



**Bilan de la concertation relative à  
l'extension de la halte fluviale de Vienne et la requalification de ses abords**

**Détail des contributions et des réponses apportées**

Mars 2023

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

N°	Rubrique	Contribution	Réponse Agglo	Suite donnée
1	Aménagements cyclables	trop souvent les pistes cyclable sont faite avec un goudron de mauvaise qualité qui peut soit s'abimer vite soit être très abrasif et engendré pour le cycliste et plus particulièrement pour les trottinettes électrique ( qui sont de plus en plus utilisé ) un fort inconfort du au vibration provoqué par abrasivité du goudron (les trottinette on des petite roue qui absorbe moins les imperfection du terrain)	Cette préoccupation a été entendue. Les critères de durabilité et de confort d'usage seront pris en compte dans le choix des revêtements	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
2	Aménagements cyclables	les piste cyclable sont souvent partagé avec les piétons ce qui n'est pas compatible ( différence de vitesse important). Une piste cyclable doit systématiquement être pensée avec une zone piétonne séparer ce qui n'est pas tous le temps cas en particulier en amont de la halte fluvial ou vous avez mis des pots de fleur qui aurait pus permettre a la place d'avoir une zone piétonne et cycliste distinct.	Les cheminements cyclables intégrés au projet sont réalisés en prolongement de la voie verte. Une voie verte est, par définition, réservée aux déplacements non motorisés. Une voie verte est un espace partagé entre les différents modes de déplacements dits "actifs" (piétons, vélo, trottinettes, roller...). En revanche les aménagements proposés au droit de la halte fluviale pourront être pensés de manière à inciter la plupart des piétons à emprunter le cheminement qui est en surlargeur de la voie verte.	Idée contribution non retenue
3	Aménagements cyclables	BOnjour, je note votre piste cyclable depuis la voies verte pour acceder au cours brillier.1 / cependant est ce vraiment compatible un usage du vélo quotidien et des bateaux de touriste. peux être faudrait il des panneaux / un terre plein / du marquage au sol afin de bien définir les différents usages au sol. en effet les accident pourrais arrivé entre les cyclistes électrique qui roule à 25km/h et les piéton qui sorte flanner ... 2/ pour coupé la RN 7 il serrais temps de mettre un vrai feu pour les vélo avec déclenchement en cas de présence d'un cycliste. 3/ peux être mettre un panneau indicatif de ville pour annoncer les commerce ouvert ou autre activité au touriste venant chez nous.	Réponse question 1 : les usagers du bateau le plus au Nord accéderont au quai sur une zone qui est en surlargeur par rapport à la voie verte. Les usagers des 2 autres bateaux débarqueront au Sud de la bifurcation de la voie verte. Concernant la proposition de "marquage" de la différenciation des usages. A ce stade nous imaginions de marquer par une différence d'aspect des revêtements. Réponse question 2 : nous partageons la préoccupation concernant les difficultés liées aux traversées cyclistes. Les détails concernant les déclenchements et cadencements des feux ne sont pas encore définis à ce stade mais ce point sera étudié. Réponse question 3 : installer une signalétique pour annoncer les commerces ouverts semble difficilement applicable au regard du nombre de commerces et de la complexité pour exploiter et mettre à jour un tel dispositif. En revanche, pour ce qui concerne l'information aux touristes concernant les potentielles activités sur la commune et le territoire, le pavillon du tourisme est idéalement positionné juste en face de la halte fluviale.	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
4	Aménagements piétonniers	Creer un chemin pour se rendre de la hall fluvial a la place st pierre ( le long du rhone)et rejoindre ainsi le passage de la passerelle.Plus de traverse de route pour les pietons.	Nous partageons la préoccupation concernant le manque de traversées piétonnes de la RN7. A l'échelle du projet, 2 nouvelles traversées piétonnes sont créées. En revanche la proposition de créer une autre traversée piétonne au droit de la place Saint-Pierre ne rentre pas dans le périmètre de ce projet.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

5	Aménagements piétonniers	Le quai Riondet se termine avec un léger retrait au niveau de l'auberge de jeunesse si bien que les piétons ne sont pas visibles des voitures qui arrivent du sud sur le quai Riondet. C'est très dangereux. Il faut absolument créer une plateforme devant l'auberge des jeunes pour emprunter le passage piéton qui mène au début de la piste cyclage en direction du sud. Ceci afin que les piétons soient visibles des automobilistes.	Nous notons la préoccupation concernant cette traversée piétonne et l'intégrons aux études	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
6	Aménagements routiers	Ne pas restreindre les voies de circulations existantes ni ajouter de voie bus, cela augmenterait les bouchons aux heures de pointes et par conséquent la pollution inévitable des véhicules à l'arrêt en attente de circuler !	Le nombre de voies de circulation (2 x 2 voies) est maintenu en revanche il est prévu d'en réduire le gabarit afin d'une part de donner plus de place au végétal et aux modes de déplacement actifs et d'autre part pour réduire la vitesse des véhicules. La voie de bus concerne le projet « cours Briller » (et fait l'objet d'une autre concertation).	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
7	Aménagements routiers	Avec la mise en service de l'échangeur de Reventin Vaugris dans quelques années, le nombre de véhicules sur l'axe Nord Sud (ancienne voie express) devrait diminuer, donc je ne vois pas l'utilité de conserver deux voies de circulation dans chaque sens. La diminution à une seule voie dans chaque sens (une voie N/S et une S/N) en amont et en aval du carrefour du Pavillon du Tourisme (N7 - D538 sauf erreur de ma part) permettrait de donner plus d'espace aux flux piétons et vélos. D'autre part il est impératif d'agir sur la vitesse des véhicules, particulièrement ceux venant du Nord sur le quai et ceux venant du Cours Brillier et qui tournent à gauche pour aller au Sud. La vitesse globale direction Sud est beaucoup trop élevée et dangereuse pour les piétons et vélos.	Concernant la proposition de supprimer une voie dans chaque sens : l'échangeur de Vienne-Sud devrait en effet permettre de réduire la circulation dans une proportion aujourd'hui estimée à environ 10%. Les interventions sur la RN7 sont soumises à autorisation des services de l'Etat (en l'occurrence la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est). En l'état, y compris avec une projection de 10% de réduction de la circulation, il nous serait impossible de justifier une telle réduction de voies auprès des services de l'Etat et d'obtenir leur autorisation. Concernant le problème de la vitesse des véhicules, nous partageons cette préoccupation qui est au cœur du projet. A ce stade nous estimons pouvoir apporter des améliorations significatives par : - la création de 2 nouveaux carrefours à feu - la réduction de la largeur des voie - le traitement architectural et paysager de l'aménagement - la réduction de la longueur de la voie du "tourne à gauche" depuis le Nord pour emprunter la rue Laurent Florentin	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APPORTEES – MARS 2023**

8	Aspects environnementaux : végétalisation, désimperméabilisation ...	Les bateaux de croisières devrais obligatoirement être brancher a une borne éleclitique quand ils sont a quai pour éviter le bruit des moteurs diésel et la pollution	Cette préoccupation des riverains a été entendue au stade des études préalables. Cela fait partie du programme et c'est intégré dans le projet.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
9	Aspects environnementaux : végétalisation, désimperméabilisation ...	Il serait tellement apprécié de poursuivre la végétalisation du quai Jean Jaurès. L arrivée sur la ville serait embellie pour les automobilistes, les piétons usagers résidents et les promeneurs ' Il faut fleurir les bacs existants mais alterner avec des arbres de 3/4 de haut en parasols pour rafraîchir, embellir et isoler sans obstruer Le terre plein aussi doit être arboré.Les passages piétons sécurisés comme le feu de circulation de la pizzeria peperone car très accidentogene. Merci pour vos projets . Nous vous encourageons et en remercions.	Nous partageons ces préoccupations. L'effort de végétalisation est en effet un des objectifs de ce projet. Concernant le choix des végétaux, non encore abordé à ce stade du projet, il fera l'objet d'une étroite collaboration entre l'architecte paysagiste et le service espaces verts de la ville de Vienne.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
10	Aspects environnementaux : végétalisation, désimperméabilisation ...	Les besoins en électricité d'un bateau sont très importants. 75 à 90 cabines, à chauffer ou climatiser, à éclairer, production d'eau chaude, électroménager collectif (laverie, cuisines...), électronique du bord. Un bateau à quai c'est un besoin en énergie très supérieur à celui d'un ensemble d'habitation. Aujourd'hui, les bateaux utilisent des générateurs diesel pour produire cette électricité, avec 4 conséquences néfastes : production de CO2, pollution de l'air, émissions sonores dont potentiellement, des infrasons très pénalisants, et un confort des passagers amoindri. VCA doit donner des garanties fermes aux Viennois que les bateaux à quai ne fonctionneront pas sur groupe électrogène pour les besoins du bord, mais avec une alternative silencieuse, respectueuse en tous points de leur cadre de vie, et cela, dès la mise en service. Cela vaut aussi pour les haltes actuelles qui doivent être raccordées au réseau électrique, ou n'admettre que des bateaux utilisant une production électrique silencieuse et non génératrice de CO2. Le développement du tourisme fluvial doit respecter les Viennois résidents et intégrer les nécessaires efforts en matière climatique.	Des bornes de branchement seront intégrées au projet permettant ainsi aux bateaux de couper les moteurs et groupes électrogènes à quai. Cet aspect du projet est géré par la CNR en lien étroit avec l'Agglo.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
11	Aspects environnementaux : végétalisation, désimperméabilisation ...	Je pense que, comme cela est proposé, est très important de végétaliser de manière importante le projet.Cela permet de casser le caractère autoroutier du secteur et d'embellir l'entrée de ville.	Nous partageons ces préoccupations. L'effort de végétalisation est en effet un des objectifs de ce projet.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
12	Autre sujet à partager	Au 23 février, 17 idées, aucun commentaire, aucun soutien sur aucune idée.Et pour cause, il est impossible de laisser un commentaire ou de soutenir une idée.Merci de régler le problème.	Pour cette concertation, le parti pris pour l'utilisation de la plateforme numérique a été le recueil d'avis et d'idées et non la priorisation des idées, à l'instar de l'utilisation des registres papier.	Idée contribution non retenue

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

13	Le projet dans sa globalité	L'idée est de favoriser la venue de petits bateaux de plaisance à Vienne. La halte fluviale ne le permet pas actuellement car les infrastructures sont essentiellement dimensionnées pour les gros bateaux de croisière	Le projet répond, entre autres, à la demande croissante concernant les croisières sur le fleuve. Les activités nautiques de plaisance ne sont en effet pas prises en compte dans ce projet pour les raisons suivantes : - Le site de la halte fluviale n'est pas adapté à la création d'un port de plaisance (infrastructures de nature différente) - L'usage combiné bateau de plaisance / croisiéristes semblent difficilement conciliable sur cette emprise	Idée contribution non retenue
14	Le projet dans sa globalité	<p>Vienne et plusieurs autres communes de l'agglomération ont de tous temps vécu avec le fleuve. L'oubli du fleuve a été court et récent. Ce n'est pas une fatalité.- Les transports, et aussi la pêche, l'agriculture, la vie urbaine, de nombreuses activités industrielles, les loisirs et des sports locaux étaient très liés au fleuve et à ses eaux. La situation a changé à partir du dix-neuvième siècle avec la canalisation progressive, l'industrialisation, les réseaux ferrés et routiers jusqu'à un éloignement dramatique entre la ville et l'eau lors de l'achèvement des grands travaux d'aménagement du fleuve et l'occupation des berges par les voies rapides, particulièrement à Vienne. Depuis une trentaine d'année, dans toute l'Europe, les villes fluviales conduisent d'importantes démarches de retour à l'eau, dans des perspectives d'aménagements de loisirs, des opérations de promotion immobilières valorisées par leur situation riveraine, des démarches environnementales de renaturation ...- Les activités et les usages véritablement liés à l'eau, la navigation, les sports nautiques, l'environnement des milieux aquatiques, restent souvent les parents pauvres de ces opérations. Dans la concertation pour la halte fluviale, plusieurs interventions réclament pour Vienne une politique de reconquête des berges au profit des viennois, l'opposant parfois à la halte fluviale qui n'intéresserait que les touristes internationaux. Il est vrai que dans l'évolution historique évoquée ci-dessus, Vienne est allé très loin dans la distanciation entre ville-fleuve et a par-contre ensuite pris du retard dans le mouvement général de retour au fleuve.</p> <p>Les deux seuls endroits où la voie rapide (de caractère autoroutier) n'occupe pas toute la berge, les pieds dans l'eau et même au-dessus de l'eau, ce sont la halte fluviale et aussi l'extrême sud de la ville, où quelques espaces végétaux encadrent un tronçon de voie verte. Lors de la réunion publique, il a été dit que la situation de Vienne était stérilisée par le statut national d'axe stratégique de la RN7 qui empêche toute transformation de la voie sur berge. Retrouver le Rhône à Vienne et plus largement avec l'agglo ? Ne soyons pas trop pessimistes : Des évolutions sont possibles puisque Vienne a déjà pu aménager plusieurs carrefours qui interrompent la voie rapide, a pu développer un début de voie verte, et semble pouvoir aussi dans le projet de la halte réduire les surfaces routières. Ces modifications sont très lentes. Mais la ville de Nice ne vient-elle pas de demander le déclassement de la promenade des anglais, elle aussi axe stratégique ? Alors pourquoi pas à Vienne ?- Et surtout, reponsons cette problématique à sa véritable dimension : les divers aspects du retour au fleuve au profit de la navigation, au profit des piétons et des cyclistes, le développement des loisirs et activités nautiques, la qualité de vie pour les riverains, la renaturation des berges, etc., ces objectifs doivent-être étudiés et peut-être répartis tout au long des 25 Km de Rhône et pas seulement réalisés dans Vienne sur une seule rive. L'élargissement de l'approche à l'échelle de l'agglomération offrira des opportunités exceptionnelles pour une nouvelle vie fluviale dans tous ses aspects. Il semblerait qu'il n'y ait pas à Vienne d'association des habitants des berges, mais n'est-ce pas plutôt à l'échelle de Vienne-Condrieu agglomération qu'il faudrait créer une association du fleuve ? Regroupant tout à la fois les habitants des rives et les autres personnes attachées au Rhône ?</p>	<p>Nous avons bien noté cette analyse détaillée qui dépasse du cadre du projet "halte fluviale" et de la concertation. Le territoire de Vienne est en effet coupé de son fleuve par des aménagements et infrastructures routières très importants. La reconquête du fleuve est une ambition légitime qui ne peut s'inscrire que dans un projet à très long terme compte tenu de la complexité du sujet et des moyens à déployer. La ville de Vienne et l'Agglo ont amorcé cette reconquête par la création de la voie verte en bordure du Rhône.</p> <p>A l'échelle du projet "Halte fluviale", la dimension "reconquête du fleuve" est abordée dans l'aménagement projeté (qui s'inscrit dans la continuité de la voie verte réalisée précédemment au Nord du projet).</p> <p>Nous ne partageons pas l'interprétation selon laquelle le projet "halte fluviale" s'opposerait au projet de reconquête du Rhône par les Viennois. On peut notamment noter dans la réponse architecturale et paysagère proposée, la création d'espaces de promenade et de pause de part et d'autre du kiosque fluvial, en lien avec la voie verte et au bord du fleuve. Ces aménagements, ainsi que les deux nouvelles traversées piétonnes, l'apaisement de la circulation automobile, la création d'un filtre végétal entre le fleuve et la RN7, les liens créés avec la voie verte et le Cours Brillier profiteront tout autant aux croisiéristes qu'aux Viennois désireux de "se rapprocher" du fleuve.</p>	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

15		<p>À l'emplacement de la Halte fluviale existe un port depuis l'antiquité- Le musée de St Romain en Gal nous montre un très grand port fluvial devant Vienne et en particulier au Sud du rempart.- Au moyen-âge, la ville était plus restreinte, mais on sait que des activités portuaires ont subsisté ici, favorisées par les atterremments du ruisseau Saint-Gervais- Au dix-neuvième siècle et au début du Vingtième, c'est précisément ici que sera développé le bas-port de Vienne, accueillant voyageurs et marchandises avec des bateaux qui faisaient déjà 110 à 135 mètres, ou bien de longs trains de barges tirés par des remorqueurs de plus de soixante mètres.- La période sans port actif a été très courte, dans la deuxième moitié du vingtième. Et maintenant, un grand port pour l'agglomération ? La halte fluviale, c'est tout simplement une renaissance du port de Vienne. La situation du port est évidente, totalement justifiée, il était là depuis 2000 ans ! Par contre, élargissons le regard, où est le reste du port ? Où les autres types de bateaux peuvent-ils accoster ? Les bateaux de touristes plus petits (il en existe quelques-uns sur le Rhône), le tourisme local, les bateaux individuels, les transports de matériaux ? Et les autres activités portuaires, les réparations, le chantier naval, l'hivernage où seront-ils ? Ce projet s'inscrit-il déjà dans une politique d'ensemble de l'agglomération pour la navigation fluviale ou bien reste-t-elle à construire ?</p>	<p>Le projet répond, entre autres, à la demande croissante concernant les croisières sur le fleuve. Les autres activités portuaires (plaisance, transport de matériaux) ne sont en effet pas prises en compte dans ce projet pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le site de la halte fluviale est relativement restreint et ne permet pas de créer "en plus" des infrastructures de nature différente pour d'autres activités</li> <li>- l'usage combiné bateau de plaisance / croisiéristes / transport de matériaux semblent difficilement conciliable sur cette emprise</li> </ul> <p>(voir également réponse question 14)</p>	<p>Idée/contribution/question déjà intégrée au projet</p>
16	<p>Le projet dans sa globalité</p>	<p>Les deux projets d'aménagement et de paysage pour la halte fluviale et pour le cours Brillet revendiquent des intentions excellentes : - clarté et simplicité des interventions tant dans leur fonctionnalité que dans leur dessin,- qualité quotidienne du paysage, - recherche d'unité entre les deux projets En tant que viennois et futurs habitants du quai, nous approuvons pleinement ces aspects des deux programmes et les deux esquisses proposées, présentées lors de la réunion publique. Nous partageons aussi plusieurs des avis exprimés qui devraient conduire à améliorer les deux projets :- souci de ne pas voir les bateaux de tourisme (et les autocars) former un écran continu, permanent et parfois polluant entre la ville et le fleuve,- attente que soient développées d'autres relations avec le fleuve que l'accueil du seul tourisme international,- fortes attentes quant à la sécurité et au confort des piétons et des cyclistes,- et diverses précisions sur l'environnement et les plantations apportées dans un accord global semble-t-il avec le projet paysager. Cependant, la présentation des deux projets se situe insuffisamment à une échelle plus globale, historiquement et spatialement. Or il ne s'agit pas que du paysage quotidien, il s'agit de refaire, pour quelques décennies, deux espaces publics majeurs d'une agglomération plurimillénaire, laquelle regroupe aujourd'hui 90 000 habitants et occupe sur près de vingt-cinq kilomètres les deux rives d'un des plus grands fleuves français et européen. Considérer cette dimension appelle quelques réflexions qui peuvent conduire à mieux justifier les projets, à les améliorer, à mieux les inscrire dans des actions d'ensemble, par exemple, concernant la halte fluviale : UN PORT HISTORIQUE à RENOVER COMMENT VIVRE à NOUVEAU AVEC LE RHÔNE ?</p>	<p>Voir réponse questions 13, 14 et 15</p>	<p>Idée/contribution/question déjà intégrée au projet</p>
17	<p>Le projet dans sa globalité</p>	<p>Végétaliser les bords du quai, installations de guinguettes, food trucks, avec une possibilité d'organiser des événements en plein air. Les quais deviendraient alors une véritable artère touristique de la ville.</p>	<p>La végétalisation est un des aspects du projet.</p> <p>L'utilisation du lieu pour d'autres usages et l'organisation d'événements en plein air n'ont pas encore été étudiées à ce stade du projet.</p>	<p>Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)</p>

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

18	Le projet dans sa globalité	Il semble qu'il ne sera plus possible de tourner à gauche en allant vers le sud, pour aller au cinéma il faudra donc passer par le cours Brillier? De la circulation en plus! Ne pourrait-on pas demander aux bateaux qui s'arrêtent à Vienne de consommer local et non de se faire livrer leurs produits d'Allemagne ou autre? Peut-être une réduction sur le coût du stationnement s'ils s'engagent à se fournir localement.	Le "tourne à gauche" dans le sens Nord sud au droit de la rue Laurent Florentin est maintenu.  La question de l'approvisionnement des bateaux est à priori un sujet qui dépasse le champ de compétence de l'Agglo. Néanmoins la question de l'incitation à l'approvisionnement local pourrait être étudiée.	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
19	Le projet dans sa globalité	Bonjour, Je trouve très bien l'idée d'une zone arborée mais attention! j'habite quai Riondet et il est quasi impossible de se garer actuellement, je n'ose même pas imaginer ce que ça va donner avec 60 places de parking en moins. Les croisiéristes c'est bien pour le tourisme et le commerce de la ville mais il faut penser aussi aux résidents des quais. Au plus vite il faut que les places de parkings gratuites du quai deviennent payantes pour les non résidents qui laissent leur voiture à la journée voire au mois !	50 places VL sont prévues dans l'aménagement futur (contre 84 actuellement), soit 34 places en moins. Pour compenser cette perte de stationnement et celle générée par le projet Cour Brillier, un parking de 150 places est prévu en 2023 en haut de la montée de la petite vitesse	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
20	Le projet dans sa globalité	Sans juger de l'intérêt du projet (quels avantages pour les résidents ? Quel bilan économique global ? Quel coût et quels financements ?)... Les besoins en énergie d'un bateau sont très importants. 75 à 90 cabines, à chauffer ou climatiser, à éclairer, production d'eau chaude, électroménager collectif (laverie, cuisines...), électronique du bord. Un bateau à quai c'est un besoin en énergie très supérieur à celui d'un ensemble d'habitation. Aujourd'hui, les bateaux utilisent des générateurs diesel pour produire cette électricité, avec 4 conséquences néfastes : production de CO2, pollution de l'air, émissions sonores dont potentiellement, des infrasons très pénalisants, et un confort des passagers amoindri. VCA doit donner des garanties fermes aux Viennois que les bateaux à quai ne fonctionneront pas sur groupe électrogène pour les besoins du bord, mais avec une alternative silencieuse, respectueuse en tous points de leur cadre de vie, et cela, dès la mise en service, et non pas à terme. Cela vaut aussi pour les haltes actuelles qui doivent être raccordées au réseau électrique, ou n'admettre que des bateaux utilisant une production électrique silencieuse et non génératrice de CO2. Le développement du tourisme fluvial doit respecter les Viennois résidents et intégrer les nécessaires efforts en matière climatique. Enfin, l'utilisation des branchements électrique doit être obligatoire pour les bateaux, qui pourraient être tentés malgré l'équipement de privilégier l'utilisation du diesel pour des raisons de coût si les tarifs de l'électricité continuent d'augmenter. Je demande des réponses claires sur ces points.	Des bornes de branchement seront intégrés au projet permettant ainsi au bateau de couper les moteurs et groupes électrogènes à quai. Cet aspect du projet est géré par la CNR en lien étroit avec l'Agglo.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

21	Le projet dans sa globalité	Les inconvénients visuels des bateaux sont évidents, avec un effet mur soulevé par plusieurs intervenants, et la coupure de la ville avec le fleuve. Une solution de moindre mal, même par rapport à la situation actuelle, serait de déporter la halte sur le sud des quais. Les avantages = préservation du centre ville historique, valorisation des quais au sud, nouvelle activité économique de desserte par un petit train électrique ou des charrettes à cheval.	Le déport du projet vers le Sud, sous réserve de sa faisabilité technique, engendrerait les contraintes suivantes : - un projet d'une autre dimension, un infrastructure complète à reprendre sur le fleuve (un coût très largement supérieur à celui du projet actuel) - l'éloignement par rapport au pavillon du tourisme, aux commerces et au centre ville historique (attractivité touristique moindre)	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
22	Le projet dans sa globalité	Quelle mesure est envisagée pour prendre en compte le risque évident de voir se former un mur quasi industriel entre la ville et le fleuve ? On peut se dire que le risque principal est lors d'un éventuel stationnement de longue durée, mais quelques escales de quelques heures chaque jour ont le même effet. En vérité, on ne voit pas bien comment éviter cet écueil rédhibitoire. Je rejoins un avis déjà exprimé, le projet apparaît comme une fausse bonne idée.	Ce projet devrait globalement améliorer le panorama sur le Rhône par son apport végétal, l'apaisement de la circulation, la suppression de l'aspect quasi autoroutier existant. Il est vrai qu'un bateau supplémentaire pourra stationner et qu'il sera visible depuis les quais. Concernant l'avenir du stationnement "longue durée" dû à l'hivernage, il sera discuté avec les différents acteurs en lien avec l'exploitation de la halte fluviale.	Idée contribution non retenue
23	Le projet dans sa globalité	Developper les abords du fleuve ; réduire le stationnement des bateaux de croisière qui gâchent la vue. Il est bien dommage que Vienne ne développe les rives du fleuve comme l'a fait Lyon (péniches/bars, promenade arborée et végétalisée.	Il y a également des bateaux de croisière en bordure du Rhône à Lyon. La situation de Vienne, coupée du fleuve par la RN7, est difficilement comparable à celle de Lyon avant l'aménagement des berges du Rhône. La largeur du quai à Vienne est nettement inférieure. L'aspect "promenade arborée et végétalisée" nous semble largement développé dans ce projet.	Idée contribution non retenue
24	Le projet dans sa globalité	Bientôt habitants du quai, nous sommes ravis d'y voir bientôt plus de bateaux et plus de touristes qui aimeront Vienne, le Rhône et notre aggro. Il faut par contre que ce port reste une halte fluviale et ne devienne pas un garage de longue durée pour des bateaux innocupés ou en entretien. Cela séparerait la ville du fleuve. Quatre cent mètres de bateaux de croisière alignés immobiles et vides tout l'hiver c'est presque aussi laid qu'une file de semi-remorques à l'arrêt ou qu'un hangar de stockage. Dans le même registre, pourquoi pas quelques autocars de tourisme devant l'office de tourisme, mais il faut que ça reste un stationnement provisoire, une halte et ne devienne pas un mur de cars entre le jardin de ville et le Rhône. Voir en illustration le panorama de Vienne vu depuis Sainte-Colombe. Quelles mesures seront prises pour renforcer l'ouverture vers le fleuve ? Quelles politiques plus globales accompagnent ce projet dans Vienne et dans l'agglo pour les arrêts de longue durée des bateaux ou des cars de tourisme à des endroits adaptés ? Y-a-t-il une réflexion plus globale	Concernant la question de l'hivernage des bateaux sur la future halte fluviale, elle n'a pas encore été discutée. Les remarques formulées sur le sujet ont été entendues. Concernant les cars, leur présence est liée à celle des bateaux mais cette place n'est une "gare routière" dédiée au stationnement longue durée des cars. Concernant l'ouverture vers le fleuve, voir réponse à la question 14. Concernant la réflexion globale relative à l'hivernage des bateaux à l'échelle de la région, cela dépasse nos compétences mais ces sujets seront abordés avec notamment la CNR avant la mise en exploitation de la future halte fluviale.	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)



**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

		(régionale?) pour l'entretien et l'hivernage de ces encombrantes péniches de croisières ?		
25	Le projet dans sa globalité	Encore un projet pour alimenter la mégalomanie de M. KOVACS ! Tout est fait pour jeter de la poudre aux yeux des touristes, mais les Viennois ne peuvent plus circuler ni se garer dans LEUR ville, ou à un tarif prohibitif. Les commerçants en général et les restaurateurs du cours Brillier ont du souci à se faire ! Ce ne sont pas les croisiéristes de l'été qui vont faire vivre la ville toute l'année !	<p>Sur la question du stationnement, voir réponse question 19.</p> <p>Sur la question de la circulation des Viennois nous pensons au contraire que ce projet s'inscrit dans une série d'aménagements qui amélioreront les conditions de circulations (notamment au travers de la connexion de la voie verte, de l'amélioration des circulations piétonnes et cyclistes).</p> <p>Sur la question des commerçants du cours Brillier, nous pensons que les restaurateurs cafetier pour bénéficier de l'afflux de touristes et le projet du cours Brillier rendra cet axe encore plus attractif.</p>	N'appelle pas de suite
26	Le projet dans sa globalité	Bonjour, marin de carrière j'aime beaucoup les bateaux. Par ailleurs j'aime aussi les croisiéristes et je vois bien l'intérêt économique de leur présence. Ceci étant dit, les bateaux de passagers sur le Rhône sont inesthétiques au possible, et par ailleurs beaucoup trop gros, de vrais usines à touriste à l'image des paquebots. Ils constituent un mur visuel, avec une sensation d'enfermement. On ne voit même plus le Rhône. Un de temps en temps, ok, mais je pense qu'il y a des limites. Et c'est encore pire quand on les autorise à un stationnement de longue durée, je n'ose imaginer le préjudice pour les habitants actuels du quai de St Romain en Gal, sans parler de Tournon. Je ne vois pas trop quelle mesure pourrait être prise pour mitiger ces graves inconvénients. A minima, sur les horaires ? Alors, davantage de bateaux, une fausse bonne idée ? Sauf à changer les bateaux.	Concernant la question de la réglementation de l'hivernage des bateaux sur la future halte fluviale, elle n'a pas encore été discutée. Les remarques formulées sur le sujet ont été entendues.	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
27	Le projet dans sa globalité		Contribution vide	N'appelle pas de suite
28	Le projet dans sa globalité	Les bords du Rhône ne sont pour l'instant qu'une route. Il faudrait supprimer une voie de trafic, ralentir la circulation et créer une véritable voie piétonne, cyclable, séparée par une végétation importante qui cacherait la vue et le bruit des automobiles. Le fleuve ne devrait pas être uniquement réservé à l'accostage des bateaux de croisières mais aussi aux Viennoises et Viennois avec l'installation de guinguettes, jardins-plateformes flottantes, pour que les bords du fleuve deviennent une véritable lieu de passage, de détente, à l'image de ces villes qui ont réservé leurs bords de rivière aux piétons telles que Paris, Lyon, Orléans, bordeaux...	<p>Concernant la réduction à une voie, voir réponse 7.</p> <p>Concernant l'idée de développer les voies cyclables et piétonnes et de les isoler par un filtre végétal, nous partageons cette analyse, ces aspects sont traités dans le projet.</p> <p>Concernant l'idée de créer des infrastructures comparables à celles de Lyon, voir réponse 23</p>	Idée contribution non retenue

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

29	Sécurisation des cheminements	Je propose de purement et simplement supprimer les voix réservés BUS car celle-ci sont dangereuse et inutile. Inutile car le fait est que l'on va faciliter la circulation des bus sur un passage défini mais sur ce passage on va rendre la circulation des voitures moins fluide donc en amont les bus vont être bloqués plus longtemps. Dangereux car par exemple pour ce passage sur le parking si un bus est présent on doit pratiquement passer à la perpendiculaire de celui-ci et idem si l'on souhaite se rendre sur le cours de Verdun la zone qui permet de passer de la voie du milieu à la voie de l'extrême droite (passage sur 25 mètres de 2 voies de circulation est très courte demande donc de se retrouver à la perpendiculaire d'un éventuel bus. j'ai voulu me rendre une fois sur le parking alors que 2 bus étaient présents sur la voie de bus j'ai bien cru que le second bus n'allait jamais me laisser passer et me rentrer dedans.	Cette remarque concerne le projet Cours Brillier (qui fait l'objet d'une autre procédure de concertation)	Idée contribution non retenue
30	Sécurisation des cheminements	Vous avez conçu une séparation des flux piétons et cyclistes en prolongeant l'actuelle piste cyclable du quai Riondet jusqu'au niveau de l'office du tourisme ; une fois à ce niveau les cyclistes traversent les voies vers la halte fluviale pour rejoindre la piste cyclable du Quai J. Jaurès pour remonter en direction de la passerelle (flux en bleu sur l'image en pièce jointe). Les piétons eux traverseront au niveau du 11 quai Riondet (au niveau de l'auberge de jeunesse) pour rejoindre la halte fluviale via le nouveau passage piétons (flux rouge). OR LES CYCLISTES ET TROTINETTES NE PRENDRONT JAMAIS LA FIN DE LA PISTE CYCLABLE POUR REMONTER VERS LA PASSERELLE CAR ILS ONT UN CROISEMENT SUPPLEMENTAIRE A TRAVERSER + LA TRAVERSEE VERS LA HALTE FLUVIALE AU NIVEAU DE L'OFFICE DE TOURISME, BEAUCOUP PLUS DANGEREUSE. Ils vont donc emprunter le même passage piétons que les piétons (tracé noir sur l'image) et ça va ÊTRE UNE HORREUR POUR LES PIÉTONS ET TRÈS ACCIDENTOGENE surtout avec les TROTINETTES car il n'y aura que très peu de place. C'est une aberration, gestion des flux à revoir totalement quitte à retirer de la végétalisation* tout au long de la halte fluviale pour séparer les flux piétons et vélos/trotinettes tout le long de la halte fluviale car c'est clairement à cet endroit là que les flux se situent.*Vous pouvez aussi supprimer une voie de circulation dans le sens Nord / Sud, de tout le projet c'est là où ça serait le moins impactant pour les automobilistes car il n'y a jamais d'embouteillage sur le feu recédant l'accès à la voie rapide dans le sens nord / sud. Et vous supprimer une voie dans le sens sud / nord (sauf au niveau du feu en direction du cours Brillier) alors que c'est mille fois plus embouteillé.	Concernant la traversée cycliste : Le principe d'aménagement consistant à faire traverser les cyclistes au droit de ce carrefour a été retenu à ce stade pour les raisons suivantes : - risque de conflit avec les nombreux piétons qui descendent des bateaux - volonté de connecter la voie verte au pavillon du tourisme et au cours Brillier - partie aval du quai beaucoup moins large - c'est le scénario qui nous semble le plus pertinent en termes de gestion des flux et de sécurité.  Concernant l'idée de supprimer une voie dans le sens Nord Sud, voir réponse 7	N'appelle pas de suite
31	Vos usages de cet espace	actuellement la présence de car touristique est quasiment inexistante sur cette zone de parking malgré la présence d'emplacements estampillés BUS de plus en particulier les jours de marché ou d'événement culturel en ville il est très difficile de se garer vous souhaitez supprimer toutes ces places de parking au profit d'hypothétique bus touristique.	A l'issue du projet, en période touristique, 600 touristes vont pouvoir débarquer simultanément. Les emplacements car sont prévus pour transporter ces nombreux touristes sur le territoire.	N'appelle pas de suite
32	Vos usages de cet espace	Le cours Brillier et ses terrasses animées sont très agréables mais les piétons et fauteuils roulants ont du mal à trouver leur place	Cette remarque concerne le projet Cours Brillier (qui fait l'objet d'une autre procédure de concertation)	Idée/contribution hors emprise projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APPORTEES – MARS 2023**

Contributions sur les registres papier			
	Contribution <i>(entre parenthèse et en italique les zones de texte manuscrit qui n'ont pas pu être relues)</i>	Réponse Agglo	
33	<p>Actuellement : 5 bateaux Français et 20 bateaux (<i>problème de relecture</i>) hors étrangers / Suisse, Allemagne) constituent la flore touristique sur le Rhône. Capacité de (<i>problème de relecture</i>) 130/150 passagers. Après consultation des places d'aménagement, sauf erreur d'interprétation, je constate :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pages 1,4 et 7 que 3 navires peuvent accoster entre les bites d'amarrage SUD (face quai Riondet) et NORD (face au 41 quai J. Jaurès). L'espace d'accueil de 3 bateaux serait donc suffisant,</li> <li>- Quelles bornes électriques d'alimentation obligatoire ne sont pas positionnées. Y-a-t'il un engagement formel de la CNR ?</li> <li>- Ni est mentionné une possibilité d'arrimage le long des prolongements prévus / sur quelle longueur ? de l'appontement au Sud,</li> <li>- Que l'accessibilité, la sécurité et l'esthétique seront améliorées.</li> </ul> <p>Je crains que l'extension, vers le Sud :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Provoque des travaux spécifiques des vibrations, des fissures, fragilise les immeubles riverains,</li> <li>- Favorise le stationnement des bateaux face aux immeubles sis 13/15 et 17/19 quai Riondet, (<i>problème de relecture</i>) le panorama pour les appartements du rez de chaussée,</li> <li>- Et je redoute qu'un garage mort hivernal soit autorisé sur ce secteur.</li> </ul> <p>Ayant choisi, il y a 15 ans, de finir mes jours à Vienne, 15 quai Riondet, pour profiter de la qualité de vie d'une cité moyenne, culturellement animée, dans un quartier résidentiel, je reste très vigilant quant aux impacts de ce projet dont la réalisation me semble d'ores et déjà programmée (cf le bateau secteur récemment repéré sur les lieux) et surtout très dubitatif, quant à l'apport financier annoncé (46€/croisières) pour la ville et l'agglo en m'interrogeant sur la réelle retombée pour l'économie locale et le budget communal.</p> <p>Avec tout le respect dû aux visiteurs Français et étrangers curieux de notre patrimoine Gallo-Romain et médiéval, je reste très perplexe à propos du coût de cet investissement pour les citoyens viennois et de rentabilité future</p>	<p>Actuellement le stationnement de 3 bateaux en simultané n'est pas possible.</p> <p>Oui un engagement de la CNR est pris pour créer les bornes d'alimentation des bateaux.</p> <p>Longueur : les bateaux mesurent environ 135 m. Leur emplacement de stationnement à quai est représenté sur les plans du dossier de concertation.</p> <p>Votre inquiétude vis à vis du risque de désordres en raison des travaux est entendu. Un état des lieux sera prévu avant démarrage.</p> <p>Concernant les conditions d'hivernage, voir réponse 26</p>	Idée contribution non retenue
34	<p>A propos du quai aval (page 8), la phrase « l'absence de gardes corps offre ainsi un véritable intérêt fonctionnel, permettant une grande flexibilité d'amarrage selon les types de (<i>problème de relecture</i>), sont ont suscités une certaine inquiétude. La grande flexibilité d'amarrage pourrait pousser certains à des initiatives inquiétantes, sans constat agréable et sérieux avec le voisinage. Donc, veillez.</p>	Remarque incomprise	Idée contribution non retenue

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES – MARS 2023**

Contributions lors de la réunion publique du 21 février 2023			
	Contributions	Réponse agglo	
35	Quelle solution pour les livraisons pour les bateaux ?	Une aire de livraison est prévue	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
36	Risque de conflits entre les flux cyclistes, piétons, véhicules notamment au niveau des traversées quai Riondet/place Violis	Les croisements de flux seront gérés par des carrefours à feu positionnés au droit des rue Laurent Florentin et Asiaticus. Le positionnement précis des feux, leur gestion et les cadencements des feux ne sont pas encore définis à ce stade. Ces préoccupations seront prises en compte pour la poursuite des études	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)
37	A quoi servent les cars situés sur le parking car face au jardin de Ville ?	Ces cars à destination des croisiéristes qui descendent des bateaux et qui partent en excursion sur le territoire	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
38	Quel bilan pour le stationnement suite aux réaménagements place Violis et quai Riondet ?	Sur l'aménagement : -50 places VL (contre 84 actuellement), soit 34 places en moins. -12 places pour les cars (contre 8 actuellement). Soit 4 places en plus. Précision (Hors projet) : En compensation des places perdues en centre-ville, la municipalité a prévu la création d'un parking de 150 places (montée de la petite vitesse) à court terme (+ extension de 150 places supplémentaires à l'étude)	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
39	Avenir de la vogue ?	La vogue restera implantée dans le secteur. Les implantations précises des manèges sur les futurs aménagements restent à étudier	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
40	Inquiétude quant à la possibilité d'extension supplémentaire de la halte fluviale au sud dans l'avenir (nouvelle extension quai aval pour 4e bateau)	L'extension de la halte fluviale se limite au périmètre présenté dans le dossier de concertation. Il n'y a pas de volonté de poursuivre cette extension dans l'avenir.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
41	Inquiétude quant aux travaux de forage pour créer des pieux supports des infrastructures de la halte fluviale et aux éventuels désordres structurels que cela pourrait engendrer	Sur la partie aval, à ce stade d'avancement des études, il est prévu d'utiliser les appuis existants (faisabilité structurelle en cour). Sur la partie amont, des pieux seront nécessaires. Cette préoccupation est entendue. Il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires et s'assurer d'un état des lieux des avoisinants avant les travaux	Idée contribution prise en compte
42	Où sera situé le 3e bateau ?	Les positions projetées des 3 bateaux sont celles qui sont représentées sur le dossier de concertation	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet

**BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA HALTE FLUVIALE – DETAIL DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APPORTEES – MARS 2023**

43	Quelle disposition pour séparer la voie verte de la RN7	Filtre végétal constitué par des plantations en pleine terre sur la bande située entre la nouvelle portion de la voie verte et la RN7 (nature des végétaux non définie à ce stade)	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
44	Inquiétude 4e bateau au Sud du projet	Le stationnement des bateaux est règlementé. Il n'est pas prévu de permettre le stationnement d'un 4e bateau. Les aménagements projetés ne permettent pas le stationnement d'un 4e bateau au Sud.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
45	Quels aménagements pour lier le cours Brillier au quai Riondet	Un parking de 12 places pour les cars (place Violis au droit du jardin de ville) et parking 50 places VL entre Asiaticus et Laurent Florentin	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
46	Où sont situés les nouveaux feux tricolores ?	Les carrefours au droit d'Asiaticus et Laurent Florentin sont gérés par des feux (voir aussi réponse 39).	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
47	Favoriser les zones plantées en pleine terre.	A ce stade des études, nous pensons que la plupart des plantations peuvent être réalisées en pleine terre. Le voile végétal entre voie verte et RN7 et le terreplein central notamment). En revanche sur la partie aval de la halte, au niveau de la séparation entre le quai et la RN7, la plantation en pleine terre ne semble pas possible en raison de la présence des ouvrages de soutènement de la RN7. Cette préoccupation a été bien entendue la volonté d'optimiser les plantations en pleine terre est prise en compte.	Idée contribution prise en compte
48	Quel ouvrage en bordure de RN7 ? Actuelle GBA (glissière béton armée) type "autoroute"	Ces ouvrages ne sont pas encore précisément définis à ce stade. Il n'est pas envisagé de traitement de type "GBA" qui ne serait pas cohérent avec l'objectif d'apaisement de la circulation. Cette préoccupation a été entendue et un soin particulier sera prévue pour la conception de ces ouvrages.	Idée contribution prise en compte
49	Est-ce qu'il y aura toujours des feux au niveau du rond-point au droit du cours Brillier	Oui. Ce rondpoint n'est pas modifié, il est hors des limites du projet.	Idée/contribution hors emprise projet
50	Est-ce que le stationnement car est une sorte de gare routière ? Inquiétude durée stationnement des cars.	Non il ne s'agit pas d'une gare routière mais d'un espace de stationnement destiné à accueillir les cars de touristes pour leurs excursions sur le territoire. La présence des cars sera liée aux horaires des bateaux.	Idée/contribution/question déjà intégrée au projet
51	Où seront les cars pendant la vogue.	A ce stade du projet nous étudions un transfert place des Allobroges pendant la vogue	Idée/contribution/question sans impact sur le projet
52	Au sujet de la traversée cycliste au droit du pavillon du tourisme, pourquoi ne pas faire poursuivre le cheminement vélo le long du Rhône ?	Le principe d'aménagement consistant à faire traverser les cyclistes au droit de ce carrefour a été retenu à ce stade pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- risque de conflit avec les nombreux piétons qui descendent des bateaux</li> <li>- volonté de connecter la voie verte au pavillon du tourisme et au cours Brillier</li> <li>- partie aval du quai beaucoup moins large</li> <li>- c'est le scénario qui nous semble le plus pertinent en termes de gestion des flux et de sécurité</li> </ul>	Idée/contribution/question prise en compte pour la poursuite des études (faisabilité technique et budgétaire à vérifier)