



PERMIS D'AMENAGER

PARKING DE LA PETITE VITESSE

Pièce PA2-NOTICE

mars 2023

Sommaire

Contexte et objet du permis d'aménager	3
Partie 1 : Etat des lieux	5
Plan de situation général	6
Plan de situation de l'opération	7
Histoire du site	8
Perception du site et aménagement limitrophe	9
Etat et fonctionnement actuel	14
Urbanisme	19
Partie 2 : Principes d'aménagement	23
Réorganisation de l'aire de stationnement	24
Organisation des circulations	25
Le traitement des limites	28
Les revêtements de surface	29
Les eaux pluviales	30
Le paysage	31
Coupes existant et projet	36
Image d'insertion	38

Contexte et objet du permis d'aménager

Afin de répondre aux enjeux de mobilité et d'intermodalités, la ville de Vienne souhaite modifier et agrandir le parking existant dénommé « parking de la petite vitesse » et le rendre payant.

Ce parking présente une configuration d'accueil de cars alors même que cette vocation a disparu suite à la réorganisation des mobilités.



Des emplacements de cars occupés par le stationnement automobile

La proximité de la gare, du centre-ville et de ses actifs mais aussi des résidents confèrent un rôle stratégique à ce parking.

Cette démarche s'inscrit dans le nouveau Plan général de stationnement 2022-2037.

Quatre axes majeurs sont identifiés :

- Accroître l'offre existante
- Des offres mieux adaptées aux différents usages, mieux contrôlées, mieux sécurisées,
- Reconquérir les espaces publics, favoriser les modes « verts » et alternatifs à l'autosolisme
- Un fonctionnement plus simple et plus lisible.

La réalisation du parking de la petite Vitesse est actée dans ce plan.

Il s'agit donc :

- **de structurer un stationnement automobile,**
- **D'augmenter le nombre de places disponibles,**
- **De composer un accompagnement végétal sur un espace aujourd'hui minéral**
- **De maintenir une surface de perméabilité équivalente à minima à celle actuelle, malgré l'extension du stationnement.**

Contexte et objet du permis d'aménager

La réalisation de ce parking s'imbrique dans une réflexion globale d'aménagement et d'organisation du stationnement

La Ville de Vienne, conformément à son engagement de réduire la place de la voiture sur l'espace public, de désimperméabiliser les sols et de lutter contre les îlots de chaleurs, procédera à minima sur la durée du Plan Général de Stationnement à la suppression partielle ou totale du stationnement sur les espaces suivants, en lien avec les projets d'aménagement portés par ailleurs :

- Requalification de la place de l'Hôtel de Ville (22 places) et de la place François-Mitterrand (70 places) : 30 places supprimées à court terme ;
- Rendre entièrement piétonne la place Charles de Gaulle : 5 places supprimées à court terme ;
- Requalification du cours Brillier avec la création d'un couloir bus et d'une piste cyclable : 53 places supprimées à court terme ;
- Requalification de la place Saint-Pierre en lien avec le projet de Musée : 80 à 165 places supprimées à moyen ou long terme ;
- Requalification de la place Saint-Maurice : 62 places supprimées à moyen ou long terme ;
- Étude de la requalification de la place de Miremont et du cours Romestang : (entre 0 et 80 places supprimées à long terme).

Une cinquantaine de places vont également être supprimées pour permettre la mise aux normes des places PMR et sécuriser les traversées piétonnes.

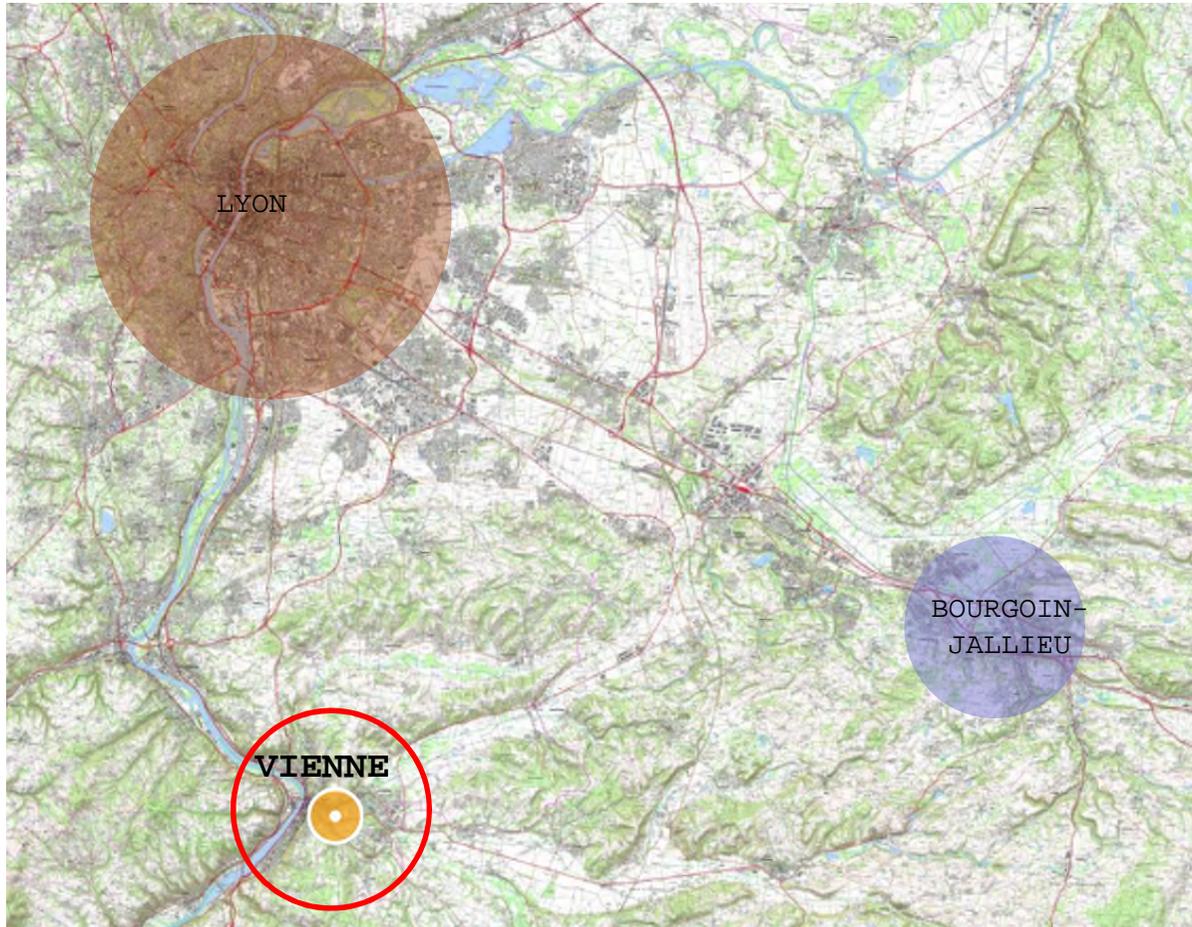
Au total, la requalification de ces espaces entrainera la suppression de 282 à 447 places. Cependant, ces suppressions seront entièrement compensées par la création, en parallèle, de 556 à 624 nouvelles places de stationnement sans compter les parcs relais et l'offre de covoiturage, qui doit dans un premier temps participer à libérer de 100 places l'occupation du stationnement en centre-ville, au profit d'un stationnement sur parcs relais.

Par ailleurs, la Ville a procédé le 30 septembre dernier au passage du centre-ville en zone 30, favorisant les espaces de rencontre piétons/vélos/voitures et diminuant les problématiques de vitesse, de sécurité routière, de nuisances sonores, etc.

De même, la Ville procédera tout au long de la durée du PGS à un travail de suppression des boucles courtes (trajets courts permettant de passer plusieurs fois aux mêmes endroits et pour rechercher une place de stationnement) qui favorisent la saturation du trafic, la pollution et permettent aux automobilistes de chercher à se garer au plus près du lieu où ils souhaitent se rendre même lorsque le stationnement est saturé. La suppression de ces boucles, à l'instar de ce qui a été réalisé place de la République, permet ainsi de favoriser le stationnement sur les espaces moins saturés tout en limitant la pollution et les embouteillages.

Partie 1 : Etat des lieux

Plan de situation général



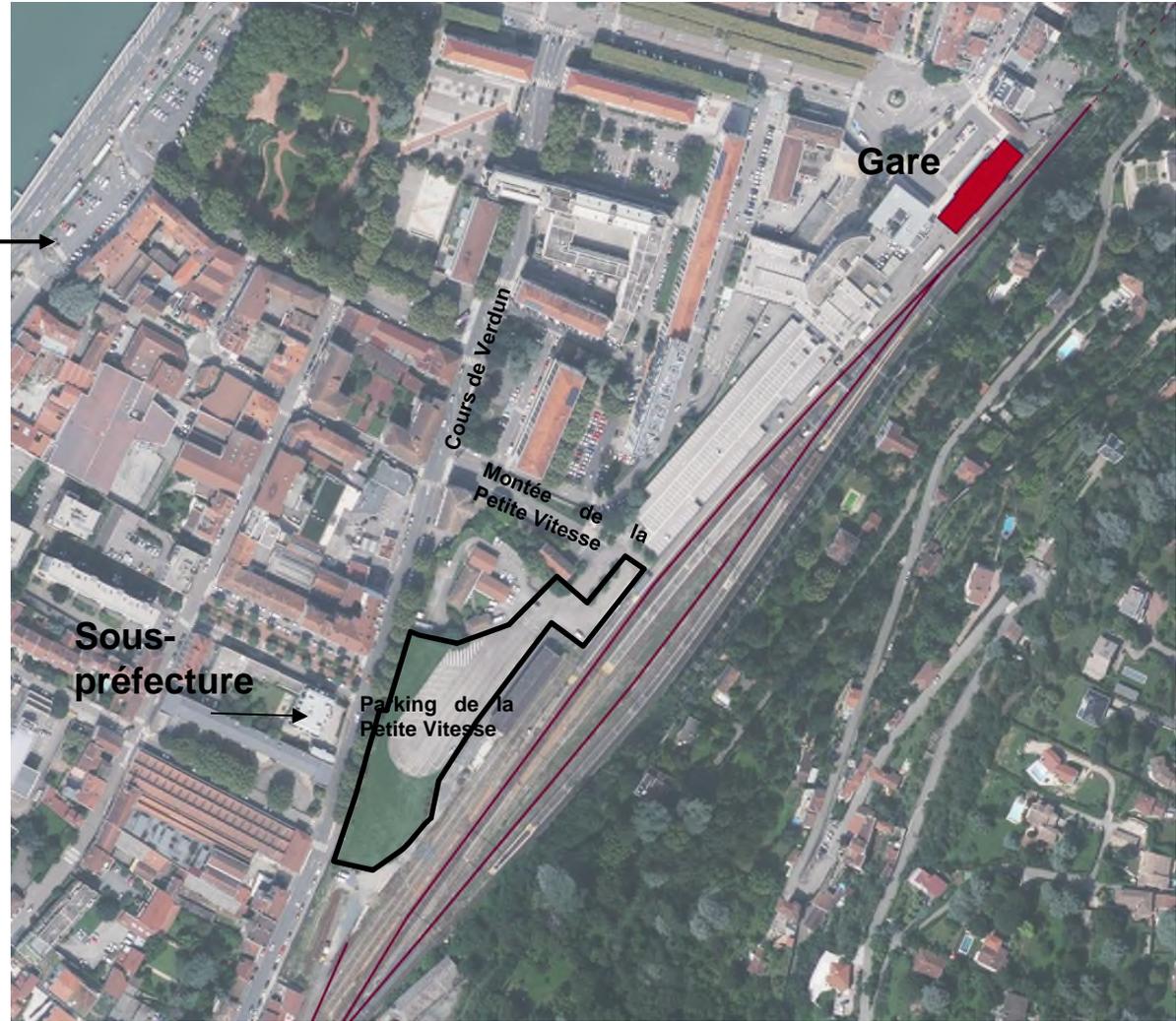
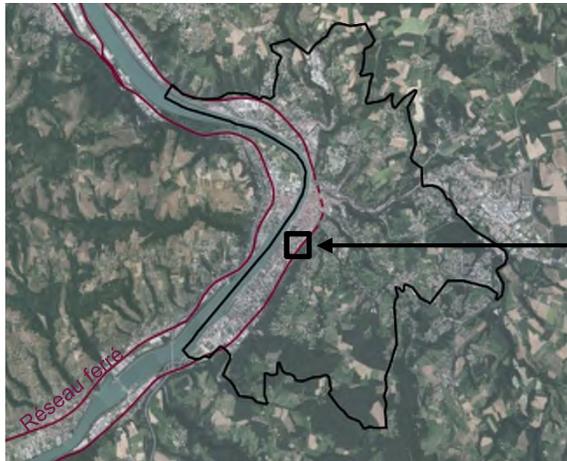
Vienne : un pôle structurant de l'armature urbaine de Rhône Alpes

La ville est une polarité urbaine majeure dans le territoire au Sud de la métropole lyonnaise. À 30 km de Lyon, la ville de Vienne s'inscrit dans le réseau de villes-relais de la métropole lyonnaise avec Saint-Étienne et la CAPI. Son accessibilité est facilitée par les demi-diffuseurs de Vienne Nord et Sud et par la présence des deux gares structurantes : Vienne centre et Estressin.

Une ville centre au bassin de vie élargi

Si Vienne constitue la ville centre de l'agglomération, son aire d'influence dépasse largement cette échelle et s'étend jusqu'à Roussillon, voire Beaurepaire. Une partie des communes du Pilat Rhodanien est aussi fortement tournée vers Vienne.

Plan de situation de l'opération



Histoire du site

Une ancienne occupation liée aux voies ferrées



Une carte postale ancienne montrant l'ancienne gare de triage

En 1898, le trafic du PLM se portant bien, une nouvelle extension est autorisée par décret, pour l'agrandissement des installations de la « petite vitesse », c'est-à-dire pour les installations affectées au transport des marchandises non périssables et non urgentes. Vienne aura ainsi ses installations maximales, les voies de garage descendant jusqu'à la petite rue Lelièvre et un plan incliné les reliant à la voie du « Tramway de Vienne à Charavines ».

Le site est transformé en stationnement à la fin des années 2000 après une cession des terrains de RFF à la ville de Vienne.

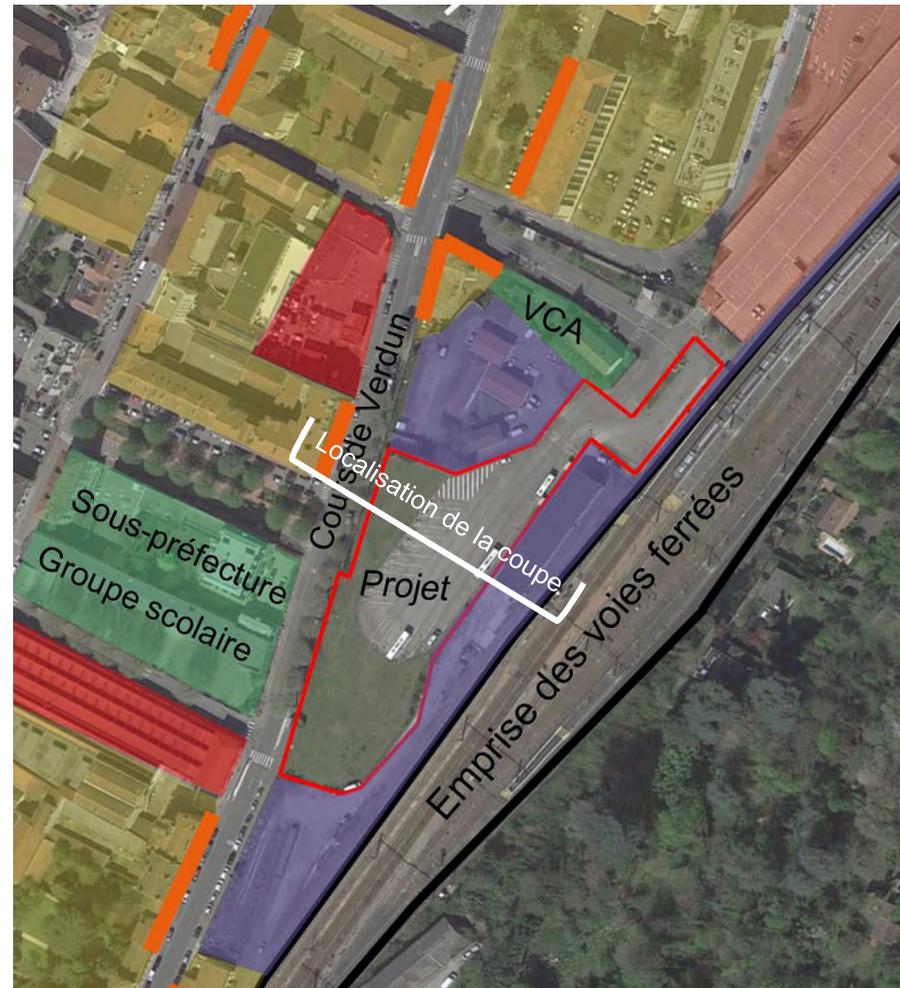


Vue aérienne prise entre 1950 et 1965

Perception du site et aménagement limitrophe

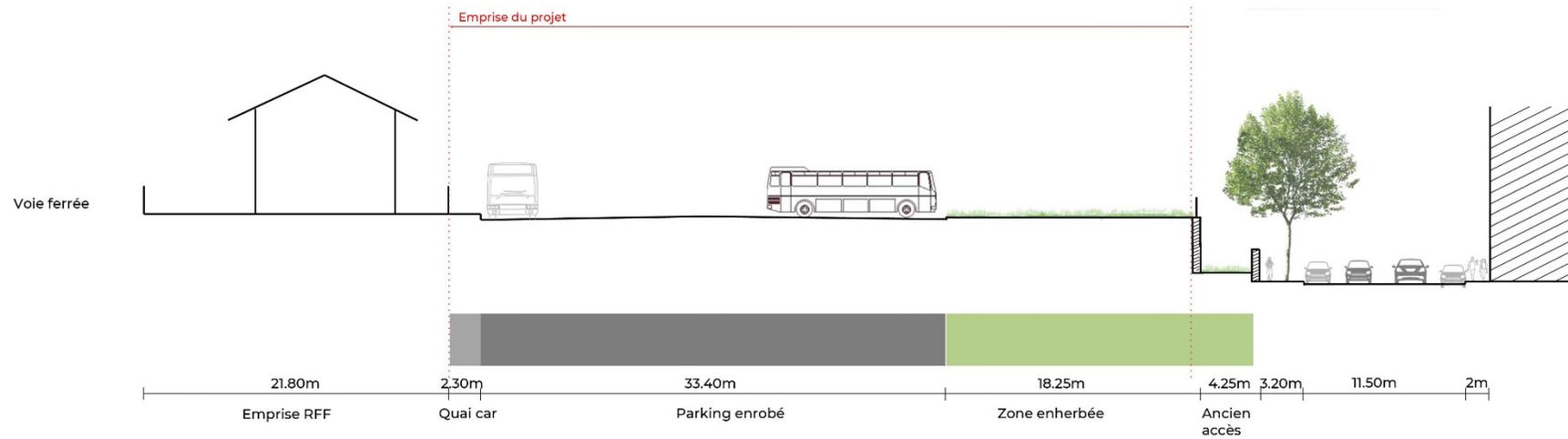
Les occupations du sol limitrophes

- Installation/bâtiment liés à l'activité ferrovière
- Parking en ouvrage
- Activité économique (garage, boulangerie, ...)
- Bâtiment public
- Vocation principale d'habitat
- Rez-de-chassée actif



Perception du site et aménagement limitrophe

Coupe existant



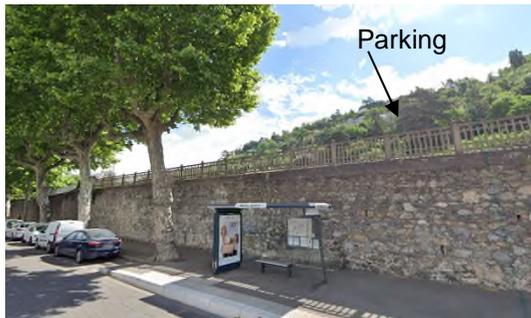
Un parking minéral

Un parking non visible depuis le Cours de Verdun

Perception du site et aménagement limitrophe

1a Vue depuis le cours de Verdun

Le parking de la Petite Vitesse est invisible du cours de Verdun



Le parking est en surplomb du cours, le dissimulant à la vue. La structure végétale existante avec l'alignement de platanes accentue la coupure visuelle du mur de soutènement. Une clôture en ciment surmonte le mur de soutènement en pierre

1b Vue depuis le parking



Perception du site et aménagement limitrophe

2 Limite avec l'emprise privée (bâtiment SNCF)

La limite est marquée par des panneaux grillagés



3 Limite avec l'emprise des voies ferrées

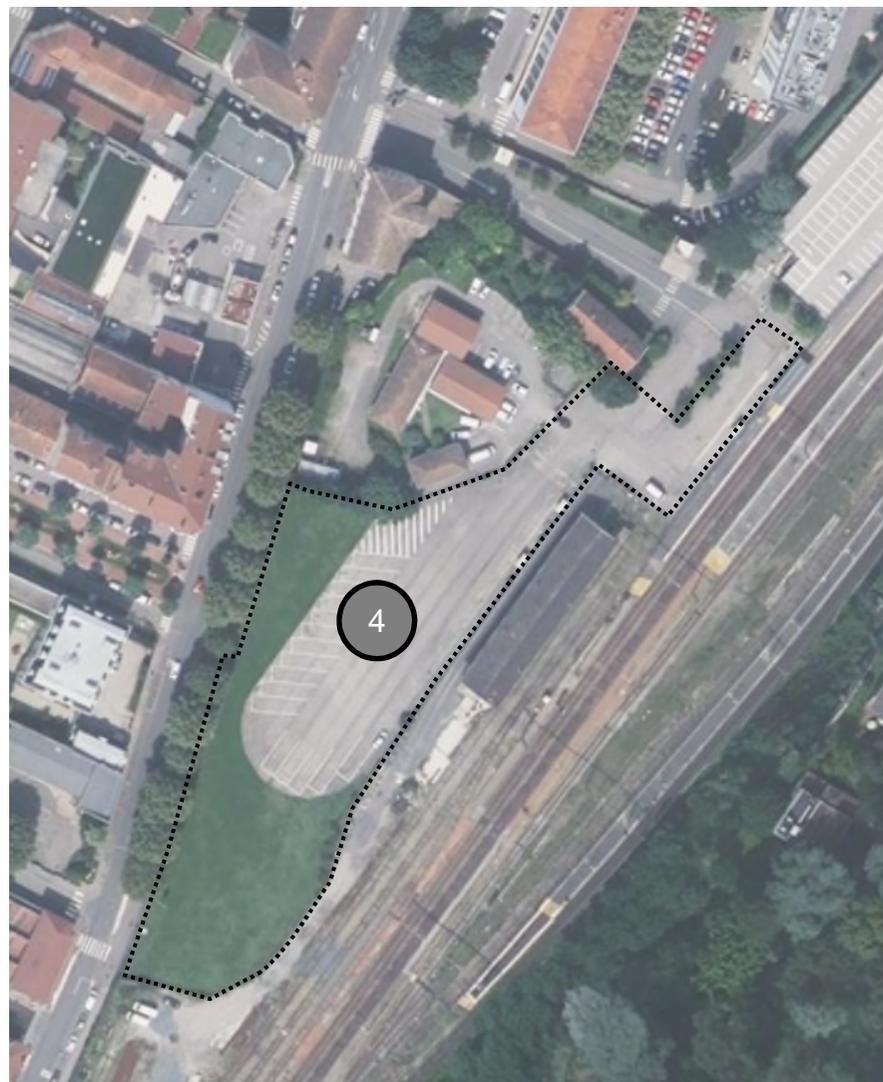


Perception du site et aménagement limitrophe

4

Parking

Une surface d'enrobé non qualifiée



Etat et fonctionnement actuel

Les déplacements et stationnements

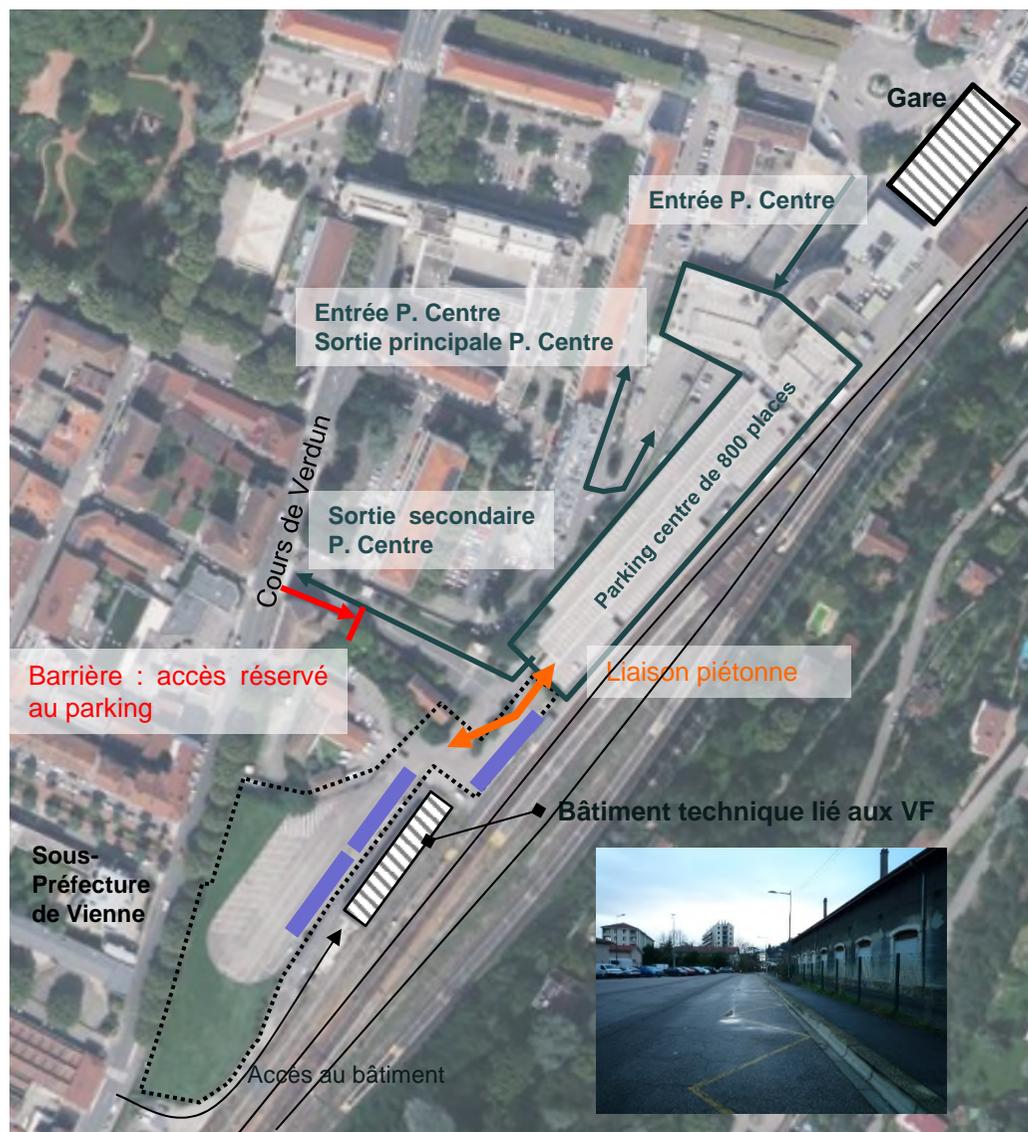
Montée de la Petite Vitesse



Il s'agit de la voie d'accès au parking de la Petite Vitesse. L'accès depuis le cours de Verdun est équipé d'un contrôle d'accès. La sortie par cette rue est commune au parking du Centre, au parking de la Petite Vitesse et au bus.

Le stationnement des VL

Ce stationnement n'est pas autorisé. Des autorisations temporaires ont été accordées par la Ville dans le cadre de travaux par exemple.



Etat et fonctionnement actuel

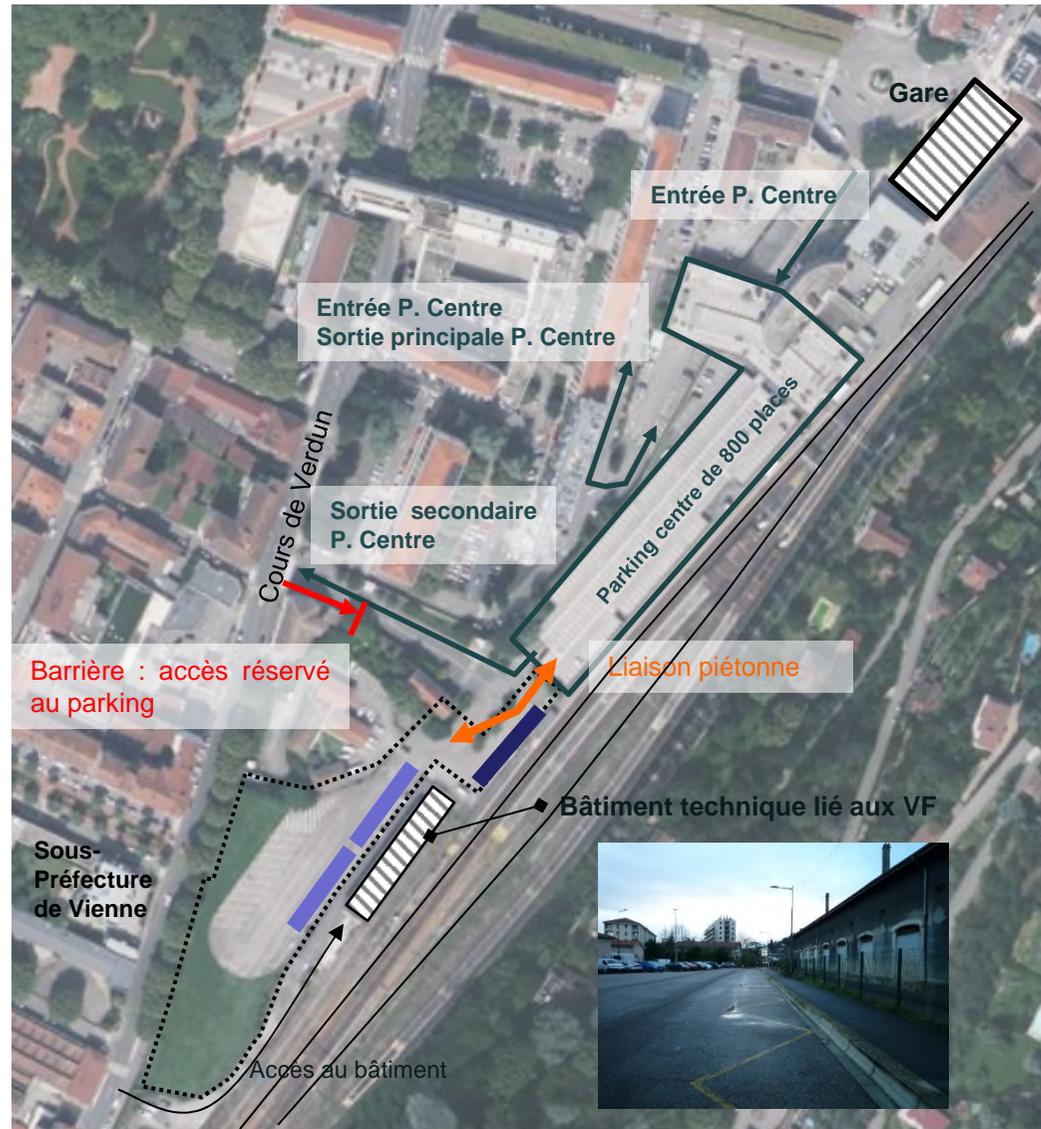
Les déplacements et stationnements

Les transports en commun

Ces quais bus ne sont plus utilisés pour les montées/descentes des voyageurs. Ils sont utilisés pour le stationnement des cars de la région, de manière temporaire, dont le stationnement est organisée à la gare routière.

Ces quais ne sont pas conservés dans le projet.

D'autres quais sont positionnés avant l'entrée de parking. *Ils sont maintenus dans le projet pour le stationnement des bus de la région.*



Etat et fonctionnement actuel

Le paysage végétal

Des alignements existants non remis en cause en limite de périmètre



Montée de la petite vitesse



Cours de Verdun – alignement de platanes



Etat et fonctionnement actuel

Le paysage végétal

Des zones enherbées peu valorisées



Ces zones sont enherbées sans accompagnement végétal. Sa composition actuelle n'est pas favorable à la biodiversité.



Etat et fonctionnement actuel

Les équipements à proximité immédiate



Un bloc sanitaire



Des arceaux vélos

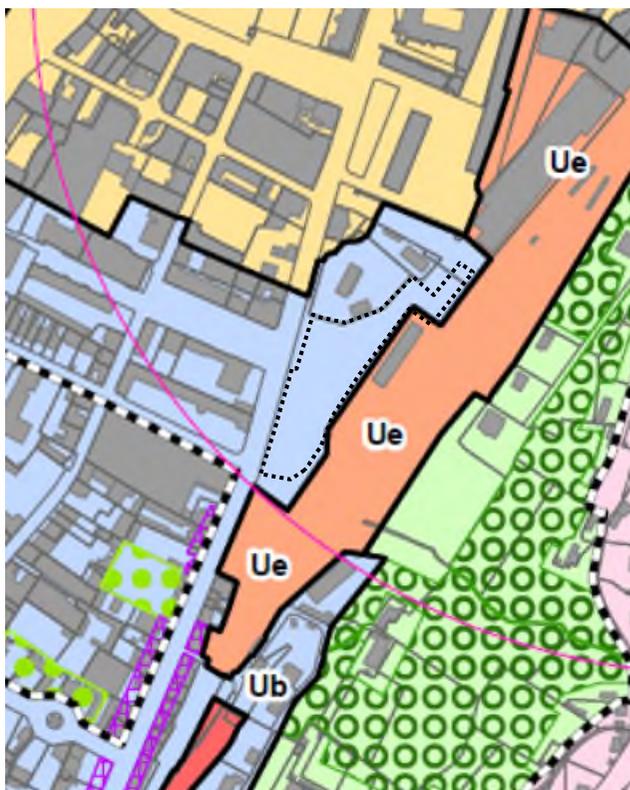
Ces équipements répondent aux besoins de fonctionnement du site (parking, quais bus, ...). Ils sont mutualisés et répondront également aux besoins du futur parking.



Des assises ombragées

Urbanisme

Plan Local d'Urbanisme - PLU



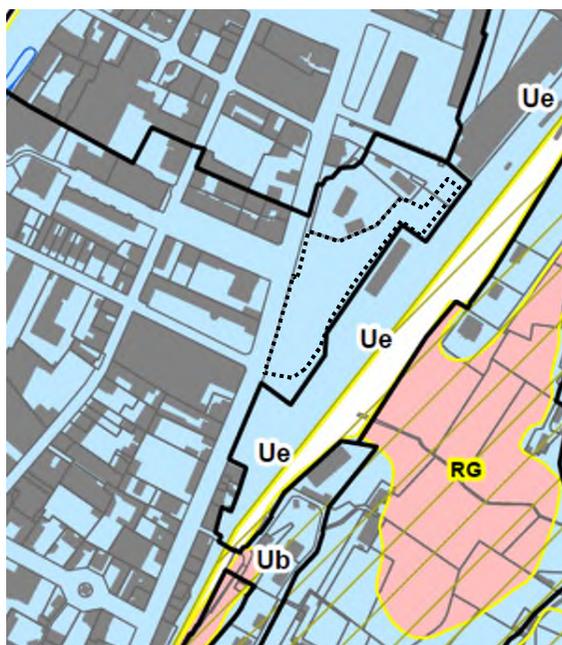
La parcelle est classée en zone urbaine Ub – Espaces urbains multifonctionnels denses aux formes urbaines hétérogènes.

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

Les constructions et les aménagements devront maintenir un espace de pleine terre végétalisée dans la proportion d'au moins 25% de l'ensemble du tènement de l'opération avec un minimum de 200 m² de surface d'un seul tenant. Cette surface de pleine terre plantée exclue les stationnements végétalisés, les accès, les toitures et façades végétalisées.

Urbanisme

Plan de prévention des risques naturels prévisibles



Niveau de contraintes :

- R** Zones d'interdictions
- B** Zones de projet possible sous maîtrise collective
- B** Zones de contraintes faibles
- Zones sans contrainte spécifique

La parcelle est en aléa faible Inondation en pied de versant (I'1)

3.2.6.2. Localisation

Les fonds de vallées et les zones urbanisées en secteur plat, souvent exposés au ruissellement pluvial urbain résultant de l'insuffisance des réseaux collecteurs, sont réputés exposés à un aléa faible de ruissellement de versant (I'1). Ce classement reflète plus la suspicion des débordements que la réelle intensité du phénomène ou fréquence des débordements. En effet, la saturation des réseaux d'eaux pluviales et, souvent, leurs trop faibles sections sont évidentes. La capacité réelle du réseau à absorber les apports amont (torrents, ravins, ruissellement de versant, etc.) n'est toutefois pas, à ce jour, clairement identifiées.

5.5.1. Mesures individuelles

Dans les zones de risques, les maîtres d'ouvrage doivent adapter leur projet à la nature du risque. Ces **adaptations évoquées** au paragraphe 5.4.3 sont **explicitées** dans des **fiches type jointes** au règlement.

Pour les biens existants, les propriétaires peuvent les consulter comme guide de mesures possibles.

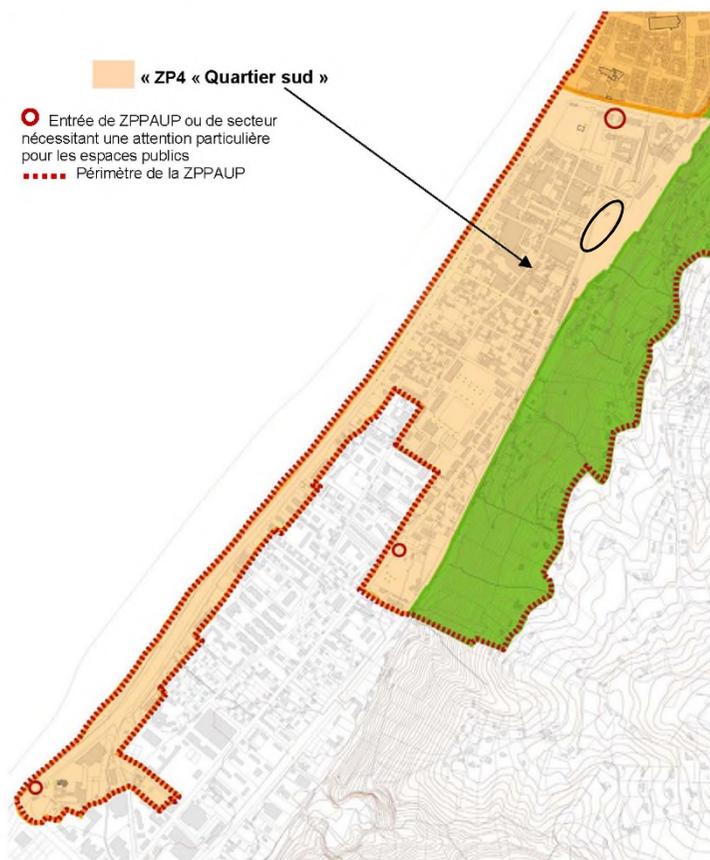
5.5.2. Mesures collectives

Afin de limiter le phénomène de ruissellement sur les plateaux, le traitement des eaux pluviales est fortement conseillé.

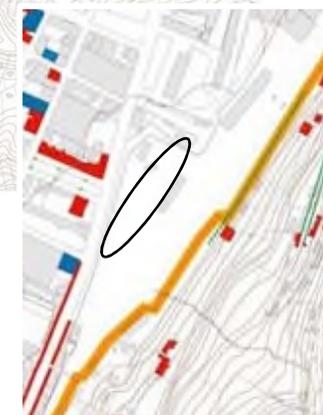
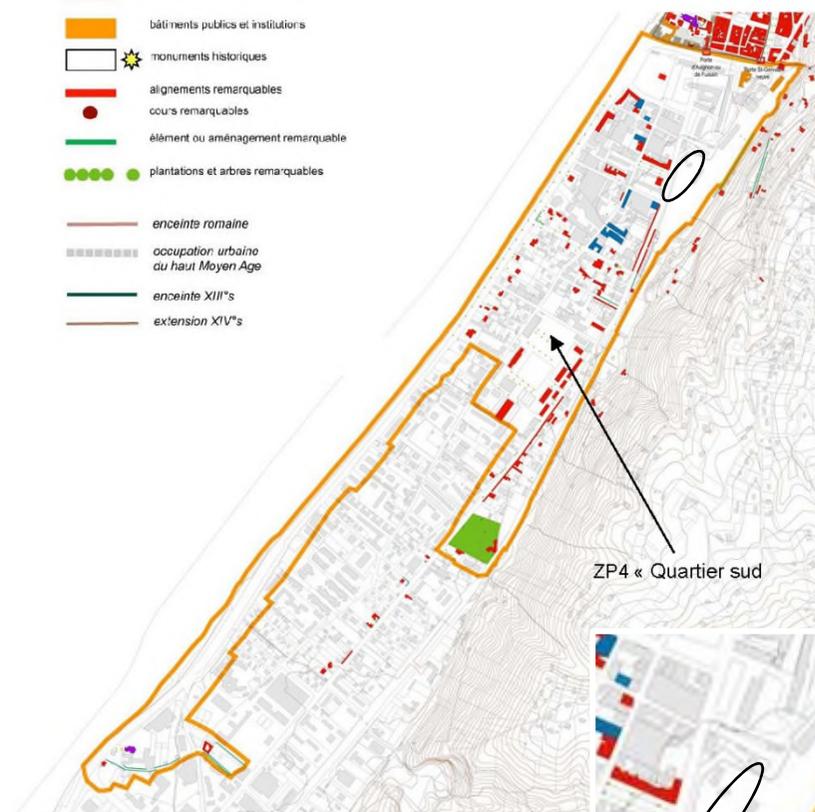
Urbanisme

Secteurs sauvegardés (ZPPAUP)

ZP4 LE QUARTIER SUD



- édifices d'habitation et de commerces
- édifices industriels et aménagements
- édifices religieux, actuels ou anciens
- bâtimens publics et institutions
- monuments historiques
- alignemens remarquables
- cours remarquables
- élément ou aménagement remarquable
- plantations et arbres remarquables
- enceinte romaine
- occupation urbaine ou haut Moyen Age
- enceinte XII^es
- extension XIV^es



Le site n'est pas en contact direct avec des éléments de patrimoine recensés.

La différence de niveau entre la rue et le parking rend invisible le parking depuis l'espace public.

Urbanisme

Secteurs sauvegardés (ZPPAUP)

Règlement sur l'espace public

Règlement de la ZPPAUP de Vienne (Isère) ■ Secteur ZP4 « Quartier sud »

Règlement	Recommandations Illustrations, explications...
-----------	---------------------------------------------------

L'aménagement des places et des rues doit être simple, sobre et de qualité, car il doit mettre en valeur les éléments architecturaux et les fronts bâtis et créer une continuité dans un tissu urbain hétérogène, qui a connu des transformations récentes.

Un mobilier urbain sobre et anodin ne rentre pas en concurrence avec l'aménagement de l'espace public. La charte du mobilier urbain de Vienne (2004) préconise pour les secteurs urbains des formes simples et sobres, une gamme en acier gris foncé complétée par des éléments en inox et en aluminium brossé.

- Dégager l'espace de l'encombrement existant, limiter l'occupation au sol des aménagements divers,
- Harmoniser le vocabulaire urbain (matériaux de sols, mobiliers, mise en lumière, palette végétale) sur l'ensemble du secteur et en lien avec les secteurs de la Gère et d'Estressin.
- Limiter les dessins au sol, le nombre et les contrastes de matériaux différents, (l'adaptation de l'espace public aux handicaps n'est pas concernée par cette prescription) et choisir un mobilier urbain discret.



Lyon, rue de Gerland. L'aménagement a redonné une unité à ce front bâti hétérogène et discontinu.

- Choisir des matériaux dont les textures et les teintes sont en accord avec l'espace et les façades environnantes. Matériaux autorisés : enrobé (limiter son utilisation à la bande de roulement), béton, pierre naturelle ou reconstituée.
- Minimiser l'imperméabilisation des sols des espaces peu ou pas circulés.
- Maintenir et conforter les alignements d'arbres existants, les continuer ou en créer là où l'espace le permet. Leur hauteur doit être adaptées à leur environnement urbain.
- Valoriser, dans la mesure du possible, dans tout aménagement les ruisseaux enfouis (une dizaine de ruisseaux descendent des coteaux et traversent la plaine).



Reste de pavement (d'origine ?) aux abords de la gare (calade et pavés granit)

- Arbres d'alignements conseillés :*
- première grandeur : platane, paulownia, micocoulier, sophora, tilleul, hêtre
 - deuxième grandeur : catalpa, érable, charme, orme
 - troisième grandeur : prunus, malus, pyrus



Parking végétalisé, Suisse

Partie 2 : Principes d'aménagement

Réorganisation de l'aire de stationnement

Le nombre de places

Nombre de places initiales : autorisé partiellement et temporairement pour les VL suite à la modification du stationnement des bus.

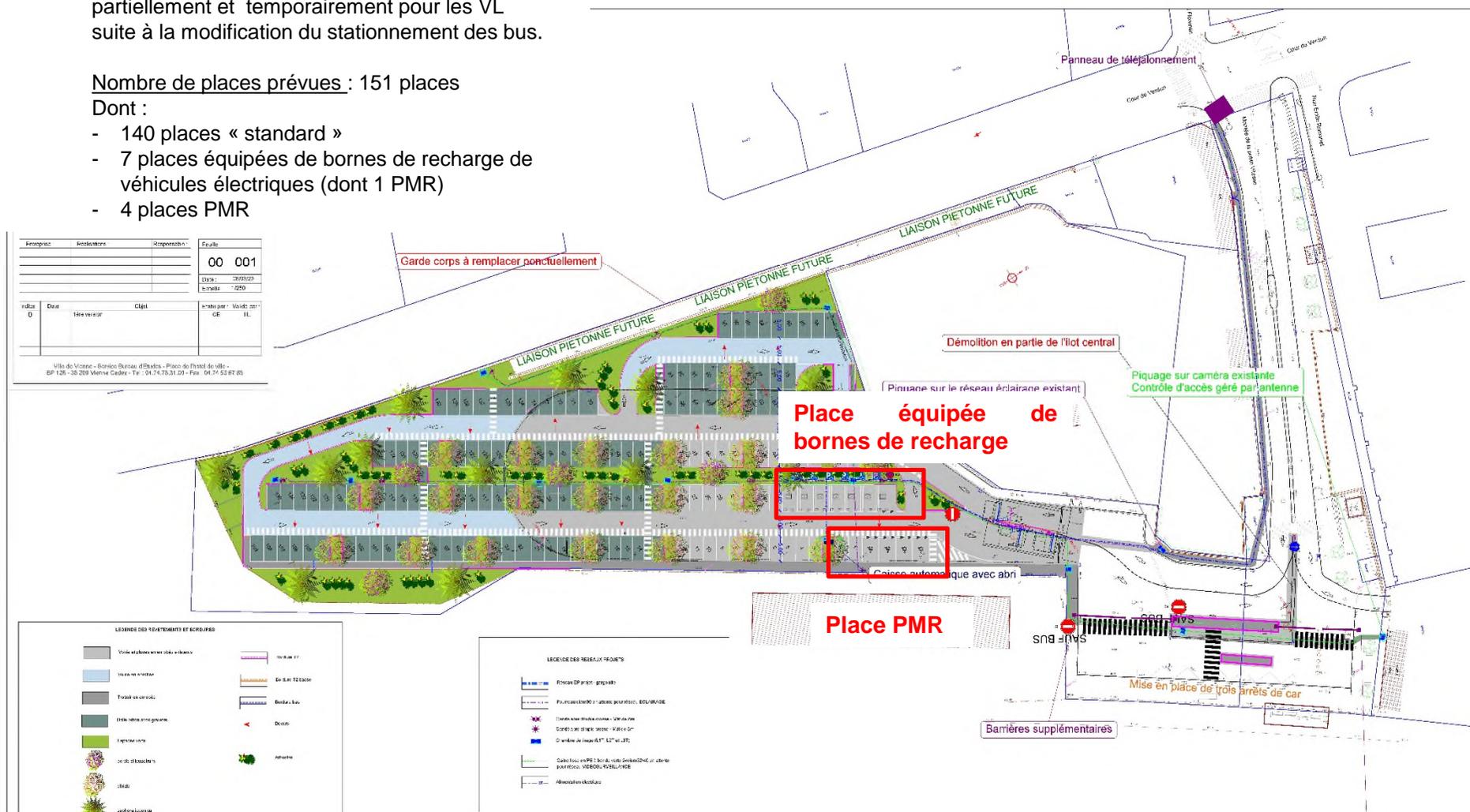
Nombre de places prévues : 151 places

Dont :

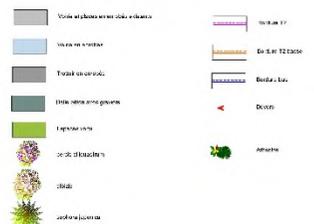
- 140 places « standard »
- 7 places équipées de bornes de recharge de véhicules électriques (dont 1 PMR)
- 4 places PMR

Projet	Realisation	Responsabilité	Feuille
			00 001
			Date: 20/03/23
			Echelle: 1/250
révisé	Date	titre révision	révisé par
0			CE
			VL

Ville de Vienne - Bureau Bureau d'Etudes - Place de l'Hotel de ville - BP 125 - 38 200 Vienne Cedex - Tél : 04 78 70 31 01 - Fax : 04 78 52 67 85



LEGENDE DES REVETEMENTS ET SCRUAGES



LEGENDE DES RESEAUX TECHNIQUES

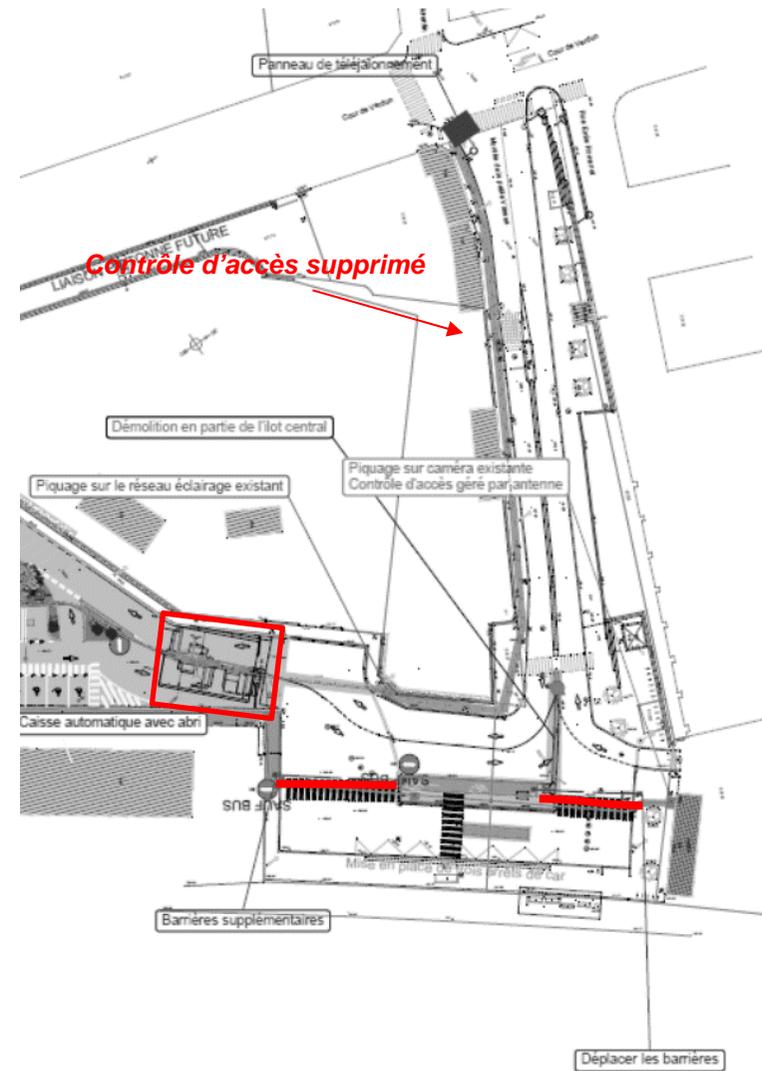


Organisation des circulations

Adaptation des accès et contrôle d'accès

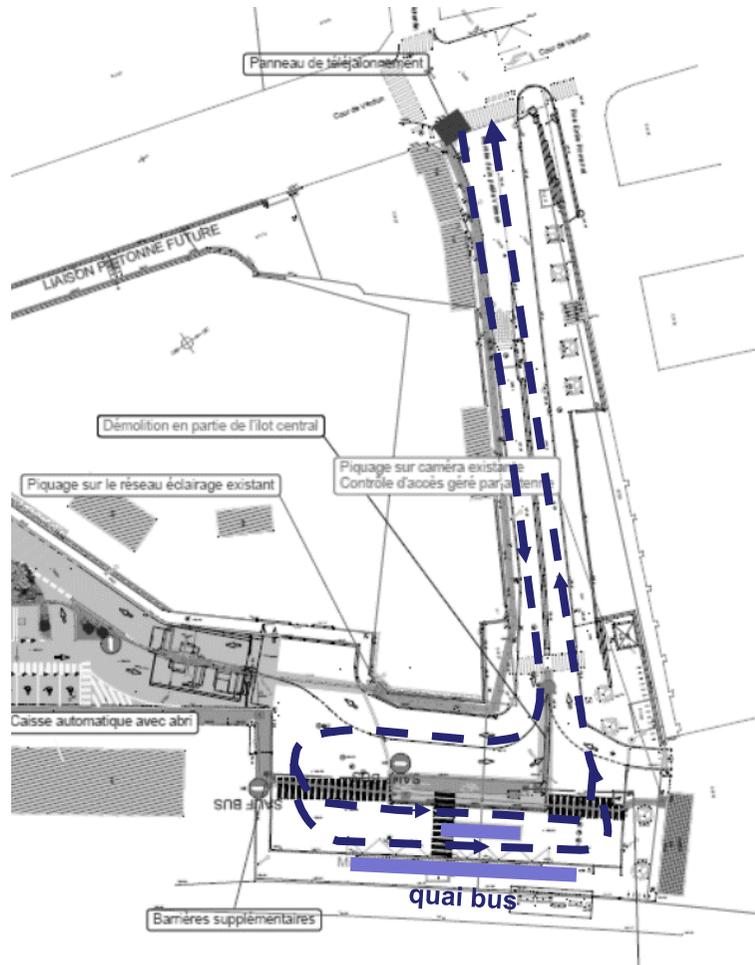
Des contrôles d'accès sont installés :

- pour sécuriser les quais bus. Le contrôle d'accès Montée de la Petite Vitesse est supprimé.
- En entrée de parking

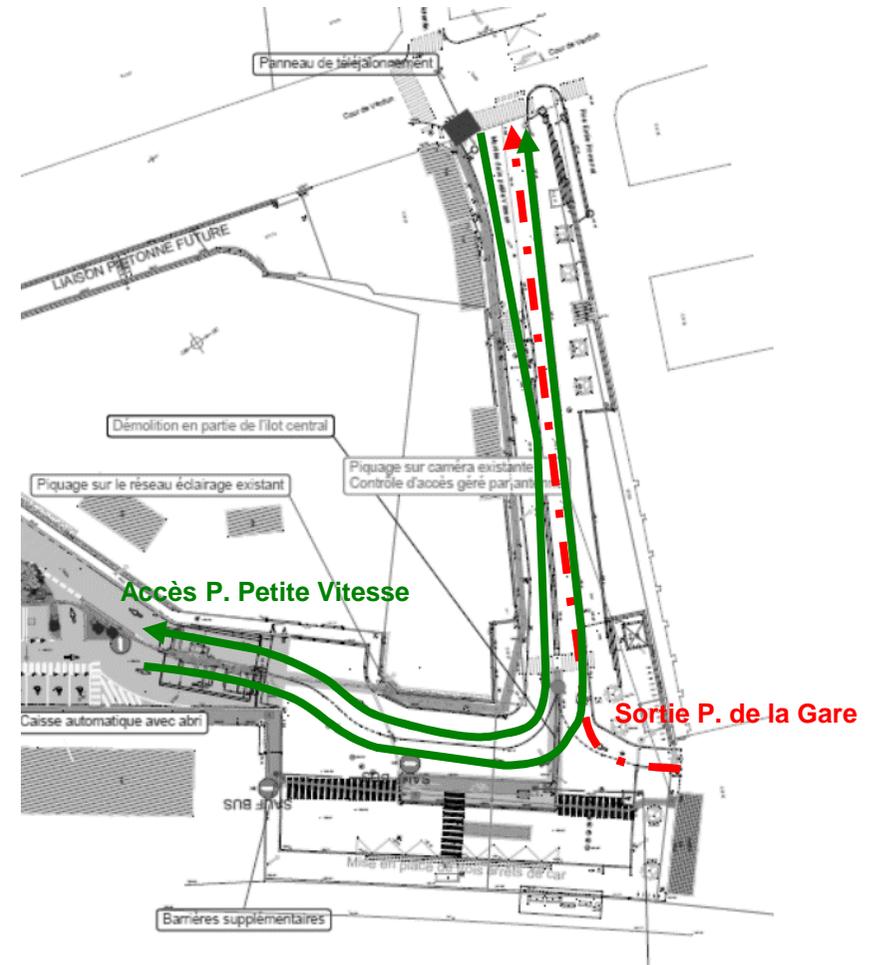


Organisation des circulations

Les bus



Sortie du parking du centre et accès au parking de la Petite Vitesse **vi**



La voirie de sortie des 2 parking est mutualisée.
La voie d'accès au P. de la petite vitesse et des bus est mutualisée.

Le traitement des limites



▲ La clôture traditionnelle le long du cours de Verdun est maintenue en l'Etat. Elle a été remplacé ponctuellement par un barreaudage métallique, qui sera remplacé à terme pour reconstituer la forme traditionnelle de la clôture.



La clôture existante avec les bâtiments SCNF est maintenue en l'Etat. ▼



◀ La clôture existante avec les voies ferrées n'est pas remise en cause. Elle est maintenue en l'Etat. ▶

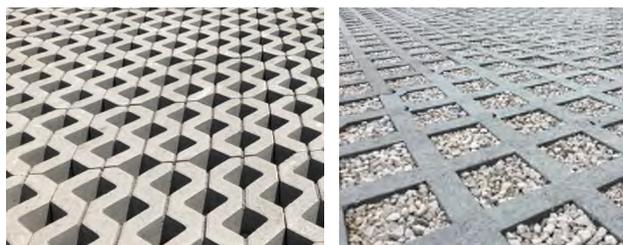


Les revêtements de surface

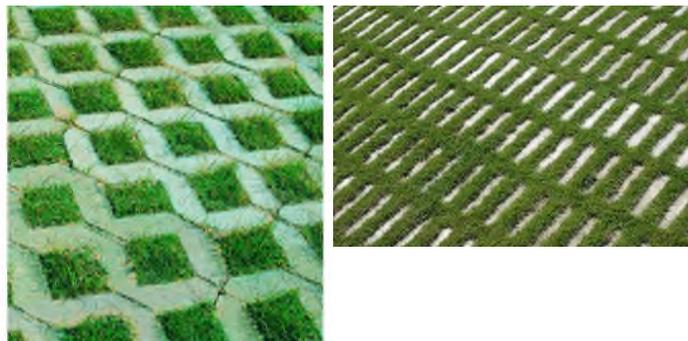
L'opération prévoit de garder les altimétries du terrain, en y ajoutant la gestion des eaux pluviales.

Des revêtements en faveur de la gestion des eaux pluviales

Une partie des places de stationnement seront aménagées avec des **dalles béton gravillonnées**, permettant de maintenir une perméabilité pour les eaux pluviales.



Les passages piétons traversant la bande paysagère centrale seront en **dalle evergreen** pour maintenir la continuité verte



Des revêtements pour garantir la circulation des véhicules et des PMR

La voirie est en enrobé, ainsi que les places PMR, les trottoirs et places de rechargement aux bornes. Afin de prendre en compte les surfaces en enrobé existantes, une partie des places de stationnement sont également en enrobé.

Bilan des surfaces

Bilan des surfaces en m²

	Projet	Existant
Espaces verts	1640,55	3025,75
Voirie et stationnement existant en enrobé	2081,65	3000,31
Voirie nouvelle en enrobé	770,84	
Stationnement nouveau en dalle gravillonnée	1485,63	
Trottoir en enrobé	312,74	300,89
Chemin piéton evergreen	35,54	
TOTAL	6326,95	6326,95

Surfaces perméables	3161,72	3025,75
----------------------------	---------	---------

Les eaux pluviales

Les eaux pluviales seront gérées par le biais des espaces verts et des stationnements en dalles béton gravillonnées.

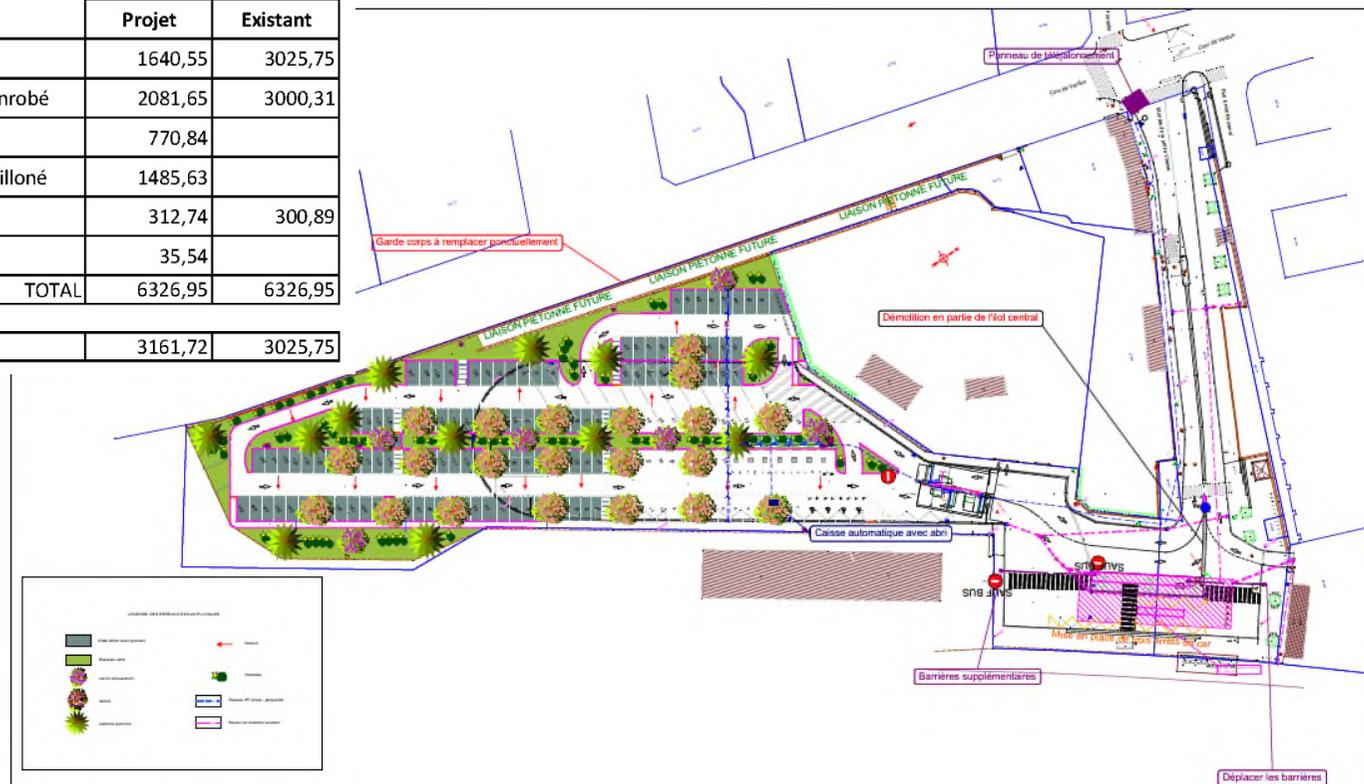
Les altimétries du terrain étant conservées sur une partie de la surface existante en enrobés, les eaux de ruissellement de cet surface seront donc en partie toujours connectées aux grilles existantes se déversant dans le bassin de rétention existant.

L'aménagement améliore l'écoulement des eaux pluviales et leur déversement dans le bassin de rétention.

Bilan des surfaces

Bilan des surfaces en m²

	Projet	Existant
Espaces verts	1640,55	3025,75
Voirie et stationnement existant en enrobé	2081,65	3000,31
Voirie nouvelle en enrobé	770,84	
Stationnement nouveau en dalle gravillonné	1485,63	
Trottoir en enrobé	312,74	300,89
Chemin piéton evergreen	35,54	
TOTAL	6326,95	6326,95
Surfaces perméables	3161,72	3025,75



Le paysage

Le plan Mille Arbres

Avec 40% de patrimoine arboré, Vienne se place au-dessus de la moyenne nationale établie à 34% (source www.nosvillesvertes.fr)

La municipalité a toujours reconnu le rôle primordial des arbres pour capter le CO₂, pour lutter contre les îlots de chaleur, pour agrémenter l'espace public et participer au paysage urbain.

Sous le précédent mandat, la ville a remplacé chaque arbre coupé, pour des raisons de santé ou d'aménagement, par 2 arbres plantés. 539 arbres ont ainsi été replantés entre 2014 et 2020.

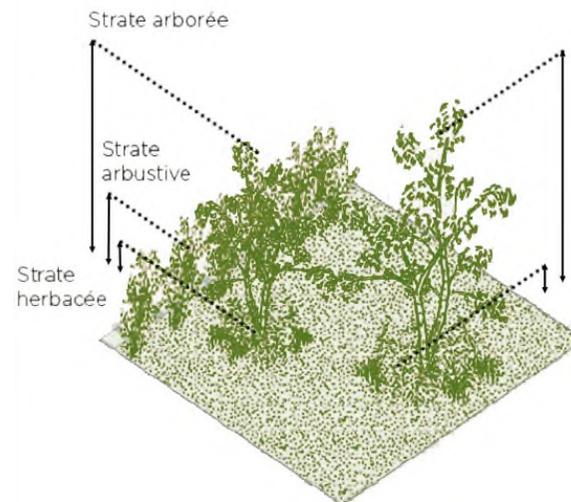
Avec le Plan Mille Arbres, la municipalité s'est engagée sur ce mandat à remplacer 1 arbre coupé par 1 nouvel arbre, mais en plus à planter 1000 arbres supplémentaires d'ici 2026.

Trois strates en faveur de la petite faune

La mise en place de différentes strates est plus favorable à l'accueil de faune et porteuses d'un paysage plus qualifié.

Modalités de plantation de la bande centrale

Une fosse continue sera créée de 2m de large minimum (2,5m avec bordure), d'1,20m de profondeur..



Le paysage

Strate 1 : La mise en place de couvre-sols et graminées

Le contexte réglementaire de la loi Labbé, interdisant l'utilisation de désherbants chimiques par les collectivités à partir du 1er janvier 2017, impose de repenser davantage les méthodes alternatives de gestion des espaces.

Ces plantations offrent de nombreux avantages notamment :

- une couverture du sol qui concurrence les adventices et limite l'arrosage
- une biodiversité accrue avec des choix d'espèces favorable aux insectes par exemple.

Lierre rustique : *Hedera algerian* « Bellecour »



Les graminées :

Pennisetum alopecuroides



Stipa tenuifolia



Miscanthus Sinensis

Ci-contre : « Morning Light »



Le paysage

Strate 2 : Arbustes

Cornus sanguinea - Cornouiller sanguin



Très mellifère.
S'accommode de tous types de sol

Euonymus europaeus - Fusain d'Europe



Très mellifère.
Sol plutôt drainant

Le paysage

Strate 3 : arbres tiges

Le choix des végétaux prend en compte un rythme de croissance différent afin de pourvoir apporter un ombrage rapide. Le parking étant exposé en plein soleil, les arbres doivent être adaptés. Il s'agit aussi de gérer la ressource en eau par des plantations adaptées;

Les arbres retenus sont mellifères et joueront donc un rôle dans la préservation de la faune dont les abeilles.

Ils seront choisis parmi les essences suivantes :

Cercis siliquastrum - Arbre de judée



- Hauteur à maturité : 10.00 m
- Exposition soleil
- Envergure à maturité : 5.00 m
- Arbre mellifère
- Port étalé
- Croissance lente

Sophora japonica - Arbre des pagodes



- Hauteur à maturité : 20.00 m
- Envergure à maturité : 15.00 m
- Port étalé
- Croissance rapide
- Exposition ensoleillée à ombragée
- Arbre mellifère

Albizia - Arbre à soie



- Hauteur à maturité : 5.00 m
- Envergure à maturité : 6.00 m
- Croissance rapide
- Port étalé
- Résistant à la sécheresse
- Exposition plein soleil
- Arbre mellifère

Le paysage

Strate 3 : arbres tiges

Celtis australis- Micocoulier d'Europe



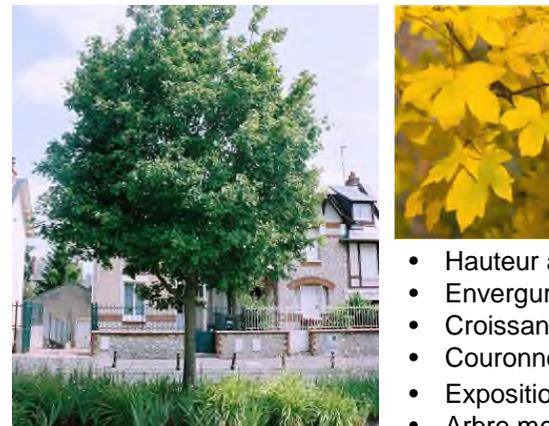
- Hauteur à maturité : 10-15 m
- Envergure à maturité : 6-8 m
- Croissance lente
- Exposition ensoleillée
- Arbre mellifère

Zelkova – Orme de Sibérie



- Hauteur à maturité : 15-20 m
- Envergure à maturité : 7-8 m
- Couronne large
- Croissance moyenne
- Exposition ensoleillée / ombre

Acer campestre – Erable champêtre

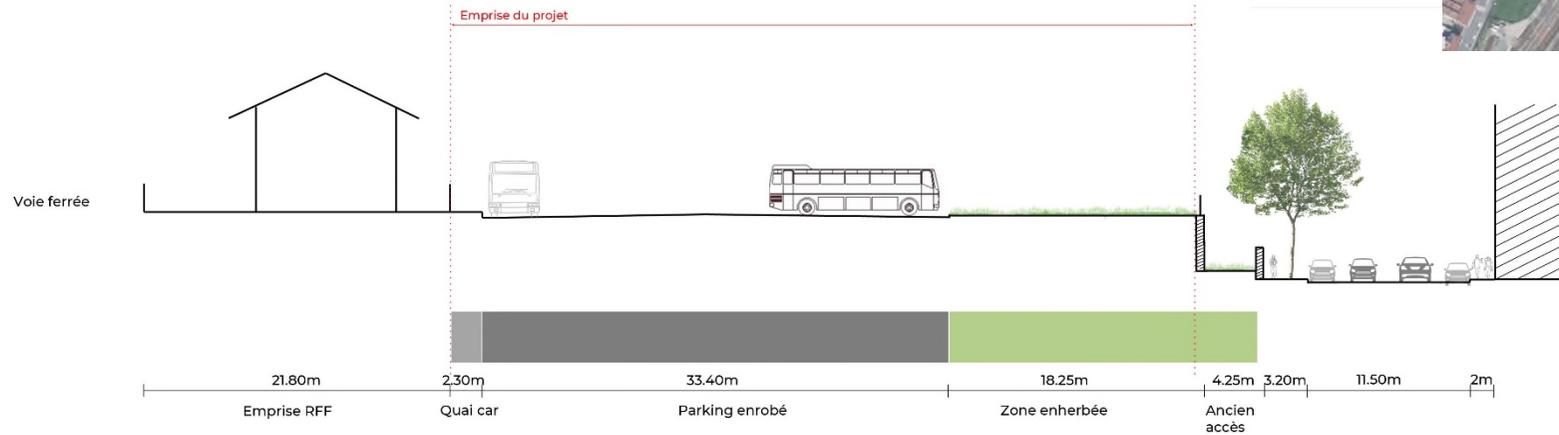


- Hauteur à maturité : 8-10 m
- Envergure à maturité : 6-8 m
- Croissance rapide
- Couronne ovale
- Exposition soleil / mi-ombre
- Arbre mellifère

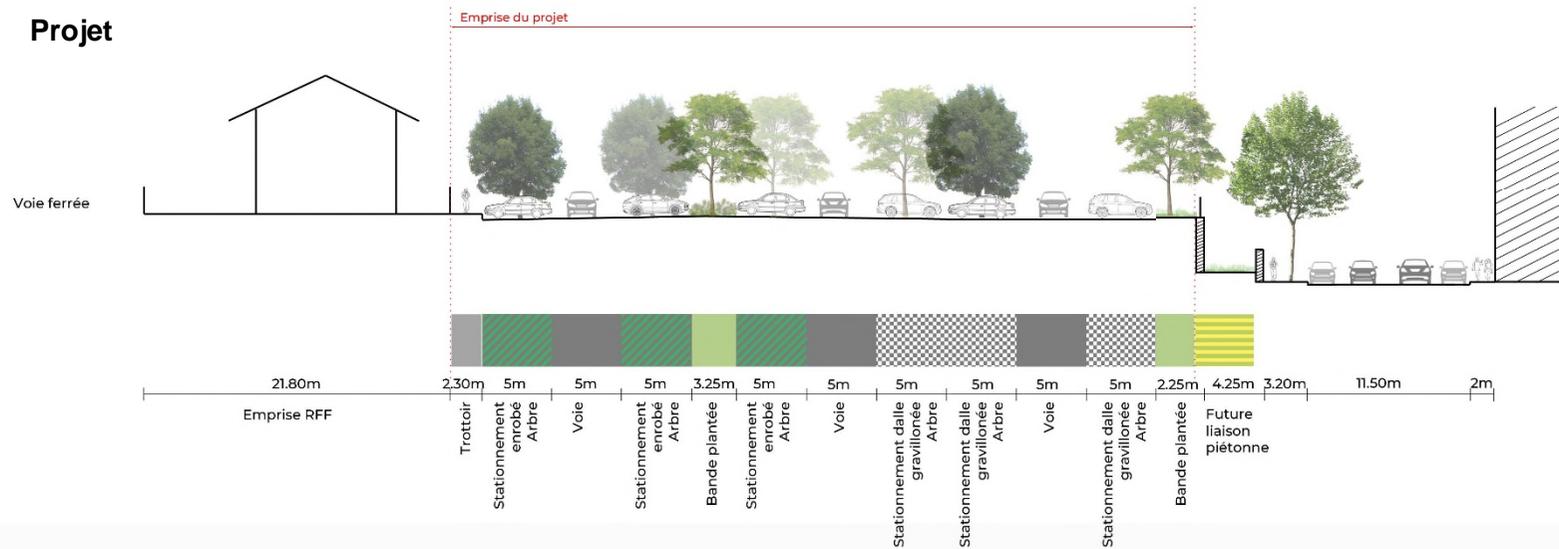
Coupes existant et projet



Existant



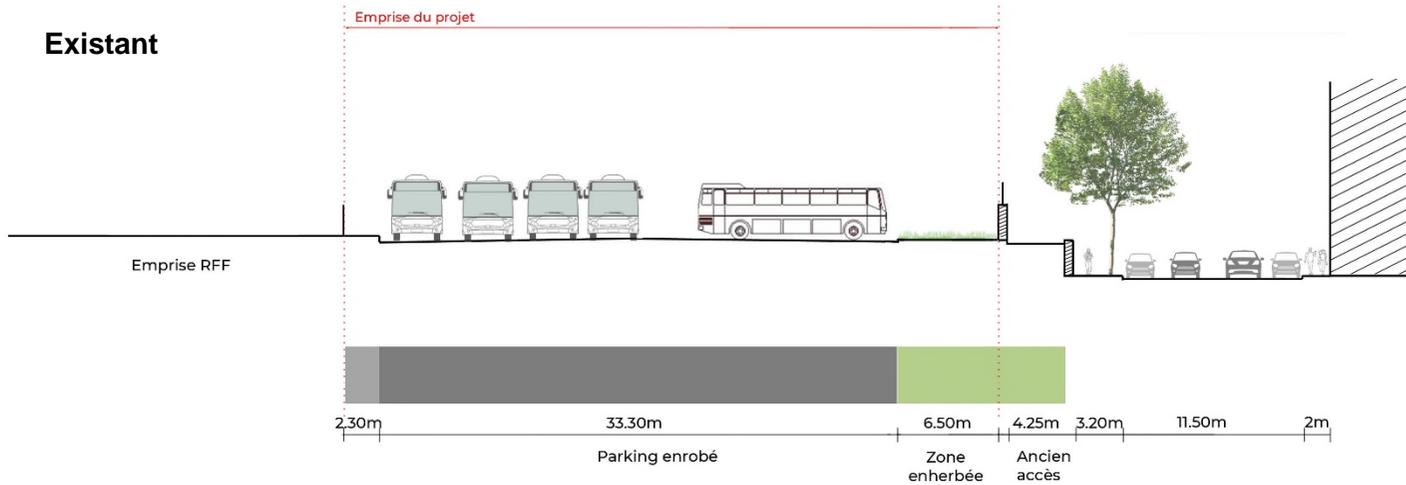
Projet



Coupes existant et projet



Existant



Projet

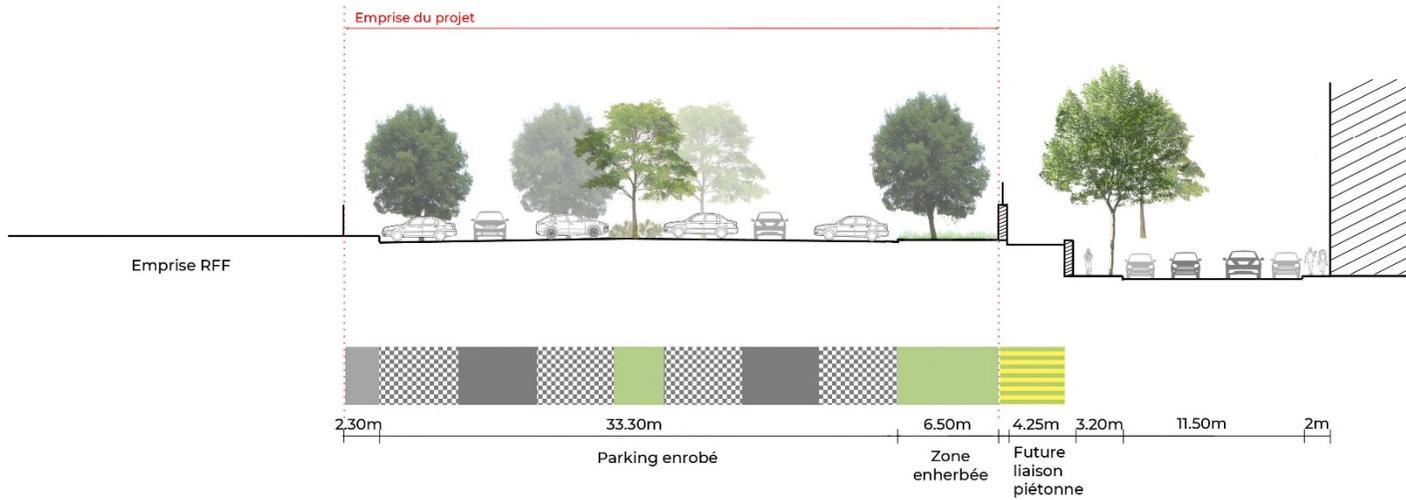


Image d'insertion

