage. L'intérêt du projet est double, réduire la vitesse et valoriser l'entrée de ville. Sur ce deuxième point, nous notons positivement les efforts de végétalisation sur un site contraint. Nous regrettons néanmoins le maintien des glissières existantes côté Rhône évoquée p9 du document même si ce dernier reste très imprécis en la matière puisqu'il évoque p10 des glissières bois-acier et des « glissières devant dénivelés » avec un point d'interrogation qui ne facilite pas la compréhension. Outre que les glissières actuelles en bordure du fleuve montrent des signes de vieillissement peu esthétiques, elles participent fortement à « l'identité autoroutière » de la voirie. Nous proposons en lieu et place des barrières pour ouvrages d'art (cf. illustrations ci-contre) qui pourraient marquer plus avantageusement l'entrée dans la ville, et assurer une continuité plus logique avec le garde-corps installé le long du parcours modes actifs situé plus au sud.</p> <p>Par ailleurs la liaison physique avec le carrefour au niveau du Chemin des Lômes, qui semble faire partie du périmètre du projet (p2 du document de consultation) est impensée. Ce carrefour est pourtant la vraie entrée de Ville, le premier marqueur visuel, aujourd'hui peu valorisant. Le document de consultation est silencieux sur les intentions d'aménagement à ce niveau. Cette partie située hors agglomération, relève de la responsabilité du Département de l'Isère. Une vision commune et coordonnée sur cette entrée de Ville reste à imaginer avec la collectivité départementale.</p>	<p>Le maître d'ouvrage a pris l'option, à la demande du Département de l'Isère, gestionnaire de la voirie, de maintenir un dispositif de retenue réglementaire le long du fleuve et ce, notamment, pour des questions de sécurité. Il est utile de préciser que les barrières pour ouvrage d'art (ou garde-corps) ne constituent pas un dispositif de retenue. Elles ont en effet pour fonction de retenir un piéton, pas un véhicule. Le choix de maintenir un dispositif de retenue s'inscrit dans le concept de la "route qui pardonne", et permet d'éviter qu'un véhicule en perdition finisse sa route dans le fleuve.</p> <p>Le choix esthétique fait par ailleurs l'objet d'un avis de l'architecte des bâtiments de France. Ses orientations poussent l'Agglo à adopter un mobilier métallique laqué, de couleur discrète, plutôt qu'une solution mixte bois et métal.</p> <p>La "porte de la ville" a été positionnée par le concepteur paysagiste au droit du pont de l'autoroute A7, non au carrefour du chemin de Lômes. Ce choix architectural a été proposé par un homme de l'art, fort de son expertise dans le domaine du paysage. Le carrefour en question fera l'objet d'une adaptation, au sein de la phase de transition entre l'autoroute et la ville.</p>	
		<p>3. L'installation bienvenue d'une noue, non dénuée de contrainte. L'installation d'une noue permettant de recueillir les eaux de pluie est une bonne chose. Nous nous interrogeons néanmoins sur deux points : La capacité de la noue doit permettre le stockage d'une quantité de pluie engendrée par un orage décennal.</p> <p>Les éléments techniques figurant dans le dossier ne précisent pas le fonctionnement de cette noue et ne nous permettent pas d'évaluer cette donnée. Nous alertons néanmoins sur les difficultés récurrentes d'évacuation des eaux de pluie sur les quais du Rhône. Les aménagements récents du quai plus au sud ont engendré des difficultés qui doivent alimenter le retour d'expérience. Les noues nécessitent par ailleurs un entretien soutenu d'autant qu'elles constituent un milieu plus sensible aux plantes invasives. Le curage est nécessaire tous les 5 à 10 ans selon le niveau d'envasement et le nettoyage des exutoires au minimum une fois par an.</p> <p>Les feuilles et les déchets doivent être ramassés et les zones enherbées tondues. L'aménagement proposé envisage un passage pour cet entretien (cf. : plan de coupe noue étanche p10). Il conviendrait néanmoins de s'assurer que la largeur de ce passage permette l'aménagement en sécurité par les agents de la Ville tout en dissuadant son utilisation pour les piétons.</p>	<p>Les noues de part et d'autre de la chaussée permettent de gérer le ruissellement, tant sur le volet qualitatif que sur le volet quantitatif. L'ouvrage permettra de gérer les pluies importantes, lors d'événements pluvieux intenses. Il permettra également d'agir sur la qualité des rejets dans le milieu naturel. La pollution chronique fera l'objet d'un traitement par décantation. La pollution accidentelle pourra être cantonnée, le cas échéant, par un réseau de vannes de sectionnement, empêchant l'écoulement des effluents vers le fleuve. L'ensemble de ces éléments fera l'objet d'un avis des services de l'Etat en charge de la police de l'eau.</p> <p>Par ailleurs, la noue sera plantée de végétaux endémiques, graminées et fleurs sauvages de milieu sec qui ne nécessiteront pas ou peu d'entretien.</p>	
		<p>4. Des fonctionnalités du boulevard qui auraient pu être repensées. L'aménagement du boulevard du Rhône reprend le linéaire de la D1407 sans changement dans ses fonctionnalités. La voie reste en 2x2 voies et les carrefours et croisements sont maintenus à l'identique. Ce projet structurant aurait mérité une réflexion plus approfondie sur les fonctionnalités du quai Claude Bernard (D4). Ce d'autant que cette voie sert de voie de report lorsque le boulevard est embouteillé.</p> <p>Nous sommes en réalité en présence sur l'ensemble du linéaire étudié de 3x2 voies parallèles. Cette réflexion s'imposait donc selon nous quand bien même le souhait de différencier les dessertes est louable (rien n'est cependant évoqué sur un tel arbitrage dans le dossier de consultation). Ainsi, nous proposons, comme ce fut le cas au début des années 2000 sur l'aménagement de la N7, qu'un giratoire soit aménagé au niveau de la rue Pierre et Marie Curie. Cet aménagement permettrait de désenclaver le quartier du Grand Estressin, de contribuer davantage au ralentissement des véhicules, de réduire le trafic de report sur la D4 et au niveau du passage très contraint du chemin des Lômes sous l'A7. Toujours dans la logique de limiter le report du trafic entre le boulevard du Rhône et les quais Claude Bernard et Pasteur, un réglage de la durée des feux de signalisation nous semble indispensable, au niveau du confluent Sévenne - Rhône, indépendamment des aménagements entrepris. En effet, la durée des feux est actuellement plus favorable aux véhicules venant du quai Pasteur ce qui contribue grandement au report des véhicules sur cette voie destinée à la desserte de quartier par des véhicules souhaitant éviter les embouteillages du boulevard.</p>	<p>La décision a en effet été prise de séparer les flux de desserte locale, du quartier d'Estressin et les flux de transit. Ce choix résulte de la configuration de Vienne, au carrefour des infrastructures de la vallée du Rhône et des voies qui irriguent le territoire, tant vers l'est, que l'ouest ou le sud. Cet arbitrage est guidé par la volonté de préserver le cadre de vie des Viennois et des Viennoises des nuisances du transit.</p> <p>Il faut aussi préciser que la D1407 et la D4 ne présentent pas les mêmes profils altimétriques. S'agissant de la question des feux, une étude des cycles de fonctionnement sera réalisée à l'occasion du projet. Des adaptations sont envisageables afin de réduire l'attractivité de cet itinéraire de shunt (dérivation).</p>	
		<p>Synthèse des préconisations de Vienne Citoyenne :</p> <ol style="list-style-type: none"> Substituer les glissières de sécurité côté fleuve par des barrières pour ouvrages d'art, plus qualitatives, Engager avec le Département de l'Isère une réflexion pour l'aménagement de l'entrée de Ville au niveau du carrefour du Chemin des Lômes, en boulevard urbain, Clarifier la capacité de la noue à traiter une quantité suffisante d'eau pluviale, Faire en sorte que le passage prévu pour permettre l'entretien de la noue de puisse être accessible aux piétons, Aménager un giratoire au niveau de la rue Pierre et Marie Curie pour desservir le quartier du Grand Estressin, Modifier la durée des feux au niveau du carrefour situé au confluent de la Sévenne afin de fluidifier le trafic sur le boulevard. 	<p>Points n° 1 à 3 : réponses déjà apportées plus haut</p> <p>Point n° 4 - il n'est pas envisagé de permettre la circulation des piétons le long du fleuve. En effet, la proximité immédiate de l'autoroute A7 rendant impossible la création d'une traversée piétonnière, ce cheminement serait configuré en impasse et pourrait occasionner des traversées dangereuses et intempestives par les piétons.</p> <p>Point n° 5 - La décision a en effet été prise de séparer les flux de desserte locale, du quartier d'Estressin et les flux de transit. Ce choix résulte de la configuration de Vienne, au carrefour des infrastructures de la vallée du Rhône et des voies qui irriguent le territoire, tant vers l'est, que l'ouest ou le sud. Cet arbitrage est guidé par la volonté de préserver le cadre de vie des Viennois et des Viennoises des nuisances du transit.</p> <p>Point n° 6 - Une étude des cycles de fonctionnement des feux sera réalisée à l'occasion du projet. Des adaptations sont envisageables afin de réduire l'attractivité de cet itinéraire de shunt (dérivation).</p>	<p>Prise en compte sous réserve de vérification faisabilité technique/financière</p>

Image et attractivité de l'Agglo	Amélioration du parc des enfants	Parc d'enfants à améliorer	Le parc public est en état de détérioration et à côté de la route. Mon fils n'a pas envie d'y aller à cause du bruit des voitures/camions, saleté et vétusté des jouets pour les enfants. Des jeunes qui fument ou vendent de la drogue sont à bannir. C'est un lieu de passage plutôt qu'un parc d'enfants.	6	Le square André Bertholon est situé en arrière de la RD4, en dehors du périmètre d'étude. C'est un parc public géré par les services de la Ville. Les remarques relatives à la propreté et à la sécurité ont été transmises aux services de la ville de Vienne. Dans le cadre du projet, il est prévu d'élargir la bande plantée qui sépare la voie verte de la RD1407 d'environ 2m50 et de réduire les vitesses pratiquées, ce qui permettra de réduire les nuisances sonores et d'améliorer le cadre de vie.	Prise en compte sous réserve de vérification faisabilité technique/financière
Image et attractivité de l'Agglo	Un tramway le long du Rhône	Entre le centre commercial et Le stade Etcheberry	Idee plus radicale : créer une ligne de tramway le long du Rhône entre le centre commercial Leclerc et le stade Etcheberry avec des arrêts tous le long du parcours. Nécessiterait de revoir le grand carrefour au niveau du pont de Tassigny et de réduire la route à 2 voies. Mais le bord du Rhône s'y prêterait bien.	5	Le coût de réalisation d'un tramway, de plusieurs millions d'euros par kilomètre, n'est pas supportable pour la collectivité, surtout rapporté au nombre de potentiels utilisateurs. Le niveau de circulation constaté sur les quais du Rhône, n'est pas compatible avec une réduction du nombre de voies de circulation.	N'appelle pas de suite
Désimperméabilisation des sols, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur	Suppression de la 2 fois 2 voies	Supprimer la deux fois deux voies et passer à 2 fois une voie qui pourraient ne pas être une grande ligne droite mais avoir des courbes.	Supprimer les 2 fois 2 voies par une 2 fois 1 voie avec des courbes pour créer de grands espaces vert et être certain de casser la vitesse. Éviter la redondance avec la rue qui est en parallèle de la voie. Créer un espace de promenade et de détente le long des berges. Envisager des ronds point au niveau de thirier de MC do... bref revoir en profondeur le mode de déplacement ne pas privilégier exclusivement la voiture mais créer des espaces de vie, de détente le long du Rhône. La ville doit se réapproprier ses berges du Rhône.	7	Le niveau de circulation constaté sur les axes qui font l'objet du projet d'aménagement ne sont pas compatibles avec cette idée. La création de sinuosité, dans ce contexte, s'avère impossible au vu de la faible largeur disponible. La création de la voie verte le long du Rhône entre la confluence de la sévenne et le pavillon du tourisme participe à cette réappropriation des berges du Rhône.	Non retenue
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Suppression du trafic de transit (PL)	L'entrée nord de Vienne est souvent saturée en heure de pointe, il faudrait supprimer le trafic de transit PL	Afin d'accompagner au mieux ce projet qui ne fera qu'améliorer l'aspect esthétique du quai, il faudrait réduire voire supprimer le trafic de transit de poids-lourds qui traversent la ville. Le nombre de poids lourds que j'observe place Saint Louis est conséquent, et je ne pense pas qu'ils aillent tous effectuer des dessertes locales. Des itinéraires alternatifs existent par Chuzelles, Pont-Evêque...Le projet en lui-même ne changera pas grand-chose aux usagers du quotidien, si la 2x2 voies est conservée. Seul inconvénient : la vitesse limitée à 50 pour un axe aussi long et sans carrefour, c'est un peu trop bas, la baisser à 70 serait suffisant.	16	S'agissant d'une voie classée par l'Etat "route à grande circulation", itinéraire de déstagement de l'autoroute A7, itinéraire de transports exceptionnels, l'interdiction de la circulation des poids lourds s'avère impossible, et relève par ailleurs d'une décision de l'Etat. Cette décision s'inscrirait en contradiction avec le développement économique du territoire, sur les communes de Pont Evêque et d'Estrablin, notamment. Par ailleurs, cela ne ferait que reporter la question du trafic poids lourds sur d'autres axes et d'autres communes. La vitesse maximale autorisée est proposée à 50km/h. Cette proposition permet de garantir un effet réel et significatif du projet sur la qualité de l'air et le niveau des nuisances sonores. La réduction de la largeur des voiries et la végétalisation de l'axe contribueront à inciter à réduire sa vitesse.	Non retenue
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Suppression trafic PL	Moins de PL pour plus de sérénité	Plus vert oui. Moins vite oui. Mais surtout, il ne faut plus de camion. Le seul moyen de décongestionner la circulation sur ce boulevard est de supprimer totalement le trafic PL pour tous les camions qui ne font que transiter.	15	S'agissant d'une voie classée "route à grande circulation", itinéraire de déstagement de l'autoroute A7, itinéraire de transports exceptionnels, l'interdiction de la circulation des poids lourds s'avère impossible, et relève par ailleurs d'une décision de l'Etat. Cette décision s'inscrirait en contradiction avec le développement économique du territoire sur les Communes de Pont Evêque et d'Estrablin, notamment. Par ailleurs, cela ne ferait que reporter la question du trafic poids lourds sur d'autres axes et d'autres communes.	Non retenue
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Poser un mur anti bruit sur l'autoroute	Bloquer le bruit et la vue	L'autoroute passe très proche des immeubles d'Estressin et cela provoque bruit et nuisances.	6	L'autoroute ne fait pas parti du périmètre de l'opération, mais le concessionnaire sera associé au projet. Dans ce cadre une discussion pourra être amorcée. Il est à noter que les élus de Vienne Condrieu Agglomération ont a plusieurs reprises saisi le Préfet de région pour demander un abaissement de la vitesse à 90 km/h de l'autoroute A7 entre Chasse sur Rhône et l'échangeur de Vienne sud. L'Etat n'a pour l'instant pas donné suite à cette demande.	N'appelle pas de suite
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Densifier le trafic TER	Avoir un trafic SNCF Régional digne de ce nom et à la hauteur de l'argent investit.	Pour réduire le trafic : Avoir des trains qui roulent, qui soient en nombre de places suffisantes, une ou des gares avec des parkings accessibles gratuits ou payant si surveillés.	16	Vienne Condrieu Agglomération travaille en lien étroit avec la région Auvergne Rhône Alpes et la SNCF au projet de RER métropolitain qui a pour objectif d'augmenter les fréquences et amplitudes horaires des trains pour Lyon. A noter que le plan de mobilité de l'Agglomération (PDM), ainsi que le plan général de stationnement de la ville de Vienne, programment la réalisation de plusieurs parking relais (gare d'Estressin, quai Claude Bernard, boulevard Pacatianus). Le parking de la "petite vitesse" permet aussi de renforcer la capacité en stationnement à proximité du pôle de la gare de Vienne.	N'appelle pas de suite

Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Ajout d'un radar au sud et au nord de la ville	Positionner un radar aux entrées de la ville.	Réduire la vitesse à 70 voire 50 KM/h .	1	L'installation d'un radar de vitesse fixe relève d'une décision de l'Etat. Ce type d'installation n'est décidé que lorsque l'accidentogénéité d'un axe est avérée. Il existe d'ailleurs un radar à feux, au droit du carrefour du chemin de Lômes, qui fait suite à plusieurs accidents mortels. Cependant des contrôles-de vitesse pourront être envisagés.	Prise en compte sous réserve de vérification faisabilité technique/fina ncière
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Réduire la vitesse à l'entrée de Vienne	70 voire 50 km/h	Limiter la vitesse maximale à 70km/h après la partie commerciale (Leclerc/Générale d'optique) au lieu de 90. Et à 50km/h dès le 1er feu. Les voitures roulent trop vite à l'entrée de la ville. Il faudrait même penser à installer un radar : c'est régulier de voir des voitures rouler à + de 100. Et je ne suis pas anti-voiture, je suis moi-même conducteur.	5	Le projet prévoit la réduction des largeurs de chaussée en lien avec l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 50 Km/h dès le carrefour des Lômes. L'installation d'un radar de vitesse fixe relève d'une décision de l'Etat. Ce type d'installation n'est décidé que lorsque l'accidentogénéité d'un axe est avérée. Il existe d'ailleurs un radar à feux, au droit du carrefour du chemin de Lômes, qui fait suite à plusieurs accidents mortels. Cependant des contrôles par la police municipale sont possibles en agglomération.	Déjà prévu

Réunion publique du 8 février 2024 à 19h

Rubrique	Titre	Résumé	Descriptif	Soutien	Réponse Agglo	Suite donnée
Projet global	Digue		Une question porte sur le maintien ou pas de la digue qui protège le quartier d'Estressin et sur les infrastructures de relevage existantes.	Sans objet	De fait le remblai de la voie constitue une digue et empêche l'eau de s'étendre sur le quartier lors de crues du fleuve très exceptionnelles. Par ailleurs le réseau de drains et le dispositif de pompage existants sont constitutifs d'un système de rabattement de nappes lié à la construction du barrage d'Ampuis. Cet ouvrage appartenant à la CNR (Compagnie nationale du Rhône) permet d'éviter les inondations des caves du quartier. Aucune intervention n'est prévue sur ce système, et l'ensemble du projet sera conçu de façon à préserver son intégrité, en lien avec les services de la CNR.	Déjà prévu
Projet global	Accessibilité des bords du Rhône		La partie le long du Rhône sera-t-elle accessible ? (Ex. aux pêcheurs, ...etc.)	Sans objet	Il s'agira d'une noue de dépollution des effluents routiers. Cette zone est -trop dangereuse pour des piétons.	N'appelle pas de suite
Désimperméabilisation des sols, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur	Végétalisation		Le projet prévoit des arbres. Qu'en est-il : caduque ou persistant ? Avez-vous estimé le cout d'entretien ?	Sans objet	C'est le cœur de la question à étudier. Taille, élagage, entretiens périodiques, ... Ce travail est fait en concertation avec les services techniques de la ville. Dès la conception il faut prévoir la place de l'arbre en devenir pour l'amener au gabarit routier (au-delà de 2m50 minimum sous feuillage). D'où le choix d'arbres déjà conséquents (force 18/20). Il s'agira d'arbres à grands développement avec un port naturel qui ne nécessitera qu'une visite par an pour vérifier le bois mort. Les bords des massifs seront laissés stériles de façon à faciliter l'entretien et l'accès.	Déjà prévu
Désimperméabilisation des sols, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur	Mise en valeur de l'accotement du Rhône		Pour mettre en valeur la ville est-il possible de retravailler les plantations sur l'accotement du bord du Rhône ?	Sans objet	Ce n'est pas le bon endroit pour rajouter des arbres. En effet les ouvertures permettent une visibilité sur la ville et sur le fleuve. Par ailleurs la réalisation de plantations n'est pas envisageable à l'arrière du perré (mur de soutènement) longeant le fleuve, de façon à ne pas menacer sa fonction de digue.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Vitesse excessive	Feux tricolores	Vitesse excessive, est-il possible d'envisager des feux tricolores ?	Sans objet	La maîtrise d'ouvrage a écarté cette solution, qui risque fortement d'entraîner des difficultés de trafic et des remontées de file vers la sortie de l'autoroute, compte tenu du trafic intense supporté par l'axe, supérieur à 30 000 véhicules/jour. La mise en service du demi échangeur de Vienne sud va permettre de réduire le trafic de près de 10 % sur les quais du Rhône et contribuer ainsi à améliorer la fluidité de la circulation.	N'appelle pas de suite
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Mur anti bruit		Est-il possible d'envisager un mur anti- bruit sur l'autoroute ?	Sans objet	C'est un autre projet que celui soumis à la concertation. La commune et l'Agglo ne peuvent être que demandeur auprès des services concernés. Par ailleurs les 3 maires (Vienne, Chasse sur Rhône et Saint Romain en Gal) se sont associés pour demander une réduction des vitesses pratiquées sur l'autoroute afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer la pollution sonore.	N'appelle pas de suite

Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Report de trafic sur la RD4	Le fait de réduire les voies risque d'entraîner plus de circulation sur la RD4 ?	Sans objet	Il n'y a pas de raison que cela entraîne plus de trafic sur la RD4. La volonté est bien de séparer les flux d'entrée de ville avec les flux de la desserte locale du quartier d'Estressin.	N'appelle pas de suite
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Circulation sur la RD4	Est-il possible de faire une ligne axiale continue sur la RD4 à la place des pointillés existants ? De nombreux véhicules doublent de façon inconsidérée.	Sans objet	La signalisation existante interdit déjà le dépassement, à l'exception des véhicules lents. En effet, le franchissement du marquage T3 (ligne axiale discontinue rapproché - dite ligne de dissuasion) peut être verbalisé, au même titre que celui d'une ligne continue. Le sujet sera cependant évoqué avec les services du Département.	Prise en compte sous réserve de vérification faisabilité technique/financière
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Ralentisseurs sur la RD4	Est-il possible de mettre des nouveaux ralentisseurs sur la RD4 ? Ceux positionnés actuellement sont en quinconce et donc inefficaces.	Sans objet	La salle s'est fortement positionnée contre cette proposition lors de la réunion publique.	Non retenue
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Circulation sur la RD4	Est-il possible d'étudier l'interconnexion entre la RD4 et la sortie de Vienne afin d'éloigner les véhicules des pieds d'immeuble ?	Sans objet	La maîtrise d'ouvrage a pris le parti de séparer les flux. Cette question a déjà été tranchée. On conservera la cohabitation de ces deux voies.	Non retenue
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Circulation sur la RD4	Remarque sur le non-respect du code de la route et des excès de vitesse pratiqués sur la RD4 et le quai du Rhône (non-respect du 90km/h, feu rouge grillé, passage à gauche des ralentisseurs, trottinettes sur les trottoirs...). Est-il possible de mettre des radars ?	Sans objet	Les radars sont gérés par l'Etat. Le radar à feu au niveau du centre Leclerc a été installé suite à plusieurs accidents mortels. Cependant des contrôles par la police municipale sont possibles.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Nuisances sonores	Concernant le bruit est-il prévu une étude d'impact ? A-t-on vérifié les impacts selon les vitesses pratiquées ?	Sans objet	En effet la remarque est pertinente, il faudrait réaliser des études aujourd'hui pour les comparer à celles mesurées après l'aménagement.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Nuisances sonores	Avez-vous envisagé des revêtements particuliers pour réduire les nuisances sonores ?	Sans objet	Le revêtement est à la charge du Département. Cette réflexion est à mener avec lui et une attention particulière sera portée à cette question.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Nuisances sonores	Autre question sur l'autoroute et le mur anti bruit.	Sans objet	Pour mémoire cet autoroute a permis de sortir les véhicules de la traversée de la ville de Vienne . La ville n'est que demandeur et pas-décisionnaire sur les choix du concessionnaire (mur antibruit, réduction de vitesse, ...etc.). L'autoroute ne fait pas partie du périmètre de l'opération, mais le concessionnaire sera associé au projet. Dans ce cadre une discussion pourra être amorcée.	N'appelle pas de suite
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Nuisances sonores	Pouvez vous confirmer que la réduction de vitesse permet de réduire les nuisances sonores ?	Sans objet	Un flux régulier est moins bruyant qu'une alternance de freinage et d'accélération. Des comptages seront réalisés.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Circulation sur la RN7	Serait-il possible de passer à 30km/h devant la cathédrale ?	Sans objet	Ce secteur ne fait pas partie du périmètre du projet soumis à concertation. Toutefois l'abaissement de la Vitesse Maximale Autorisée à 30 km/h n'apparaît pas réaliste au vu de la configuration de l'axe, très routier, ainsi que de l'ampleur du trafic avec un caractère de transit.	N'appelle pas de suite
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Suppression trafic PL	Est-il possible de sortir les poids lourds de cet axe ?	Sans objet	Il est difficile de sortir le trafic poids lourds. Il faut bien desservir les habitants et les entreprises locales. Par ailleurs, il s'agit d'une voie classée à grande circulation qui supporte l'itinéraire de délestage de l'autoroute. Cette hypothèse n'est pour l'instant pas envisageable. Par ailleurs, il faut préciser que le demi échangeur de Vienne sud permettra de réduire le trafic de près de 10 % sur les quais, dont une partie de poids lourds.	N'appelle pas de suite

Permanence du 23 février de 14h à 16 à la maison de quartier d'Estressin.

Rubrique	Titre	Résumé	Descriptif	Soutien	Réponse Agglo	Suite donnée
----------	-------	--------	------------	---------	---------------	--------------

Désimperméabilisation des sols, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur	végétalisation	Pourquoi avoir abattu la haie le long de la voie verte en direction du passage souterrain ? Les nuisances sonores sont plus fortes.	Sans objet	Il s'agit en fait du talus de l'autoroute. Le gestionnaire exploite cette haie d'acacias et prévoit de la couper tous les 3/4 ans. S'agissant d'acacias cela pousse vite.	N'appelle pas de suite
Mobilités douces	Protection de la piste cyclable	La piste cyclable sera-t-elle protégée ?	Sans objet	Oui il est prévu d'élargir la zone d'espace verts de 2m80 environ, ce qui la portera à presque 5m de large. Par ailleurs cet espace devrait être arboré et végétalisé par des arbustes.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Nuisances sonores	Les travaux vont-ils réduire le bruit ?	Sans objet	Oui du fait de la limitation de vitesse à 50 km/h et de la suppression des changements de rythme (actuellement 70 puis 50, 90, 70 et enfin 50 km/h).	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Vitesse excessive	Qu'avez-vous prévu pour réduire la vitesse de circulation ? Septique sur l'efficacité de la réduction de la vitesse.	Sans objet	Il est prévu de réduire la largeur des voies. Actuellement 10,20 m en comptant les accotements longitudinaux. Les voiries seront réduites à 6m avec des bordures latérales hautes. Il n'est pas prévu d'aménagement particulier de type chicane, rond-point, etc. car il s'agit d'une voie à forte circulation avec un taux de poids lourds élevé.	Déjà prévu
Nuisances : bruit, qualité de l'air ...	Vitesse excessive	Est-il possible de faire plus de contrôles de vitesse pour réduire les excès de vitesse sur cette voie ?	Sans objet	Cela relève du pouvoir de police du maire et de la préfecture et non de l'Agglo, les autorités concernées seront sollicitées.	N'appelle pas de suite