

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Villeurbanne - site ACI

**PROGRAMME DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE ET D'ESPACES PUBLICS DANS LE CADRE DU PROJET DE
RENOUVELLEMENT URBAIN DU SITE ACI**

Table des matières

1. PRÉAMBULE	4
2. PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU SITE ACI	5
2.1. COMPRÉHENSION DU SITE ET DE SON CONTEXTE	5
2.1.1. VILLE DE VILLEURBANNE	5
2.1.2. HISTORIQUE DU SITE ACI	6
2.2. LA CONVENTION PUP ET PARTICIPATION DE L'AMÉNAGEUR	7
2.2.1. PLAN DE COMPOSITION	8
2.2.2. PROGRAMME PRÉVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS	8
2.2.3. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	9
2.3. PÉRIMÈTRES ET ACTEURS DES PROJETS DU SECTEUR ACI	10
2.3.1. LES LOTS PRIVÉS À BÂTIR	10
2.3.2. AMÉNAGEMENT DU TRAM T6 NORD	12
2.3.3. PARC PUBLIC ACI	13
2.3.4. FAISABILITÉ FABRIQUE DE LA VILLE	14
3. PROGRAMME DES ESPACES PUBLICS	14
3.1. PÉRIMÈTRES DE LA MISSION	14
3.2. COÛT DE L'OPÉRATION	16
3.3. PROGRAMMES DES ESPACES PUBLICS	16
3.3.1. LA PLACE DU TRAMWAY	17
3.3.1. LA RUE DU PÉROU	18
3.3.2. LA PLACETTE VAILLANT	18
3.3.3. LA PLACETTE AU SUD-OUEST DU SITE ET LES VENELLES PUBLIQUES ENTRE LES LOTS D	19
3.3.4. LES TROTTOIRS DES RUES YVONNE, ALEXIS PERRONCEL ET EDOUARD VAILLANT	21
4. MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE D'ESPACES PUBLICS	23
4.1. OBJET DU MARCHÉ	23
4.2. MÉTHODOLOGIE ATTENDUE	23
4.2.1. INDICATEURS DE SUIVI DES POLITIQUES PUBLIQUES DANS LES PROJETS OPÉRATIONNELS DE LA DIRECTION MAÎTRISE D'OUVRAGE URBAINE	23
4.2.2. PILOTAGE DE LA MISSION ET PARTENAIRES À ASSOCIER	23
4.2.3. DÉMARCHE DE RÉEMPLOI	24
4.3. CALENDRIER DE L'OPÉRATION	25
4.4. DÉROULEMENT DES TRAVAUX ET RÉCEPTION	25
4.4.1. PHASAGE ET CONTRAINTES DE RÉALISATION DES TRAVAUX	25
4.4.2. REMISE ULTÉRIEURE D'OUVRAGE	26
4.5. DOSSIER DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE	26
4.6. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	27
5. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES	27
5.1. RAPPEL DES POLITIQUES MÉTROPOLITAINES MISES EN ŒUVRE DANS LE PROJET	27
5.1.1. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE	27
5.1.2. LA GESTION DES EAUX PLUVIALES, DES EAUX USÉES ET LA PROTECTION DES NAPPES ET DU SOUS-SOL	27

5.1.3.	LA RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR	27
5.1.4.	LA MAÎTRISE DE LA DEMANDE EN ÉNERGIE DE L'ESPACE PUBLIC	28
5.1.5.	LE CHOIX DES PROCÉDÉS ET PRODUITS DE CONSTRUCTION DES MOBILIERS	28
5.2.	ACCESSIBILITÉ ET NIVELLEMENT	28
5.3.	ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)	29
5.4.	ÉCONOMIE CIRCULAIRE	29
5.5.	ARBRES D'ALIGNEMENT ET AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS	29
5.6.	ARROSAGE AUTOMATIQUE	30
5.7.	VIDÉO PROTECTION	30
5.8.	MOBILIER URBAIN	30
5.9.	SIGNALISATION ET SIGNALÉTIQUE	31
5.10.	VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS	31
5.10.1.	STRUCTURES DE CHAUSSÉES ET MATÉRIAUX	31
5.10.2.	CONTRAINTES DIVERSES LIÉES À L'EXPLOITATION DES VOIRIES	31
5.10.3.	TERRASSEMENTS ET GESTION DES TERRES POLLUÉES	32
5.10.4.	RÉSEAUX DIVERS ET INTERFACES GESTIONNAIRES ET CONCESSIONNAIRES.	32
5.10.5.	EAU POTABLE (AEP) ET ASSAINISSEMENT	32
5.10.6.	ÉCLAIRAGE PUBLIC	32
5.10.7.	DISPOSITIF DE GESTION DES ACCÈS	33
5.10.8.	OUVRAGES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES	33
6.	ANNEXES :	34
6.1.	FOURNIS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION :	34
6.2.	REMIS AU PRESTATAIRE RETENU LORS DE LA NOTIFICATION DU MARCHÉ	34
6.2.1.	LES ÉTUDES RELATIVES AU PROJET DÉJÀ RÉALISÉES	34
6.2.2.	RÉFÉRENTIELS MÉTROPOLE DE LYON	34
6.2.3.	FICHES PRESCRIPTIONS DE LA VILLE DE VILLEURBANNE	34

1. PRÉAMBULE

Le présent document constitue le programme de maîtrise d'œuvre des espaces publics à réaliser en accompagnement du projet urbain de renouvellement du site ACI sur la commune de Villeurbanne. Il fixe le cadre de la mission de maîtrise d'œuvre chargée de la conception, de la réalisation des espaces publics et de la mission d'Ordonnancement Pilotage et Coordination Inter Chantier.

Conformément à la loi MOP, ce programme des espaces publics définit les objectifs de l'opération, les exigences de qualité (environnementale, urbanistique, paysagère, fonctionnelle...) ainsi que les contraintes de délais, techniques et économiques dans lesquelles le projet va se réaliser. Ce programme a été produit à partir des différentes études préalables conduites et des arbitrages des collectivités.

Le maître d'ouvrage des espaces publics du projet ACI, objet de la présente consultation est la Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine de la Métropole de Lyon en partenariat avec la Ville de Villeurbanne.

Le projet de renouvellement du site ACI dit « projet ACI » fait l'objet de plusieurs opérations et maîtrises d'ouvrages :

- Le projet immobilier piloté par le groupement BNP/Gingko constitué en la « SAS PEROU VILLEURBANNE ».
- La réalisation du parc ACI pilotée par la Ville de Villeurbanne.
- La réalisation de la ligne de tramway T6 Nord pilotée par le SYTRAL Mobilités.
- **Ainsi que la réalisation des espaces publics en articulation avec le site ACI, objet de la présente mission.**

Ces espaces publics représentent environ 1,1 Ha et se répartissent sur l'ensemble du site.

L'éclairage public, les espaces verts et tous autres travaux relevant de la compétence de la Ville de Villeurbanne seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon pour le compte de la Ville de Villeurbanne. La vidéoprotection sera en revanche conservée en maîtrise d'ouvrage par la Ville. Les prestataires retenus devront coordonner les études et travaux avec la Ville et ses prestataires sur ce sujet.

2. PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU SITE ACI

Le projet de renouvellement urbain du site ACI doit répondre aux objectifs principaux suivants :

- Assurer le passage du tramway T6 nord, structurant au cœur du quartier et offrir une station de tramway intégrée au projet urbain ACI.
- Assurer une couture urbaine, un lien avec le quartier existant et maîtriser la densité en cohérence avec les tissus urbains hétérogènes limitrophes, en adoptant un épandage des hauteurs varié.
- Permettre la désimperméabilisation de ce site stratégique, actuellement entièrement couvert de bâtiments et de cours imperméables et contribuer ainsi à lutter contre les effets néfastes générés par cet îlot de chaleur.
- Apporter des espaces de détente et de fraîcheur d'envergure dans un secteur très minéral, dépourvu d'espaces verts accessibles à courte distance, au travers de la création du parc urbain, d'espaces publics paysagers, mais aussi de cœurs d'îlots privés plantés et arborés.
- Réaliser un projet exemplaire comprenant de la mixité sociale et une diversité de l'offre de logement : logement familial, résidence gérée pour les étudiants et les séniors.
- Répondre aux besoins en offre de logement des habitants en lien avec la nouvelle desserte de transport en commun majeure amenée par le tramway T6 nord et sa future station.
- Mettre en valeur l'identité et l'histoire industrielle du site.

2.1. Compréhension du site et de son contexte

2.1.1. Ville de Villeurbanne



Figure 1 : Situation de Villeurbanne dans la Métropole de Lyon

Villeurbanne est une commune limitrophe de Lyon avec laquelle elle forme un bassin de vie. Avec 152 000 habitants, elle est la deuxième ville de la Métropole de Lyon.

La Ville s'est constituée sous la double pression du développement industriel et d'un important besoin en logements léguant au territoire une forte mixité habitat/activités, un tissu urbain composite et une structure urbaine dont la charpente essentielle est orientée est-ouest.

Au-delà du centre-ville des Gratte-ciel, Villeurbanne s'organise autour de différents centres de quartiers, tels que Wilson-Charpennes, Croix Luizet, Cusset, Tolstoï, GrandClément, Maisons Neuves, La Soie et Saint Jean.

2.1.2. Historique du site ACI

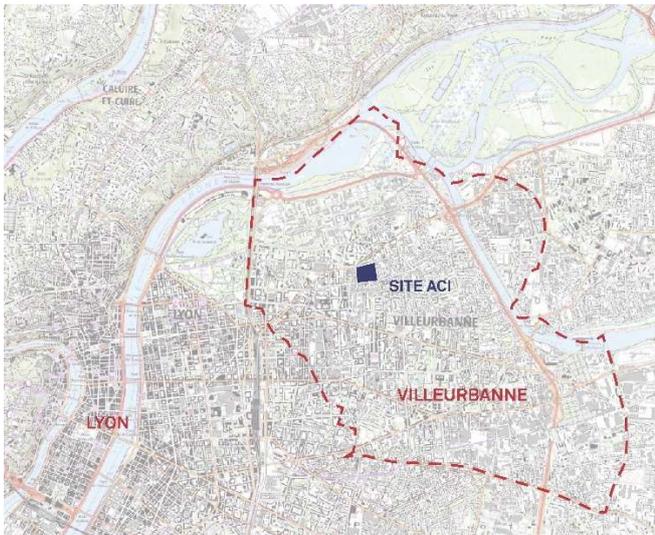


Figure 3 : Situation du site ACI à Villeurbanne

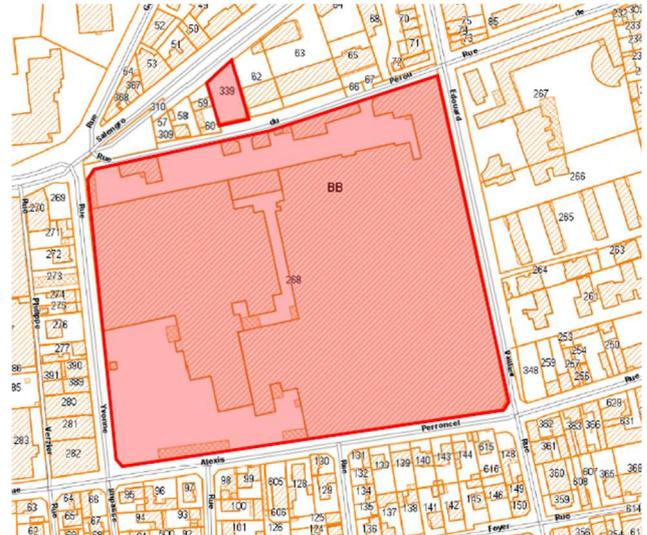


Figure 2 : Site ACI (parcelles BB 268 et BB 339) 5,4 Ha et 45 000 m² de bâtiments industriels

Le projet de renouvellement du site ACI est situé à un emplacement stratégique : aujourd'hui à mi-chemin entre le cœur de la ville de Villeurbanne et le pôle universitaire La Doua, dans un quartier mixte où se mêlent logements collectifs, pavillons, commerces, équipements publics et petites activités économiques, puis avec l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway T6 Nord à l'horizon 2026, entre les Hôpitaux Est et le pôle universitaire La Doua.

Le site ACI (Auto Chassis International) a accueilli depuis 1898 une activité industrielle : entreprise de filage textile à son origine, le site a été repris par l'armée française dans les années 1940 pour l'aviation, puis dans les années 1960 pour la fabrication d'engins de chantier. C'est à compter de 1975 que le Groupe Renault y implante une usine pour la fabrication de pièces destinées à l'automobile.

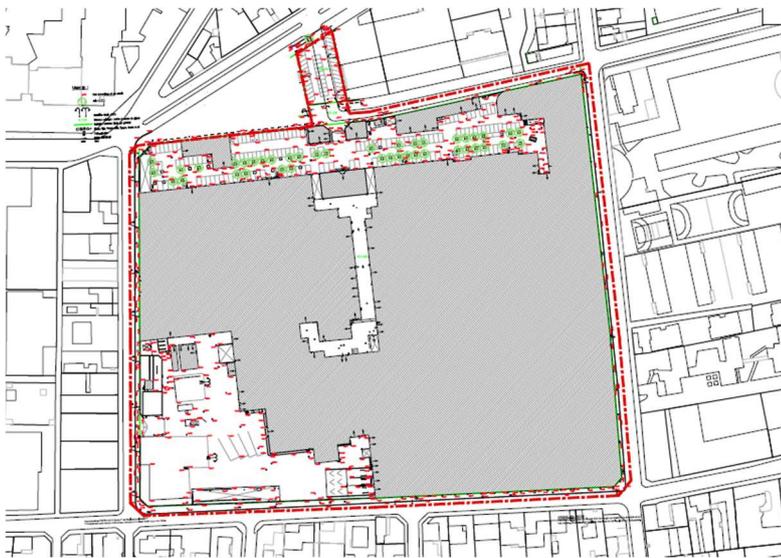
À partir de 2019, le site s'est organisé pour pouvoir envisager une cessation d'activité. Ainsi, dans un souci de préservation de l'emploi local, le Groupe Renault a accompagné la création d'une nouvelle usine à Meyzieu, centrée sur les métiers d'avenir : le prototypage, l'impression 3D, l'usinage sur-mesure et le réaménagement d'installations (passage du thermique à l'électrique).

Avec l'arrivée du tramway sur le site, la Métropole de Lyon a souhaité accompagner le renouvellement urbain de l'ensemble du tènement industriel ACI. Elle a accompagné l'entreprise Renault, propriétaire du site dans la définition des objectifs du projet urbain, sa programmation et un plan guide. La Métropole et la Ville de Villeurbanne ont participé à la consultation aménageur menée par Renault en 2021/2022 pour la réalisation du projet immobilier et la libération du foncier nécessaire au tramway T6 nord.

Le groupement BNP/Ginkgo a été désigné aménageur de l'opération en avril 2022. Il est aussi porteur de la procédure de Tiers Demandeur pour la cessation d'activité engagée par Renault en 2021. Ainsi le groupement se substitue à Renault pour la dépollution et la démolition du site et il est en lien avec les services de l'État pour établir et mettre en œuvre le plan de gestion et de remise en état du site.

Le groupement BNP/Ginkgo travaille avec l'équipe de maîtrise d'œuvre composée de Dumetier Design, architecte-Urbaniste en chef de l'opération, BigBang, paysagiste, Tribu, bureau d'étude AMO HQE, Mineka pour le volet réemploi et Intermède pour le volet occupation temporaire.

2.2. La convention PUP et participation de l'aménageur



Afin de mettre en œuvre ce projet de renouvellement urbain d'envergure et de permettre la libération du foncier nécessaire aux travaux du T6 nord, il a été décidé la mise en place d'une convention de PUP signée entre la Métropole de Lyon, la Ville de Villeurbanne et la SAS Pérou Villeurbanne représentant le groupement BNP/Gingko pour le financement des équipements publics d'infrastructure et de superstructure nécessaires aux futurs habitants et usagers de projet immobilier (conseil Métropolitain du 12/12/2022).

Figure 4 : Périmètre convention PUP

La convention de PUP délibérée en conseil métropolitain le 12/12/22 et en conseil municipal de Villeurbanne le 15/12/22 acte la participation de l'aménageur pour le programme des équipements d'infrastructures et de superstructures suivant :

- en infrastructures pour la Métropole, la réalisation de plusieurs espaces publics et voiries de l'opération :
 - o une place publique accueillant la station de tramway T6 nord,
 - o des venelles publiques piétonnes sud/ouest desservant les îlots ouest,
 - o une liaison piétonne et une piste cyclable au droit des aménagements du tramway réalisée par le SYTRAL Mobilités pour la Métropole dans le phasage des aménagements du tramway T6 Nord,
 - o une placette publique sud/ouest à l'angle Perroncel/Yvonne en lien avec les venelles publiques,
 - o une placette à l'angle nord/est donnant sur la rue Edouard Vaillant,
 - o la requalification lourde de la rue du Pérou et la création de son débouché sur l'avenue Roger Salengro,
 - o la reprise et l'élargissement des trottoirs des rues Yvonne, Vaillant, Perroncel côté projet,
 - o des réseaux (assainissement, eau potable) nécessaires aux raccordements du projet.

Les aménagements d'espaces publics s'accompagnent de l'achat du foncier.

- en infrastructures pour la Ville de Villeurbanne :
 - o la création d'un parc urbain de 2 ha, réalisé par la Ville. L'aménagement du parc s'accompagne de l'acquisition du foncier idoine.
 - o l'éclairage public et les espaces verts des espaces publics,
 - o une part de l'extension du réseau électrique.
- en superstructures pour la Ville de Villeurbanne :
 - o 3,1 classes d'un futur groupe scolaire de 20 classes sur le secteur rue Einstein et rue Croix Luizet,
 - o 6 berceaux d'un établissement d'accueil de jeunes enfants (EAJE) de 36 berceaux aménagés en rez-de-chaussée d'un immeuble du projet immobilier.

Le coût global du programme des équipements publics, avant les études d'avant-projet, s'élève à 13,4 M€ HT soit 16,1 M€ TTC.

La SAS Pérou Villeurbanne apportera une participation financière au titre des études, du foncier et des travaux de 9,63 M€ nette de taxe et hors actualisations et indexations. La SAS Pérou Villeurbanne apportera également en participation un apport de terrains s'agissant du foncier des placettes sud/ouest et nord/est et de celui nécessaire au débouché de la rue du Pérou sur l'avenue Roger Salengro.

Il est convenu dans le cadre de la convention de PUP que la SAS Pérou Villeurbanne cèdera à la Métropole de Lyon et à la Ville de Villeurbanne les fonciers nécessaires à la réalisation du tramway, des espaces publics et du parc.

Quelques fonciers privés devront également être acquis par la Métropole au cours de la réalisation de l'opération pour réaliser notamment les travaux de requalification de la rue du Pérou. Des négociations à l'amiable sont envisagées dans un premier temps, et à engager à l'automne 2023 et il n'est pas souhaité actuellement la mise en œuvre d'une procédure de DUP.

2.2.1. Plan de composition

Cette partie reprend des extraits du Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines Paysagères et Environnementales (dit CPAUPE) produit par le groupement BNP/Gingko et l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Les espaces publics à concevoir par le futur maître d'œuvre pour la Métropole devront intégrer les principes de composition urbaine proposés. Le CPAUPE est joint en annexe.

À l'image de Villeurbanne, les quartiers composants le secteur sont très hétérogènes. Le projet urbain ne vient pas « gommer » ces disparités mais bien composer avec en assurant des transitions entre elles par une programmation mixte et une mise en réseau des quartiers par les espaces publics.

Le projet urbain doit participer à la mémoire collective de ce quartier industriel. Tel un fil rouge, cette mémoire vive se lira à travers la conservation et la réhabilitation de certains bâtiments, le caractère industriel du futur parc mais aussi par le réemploi d'éléments caractéristiques du site à travers les différents lots à bâtir.

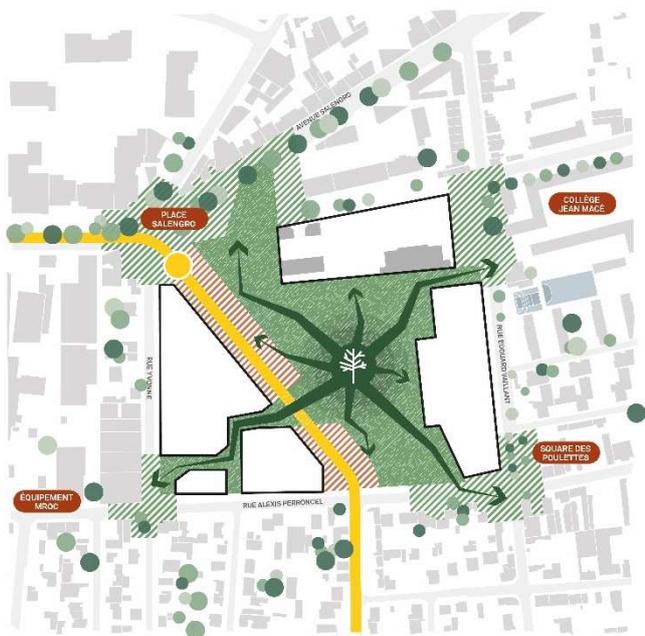


Figure 5 : Schéma de principe : étendre le parc

Les grandes ambitions du projet portent pour ambition « d'ouvrir le mur » :

- **Un parc qui se diffuse sur ses franges.** Création d'un parc public en partie centrale, formant un cadre végétal commun et fédérateur aux lots privés. Floutage des limites foncières au profit d'une perception d'un parc augmenté.
- **Un nouveau lieu d'intensité urbaine avec une mixité programmatique au service du « Vivre ensemble ».**
- **La vision d'un quartier à la fois ambitieux et empreint du passé industriel de Villeurbanne.**

2.2.2. Programme prévisionnel des constructions

Une programmation mixte qui étend le cœur de ville de Gratte-Ciel et qui vient compléter la polarité déjà existante sur l'avenue Roger Salengro :

- Une polarité active au nord composée de bureaux, locaux d'activités variés. Les activités étant en lisière du parc et des deux places, elles devront participer à leur animation et leur qualification.
- Une offre en équipements : un parc et une crèche à l'angle de la rue Edouard Vaillant et la rue Alexis Perroncel.
- Une offre résidentielle variée répondant aux besoins de tous, composée de logements en accessions, BRS, logements sociaux, résidences étudiantes et résidences seniors.

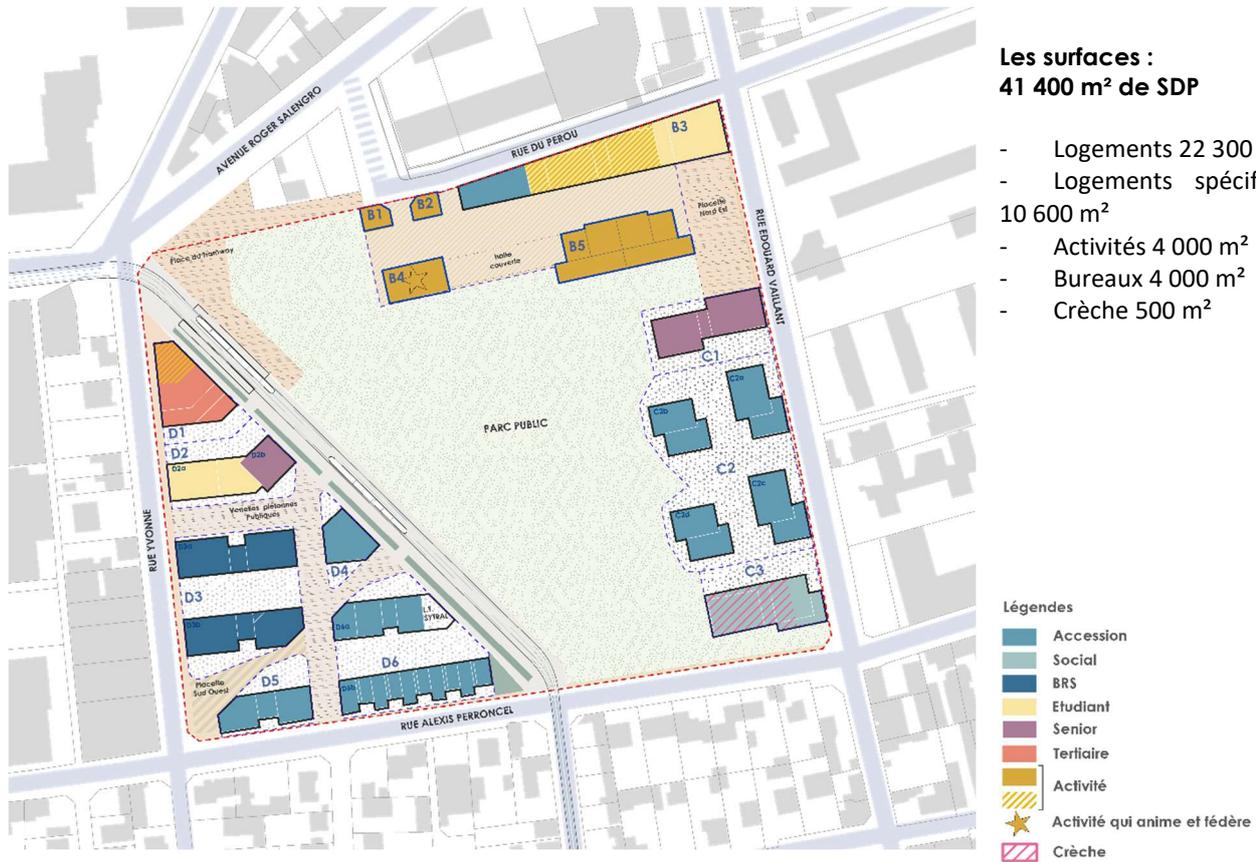


Figure 6 : Plan de composition du projet urbain (Dumetier Design)

2.2.3. Contexte réglementaire

D'un point de vue réglementaire, les zones UEi1 et UCe3a couvrant le site ne permettent pas la réalisation du projet de renouvellement urbain du site ACI. En effet, la zone UEi1 est définie comme une zone d'activités artisanales et productives dont l'objectif est de maintenir ce type d'activités dans les différents tissus urbains. La zone UCe3 correspond quant à elle à des tissus urbains marqués par une forte mixité de l'habitat et des activités économiques dont l'objectif vise à valoriser ces tissus urbains dans le respect de leur organisation morphologique et fonctionnelle.

Aussi, afin de permettre la mise en œuvre opérationnelle de ce projet, il est nécessaire de faire évoluer le document d'urbanisme par une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU-H sur la commune de Villeurbanne, au titre de l'article L 300-6 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité du PLU-H nécessitée par la réalisation du projet urbain de renouvellement du site industriel ACI à Villeurbanne porte essentiellement sur l'adaptation des règles du PLUH pour permettre une composition urbaine comprenant une programmation mixte d'habitat, d'activités et d'équipements publics, un parc de plus de 2 hectares, mettant l'accent sur les mobilités actives, la qualité des espaces publics, et une répartition équilibrée entre bâti et végétal.

Le conseil Métropolitain du 11/04/2022 a acté le lancement de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU-H ainsi que les modalités de la concertation qui s'est déroulée du 03/05/22 au 08/06/22.

Le conseil Métropolitain du 26/09/2022 a arrêté et fait le bilan de la concertation. L'examen conjoint des personnes publiques associées s'est déroulé le 09/11/22. L'enquête publique s'est déroulée du 23/01/22 au 24/02/22.

La Métropole de Lyon a approuvé de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU-H à la commission permanente du 10/07/23 pour un PLUH exécutoire depuis le 13/08/23.

Les modifications apportées au règlement du secteur :

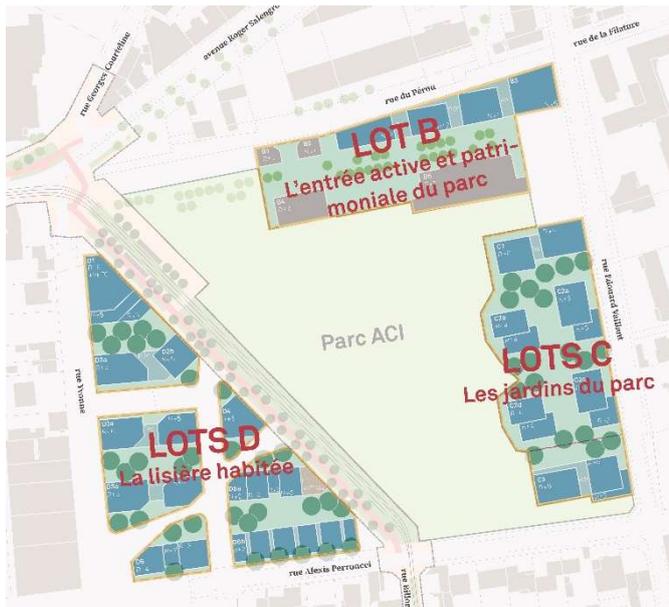
- Le zonage UPr est proposé sur le secteur du projet ACI
- Création d'une OAP pour préciser le zone dit « de projet » UPr

- Évolution du secteur de stationnement (Secteur B), des hauteurs, du zonage habitat

2.3. Périmètres et acteurs des projets du secteur ACI

La mutation du secteur ACI s'accomplit au travers plusieurs projets d'aménagement. Ces projets sont pilotés et réalisés par des acteurs spécifiques et s'inscrivent dans le planning global du projet urbain. Lors de la réalisation de la présente mission de maîtrise d'œuvre, les concepteurs devront mettre en place une articulation fine de leurs aménagements avec les projets connexes. Cela demande une coordination forte avec les différents acteurs.

2.3.1. Les lots privés à bâtir



Trois séquences aux ambiances singulières se dégagent dans l'aménagement du quartier. Elles s'établissent en lien avec les principaux espaces publics du secteur, la programmation choisie et les éléments patrimoniaux valorisés.

Chaque lot sera aménagé par des concepteurs architectes (soit Dumetier Design pour le lot B et D1 pour SAS Pérou Villeurbanne, soit d'autres équipes de maîtrise d'œuvre désignées via des concours) qui devront s'inscrire dans les ambitions du projet urbain. Le groupement d'architecte-urbaniste en chef Dumetier design pilotera l'ensemble des réalisations.

La coordination avec la présente mission de maîtrise d'œuvre sera à mettre en place avec l'architecte-urbaniste en chef.

Figure 7 : Plan de composition des lots privés

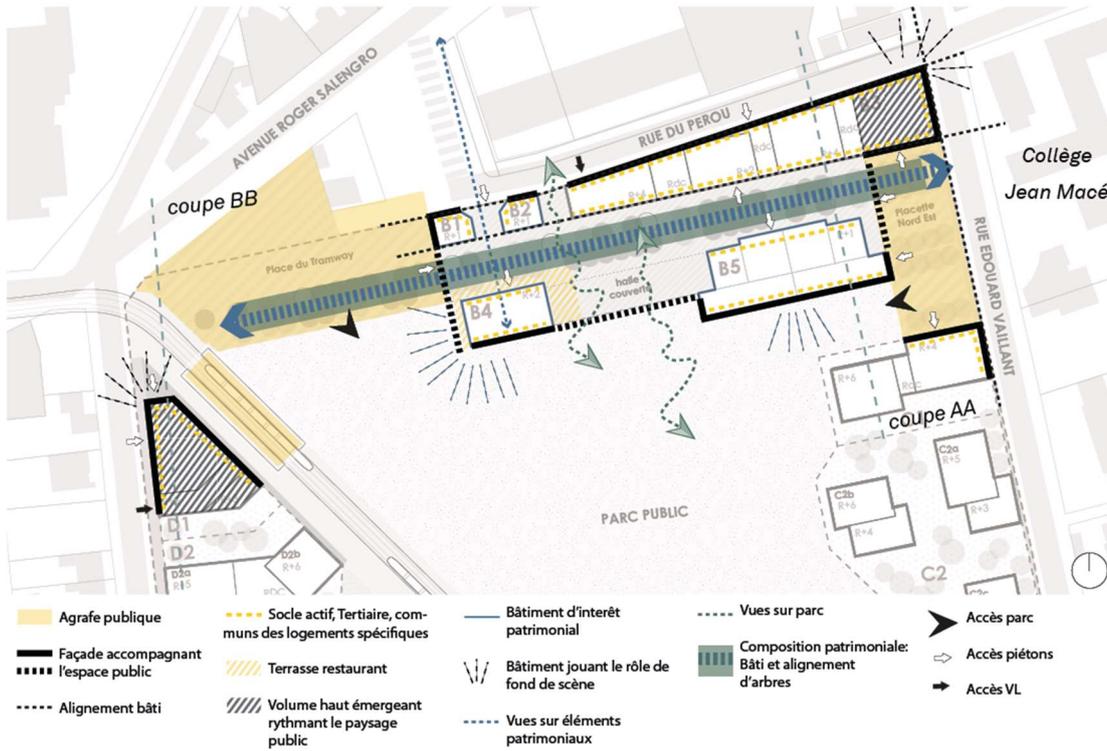


Figure 9 : Lot B, l'entrée active et patrimoniale du parc

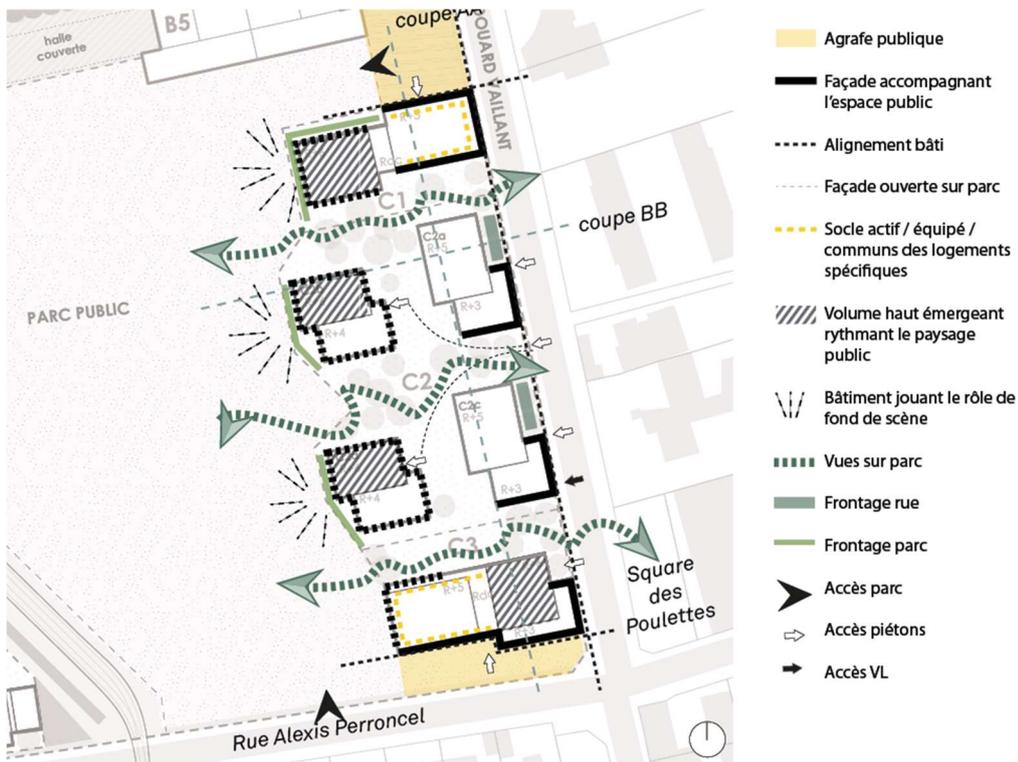


Figure 8 : Lots C, la lisière habitée

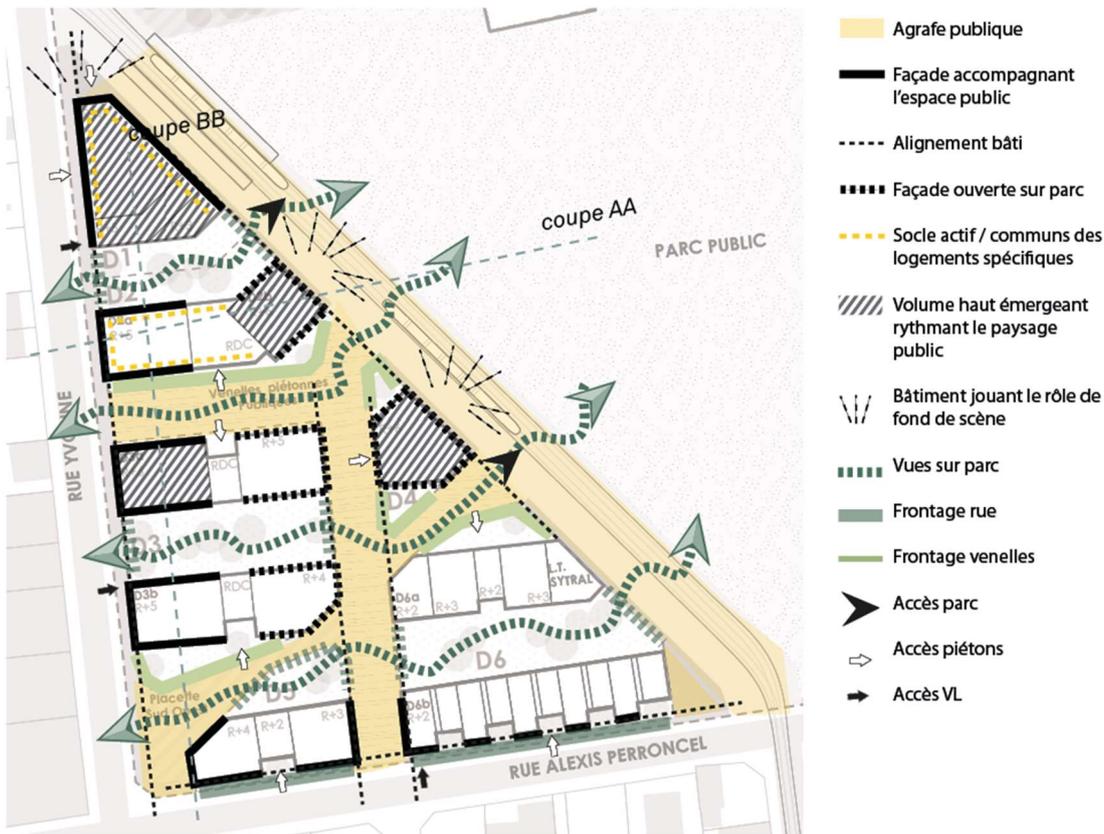


Figure 10 : Lots D, les jardins du parc

Le planning global prévoit les livraisons des bâtiments de ces lots entre fin 2026 et début 2029. Plus précisément, les dépôts de permis de construire sont planifiés pour :

- 2023 : Lots B3 et C1
- 2024 : Lots B5, C2, D1, C3 et D2
- Début 2025 : lots B1/B2/B4, D3 et D4/D5
- Début 2026 : lot D6

2.3.2. Aménagement du tram T6 nord



Figure 11 : Périmètre d'aménagement du T6 nord

La parcelle principale du site ACI se situe sur le tracé de la **nouvelle ligne de tramway T6 nord**, projet porté par l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL) dont l'objectif est de relier les hôpitaux est au pôle universitaire La Doua à l'horizon 2026. Le lancement des travaux est prévu pour mi-2024.

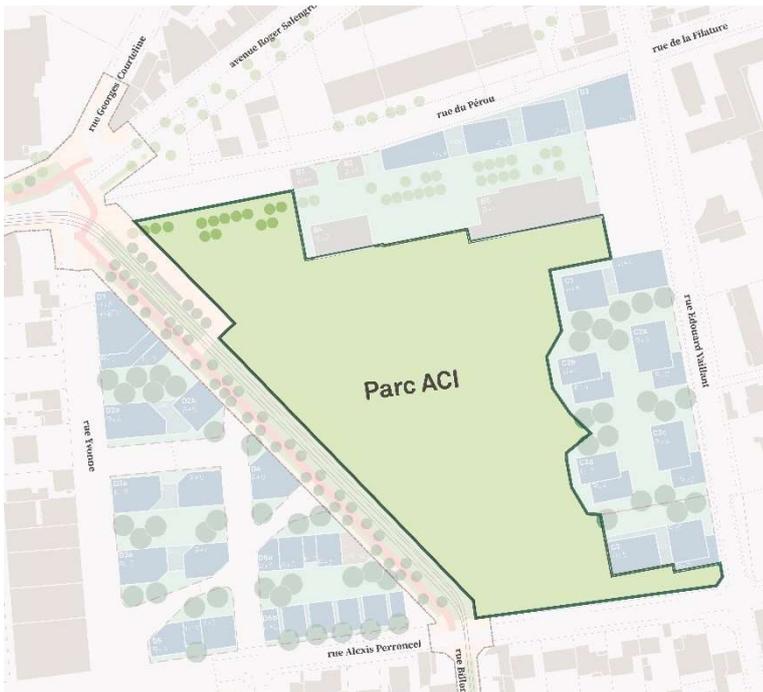
L'aménagement est piloté par le Sytral Mobilités comme maître d'ouvrage et conçu par l'équipe de maîtrise d'œuvre composée d'Egis, Ingérop et Gautier+Conquet.

Le périmètre du projet longe l'implantation des rails du tramway et est élargi à certains endroits clés. Sur le secteur ACI, l'aménagement prévoit des axes arborés piétons et vélo le long du tramway, une station sera implantée au nord-ouest du site. Sont compris également dans le périmètre de l'opération

Sytral Mobilités, le carrefour de la rue Billon avec la rue Alexis Perroncel et le carrefour de l'avenue Roger Salengro avec les rues Yvonne et Georges Courteline.

2.3.3. Parc public ACI

Le projet urbain porte comme programmation principale, au cœur du secteur ACI, l'implantation d'un parc public. Cet aménagement est piloté par la Ville de Villeurbanne accompagnée par le groupement de MOE BigBang-Artelia-Pop Cornstudio by night-sol paysage en tant que concepteur de maîtrise d'œuvre. Le planning prévoit le démarrage des travaux fin 2024 pour une livraison finale en 2027 (une première ouverture partielle est envisagée dès 2025).



Ce projet est pour le moment en phase d'études préliminaires avec une méthodologie de concertation forte en parallèle. De nombreux éléments sont encore en cours d'élaboration, cela renforce d'autant plus la nécessité d'échanges réguliers entre l'équipe de ce projet et celle de la présente mission.

En particulier, on sait dès maintenant que des branchements réseaux seront à prévoir (AEP, électricité, eaux usées...), leurs emplacements dépendront de la spatialisation des usages dans le parc. Également, un jalonnement signalétique devra être proposé sur les espaces compris dans la mission. Cette signalétique pourra éventuellement être identique à celle prévue dans le parc si jamais le maître d'œuvre de ce dernier propose une signalétique spécifique.

Figure 12 : Périmètre de la maîtrise d'œuvre du parc ACI

Le périmètre de la mission de maîtrise d'œuvre du parc est administratif. L'ambiance du parc doit s'étendre au-delà, au sein des espaces privés ou publics autour. Et notamment sur les espaces publics de la mission présentée dans ce programme.

Première synthèse de plan programme

Un parc largement végétalisé, intégrant des usages de détente et de jeu, avec une singularisation de certains espaces

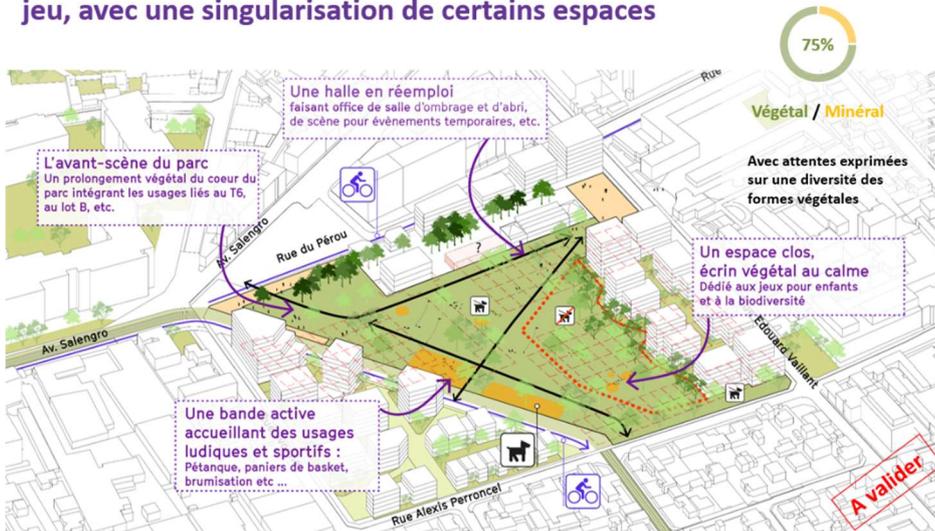


Figure 13 : Premières intentions schématiques validées en COPIL

Le COPIL interne à la Ville de Villeurbanne du 17 juillet 2023 a validé des premières intentions, sur la matérialité globale du parc, les futurs usages et la décision de fermer le parc ou non.

Sur ce dernier point c'est l'option intermédiaire qui a été choisie, avec un parc largement ouvert mais avec une partie fermée la nuit. La délimitation de l'espace clos et sa programmation ne sont pas encore actées.



Figure 14 : Périmètre de l'étude de faisabilité

2.3.4. Faisabilité fabrique de la ville

Les parcelles 57, 58, 59, 60 et 309 ont fait l'objet d'une étude de faisabilité par l'agence Fabrique de la Ville afin d'envisager différents scénarios de constructibilité. L'étude a travaillé sur une hypothèse de conservation des bâtiments existants ainsi qu'une hypothèse de démolition pour reconstructions. Les morphologies urbaines des scénarios sont donc très différentes, avec plusieurs possibilités d'implantations des bâtiments.

À ce jour, aucune validation politique n'a permis d'acter un choix de scénario sur ce secteur, ni la poursuite de l'étude par Fabrique de la Ville. Il n'est pas non plus prévu d'évolution du PLUH (zonage et ER restant). Cette étude sera transmise à titre informatif au concepteur, le secteur n'étant pas compris dans le périmètre opération du projet des espaces publics ACI de la Métropole.

3. PROGRAMME DES ESPACES PUBLICS

3.1. Périmètres de la mission

La présente mission possède deux périmètres :

Métropole de Lyon / Direction de la Maitrise d'Ouvrage Urbaine / PEP ACI – Programme

- **Un périmètre de réflexion** : prenant en compte le contexte urbain environnant. Il sera utilisé lors de la phase des études préliminaires afin d'assurer l'insertion dans le quartier du projet.



Figure 15 : Périmètre de réflexion (phase d'études préliminaires)

- **Un périmètre opérationnel de 1,1 Ha** : utilisé à partir de la phase AVP, délimitant les futurs travaux de la mission. Ce périmètre est à l'articulation des projets connexes. **La multiplicité de ces interactions est en enjeu majeur de la mission.**

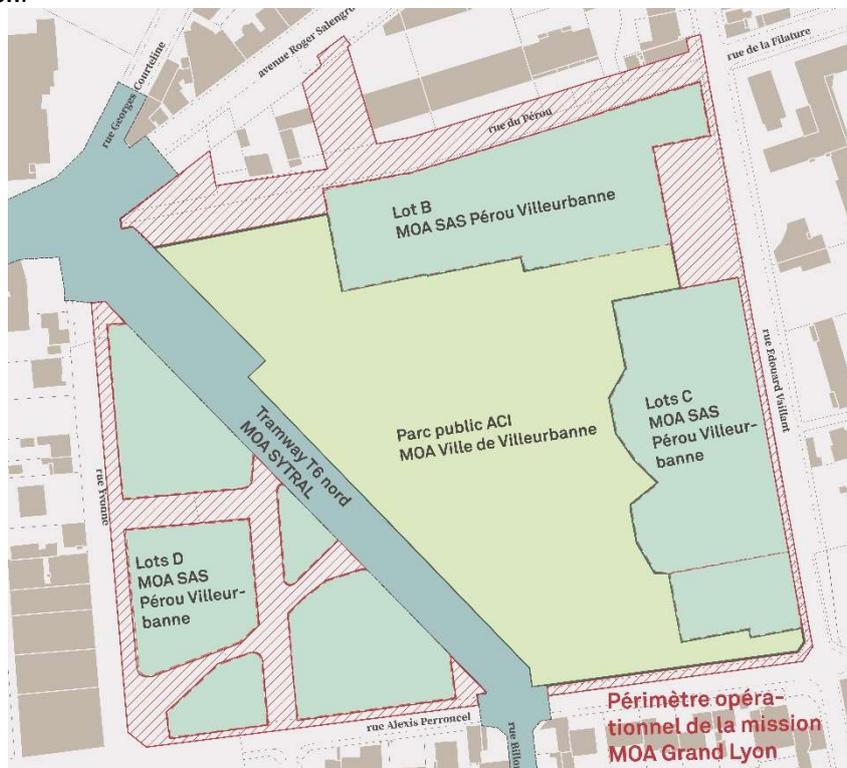


Figure 16 : Périmètre opérationnel (à partir de la phase AVP)

3.2. Coût de l'opération

Les travaux relatifs à ce programme sont estimés à ce stade à environ 3,95 M€ HT dont **2,95 M€ HT pour les travaux d'aménagement** et 1 M€ HT pour les réseaux d'assainissement et d'eau potable.

Cette enveloppe globale doit permettre de financer la totalité des travaux d'aménagement inclus dans le périmètre opérationnel :

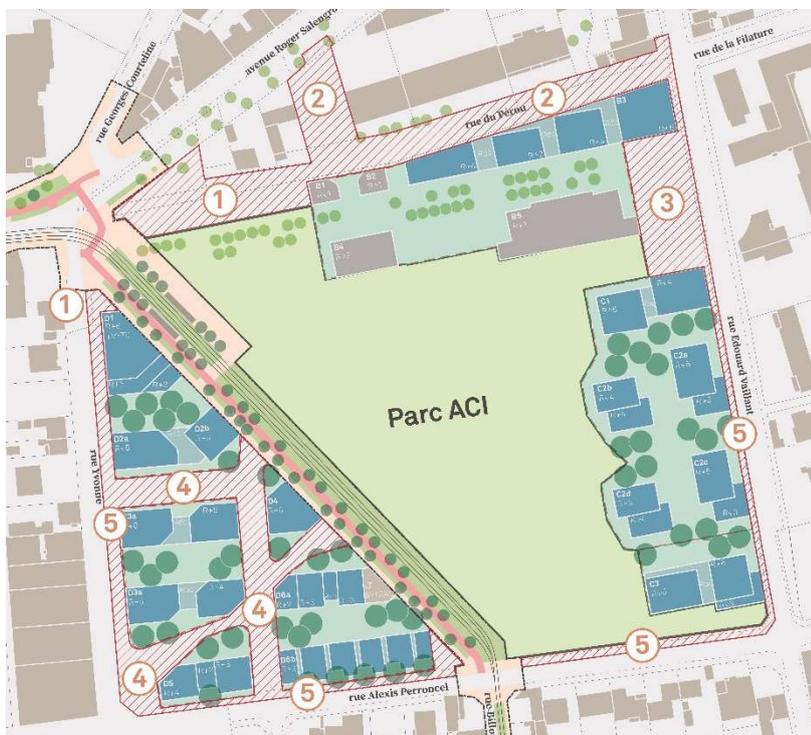
- Les travaux préparatoires
- Travaux provisoires ou de préfiguration
- Travaux d'aménagements
- L'aménagement des réseaux secs (télécommunications, éclairage public le cas échéant)
- L'aménagement des réseaux humides (eau potable, assainissement)
- La signalisation et mobilier.

À noter que les travaux d'assainissement seront réalisés en maîtrise d'œuvre complète par le service Ressources techniques de la Métropole et les travaux d'eau potable seront réalisés en maîtrise d'œuvre complète par la Régie de l'Eau de la Métropole.

La recherche d'optimisation de l'enveloppe financière est affichée comme une réelle volonté des collectivités locales pour la mise en œuvre de l'opération. Dans le cadre des études de conception, le maître d'œuvre devra ainsi s'attacher à proposer des solutions de traitement et de mise en œuvre réduisant le coût du projet, si nécessaire au moyen de variantes.

Cette exigence s'applique également à la gestion future des espaces publics et réseaux : le maître d'œuvre participera à l'évaluation des coûts de gestion futurs, en particulier en fournissant un découpage sectoriel des quantités des différents ouvrages, matériaux, etc...

Une estimation des coûts d'entretien sera effectuée par le maître d'œuvre sur la base des fiches de coût global de la Métropole de Lyon.



3.3. Programmes des espaces publics

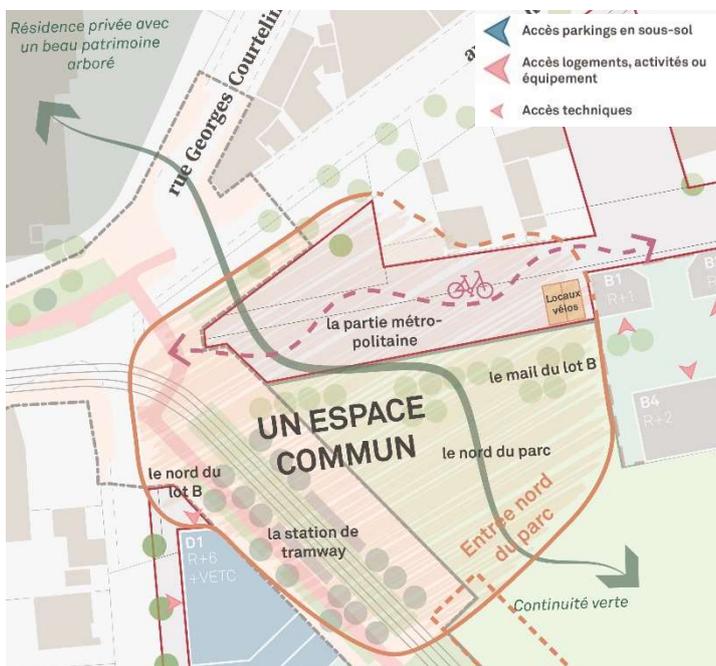
Les espaces publics de cette mission peuvent être décomposés en plusieurs secteurs :

1. La place du tramway (y compris le triangle au nord du lot D1) (1 800 m²)
2. La rue du Pérou (2 600 m²)
3. La placette Vaillant (1 400 m²)
4. La placette sud-ouest et les venelles publiques entre les lots D (2 700 m²)
5. Les trottoirs des rues Yvonne, Alexis Perroncel et Edouard Vaillant (2 500 m²)

Figure 17 : Secteurs du périmètre opérationnel

3.3.1. La place du tramway

La place du tramway est l’entrée principale du futur parc ACI, elle jouera un rôle majeur dans l’affichage extérieur du parc. La place du Tramway peut faire office de relais par rapport aux usages implantés sur le parc, une cohérence devra être trouvée. Cet espace public a la particularité d’être divisé dans plusieurs missions de maîtrise d’œuvre différentes, en particulier sa partie sud est comprise dans la maîtrise d’œuvre du parc ACI et sa partie nord dans la présente mission. De plus, La station de tramway sera également aménagée au sein de la place par le projet du tramway T6 nord.



L’objectif est que ces différentes parties forment **un seul espace public d’ensemble**. Les aménagements devront veiller à gommer les limites administratives entre les projets. Afin d’assurer une continuité paysagère, les revêtements, mobiliers, essences végétales et autres éléments de conception devront être choisis en partenariat avec les projets du parc ACI et du tramway T6 nord.

L’aménagement de la place doit prévoir une ambiance la plus végétale possible. À noter en particulier, la résidence située de l’autre côté de l’avenue Roger Salengro, au nord-ouest de la place, possède un cœur d’îlot très végétal avec un patrimoine arboré très important. Il serait intéressant de construire une continuité végétale entre cet ensemble et le parc ACI, via la future place du tramway.

Figure 18 : Enjeux programmatiques de la place du tramway

L’aménagement devra garantir une traversabilité est-ouest pour les modes actifs (vélo et piétons) permettant de lier les pistes cyclables le long du tram T6 nord à la rue du Pérou. Cet aménagement ne devra néanmoins pas consister en une voie vélo trop imposante dans le paysage de la place du tramway. En effet, comme la volonté est d’avoir un espace qui se lit comme un ensemble, un tracé trop marqué risquerait de couper cet espace en deux. L’ambiance de la place doit être piétonne. Des arceaux vélos devront être aménagés sur la place car cet espace est une entrée du parc ACI.

Le périmètre de la place devra englober le triangle au nord du bâtiment D1, derrière la station du tramway. Il est envisagé à cet endroit que la végétation aménagée sur la rue Yvonne se retourne pour créer une dilatation végétale. Une terrasse pourrait également être opportune, en lien avec la programmation du rez-de-chaussée (pas encore stabilisée).



Dim: 3,7x8m
Surf: 30m²
Capacité: 30 vélos

Figure 19 : Dimension d’un local

L’aménagement de la place devra prévoir l’implantation de deux abris locaux vélos sécurisés. Un seul sera installé dans un premier temps, le maître d’ouvrage se laisse la possibilité d’installer le deuxième en fonction des usages.

Ces locaux sont déjà choisis sur catalogue, les concepteurs auront donc à disposition leurs possibles apparences, dimensions et fonctionnement. Le positionnement de ces deux locaux sera réfléchi

finement afin que ces structures soient intégrées dans le paysage de la place. À noter que si les deux locaux sont placés côte-à-côte, leurs entrées peuvent être mutualisées. Le génie civil lié à ces locaux (dalles, fondations...) sera réalisé dans le cadre du projet T6 nord.

3.3.1. La rue du Pérou

L'aménagement de la place du Tramway vient fermer le débouché ouest actuel de la rue du Pérou. Il est prévu de dévier la rue via la parcelle 339 (ancien parking du site ACI) pour retrouver une jonction avec l'avenue Roger Salengro. Un diagnostic et une étude de faisabilité ont été menés par le groupement Artelia, Dumetier Design, Opus Aménagement et Ceryx Traffic System en 2023 afin de vérifier l'opportunité du projet. Ces études ont permis de stabiliser des objectifs d'aménagement, un profil et un plan de la rue. Le projet de maîtrise d'œuvre de la présente mission devra continuer ce travail, l'actualiser en fonction des nouveaux entrants (avancées de l'étude architecturale du lot B par Dumetier Design) et l'inscrire en cohérence avec les autres aménagements autour du site ACI. La rue du Pérou étant une ancienne voie privée partiellement rétrocedée au public, quelques acquisitions foncières sont à prévoir dans le cadre du projet.



Figure 21 : Plan d'aménagement de l'étude de faisabilité

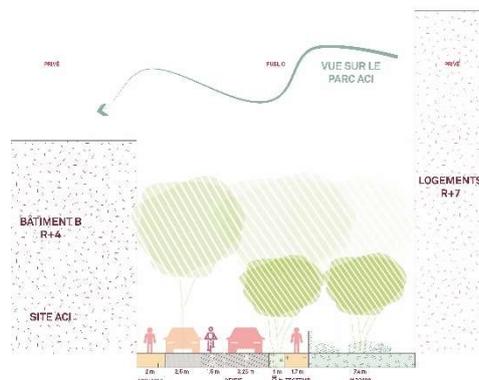


Figure 20 : Coupe du profil de l'étude de faisabilité

3.3.2. La placette Vaillant

Pour imaginer les futurs usages de cette placette il est important de noter la proximité immédiate avec le collège Jean Macé. En effet, les élèves et autres personnels de l'équipement seront particulièrement amenés à fréquenter cet espace public. Il est pour le moment envisagé d'y établir un lieu de pause. D'un point de vue plus fonctionnel, le dessin de la placette devra prendre en compte l'entrée ouest du collège et la traversée piétonne qui la reliera avec la place.

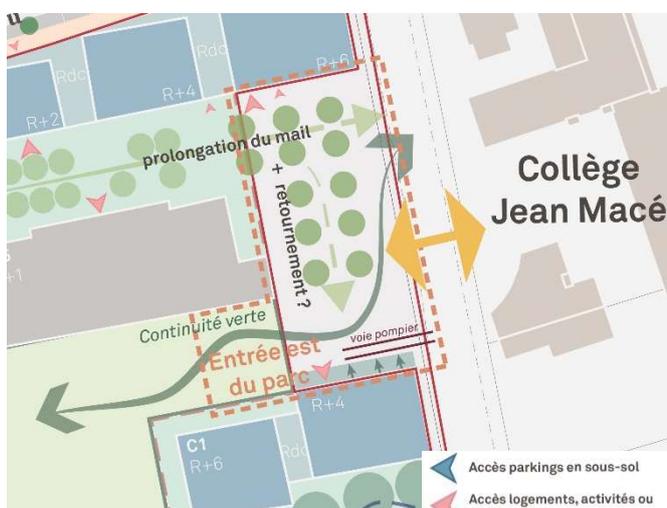


Figure 22 : enjeux programmatiques de la placette Vaillant

La placette se situe à la confluence de nombreux flux piétons provenant de l'entrée du parc, du mail piéton du lot B et des rues adjacentes et du Collège. Les concepteurs devront répondre à l'enjeu de hiérarchisation des flux et trouver un équilibre entre l'installation de mobiliers en lien avec les futurs usages et la préservation d'un « sol libre » garantissant des circulations piétonnes fluides.

L'ambition est de faire déborder le parc sur la placette et de ne pas le traiter en second rideau. Ainsi, le statut d'entrée de parc de cette placette doit être facilement lisible. Des arceaux vélos devront être aménagés.

Le lot privé B conserve et met en valeur un mail d'arbres déjà existants. Cette orientation est-ouest devra être prolongée sur la place en étirant le mail. En effet, **une dimension végétale très forte** est attendue pour l'aménagement de la placette, un retournement en L du

mail existant peut également être réfléchi. Il est imaginé que le lot B sera ouvert aux piétons la journée, permettant la traversée piétonne sur un axe central arboré et l'accès aux activités.

La façade nord du bâtiment C1 devra être mise à distance de la placette par une épaisseur végétale. Une résidence sénior est prévue et une mise au calme par rapport à l'espace public animé est nécessaire. Une voie pompier devra potentiellement être implantée au nord du bâtiment C1, cette question devra être tranchée avec l'avancée du projet architectural. Les ambulances desservant le bâtiment C1 devront pouvoir faire des arrêts type dépose-minute à proximité du bâtiment.

3.3.3. La placette au sud-ouest du site et les venelles publiques entre les lots D



Figure 23 : enjeux programmatiques de la placette sud-ouest et des venelles publiques

L'aménagement de cette placette devra avoir une dimension végétale très forte, toujours dans l'idée d'étirer le parc dans les quatre coins du site ACI. Les venelles publiques entre les lots privés permettront des cheminements piétons libres et notamment des accès au parc ACI en traversant le tramway T6 nord au niveau de la station ou bien sur le passage aménagé en face de l'embouchure d'une des venelles.

Les limites entre les lots privés et les venelles seront assurées côté privé par de la végétation. Il n'est pas prévu de barrière physique afin de garantir une continuité visuelle entre le public et le privé. Ces limites pourront être renforcées par de la végétation dans le domaine public quand la

largeur de la venelle le permet.

Lorsque des logements en rez-de-chaussée auront une co-visibilité avec les venelles publiques, les concepteurs devront proposer une mise à distance végétale pour assurer une habitabilité de ces habitations. Pour éviter ces situations, les rez-de-chaussée des pignons seront prioritairement des locaux techniques. La façade nord du bâtiment D3a est la plus concernées par cet enjeu, puisqu'il y a peu d'espace privé pouvant mettre à distance les logements.

Programme des aménagements de voirie et d'espaces publics



Un accès pompier doit être garanti. Néanmoins, les concepteurs devront proposer un aménagement discret qui permet d'assurer la voie pompier sans marquer trop fortement le paysage de la venelle et ainsi ne pas lui donner une ambiance de rue. Il n'est pas encore décidé si l'accès aux venelles sera règlementé par du mobilier ou non. De plus, il est pour le moment prévu que les venelles servent de desserte pour la collecte des OM et du tri.

La ville de Villeurbanne souhaite la prise en compte de la sécurisation des venelles pour empêcher l'accès aux deux-roues motorisés, via une réflexion sur les contrôles d'accès.

Figure 24 : Exemple d'une voie pompier intégrée dans le paysage

3.3.4. Les trottoirs des rues Yvonne, Alexis Perroncel et Edouard Vaillant

Les rues Yvonne (à l'ouest du site), Alexis Perroncel (au sud) et Edouard Vaillant (à l'est) sont les limites sur trois côtés du projet urbain ACI. La maîtrise d'œuvre ne concerne pas l'entièreté de ces rues mais uniquement le réaménagement des trottoirs bordant le site.

Aujourd'hui, ces trottoirs existent déjà et longent le mur d'enceinte. Le plan de composition du projet PUP prévoit de reculer les limites des lots par rapport à l'emplacement des murs existants afin d'agrandir la largeur de ces trottoirs. Le projet permettra une continuité piétonne aux abords du site ACI, s'inscrivant dans le maillage existant

Les limites entre les lots privés et les trottoirs publics seront assurées par le privé. La matérialité des sols devra être en cohérence avec celle choisie pour les parties de trottoirs réalisées dans le cadre de l'aménagement du T6 nord (au centre de la rue Alexis Perroncel et au nord de la rue Yvonne)

L'aménagement devra permettre les accès aux garages des bâtiments privés, sans que le nivellement en long du trottoir soit trop marqué avec l'abaissement des bordures. Pour cela les différences de nivellements devront être encaissées par des bordures franchissables avec une pente adaptée.

Une intensification végétale du trottoir de la rue Yvonne est attendue avec la plantation d'arbres à petit ou moyen développement. L'aménagement du trottoir rue Yvonne sera en cohérence avec la modification de la circulation dans la rue, liée à l'arrivée du tramway (actuellement la rue possède les 2 sens de circulation, à terme la rue n'aura plus qu'un sens de circulation Nord/Sud, du boulevard Roger Salengro vers la rue Alexis Perroncel).

Le trottoir à l'est de la rue Alexis Perroncel bordera l'extrémité sud du parc ACI ainsi qu'une crèche en RDC du lot C3. La transition entre ces espaces et les limites devront être réfléchies finement avec l'équipe de maîtrise d'œuvre du parc et les besoins en accès pour la crèche (livraison, accès usagers). Des arceaux vélos devront être aménagés vu que cet espace est une entrée du parc ACI. Le triangle entre l'est des bâtiments D6b et le tramway devra être largement végétalisé pour ne pas devenir un délaissé.

Le parc ACI devra pouvoir se percevoir depuis le trottoir rue Edouard Vaillant, une continuité visuelle sera prévue dans les cœurs d'ilots privés. Les arrêts de bus sur la rue Edouard Vaillant devront être maintenus (arrêt « Perroncel » du C26 et arrêt « Villeurbanne Vaulx-en-velin » du bus 581). Des arbres seront prévus dans le retrait de 5m des ilots privés le long de la rue Edouard Vaillant.



Figure 25 : Enjeux programmatiques de la rue Yvonne

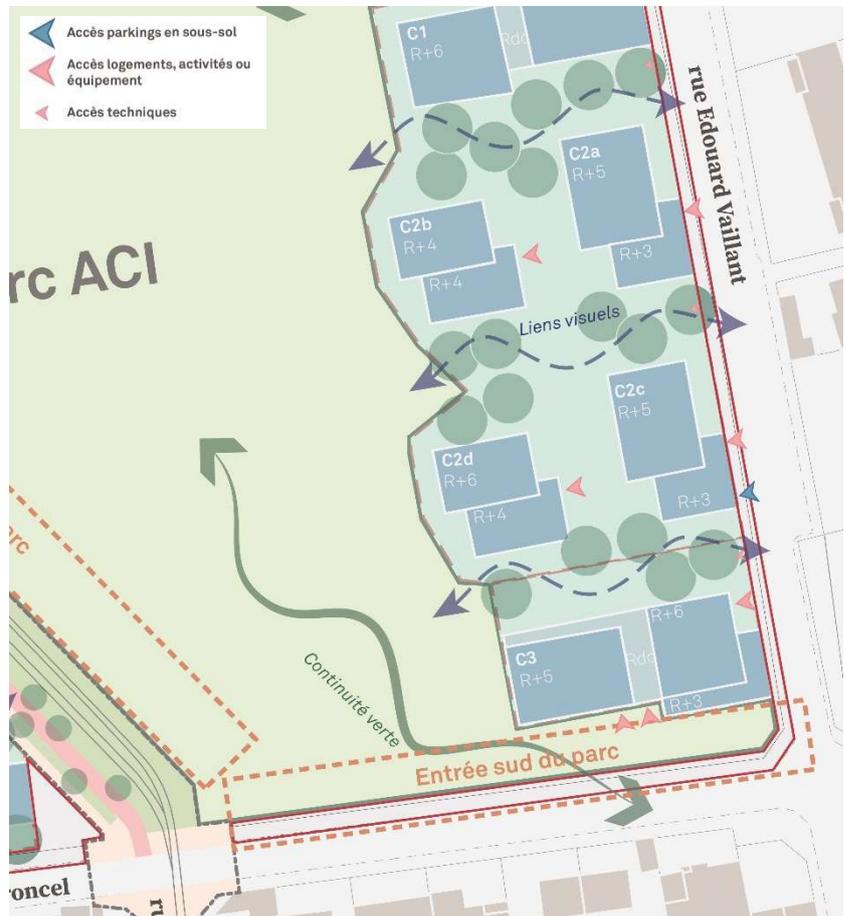


Figure 26 : Enjeux programmatiques des rues Alexis Perroncel et Edouard Vaillant

4. MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE D'ESPACES PUBLICS

4.1. Objet du marché

L'objet de la consultation est la désignation du prestataire qui réalisera les missions de maîtrise d'œuvre concernant les espaces décrits dans ce programme. Cette mission comprend les phases de conception et de réalisation suivantes :

- études préliminaires, AVP, PRO, ACT, EXE, DET et AOR
- ainsi que la mission d'ordonnancement Pilotage et Coordination Inter Chantier (OPC-IC) afin d'assurer la coordination des interfaces avec tous les travaux connexes, définis dans le cadre réglementaire de la loi MOP,

Deux missions complémentaires peuvent être déclenchées lors de cette mission :

- MC1 : Établissement de dossiers réglementaires exigés pour autoriser la réalisation de l'ouvrage, et l'assistance au maître de l'ouvrage pour la présentation de ces dossiers (dossier « Loi sur l'Eau » et dossier de subventions de l'Agence de l'Eau)
- MC2 : mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en matière de communication, de concertation et d'information des habitants

4.2. Méthodologie attendue

Les méthodologies attendues pour chaque phase de la mission sont décrites dans l'annexe du CCAP, les rendus demandés (types, échelles...) y sont également décrits.

4.2.1. Indicateurs de suivi des politiques publiques dans les projets opérationnels de la Direction Maîtrise d'Ouvrage Urbaine

Afin d'analyser les mises en œuvre opérationnelles des politiques publiques au sein de ses projets, la DMOU de la Métropole de Lyon a créé un outil de suivi. **Le concepteur devra tout au long de la mission compléter les données demandées pour chaque indicateur et les mettre à jour avec l'avancée du projet :**

- Un premier état des lieux de l'existant devra être complété durant les Études Préliminaires. Les scénarios envisagés durant cette première phase devront être analysés comparativement par les critères les plus pertinents vu les objectifs du projet. Ces critères pourront notamment reprendre les indicateurs DMOU (l'outil de synthèse de ces indicateurs est en annexe du programme)
- À la finalisation de la phase AVP, le concepteur devra remplir ces indicateurs avec les données du projet. Cela permettra de comparer le projet avec l'existant et de vérifier l'accomplissement opérationnel des politiques publiques. Durant les phases suivantes, au fur et à mesure des précisions et évolutions du projet, ces indicateurs devront être mis à jour.
- Le concepteur devra compléter une dernière fois l'outil à la réception de l'ensemble des espaces publics. Les données mesurées devront correspondre aux réalisations, prenant donc en compte les adaptations qui ont été nécessaires au cours du chantier.

4.2.2. Pilotage de la mission et partenaires à associer

Le projet « ACI » relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage :

- La Métropole de Lyon, au titre de ses compétences mentionnées à l'article L.3641-1 du code général des collectivités territoriales, notamment en matière de voiries et réseaux associés.
- La Ville de Villeurbanne, au titre de ses compétences générales et notamment en matière d'espaces verts, de cheminements piétons, de squares, de jeux pour enfants, d'éclairage public et de vidéoprotection.

Compte tenu des liens existants entre les travaux et ouvrages relevant de la compétence de chacune des parties, de leur imbrication, et afin de garantir la cohérence et la coordination des interventions, il a été convenu, conformément aux dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique, que cette opération serait réalisée par un seul maître d'ouvrage, en l'occurrence la Métropole de Lyon, qui agira en tant que « maître d'ouvrage unique de l'opération »

À cet effet, une convention de transfert de la maîtrise d'ouvrage (CTMO) sera signée entre la Métropole de Lyon et la Commune de Villeurbanne, au regard de leurs compétences respectives. Elle précisera les modalités d'intervention de la Métropole de Lyon et plus particulièrement de sa Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine en tant que maître d'ouvrage unique pour la réalisation de l'ensemble de l'opération.

Dans le cadre de sa mission, le maître d'œuvre devra dès la phase de conception se coordonner avec le projet et les différents maîtres d'ouvrage, à savoir :

- Les directions et services de la Métropole, gestionnaires du domaine public de voirie et des réseaux publics concernés, principalement les directions de la Voirie, de l'Eau, de la Propreté (collecte et nettoyage) et le service Arbres et Paysages
- La commune de Villeurbanne, maître d'ouvrage et gestionnaire de l'éclairage public et de la vidéo-protection, des jeux d'enfants.
- La SAS Pérou Villeurbanne soit le groupement BNP/Gingko et son équipe de maîtrise d'œuvre.
- Les maîtrises d'ouvrages et d'œuvre des différents lots privés
- Le SYTRAL Mobilités et son équipe de maîtrise d'œuvre concernant l'aménagement du tramway T6 nord
- La commune de Villeurbanne et son équipe de maîtrise d'œuvre du parc ACI

Une mission de coordination, sécurité, prévention et santé (CSPS) sera attribuée parallèlement à la présente mission de maîtrise d'œuvre. Le CSPS interviendra à partir de la phase Avant-Projet. Il devra être associé au projet.

Comme le présent marché de maîtrise d'œuvre comporte des conditions d'exécution à caractère environnemental, les séances de travail seront organisées autant que possible en visio-conférence et les documents seront transmis en version numérique.

Au-delà des séances de travail avec le maître d'œuvre, la Maîtrise d'ouvrage mettra en place, en lien avec ses partenaires, des instances de coordination des partenaires associés au projet et des instances de pilotage du projet. Il s'agit notamment de :

- Ateliers techniques : il se réunit en fonction des besoins lors des différentes phases de conception du projet et doit permettre d'élaborer d'approfondir des points particuliers avec une vision transversale. Il réunira les concepteurs, le chef de projet DMOU, et en tant que de besoin les futurs services gestionnaires (espaces verts, assainissement...), experts et partenaires.
- Comité technique (COTECH) : il se réunit lors des étapes importantes du projet et doit permettre la validation des phases clés et la prise de décision des points techniques. Il réunira avec les concepteurs, le chef de projet de la Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et les futurs services gestionnaires Métropole et Ville de Villeurbanne. Il prépare également les Comités de pilotage.
- Comité politique (COFIL) : il a pour objectif de présenter l'avancement du projet aux élus concernés (Vice-Président en charge d'Urbanisme et du Cadre de Vie, le Maire de Villeurbanne et l'adjoint en charge de l'urbanisme), de définir ensemble les modalités d'association de la population au projet et de valider les propositions importantes. Il réunira les concepteurs, le chef de projet de la Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et les différents décideurs.

Pour chaque réunion, le prestataire aura en charge le travail préparatoire et la conception des différents supports. Il sera tenu de réaliser un compte-rendu dans un délai de cinq jours ouvrés à compter de la tenue de la réunion.

4.2.3. Démarche de réemploi

Le projet de renouvellement urbain intègre des démarches de réemploi, au travers de chaque projet. Dans ce sens, des matériaux sont préservés lors de la démolition des bâtiments de l'ancienne usine. Il est souhaité que la présente mission de maîtrise d'œuvre réutilise également certains matériaux dans les futurs aménagements d'espaces publics. Une liste des matériaux réservés spécifiquement aux futurs aménagements de la mission a été créée, elle se trouve en annexe du présent programme.

- Conserver la circulation des lignes de transport et de limiter la perturbation du fonctionnement des lignes en tenant compte des contraintes techniques et d'exploitation du SYTRAL Mobilités et de son délégataire
- Maintenir l'accessibilité aux piétons, commerces, secours et habitations pendant la durée des travaux y compris en ce qui concerne les livraisons et la collecte des déchets à réaliser depuis le domaine public
- Maintenir des conditions normales d'intervention des secours ; Aussi, le maître d'œuvre étudiera en relation avec le SDMIS et le gestionnaire de voirie les accès nécessaires à la défense incendie (voie échelle, poteaux incendie durant les travaux, etc.) et le phasage des travaux devra être mis en place en corrélation avec les besoins définis par le SDMIS et le cas échéant le CSPS
- Tenir compte des travaux de réseaux (concessionnaires, travaux eaux potable et assainissement) qui seront pour partie effectués en amont des travaux de voirie, mais également durant les travaux d'espaces publics suivant les secteurs et la nature de travaux

Accès riverains et continuité piétonne.

Lors des travaux tous les accès riverains existants seront à maintenir ou à compenser avec les mêmes caractéristiques que l'existant.

Les continuités piétonnes seront à conserver pour l'accès aux commerces et autres propriétés riverains, en assurant le respect de l'accessibilité PMR (largeur et praticabilité notamment).

4.4.2. Remise ultérieure d'ouvrage

La Maîtrise d'ouvrage attache une grande importance à la prise en compte des modalités de gestion ultérieure dans la conception et la mise au point du projet. Le maître d'œuvre consultera durant les études d'avant-projet et projet tous les gestionnaires référencés ci-dessous afin notamment de s'assurer de la prise en compte de leurs contraintes de gestion ultérieure.

Il sera tenu d'élaborer à l'issue de la phase de conception un plan patrimonial et de gestion future et de fournir un DOE constitué de manière spécifique pour répondre aux besoins et à l'organisation des différents services gestionnaires.

Les plans de recollement devront être établis selon les prescriptions des services gestionnaires afin de pouvoir les intégrer à la base de données de la Métropole.

Ouvrages gérés par la Métropole :

- Voirie : Territoire Centre est ; Subdivision territoriale de voirie VTPCE
- Assainissement : Direction de l'Eau - Subdivision
- Eau potable : la Régie Eau du Grand Lyon
- Collecte : Territoire Centre Est ; Subdivision territoriale de Collecte EST (COL EST)
- Nettoyement : Territoire Nord Est ; Subdivision territoriale de Nettoyement (NET NE)
- Arbres d'alignement : Service Nature et Fleuve/Unité Arbre et Nature

Garantie particulière demandée sur les ouvrages :

- Les plantations : parachèvement (1 an) et confortement (2 ans)

Ouvrages gérés par la Ville de Villeurbanne :

- Espaces verts (hors arbres d'alignement)
- Éclairage public
- Vidéoprotection

4.5. Dossier de déclaration d'utilité publique

Dans les cas où le maître d'ouvrage déciderait de recourir à une procédure de DUP pour tout ou partie de l'opération (notamment pour les 3 fonciers privés à acquérir pour mener la requalification de la rue du Pérou) le maître d'œuvre devra produire, sur la base de l'AVP, la notice explicative comprenant à minima :

- Plan de situation
- Justifications et objectifs de l'opération : Objet de l'opération, Définition de l'intérêt général du projet
- Présentation du projet soumis à enquête publique : Périmètre de la DUP, Description des travaux à réaliser (Principes d'aménagement de la future voie, Conditions d'exploitation de la future voie, Principes de raccordement au réseau de transport existant, Rétablissement des accès et clôtures)
- Plan général des travaux

4.6. Incidence du projet sur l'environnement

Un dossier Cas par Cas a été déposé le 06/04/23 par la SAS PEROU Villeurbanne sur l'ensemble du projet urbain. L'Autorité Environnementale a estimé par décision du 12/05/23 que le projet de requalification de l'ancien site ACI n'est pas soumis à évaluation environnementale. Compte tenu du contenu du projet présenté dans le dossier cas par cas y compris sur les projets d'aménagement du parc et des espaces publics, la Métropole de Lyon n'aura pas besoin de déposer un dossier cas par cas spécifique aux espaces publics. Le service juridique/DMOU a considéré que l'avis de l'AE sur le dossier cas par cas déjà déposé comprend également les espaces publics à aménager par la Métropole.

5. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les aménagements seront conçus suivant le vocabulaire urbain et paysager usuel et les recommandations techniques de la Métropole de Lyon et de la ville de Villeurbanne. Le projet du concepteur devra intégrer les recommandations des services gestionnaires de la Métropole : subdivision de voirie, direction de l'eau et direction de la propreté notamment, ainsi que des services gestionnaires de la Ville de Villeurbanne.

5.1. Rappel des politiques métropolitaines mises en œuvre dans le projet

5.1.1. La prise en compte des enjeux de transition écologique

Au-delà de la réorganisation des déplacements VL en faveur des modes actifs, il est demandé au concepteur de travailler sur les orientations suivantes :

- La gestion des eaux pluviales et la protection des nappes et du sous-sol
- La réduction des effets d'îlot de chaleur principalement initiée par une desimperméabilisation des espaces publics et de voirie.
- La maîtrise de la demande en énergie de l'éclairage public
- Le choix des procédés et produits de construction et des mobiliers
- La protection et la favorisation de la biodiversité

Une attention particulière sera également portée sur la qualité environnementale de la phase chantier : gestion des déchets, des nuisances, de l'eau...

5.1.2. La gestion des eaux pluviales, des eaux usées et la protection des nappes et du sous-sol

Au regard de la faible perméabilité des sols le concepteur recherchera des solutions visant notamment à :

- Ne pas augmenter l'imperméabilisation du domaine public ;
- Maximiser le recours à des matériaux perméables, notamment sur les trottoirs, les pistes cyclables ;
- Développer la présence de bandes plantées dans une conception multifonctionnelle qui concourt à la gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs, en 2014 et 2015 ont été votées différentes lois encadrant l'utilisation des pesticides dans les espaces verts et publics à partir de janvier 2017. La Métropole de Lyon, ainsi que les communes ont accompagné ces réglementations par une politique « Zéro Phyto ». La conception des espaces verts devra se faire en prenant en compte ces modes de gestion.

Un programme sur les gestions des eaux pluviales et usées a spécifiquement été rédigé pour la mission. Il se trouve en annexe.

5.1.3. La réduction des îlots de chaleur

Ce terme caractérise un secteur urbanisé où les températures de l'air et des surfaces sont supérieures à celles de la périphérie rurale.

Le Maître d'œuvre s'attachera à qualifier les interventions possibles sur le périmètre du projet pour réduire les ICU et notamment l'impact des matériaux, de la végétation et des surfaces perméables.

La Métropole met en place à titre expérimental une méthodologie de calcul des îlots de chaleur urbain (Différents matériaux de sol, ombrage ...) pour laquelle la maîtrise d'œuvre sera sollicitée dans le cadre de la présente mission.

5.1.4. La maîtrise de la demande en énergie de l'espace public

Ce volet devra être travaillé par le maître d'œuvre, en lien avec les services de la Ville de Villeurbanne qui auront en charge la gestion de l'ensemble des ouvrages d'éclairage public.

5.1.5. Le choix des procédés et produits de construction des mobiliers

Il sera notamment étudié :

- Le recyclage des matériaux existants
- Le recyclage des matériaux après utilisation
- La limitation des intrants nécessaires à la réalisation du projet
- La provenance des matériaux
- Le recyclage des matériaux extraits du chantier

Dans un souci de gestion, de pérennité, de durabilité, le concepteur s'attachera à composer son projet avec un nombre restreint de matériaux et de mobiliers. Ceux-ci devront répondre aux exigences de confort, de sécurité, de pérennité et d'entretien propres à leurs usages. Certaines gammes de mobilier seront imposées au concepteur qui devra construire son projet avec ces prescriptions ; des demandes de dérogation pourront être étudiées mais devront être argumentées et justifiées. Ce travail sera en complémentarité avec la démarche de réemploi de matériaux issus de la déconstruction du site pour les mobiliers urbains, les revêtements de sols et les aménagements des espaces verts.

5.2. Accessibilité et nivellement

L'accessibilité de la ville et des équipements publics aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite (PMR) est une exigence réglementaire. Elle conditionne l'intégration, l'égalité des chances et la qualité de vie de ses citoyens et visiteurs. La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, prévoit que les dispositions architecturales des établissements recevant du public doivent être telles que ces locaux soient accessibles à tous, quel que soit le type de handicap notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique. La sécurité et le confort des cheminements piétons est l'un des objectifs majeurs du projet. A ce titre, un arbitrage des fonctions doit être opéré afin de permettre le maintien de trottoirs d'au moins 2m de large et la mise aux normes d'accessibilité.

L'aménagement devra permettre à tous les usagers, y compris les PMR, de cheminer dans des conditions compatibles avec les enjeux de centralité et de desserte (habitat, commerces, pôles administratifs, sportifs, d'éducation). Ces enjeux dépassent donc ceux d'une simple mise aux normes accessibilité. Le projet devra intégrer des trottoirs confortables.

Cet impératif s'exprime également au niveau des traversées piétonnes, qui devront permettre de relier les trottoirs en toute sécurité et de façon fluide (carrefours à feux) conformément à la loi LOM.

Le concepteur établira un nivellement de la voirie en respectant notamment les objectifs suivants :

- Raccordement sur les seuils
- Accessibilité PMR
- Utilisation des structures de voirie existantes
- Infiltration des eaux pluviales de voirie, et le cas échéant optimisation du dispositif d'assainissement Si le site le permet sans impact important sur le projet (technicité, coûts...), il sera recherché la mise en accessibilité des seuils existants (commerces et riverains) ; dans tous les cas, le nivellement projeté ne devra pas aggraver la situation existante.

5.3. Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les espaces publics réalisés dans le cadre du projet devront permettre leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...).

La Commission Intercommunale d'Accessibilité sera mobilisée pendant les études de conception. Cette instance de participation citoyenne donnera son avis sur le projet afin d'améliorer la prise en compte de l'accessibilité et de la qualité d'usage dans l'aménagement. Les remarques de la Commission devront être prises en compte par le concepteur. Le maître d'œuvre pourra également être amené à prévoir des planches d'essai pour tester des matériaux ou autres éléments de projet.

5.4. Économie circulaire

La volonté de la métropole est que l'opération s'inscrive pleinement dans les démarches d'économie circulaire. Que ce soit en veillant à la stricte et pleine application des dispositions issues de la LOI n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Mais aussi en allant au-delà de ces obligations réglementaires en cohérence avec la démarche de schéma des achats responsables de la métropole de Lyon et plus globalement ces politiques en faveur du développement durable.

À ce titre et de manière non exhaustive, l'attention des concepteurs est attiré sur le fait que les travaux nécessiteront beaucoup de démolition et mouvement de matériaux (terres et matériaux excavés et terres et matériaux d'apport), le maître d'œuvre définira avec les services de la Métropole les possibles réutilisations des matériaux en place ou sur d'autres chantiers de la Métropole tout comme les possibilités de réutilisation dans le cadre de l'opération de matériaux issus d'autres chantiers de la Métropole (démarches de bourses aux matériaux de la Métropole, atelier de retaille des bordures, etc.).

- Dépose soignée des pierres, stockage et réutilisation dans la mesure du possible, et privilégier en cohérence l'utilisation de pierres issue du recyclage (type atelier de retaille de la métropole ou autre démarche équivalente) ;
- Choix des fournitures et de provenance prenant en compte les bilans carbone ;
- Méthode de travaux préservant l'environnement ;
- Protection de l'environnement ;
- L'intégration des contraintes liées aux collectes sélectives des déchets ;
- Le recyclage des matériaux extraits du chantier ;

- L'utilisation de matériaux recyclé en lieu et place de ressources extraites du milieu naturel pour le chantier, comme la maximisation de l'utilisation de graves recyclés, ou des taux d'agrégat recyclé dans les enrobés.

5.5. Arbres d'alignement et aménagements paysagers

Concernant les arbres d'alignement et l'ensemble des aménagements paysagers, le concepteur consultera le service Nature et Fleuve de l'unité Arbre et Nature de la Métropole de Lyon et aux services Espaces verts de la Ville de Villeurbanne, en vue de la mise au point des propositions techniques et d'aménagement, et de besoin éventuel en arrosage.

L'attention du concepteur est attirée sur la nécessité de proposer des espèces adaptées aux conditions climatiques locales, et à la nature des sols.

Les aménagements devront respecter la Charte de l'Arbre de la Métropole de Lyon.

L'armature paysagère devra être favorable à la fois à la biodiversité et au renforcement de l'identité des lieux. Le projet paysager devra également prendre en compte les objectifs de l'opération concernant la lutte contre les îlots de chaleurs urbains tant dans la localisation des plantations que dans le choix des essences.

Concernant les plantations basses et arbres d'alignement le concepteur devra s'attacher à proposer une composition végétale permettant d'obtenir une qualité paysagère satisfaisante en toutes saisons, conjuguée à une facilité de gestion et d'entretien.

Le végétal devra toutefois prendre en compte les spécificités du site dans lequel il sera planté, et notamment :

- Au droit des entrées charretières des carrefours et des traversées piétonnes, la végétation sera traitée avec vigilance afin de maintenir un dégagement et une bonne visibilité ;
- La plantation d'arbustes à pousse lente le long des aménagements cyclables ou des voies de circulation est conseillée afin qu'ils ne gênent pas les usagers et que la taille ne soit pas trop fréquente.
- Les contraintes liées à l'entretien des arbres au voisinage des lignes aériennes de contact.

5.6. Arrosage automatique

Comme précédemment indiqué l'attention du concepteur est attirée sur la nécessité de proposer des espèces adaptées aux conditions climatiques locales, et à la nature des sols afin de limiter au minimum le recours à un système d'arrosage automatique. Une palette végétale rustique est à privilégier afin de ne pas être contraint par l'installation d'un arrosage automatique.

Cependant, en cas de nécessité avérée et sous réserve de validation des acteurs concernés, le concepteur assurera la maîtrise d'œuvre d'un système d'arrosage automatique.

5.7. Vidéo protection

Le projet pourra prévoir la mise en œuvre d'un réseau de vidéo-surveillance. Les travaux de génie civil seront réalisés dans le cadre de la présente opération tandis que les travaux de génie électrique seront réalisés par la Ville de Villeurbanne. Le maître d'œuvre devra se coordonner en tant que besoin avec le service compétent.

Il est pour le moment envisagé l'implantation d'une caméra sur la place du Tramway.

5.8. Mobilier urbain

Suivant un objectif de bonne gestion ultérieure (disponibilité et coût des fournitures lors du remplacement), la Métropole de Lyon souhaite que le mobilier proposé dans le cadre du projet soit standard c'est-à-dire dans ceux utilisés couramment sur les voiries de la Métropole de Lyon (en dehors de ceux conçu dans la démarche réemploi). Si le concepteur propose un mobilier spécifique, la Métropole de Lyon réservera son accord notamment à un avis favorable du gestionnaire concerné.

Le mobilier urbain de protection devra être utilisé avec parcimonie de façon à ne pas encombrer inutilement l'espace public (comme c'est le cas actuellement). Il sera donc privilégié des dispositions intégrées à la conception (stationnement, bandes plantées en dénivellation, bordures émergentes, etc.).

L'attention du concepteur est portée sur le fait que certains espaces subissent la pression du stationnement sauvage et illicite accompagné de dégradations des ouvrages. Une protection des espaces piétons, des pistes cyclables et des espaces plantés devra être réfléchi avec une attention toute particulière.

Le maître d'œuvre pourra étudier des dispositifs diversifiés permettant de déroger à des rangées importantes de potelets ou barrières.

Le mobilier type bornes incendies, et autres urgences seront à repositionner en vue de libérer les espaces de cheminements en coordination avec les services de la Métropole et du SDMIS.

Dans tous les cas, les équipements techniques et le mobilier urbain qu'il sera nécessaire d'implanter seront conformes aux réglementations en vigueur et aux prescriptions de la Direction de la Voirie Végétal Nettoyement, et de la Direction des Territoires et Services urbains de la Métropole.

Concernant les silos à verre présents (à relocaliser) ou qu'il serait nécessaire d'ajouter en accompagnement l'opération, les concepteurs sont invités à étudier la possibilité d'implanter en lieu et place des silos à verre enterrés pour favoriser leur intégration urbaine, et ceci dans le respect des prescriptions techniques associées.

Il en est de même concernant la relocalisation des panneaux publicitaires existants.

5.9. Signalisation et signalétique

La signalisation horizontale et verticale devra être étudiée, et un soin particulier sera apporté au traitement des carrefours et surlargeurs de carrefour. La signalisation devra s'inscrire en cohérence avec la signalétique parc développée par la Ville et la signalétique tramway T6 Nord développée par le SYTRAL Mobilités.

Le concepteur devra prendre en compte le jalonnement existant dans son étude, et éventuellement proposer des déplacements en cas d'incompatibilité entre les positionnements existants et le projet d'aménagement envisagé.

Si une refonte du plan de jalonnement plus globale est envisagée, le maître d'œuvre devra intégrer les nouvelles implantations dans son projet.

Le matériel de signalisation directionnelle routière existant, ainsi que celui de signalisation d'information locale, seront préférentiellement récupérés et reposés après travaux.

La signalisation verticale et horizontale de police sera conforme à la réglementation en vigueur.

5.10. Voirie et réseaux divers

5.10.1. Structures de chaussées et Matériaux

Le maître d'œuvre devra soumettre au laboratoire de la voirie de la Métropole ses propositions de structure de chaussée. Le référentiel utilisé en la matière par le laboratoire de la voirie de la Métropole est le guide de conception et de dimensionnement des structures de chaussées dans sa dernière version.

Les matériaux proposés par le concepteur devront prendre en compte les contraintes d'exploitation en tenant compte des recommandations associées des services gestionnaires.

Les choix de matériaux devront se faire dans le souci d'assurer la bonne gestion ultérieure de l'ouvrage et dans le respect du budget prévisionnel. Le concepteur veillera notamment à proposer des solutions compatibles avec les contraintes de nettoyage des services compétents. Ces solutions devront également répondre aux objectifs de développement durable et de pérennité des ouvrages, à ce titre les propositions des concepteurs devront en particulier prendre en compte les objectifs de l'opération concernant la perméabilité et la lutte contre les îlots de chaleurs urbains.

Les concepteurs veilleront aux choix des matériaux pour les aménagements des modes actifs afin :

- D'assurer un bon confort à l'ensemble des usagers (PMR, cyclistes, etc.) en veillant à ce que les matériaux choisis n'impliquent pas un report des usages en contradiction avec la destination des espaces (report des usagers piétons sur les aménagements cyclables ou inversement).
- De faciliter la gestion des pluies courantes en maximisant le recours à des matériaux perméables sur les trottoirs, la piste cyclable et les stationnements (hors périmètres de protection des captages d'eau ou de vulnérabilité de nappe dans lesquels l'infiltration des eaux pluviales sera interdite).

5.10.2. Contraintes diverses liées à l'exploitation des voiries

Transports en communs :

L'aménagement de voirie devra tenir compte des préconisations du SYTRAL Mobilités et de son délégataire en matière d'aménagement des voies.

Ordures ménagères :

Les véhicules de collecte devront pouvoir intervenir dans des conditions normales d'exploitation.

Défense incendie :

Le SDMIS devra pouvoir intervenir sur l'ensemble des voies et des espaces requalifiés dans des conditions normales.

5.10.3. Terrassements et gestion des terres polluées

Le Maître d'œuvre devra produire une notice récapitulative accompagnée d'un plan concernant l'identification et la traçabilité des terres excavées et / ou rapportées, et précisant notamment :

- la typologie des terres excavées et / ou rapportées,
- les volumes attendus,
- les éventuelles propositions de valorisation (gestions optimisées) de l'ensemble des matériaux mis en jeu (Déblais et remblais)
- les solutions envisagées pour garantir la traçabilité de l'ensemble des matériaux mis en mouvement (réemploi sur site, évacuation en filières de traitement, apport de matériaux extérieurs, etc...) permettant notamment la tenue des registres de suivi des matériaux sortants ou entrants (Loi 2020-105 du 10 février 2020 (AGEC), Décret 2021-321 du 25 mars 2021; Arrêté du 31 mai 2021 fixant le contenu des registres déchets, terres excavées et sédiments.

5.10.4. Réseaux divers et interfaces gestionnaires et concessionnaires.

L'ensemble des réseaux traditionnels sont présent ou en projet (chauffage urbain ; extension réseau HTA) sur le périmètre d'intervention du Maître d'œuvre. Le Maître d'ouvrage communiquera à celui-ci au début de sa mission un plan de repérage précis (cat A) suite à une campagne de détection de réseaux.

Le Maître d'œuvre devra également réaliser auprès des services gestionnaires et concessionnaires de réseaux les DT et faire remonter au Maître d'ouvrage toute anomalies, manques observés sur le plan de détection de réseaux et notamment vis-à-vis des réseaux sensibles.

Le Maître d'œuvre devra également se rapprocher des services gestionnaires et concessionnaires de réseaux afin de rassembler les informations relatives aux éventuels projets nouveaux, de modification, renforcements, relocalisation des réseaux pouvant impacter les projets de réaménagement des espaces publics et voies afin d'en coordonner aux les interactions avec le projet de réaménagement des voies. Les conclusions de ce travail conjoint amèneront à envisager des actions préparatoires au démarrage des travaux.

Plantations d'arbres

La Maîtrise d'ouvrage valorise fortement la plantation d'arbres d'alignements de hautes tiges dans le projet. Le Maître d'œuvre devra s'assurer de la faisabilité des plantations qu'il propose par des sondages qui devront être commandés par le MOA pour en vérifier la faisabilité au plus tôt dans l'élaboration du projet notamment au regard des contraintes réseaux.

Une attention particulière au système racinaire des arbres existants devra être apportée lors de tout travaux à leur proximité. Un cahier des charges a été élaboré à cet effet par le service Nature et Fleuve de l'unité Arbre et Nature de la Métropole de Lyon. Le MOE devra y faire référence dans les pièces constituant les dossiers de consultation d'entreprises.

5.10.5. Eau Potable (AEP) et assainissement

Les travaux d'assainissement seront réalisés en maîtrise d'œuvre complète par le service Ressources techniques de la Métropole et les travaux d'eau potable seront réalisés en maîtrise d'œuvre complète par la Régie de l'Eau de la Métropole.

5.10.6. Éclairage public

Compte tenu de la reconfiguration des espaces et fonctionnalités, l'éclairage des voies et espaces publics devra être repensé (matériels, implantations, hauteurs, sources etc.), afin de s'adapter au mieux aux nouveaux usages. Le Maître d'œuvre devra respecter le cahier des charges des services de l'éclairage public de la Ville de Villeurbanne et leur soumettre pour validation les nouveaux projets d'éclairage des voiries et espaces publics.

5.10.7. Dispositif de gestion des accès

Une réflexion devra être menée au stade du projet afin de permettre la sécurisation et sanctuarisation des espaces piétonnés. Des dispositifs de gestion des accès seront proposés (implantations, type d'équipements) de façon à permettre les accès livraisons, sécurité, ayants droits pendant et hors fermetures de ces espaces tout en assurant la sécurité des usagers. Une attention particulière sera portée au risque d'intrusion de voiture bélière. Des propositions sont également attendues sur ce sujet.

5.10.8. Ouvrages de gestion des eaux pluviales

Hors zones de protection de captage d'eau et de vulnérabilité de nappes, les eaux pluviales seront au maximum déconnectées du réseau d'assainissement unitaire. Dans certaines circonstances un rejet à débit régulé dans le réseau unitaire pourra être autorisé. Selon la configuration des voiries et espaces publics, ces dispositifs de stockage/infiltration seront superficiels ou enterrés.

Ces zones d'infiltration devront être libres de tous réseaux. En outre, il convient soit que les branchements ne traversent pas la tranchée d'infiltration, soit que le toit de la tranchée se trouve à au moins -1,5 m pour que l'ensemble des branchements hors assainissement puisse passer au-dessus de la tranchée, les branchements assainissement étant alors à mettre sous fourreaux dans la traversée de la tranchée.

Les zones d'infiltration devront être dimensionnées en fonction des données des services de la Direction adjointe de l'Eau de la Métropole et notamment le choix de l'occurrence et les coefficients de Montana associés.

Le maître d'œuvre devra se rapprocher des services de la Direction adjointe de l'Eau de la Métropole pour faire valider ses études ainsi que le système de stockage/infiltration envisagé. Dans le cas d'une interface du système d'infiltration avec un espace végétalisé les services gestionnaires concernés devront également être associés à ces validations. Dans le cas où l'infiltration sera envisagée en limite de chaussée ou à moins de 1 mètre du bord de chaussée, le laboratoire de la voirie de la Métropole devra être consulté pour valider les modalités d'infiltration au regard de leurs interactions avec la structure de chaussée.

6. ANNEXES :**6.1. Fournis dans le cadre de la consultation :**

- CPAUPE du projet de renouvellement urbain du site ACI
- Guide des aménagements cyclables de la Métropole
- Synthèse des indicateurs des politiques publiques DMOU

6.2. Remis au prestataire retenu lors de la notification du marché

- Rendus livrés dans le cadre de la mission T6 nord menée par Sytral Mobilités
- Rendus livrés dans le cadre de la mission du parc ACI menée par la Ville de Villeurbanne
- Programme sur la gestion des eaux pluviales et des eaux usées, Métropole de Lyon, mars 2023
- Décision de l'Autorité Environnementale du 12/05/23
- Convention de PUP et ses annexes

6.2.1. Les études relatives au projet déjà réalisées

- Étude de faisabilité de la rue du Pérou – Grand Lyon. MOE : Artelia, Dumetier Design, OPUS Aménagement, Ceryx Trafic System, 2023
- Plan de repérage des réseaux suite aux détections, 2023

6.2.2. Référentiels Métropole de Lyon

- Charte des espaces publics de la Métropole de Lyon - juin 2023
- Référentiel conception et gestion des espaces publics 2010
- Guide ville et quartier durable du Grand Lyon 2011
- Référentiel technique Assainissement 2016
- Charte de l'arbre du Grand Lyon Schémas directeur accessibilité grand Lyon – Synthèse et secteur Centre
- Guide pour la conception des aménagements cyclables
- Plan Modes Doux 2020
- Guide technique de conception et de dimensionnement des structures de chaussées métropolitaines
- Guide d'aide à la conception et à l'entretien – Projet Ville Perméable – Août 2017
- Guide méthodologique sur le traitement de la pollution des eaux pluviales et la protection des milieux aquatiques – 2014
- Règlement du service public de l'assainissement collectif 2020
- Référentiel conception et gestion des ouvrages d'assainissement – mars 2017

Liste non exhaustive

6.2.3. Fiches prescriptions de la ville de Villeurbanne

- FP1 : Génie civil pour l'éclairage public, la fibre optique de la ville de Villeurbanne
- FP2 : Éclairage public Villeurbanne
- FP4 : Plantation, garanties, parachèvement confortement
- FP6 : Plantation dans les espaces publics. Palette végétale
- FP7 : Mobilier des espaces publics gérés par la ville
- FP8 : Protection des massifs plantés dans les parcs, jardins et espaces publics