

**MÉTROPOLE**

**GRAND LYON**



**PASSERELLE ENTRE GERLAND ET LA SAULAIE**

**Dossier de concertation  
du 5 Octobre au 15 Novembre 2022**



## SOMMAIRE

Arrêté .....	3
Introduction.....	5
1. Démarche et modalités de la concertation .....	6
2. Les enjeux du franchissement du Rhône : Des quartiers à connecter .....	7
Le secteur d'étude.....	7
Cinq kilomètres sans franchissement du Rhône .....	8
Des effets barrières cumulés.....	9
Un gain de temps important sur les parcours des modes actifs.....	9
2.1. Le réseau des Voies Lyonnaises.....	10
Les grands objectifs des Voies Lyonnaises .....	10
Les grands principes d'aménagement.....	11
2.2. Un franchissement nécessaire pour connecter les fonctions urbaines.....	12
Un levier de développement urbain .....	12
Un enjeu majeur pour connecter les habitants de La Saulaie au parc de Gerland.....	12
Un franchissement pour mettre en relation les pôles d'emplois.....	13
Un franchissement pour rendre plus accessible les équipements et universités.....	13
Un franchissement en continuité des itinéraires de loisirs et de la trame verte.....	14
2.3. Participer à la qualification de l'entrée de ville et de l'identité lyonnaise .....	15
Participer à l'image de l'entrée sud de Lyon : .....	15
2.4. Synthèse des objectifs du franchissement .....	16
3. Où franchir le Rhône ? .....	17
3.1. Les différents faisceaux envisagés.....	17
Quelques références d'ouvrages comparables.....	18
3.2. Synthèse des enjeux et contraintes.....	20
Le chenal de navigation sur le Rhône.....	20
Le franchissement de M7 .....	20
Le Plan de Prévention des Risques Naturels pour les Inondations du Rhône (PPRni).....	21
Le PPRT .....	21
Le PAC ou Porté à Connaissance : une contrainte réglementaire sur le port .....	21
Le Métro B. ....	22
Le quai pour les bateaux de croisière et son accès bus. ....	22
L'emprise VNF, ses mises à l'eau et quai.....	22

Les clôtures du parc de Gerland et ses horaires de fermeture.....	22
Les zones naturelles et arbres existants .....	22
La ligne haute tension et son pylône .....	22
L'évolution du Technicentre et ses limites .....	22
La ZAC et les PUP du projet de La Saulaie.....	22
3.3. Analyse des différents faisceaux.....	23
4. Les hypothèses d'atterrissages.....	24
4.1. En rive droite : se raccorder aux voies lyonnaises .....	26
Hypothèse 1A (nord - pente 4%).....	26
Hypothèse 1B (nord – pente 6%).....	26
Hypothèse 2B (sud – pente 4%).....	27
Hypothèse 2A (sud – pente 6%).....	27
4.2. En rive gauche : s'intégrer dans le parc de Gerland .....	28
Hypothèse 1 (nord - pente 4%).....	28
Hypothèse 2 ( sud – pente 4 %) .....	28
Itinéraires dans le parc de Gerland.....	29
4.3. Synthèse des enjeux de rive à rive.....	30
4.4. Illustration de synthèse du franchissement sur le Rhône à l'échelle urbaine .....	31
5. Les invariants techniques retenus .....	32
6. Les étapes du projet.....	33

## Arrêté

REPUBLIQUE FRANCAISE



### EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES DU PRESIDENT DE LA METROPOLE DE LYON

#### ARRETE N° 2022-09-20-R-0757

Commune(s) : Lyon 7ème - La Mulatière - Oullins - Pierre-Bénite - Saint-Genis-Laval

Objet : **Passerelle Gerland - La Saulaie - Ouverture et modalités de la concertation**

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

n° provisoire 6803

Le Président de la Métropole de Lyon,

Vu le code général des collectivités territoriales et, notamment, son article L 3611-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et, notamment, le 3° de l'article L 103-2 et les 2° et 5° de l'article R 103-1 ;

Vu l'arrêté du Président de la Métropole de Lyon n° 2020-07-16-R-0566 du 16 juillet 2020 donnant délégation de signature à monsieur Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président ;

Considérant que la Métropole a en charge la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la passerelle entre Gerland et La Saulaie ;

Considérant que cette concertation est obligatoire, et conformément au 3° de l'article L 103-3 du code de l'urbanisme, il appartient au Président de la Métropole de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ;

#### arrête

##### Article 1<sup>er</sup> - Objectifs de la concertation et du projet

Les objectifs de cette concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

Les principales orientations d'aménagement sont de rééquilibrer fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :

- développer des infrastructures dédiées aux modes actifs, vélo et marche à pied,
- remédier à la coupure que constitue le Rhône.

Métropole de Lyon

n° provisoire 6803

2

##### Article 2 - Périmètre du projet

Le périmètre du projet est le suivant, matérialisé sur le plan en annexe :

- depuis la rive droite du Rhône : la rue Gabriel Péri, la rue des Barbots, les berges de l'Yzeron, le quai Pierre Sémard et la M7,
- depuis la rive gauche du Rhône : le quai Fillon et le sud du parc de Gerland jusqu'à la Plaine des jeux.

##### Article 3 - Modalités de la concertation

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et d'un registre destiné à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de la Métropole, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,

- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 7ème, 16 place Jean Macé, le lundi, mercredi, jeudi, vendredi de 8h45 à 16h45, le mardi de 10h00 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00,

- à la Mairie de La Mulatière, 1 place Jean Moulin, le lundi et mercredi de 8h45 à 12h30, les mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 17h00,

- à la Mairie d'Oullins, place Roger Salengro, le lundi de 13h30 à 17h00, du mardi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h00,

- à la Mairie de Pierre-Bénite, place Jean Jaurès, le lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, le mardi de 8h30 à 12h00, le samedi de 9h00 à 12h00,

- à la Mairie de Saint-Genis-Laval, 106 avenue Georges Clémenceau, le lundi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, le mardi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h30, le mercredi de 8h30 à 12h00, le samedi de 9h00 à 12h00.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- le présent arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent être déposées sur le questionnaire en ligne sur le site institutionnel <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

Une réunion publique est programmée, courant octobre 2022, à Oullins. Elle s'adressera à l'ensemble du public.

##### Article 4 - Durée de la concertation

La concertation sera ouverte pour une durée de 6 semaines, du 5 octobre 2022 au 15 novembre 2022.

Article 5 - Durant toute la durée de la concertation, le présent arrêté, le plan de périmètre et un avis administratif seront publiés par tous procédés en usage à la Métropole et dans les Mairies de Lyon 7ème, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval.

Un avis indiquant la date d'ouverture de la concertation ainsi que la date de la réunion publique sera inséré dans un journal local.

À l'issue de la concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération du Conseil de la Métropole.

Article 6 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'une contestation devant le Tribunal administratif de Lyon dans un délai de 2 mois à compter de la publication du présent arrêté.

Article 7 - Une copie du présent arrêté sera adressée à mesdames les Maires de Lyon 7ème, La Mulatière, Oullins et Saint-Genis-Laval et à monsieur le Maire de Pierre-Bénite.



**Article 8** - La Directrice générale est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable après publication et transmission au représentant de l'État dans le département.

Lyon, le 20 septembre 2022

Pour le Président,  
le Vice-Président délégué,

**Signé**

Jean-Charles Kohlhaas

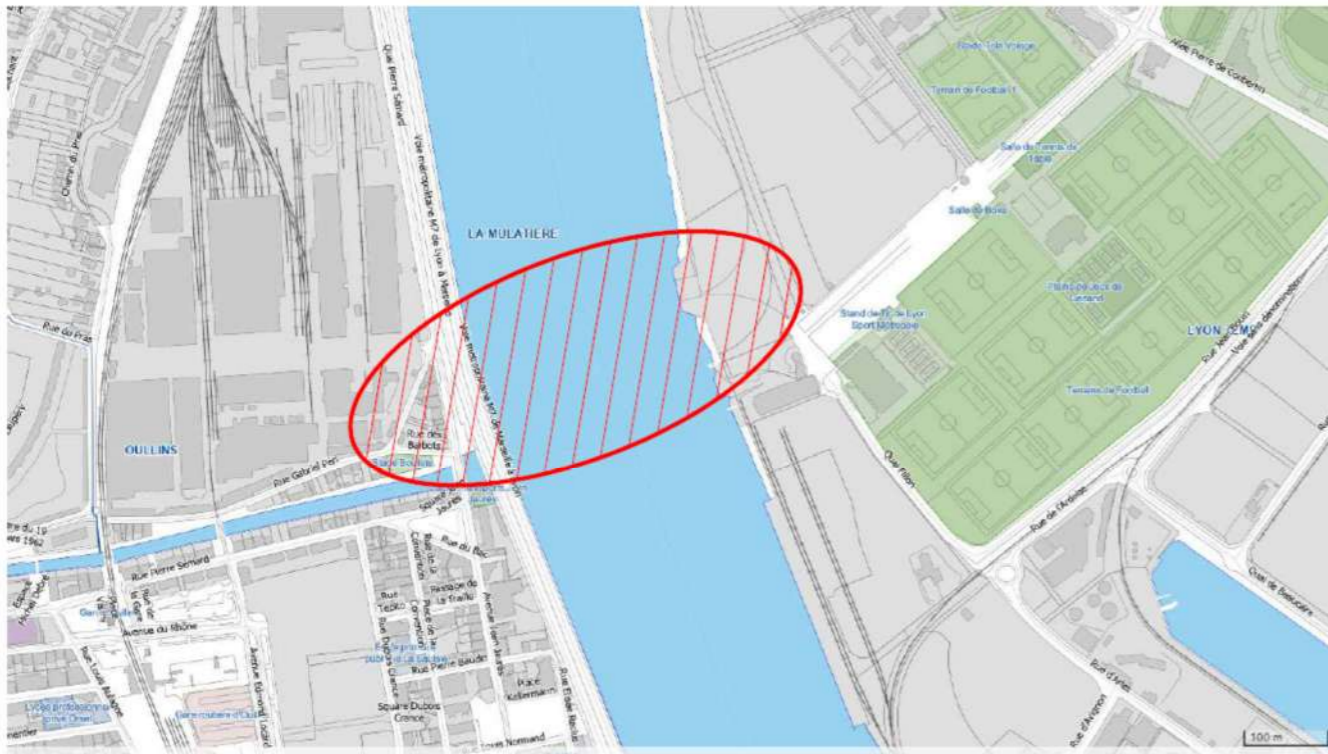
**Publié le : 20 septembre 2022**

Accusé de réception en préfecture :  
069-200046977-20220920-291505-AR-1-1  
Date de télétransmission : 20 septembre 2022  
Date de réception préfecture : 20 septembre 2022

Annexe :

**Passerelle Gerland – La Saulaie**

**Périmètre du projet :**



## Introduction

Le présent dossier de concertation est établi conformément à l'arrêté n° 2022-09-20-R-0757 du 20 septembre 2022, qui approuve les objectifs poursuivis par le projet de Passerelle Gerland - La Saulaie, fixe les modalités de concertation préalable et prévoit que la concertation soit engagée à partir du 05 octobre 2022 jusqu'au 15 novembre 2022.

Le périmètre de cette concertation préalable concerne les secteurs de Lyon 7, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite et Saint-Genis-Laval.

Cette première phase de concertation préalable sera poursuivie en 2024 par une autre phase de concertation, lorsque la Métropole de Lyon aura désigné une équipe de maîtrise d'œuvre pour concevoir le projet précis. La place de cette concertation dans le calendrier du projet, ainsi que ses modalités sont présentées dans la suite de ce dossier.

## 1. Démarche et modalités de la concertation

Par arrêté n° 2022-09-20-R-0757 du 20 septembre 2022, la Métropole de Lyon a défini les modalités de la concertation préalable :

La concertation préalable est ouverte pour une durée de 6 semaines, du 5 octobre 2022 au 15 novembre 2022.

Une information du public est assurée durant toute la phase de concertation sur le projet par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et d'un registre destiné à recueillir les commentaires du public aux heures habituelles d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,
- à la Mairie d'arrondissement de Lyon 7ème, 16 place Jean Macé, les lundi, mercredi, jeudi, vendredi de 8h45 à 16h45, le mardi de 10h00 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00,
- à la Mairie de La Mulatière, 1 place Jean Moulin à La Mulatière, les lundi et mercredi de 8h45 à 12h30, les mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h30 et 13h30 à 17h00,
- à la Mairie d'Oullins, place Roger Salengro à Oullins, le lundi de 13h30 à 17h00, du mardi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h00,
- à la Mairie de Pierre-Bénite, place Jean Jaurès à Pierre-Bénite, les lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, le mardi de 8h30 à 12h00, le samedi de 9h00 à 12h00,
- à la Mairie de Saint-Genis-Laval, 106 avenue Georges Clémenceau à Saint-Genis-Laval, les lundi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, le mardi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h30, le mercredi de 8h30 à 12h00, le samedi de 9h00 à 12h00.

Le dossier de concertation préalable est également disponible sur le site institutionnel : <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

Le dossier de concertation préalable comprend :

- le présent arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations peuvent également être déposées sur le questionnaire en ligne sur <https://jeparticipe.grandlyon.com>.

Une réunion publique est programmée, courant octobre 2022, à Oullins. Elle s'adressera à l'ensemble du public.



## 2. Les enjeux du franchissement du Rhône : Des quartiers à connecter

### Le secteur d'étude

Les quartiers de Gerland et de La Saulaie sont à la fois très proches à vol d'oiseau, mais très distants et déconnectés d'un point de vue urbanistique. Géographiquement ils sont séparés par le Rhône, dont les deux rives ont historiquement été aménagées de manière totalement indépendante. Seul le métro les relie depuis 2013, faisant à cette occasion des stations stade de Gerland et gare d'Oullins, les arrêts successifs de métro/tramway séparés par la plus grande distance à pied/vélo en surface de la Métropole : 50 minutes pour relier les deux arrêts à pied (sans prendre le métro), et 20 minutes en vélo.

La rive gauche voit progressivement la ville et ses usages s'étendre vers le Sud, jusqu'à réaliser une jonction avec le port par les mutations urbaines successives du quartier industriel, sans pour autant encore pouvoir parler de couture à proprement parler. La création du parc de Gerland par Michael Corajoud dans les années 2000 est un marqueur fort de paysage, tout en restant dans son extrémité Sud-Ouest une zone de confins et d'extrémité de ville butant sur le port et le fleuve.

La rive droite est marquée par la M7 (ex-autoroute A7) qui longe le Rhône et ferme l'accès au fleuve, par les secteurs de La Saulaie et du Technicentre (dont les années 2020-2040 verront l'urbanisation de ces friches industrielles à l'appui du quartier existant) et par la confluence de l'Yzeron avec le Rhône.

Le projet de passerelle Gerland – La Saulaie porte ainsi l'ambition de connexion et de couture entre deux entités urbaines en plein développement, en encourageant les déplacements à pied et en vélo. Il s'agit de relier en surface les deux quartiers pour les piétons et les vélos, d'ouvrir une nouvelle continuité majeure d'espace public participant à la transparence du fleuve et de l'infrastructure routière, tout en magnifiant les qualités paysagères majeures du site à toutes les échelles. Ce nouveau franchissement du Rhône est également indispensable au plan de développement cyclable du secteur puisqu'il portera la future Voie Lyonnaise n°9, tout en offrant un débouché à l'avenue Jean Jaurès et au parc vers les berges de l'Yzeron bientôt renaturées et les quartiers en devenir qui le bordent.

Le site considéré pour la réalisation d'une nouvelle passerelle sur le Rhône se situe après la confluence du Rhône et de la Saône, dans la partie sud de Lyon (rive gauche) et à proximité des villes de La Mulatière et Oullins (rive droite).

Le site comprend :

- En rive droite du Rhône :
  - L'Yzeron ;
  - Un technicentre SNCF ;
  - La ZAC de La Saulaie ;
  - La M7.
- En rive gauche du Rhône :
  - Un quai fluvial ;
  - Le terminal 1 du Port de Lyon Édouard Herriot ;
  - Le parc de Gerland ;
  - La présence en souterrain du métro B.

La largeur du Rhône est d'environ 250 m à cet endroit.

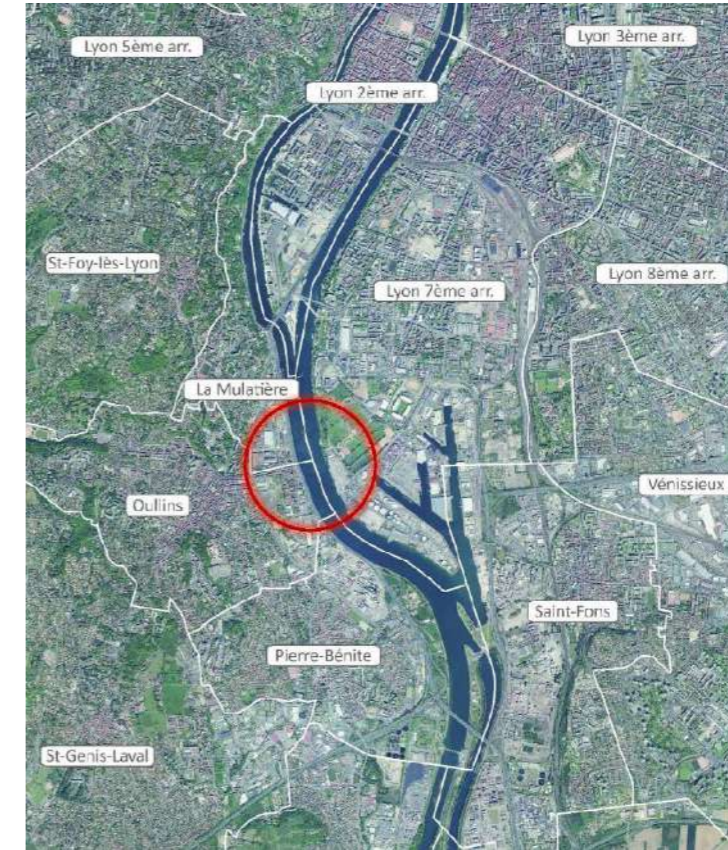


Figure 1 : localisation du secteur d'étude

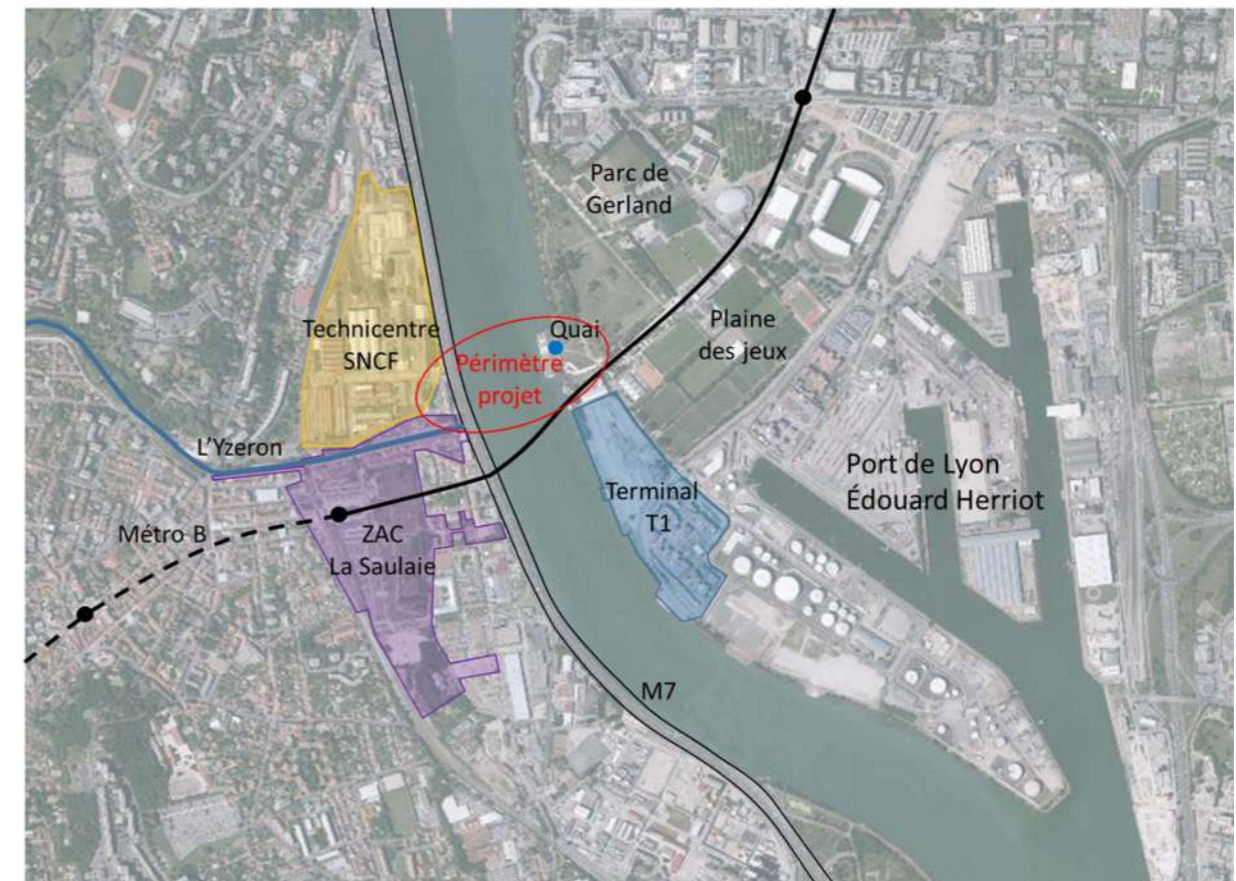


Figure 2 : périmètre projet



Cinq kilomètres sans franchissement du Rhône

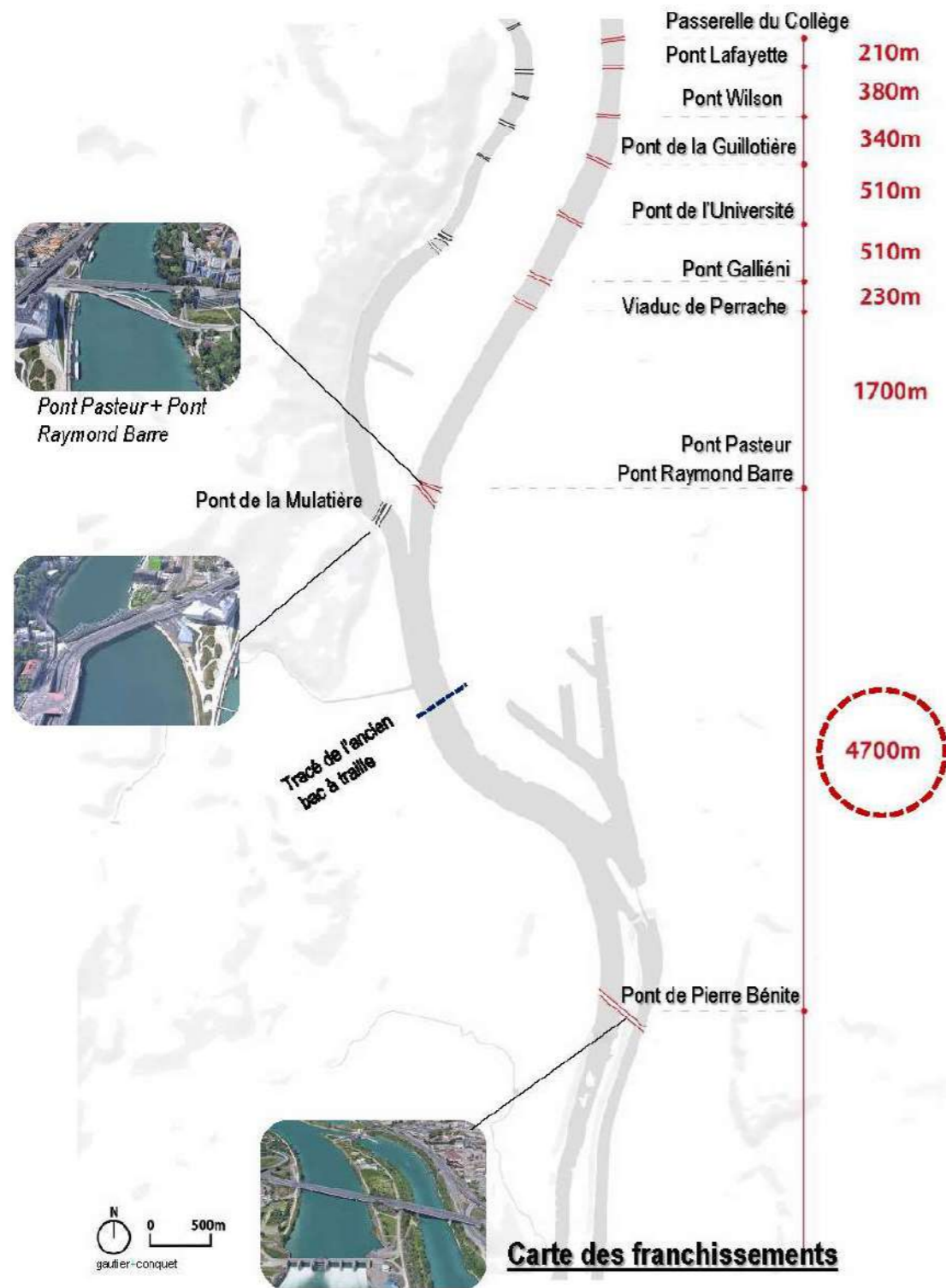


Figure 3 : Localisation des franchissements existants

Lyon s'est bâti en lien avec ses deux cours d'eau le Rhône et la Saône. Le développement de la ville dense et intense a été permis par la capacité à franchir ces éléments naturels structurants.

Ainsi, au droit de la ville historique, nous retrouvons un nombre important de franchissements avec des interdistances comprises entre 210m et 510m. Cette fréquence permet une continuité du maillage viaire et des usages.

Au sud de la presqu'île, le Rhône constitue une barrière forte entre les deux rives.

Aucun franchissement de surface n'existe entre le Pont de La Mulatière - le Pont Raymond Barre – d'une part, et le Pont de Pierre Bénite d'autre part.

Le cours d'eau apparaît pour les usagers comme une barrière d'environ 5 km. Cette rupture est plus particulièrement préjudiciable pour les piétons et vélos pour qui les itinéraires directs et courts sont un réel critère de destination.

Les piétons bénéficient tout de même du métro B entre les stations Gare d'Oullins et Stade de Gerland pour franchir le Rhône en sous-terrain.

Pour mémoire, un bac à traile existait (1867-1935) pour assurer la liaison entre les deux rives.

Bac à traile d'Oullins / La Mulatière 1867 - 1935



Figure 4 : Illustration du bac à traile entre 1867 - 1935, source oullins.fr



Des effets barrières cumulés

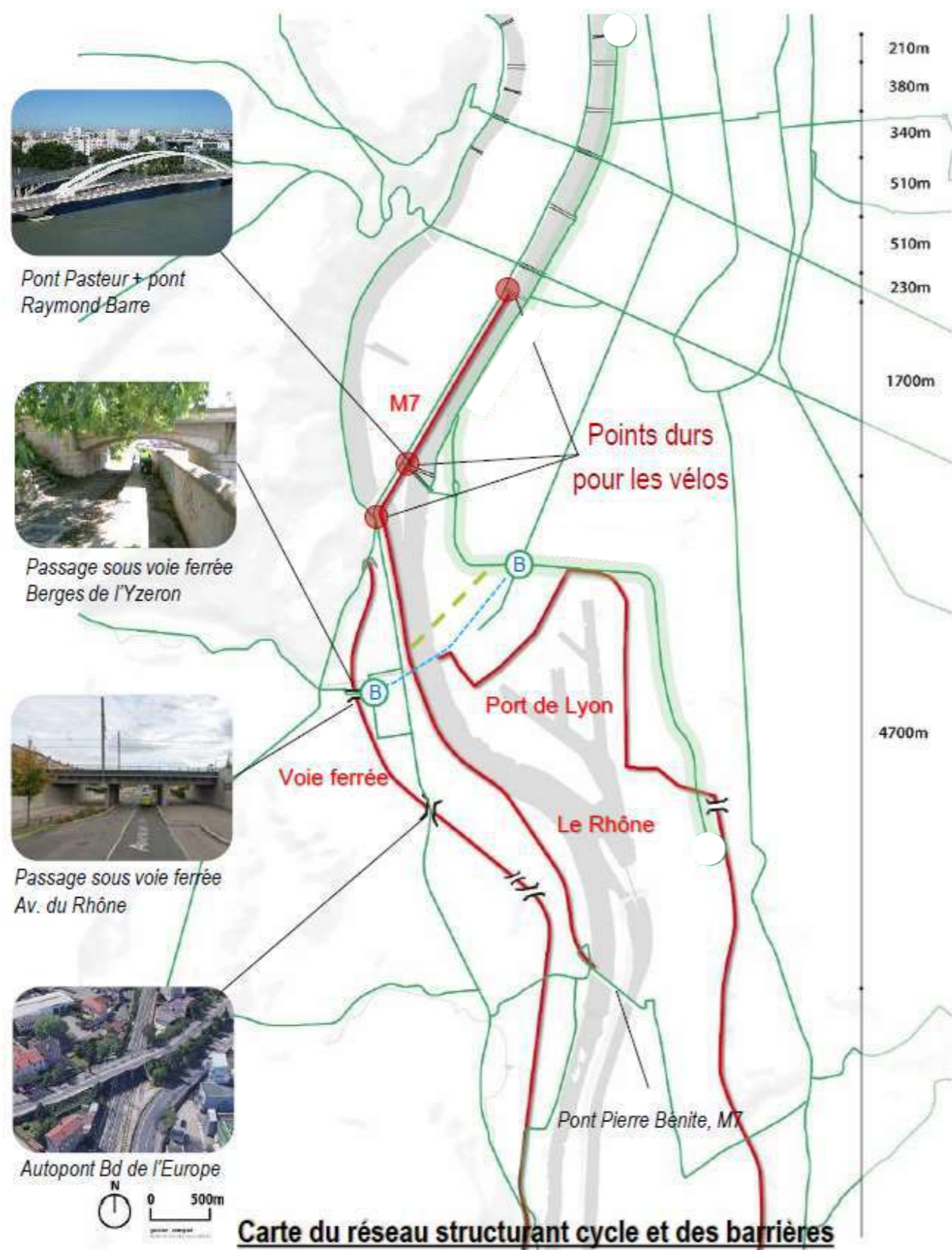


Figure 5: cartographie des barrières

En plus du Rhône, la voie ferrée, la M7 et le port de Lyon Édouard Herriot forment des barrières infranchissables pour les modes actifs (les piétons peuvent néanmoins prendre le métro B).

Le franchissement d'une barrière doit être pensé en lien avec le franchissement de la seconde barrière pour assurer la continuité de parcours.

Un gain de temps important sur les parcours des modes actifs

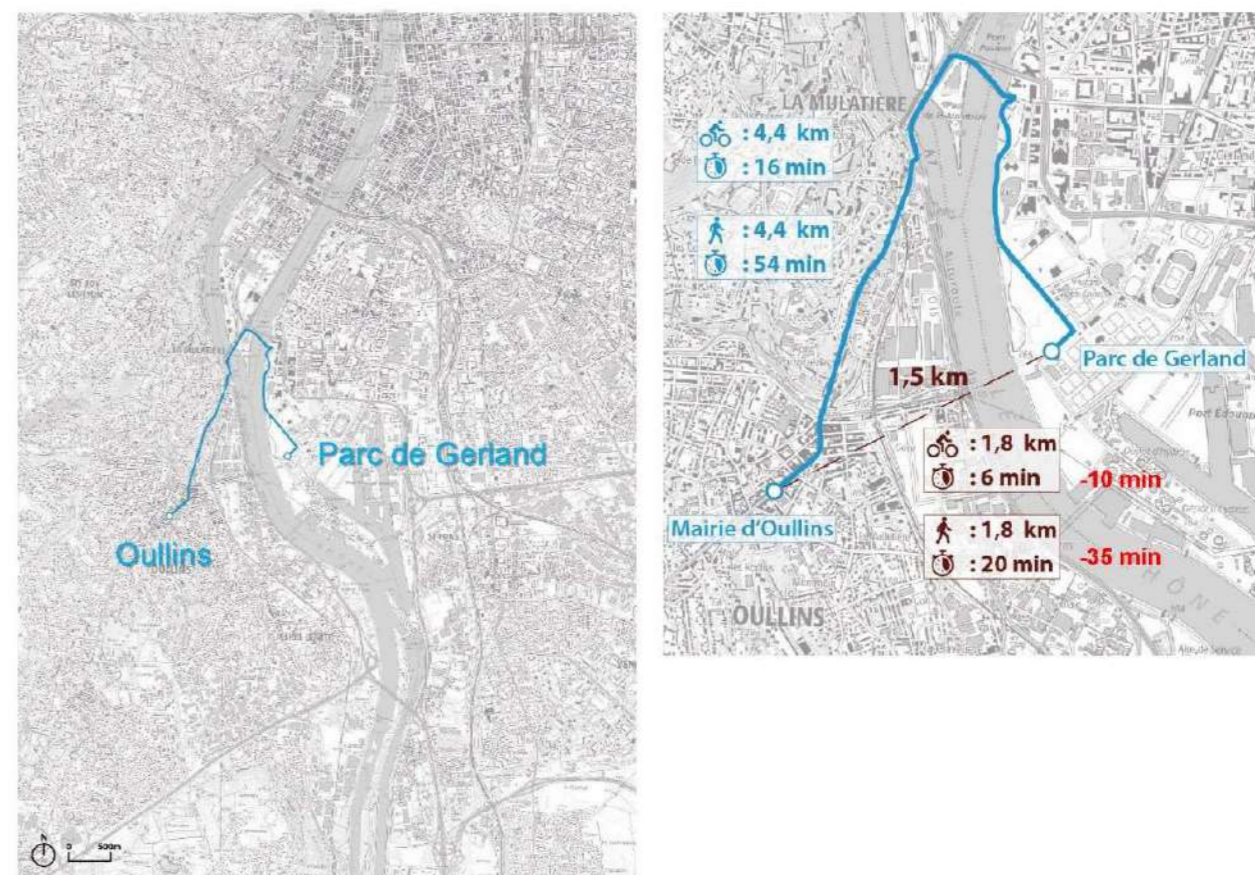


Figure 6: cartographie des parcours Oullins – Parc de Gerland

La passerelle permettra une réduction notable des parcours. Par exemple, la distance et le temps de parcours seront divisés par 3 entre la mairie d'Oullins et le Parc de Gerland.



## 2.1. Le réseau des Voies Lyonnaises

Le réseau, fort de 13 lignes, promet aux habitantes et habitants de la Métropole une infrastructure qui répond à leurs attentes de sécurité et de fluidité des déplacements actifs (en particulier cyclistes), tout autant qu'il répond aux enjeux environnementaux et de santé du territoire.

En créant ce réseau sécurisé de 250 kilomètres d'ici 2026, la Métropole s'engage fortement dans la transformation de nos villes et de nos modes de vies urbains : plus sereins, plus respectueux de notre environnement, plus sains, plus agréables au quotidien.

La mobilité n'ayant pas de frontières, la Métropole travaille en parallèle avec les collectivités territoriales voisines afin de permettre une continuité d'aménagements entre nos territoires.

### Les grands objectifs des Voies Lyonnaises

Les études montrent que le manque d'infrastructures sécurisées est un frein important à la pratique du vélo, notamment pour les femmes, les enfants, les personnes âgées ou en situation de handicap. Les Voies Lyonnaises visent un triplement des déplacements cyclables à l'horizon 2026.

Ce changement de paradigme en faveur des mobilités actives répond également à de nombreux enjeux actuels :

- Lutte contre la sédentarité par la pratique d'une activité physique quotidienne,
- Amélioration de la qualité de l'air par une action combinée avec la ZFE (Zone à faible émission) et la montée en puissance de modes de transports non polluants,
- Lutte contre les nuisances sonores en proposant une alternative crédible et enthousiasmante à la mobilité motorisée,
- Fluidité et liens entre les différents territoires de la Métropole,
- Lutte contre les îlots de chaleur et amélioration du confort urbain par la végétalisation et les aménagements paysagers structurants accompagnant les lignes.

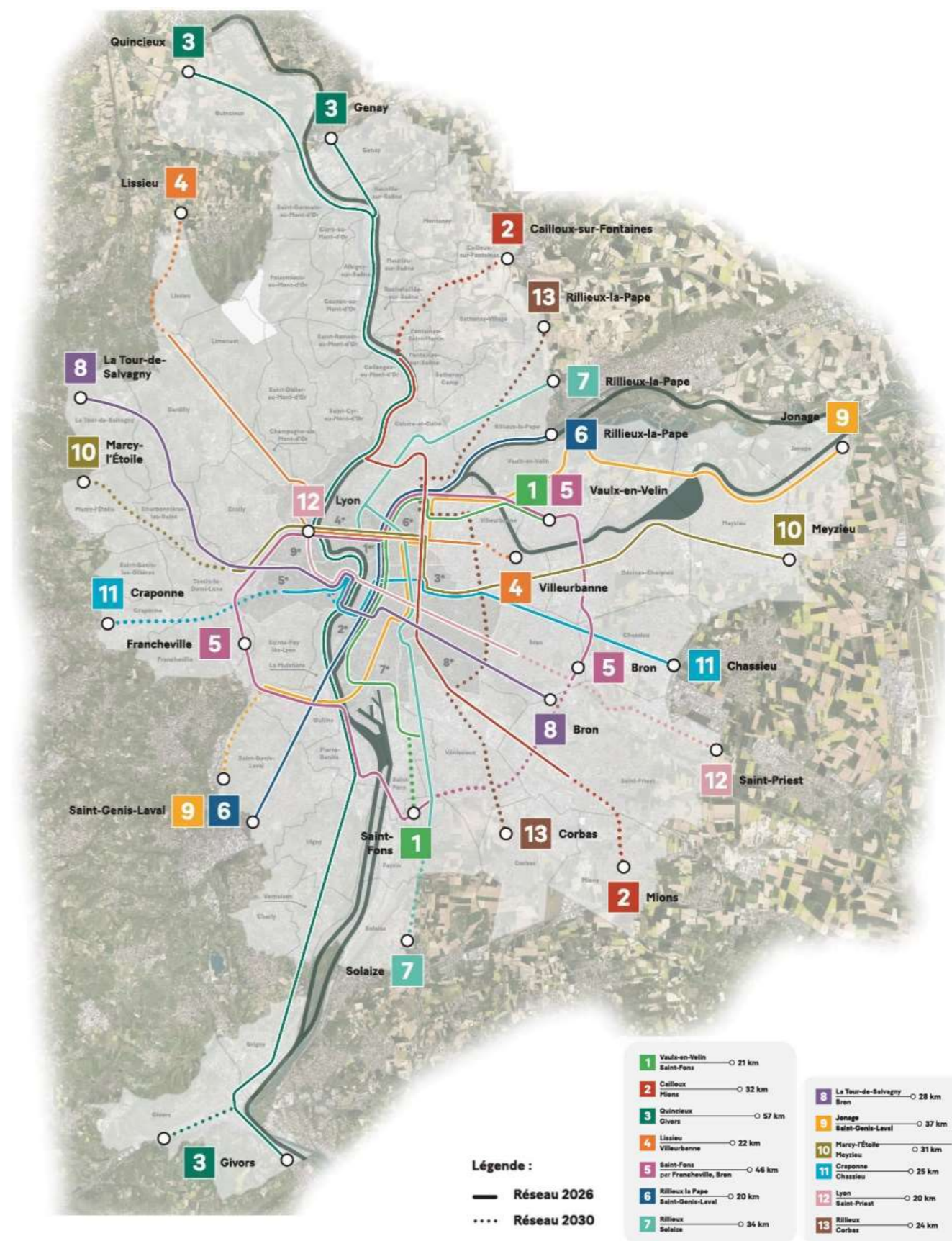


Figure 7: carte des voies lyonnaises



## Les grands principes d'aménagement

Les 13 lignes du réseau constitueront une structure forte pour le territoire : un point de repère, un nouveau paysage urbain, un lien entre les communes de la Métropole et, évidemment, une nouvelle opportunité de se déplacer sur le territoire.

Le réseau est dessiné en « toile d'araignée » pour irriguer largement la Métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les communes périphériques. Le réseau est composé de lignes numérotées et dotées d'une signalétique propre, facilement identifiables et repérables.

Le dessin de chaque ligne se base sur des principes identiques :

- Des trajets les plus directs possibles et un nombre réduit d'intersections
- Un traitement des intersections pour favoriser la continuité et limiter les arrêts

---

- Une séparation des modes pour protéger les cyclistes
- Une capacité à se croiser et à se doubler, même avec des vélos cargos. Les pistes seront bidirectionnelles (4 mètres cible, 3 m mini ) ou bilatérales ( 3 mètres cible, 2 m mini )

---

- Un confort d'usage pour les personnes de tous âges, tous genres et toutes situations de mobilité : revêtement roulant, du mobilier urbain le long du réseau (repose-pied aux carrefours, fontaine, stations de gonflage ), végétalisation et ombrage.
- Une augmentation des surfaces perméables, pour contribuer à la stratégie « zéro artificialisation nette » et favoriser la résilience urbaine

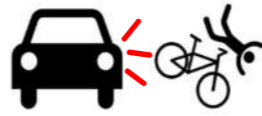


Figure 8 : Image du projet voie lyonnaise n°1



## 2.2. Un franchissement nécessaire pour connecter les fonctions urbaines Un levier de développement urbain

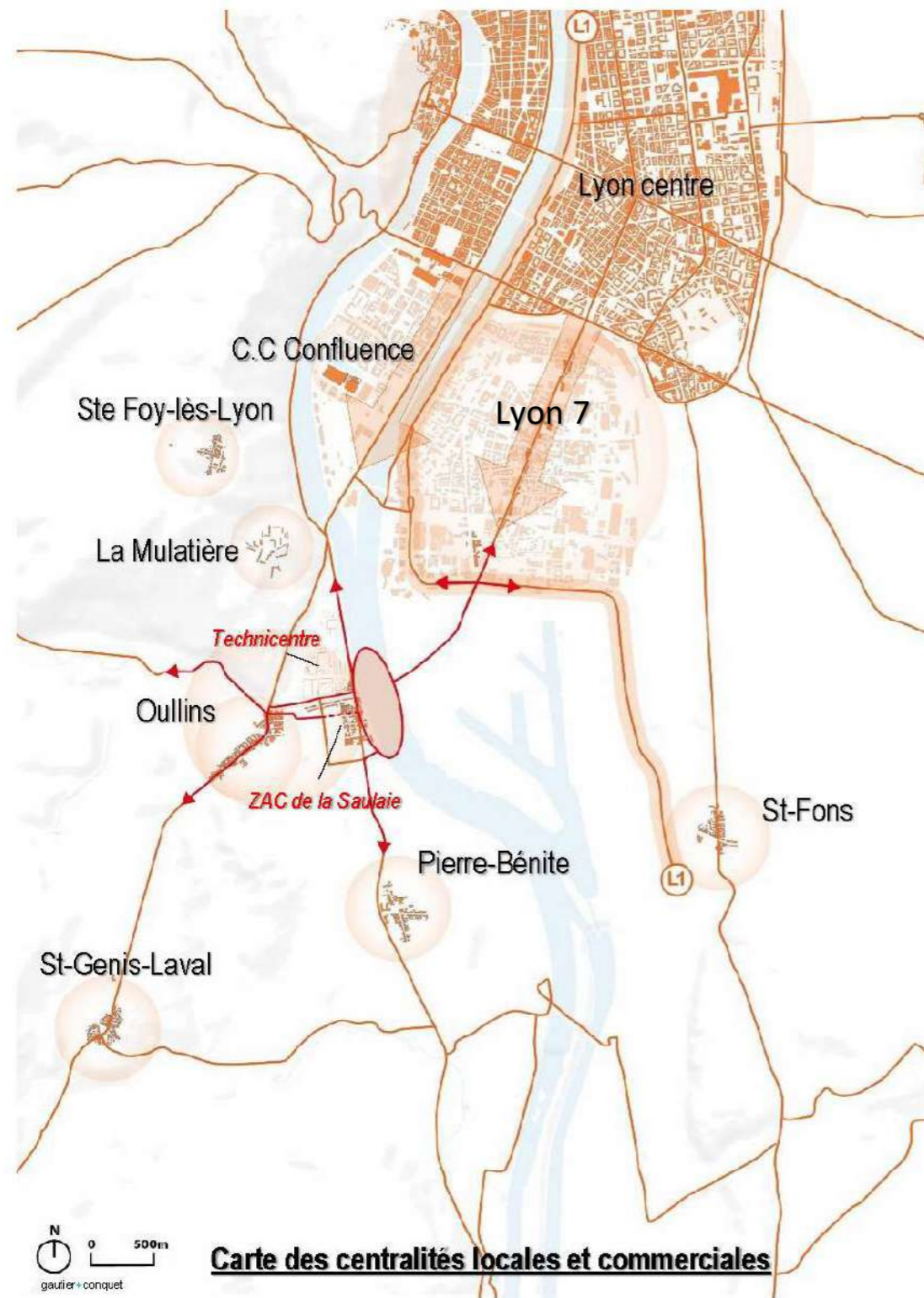


Figure 9 : Schéma des enjeux urbains

Un enjeu majeur pour connecter les habitants de La Saulaie au parc de Gerland

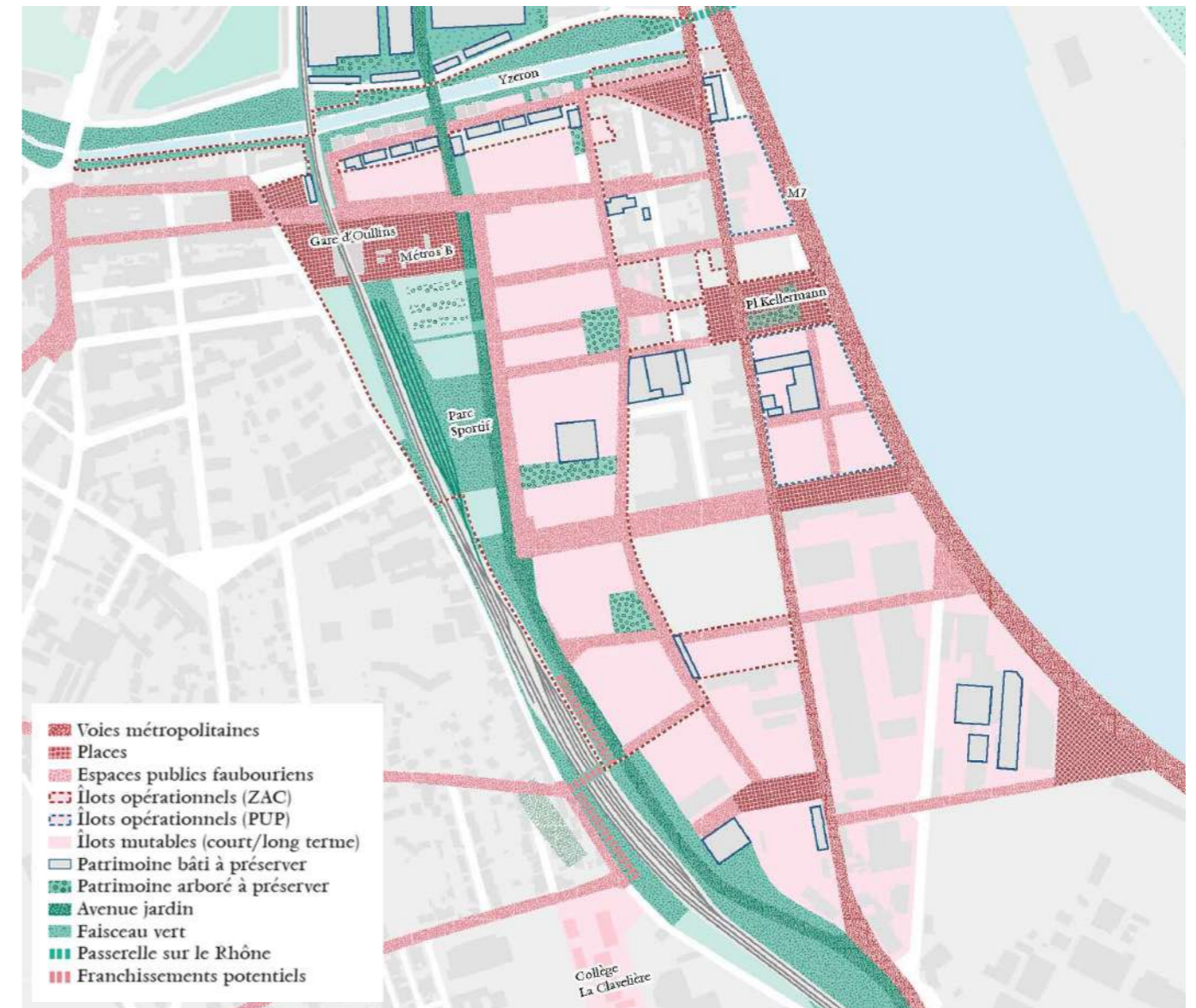


Figure 10 : Plan programmatique du projet de la ZAC La Saulaie

### Programme de la ZAC de la Saulaie :

- 52 255 m<sup>2</sup> SdP de logements, soit 630 logements et 240 places d'hébergement
- 39 315 m<sup>2</sup> SdP de bâtiments tertiaires
- 30 875 m<sup>2</sup> SdP de locaux d'activités, de commerces et d'équipements privés
- 5 600 m<sup>2</sup> de SdP d'équipements publics (école, gymnase, crèche) réalisés par la Ville d'Oullins

\*SdP : Surface de Plancher



Un franchissement pour mettre en relation les pôles d'emplois

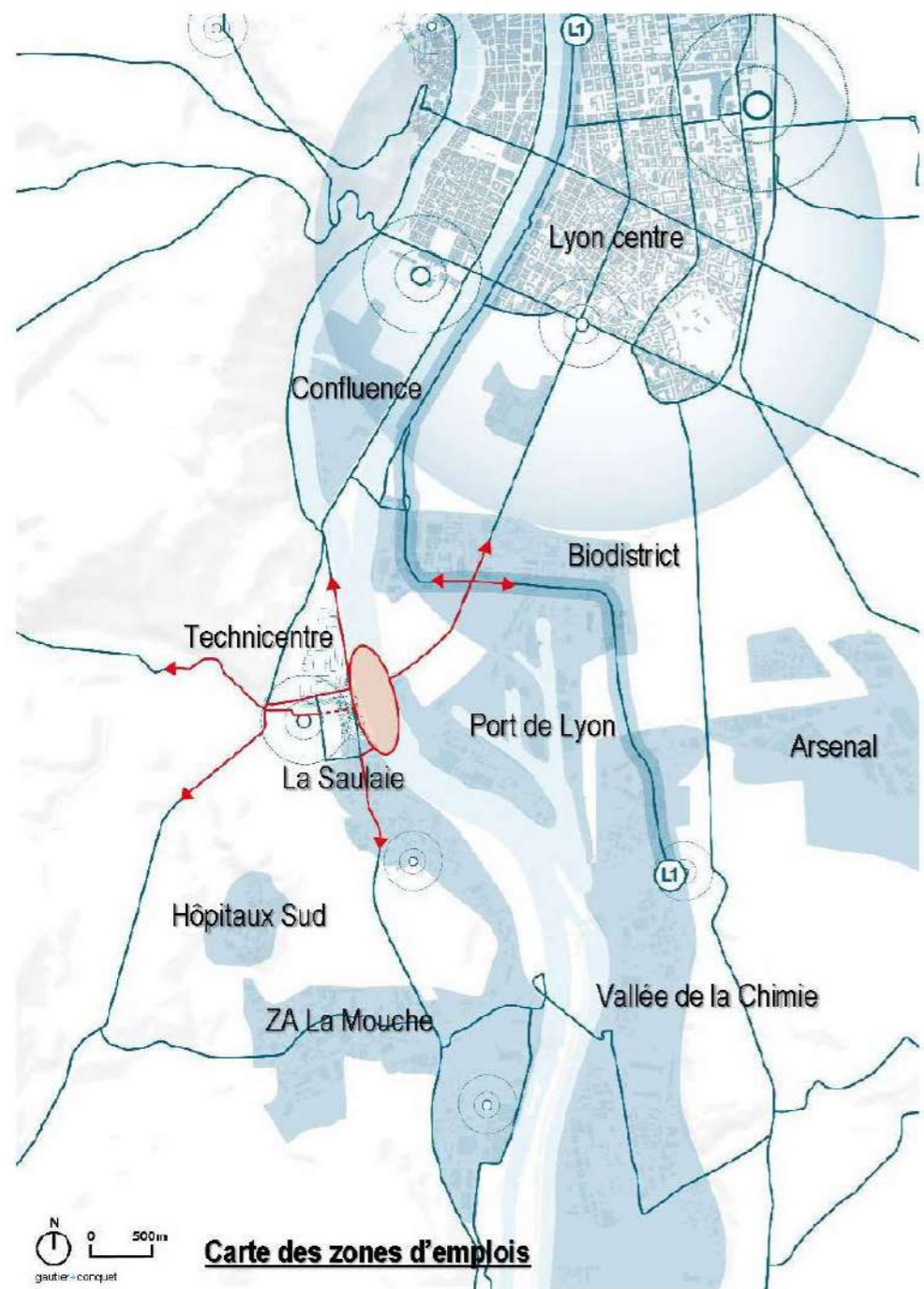


Figure 11 : Schéma d'enjeu de connexion des pôles d'emplois

L'amélioration des temps de parcours donne la capacité aux modes actifs d'être une alternative compétitive face à la voiture.

La création d'infrastructures lourdes vélos entre les pôles économiques peut permettre le développement de la logistique urbaine en vélo.

Un franchissement pour rendre plus accessible les équipements et universités

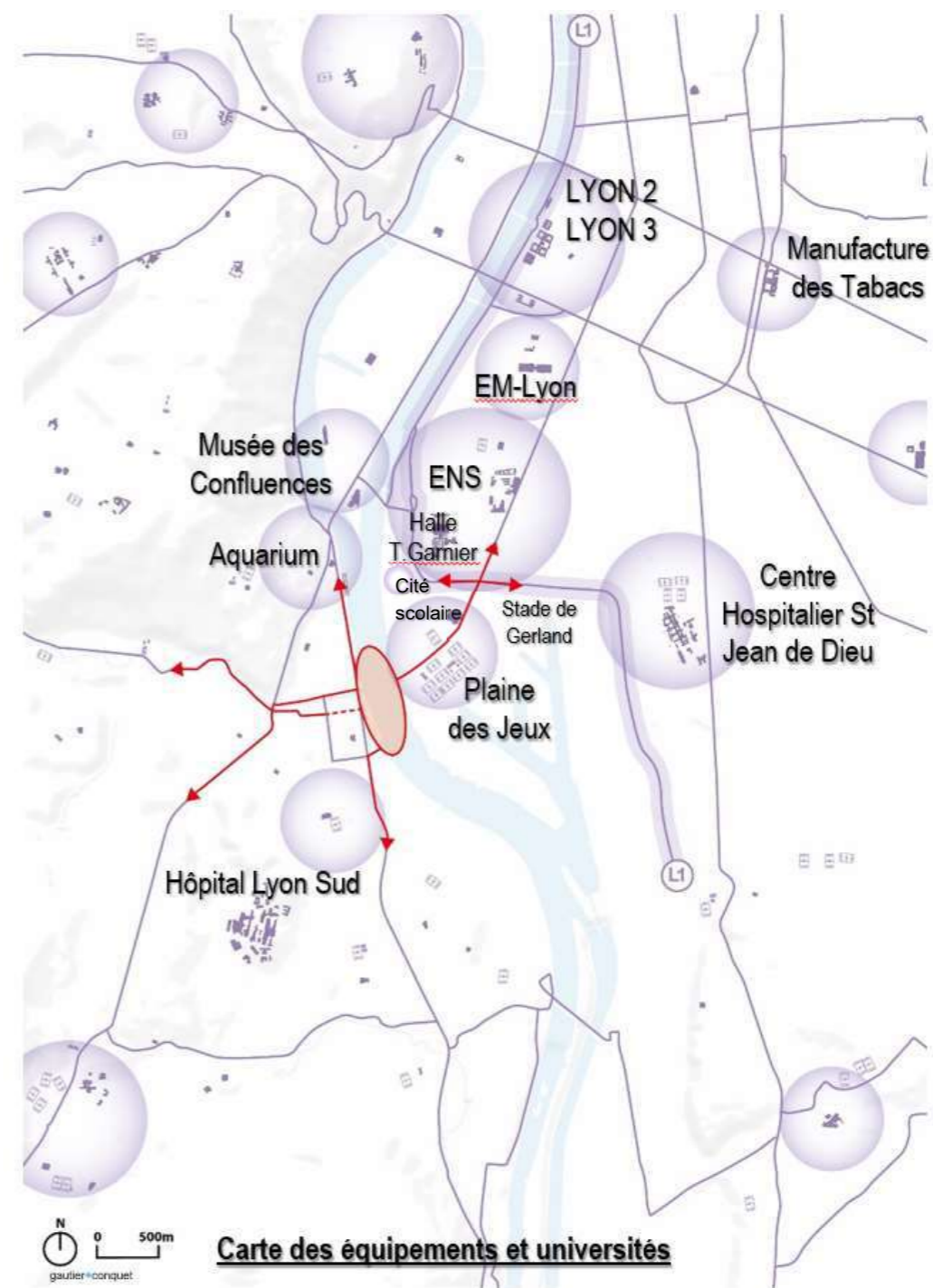


Figure 12 : Schéma d'enjeu d'accessibilité des équipements et des universités

Développer les infrastructures pour les modes actifs, c'est rendre plus accessible les équipements publics et les lieux d'enseignement supérieur.



### Un franchissement en continuité des itinéraires de loisirs et de la trame verte

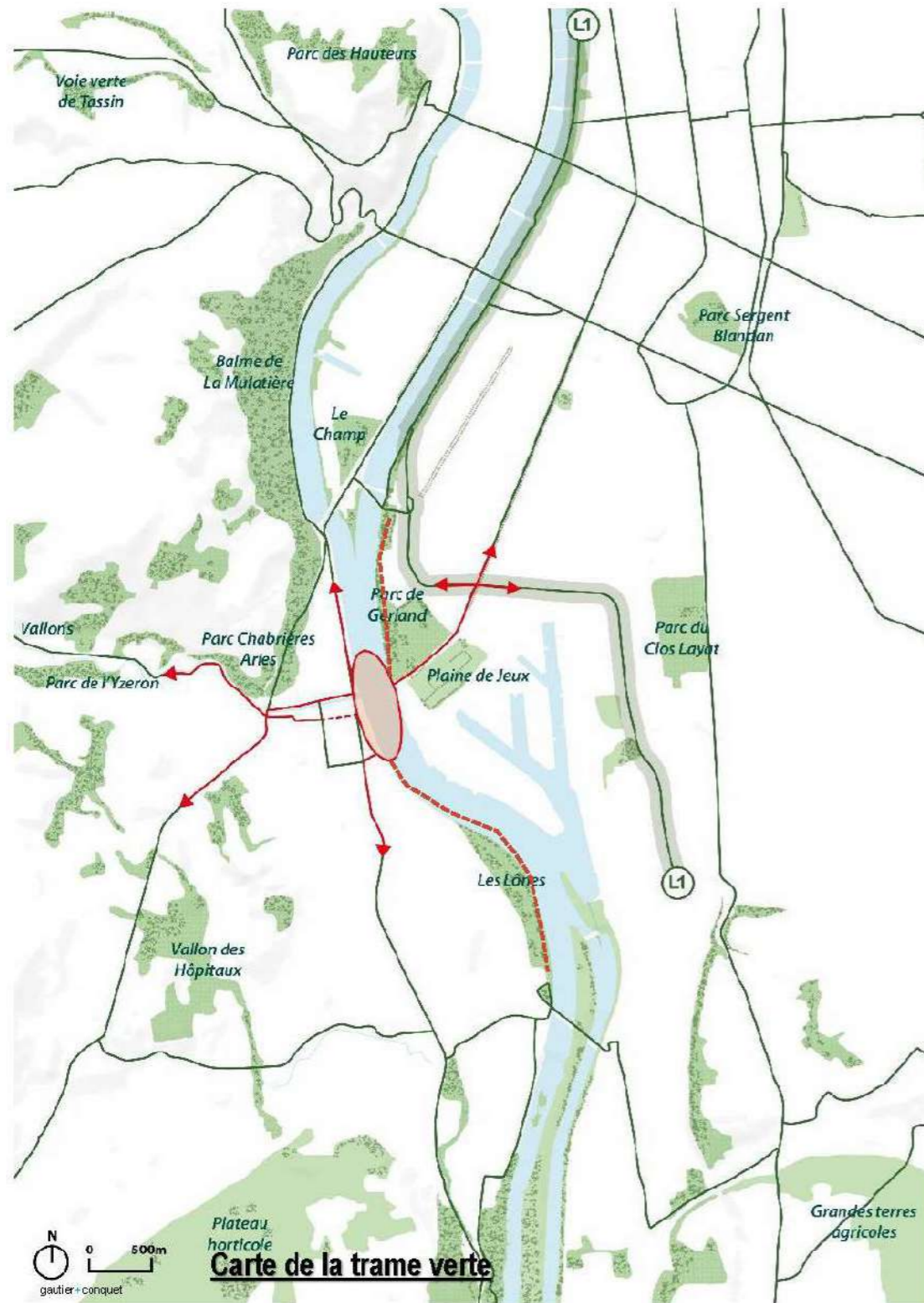


Figure 13 : Schéma d'enjeu de continuité des itinéraires de loisirs

Le nouveau franchissement permet de connecter des espaces verts structurants (parc de Gerland, berges du Rhône, berges de l'Yzeron...) à l'échelle de la métropole.

La passerelle permettra également une connexion à l'itinéraire touristique de la ViaRhôna :

L'itinéraire cyclable ViaRhôna est une véloroute de 815 km reliant les rives du lac Léman à la Méditerranée en suivant le fleuve Rhône, alternant voies vertes sécurisées et voies partagées. Cet itinéraire touristique et de loisirs traverse une grande variété de paysages et est ponctué d'aires d'accueil et de découvertes des territoires.

En région Auvergne-Rhône-Alpes il est réalisé à plus de 80%, et le tronçon situé entre Lyon et Givors est le dernier à réaliser, représenté en rouge sur l'extrait de carte ci-dessous.

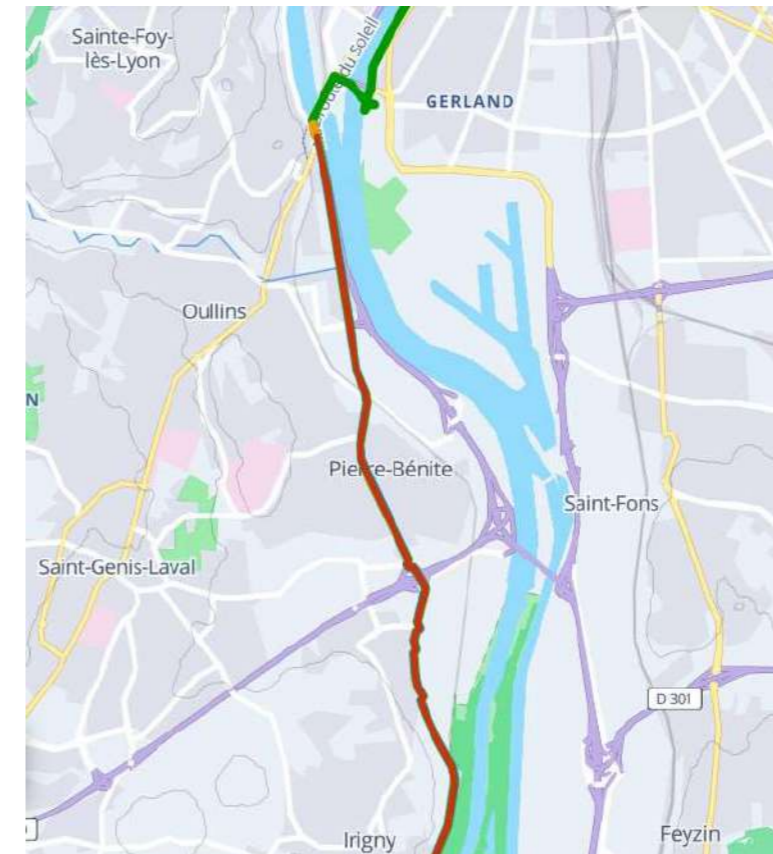


Figure 14 : Itinéraire ViaRhôna- source = viarhona.com



### 2.3. Participer à la qualification de l'entrée de ville et de l'identité lyonnaise

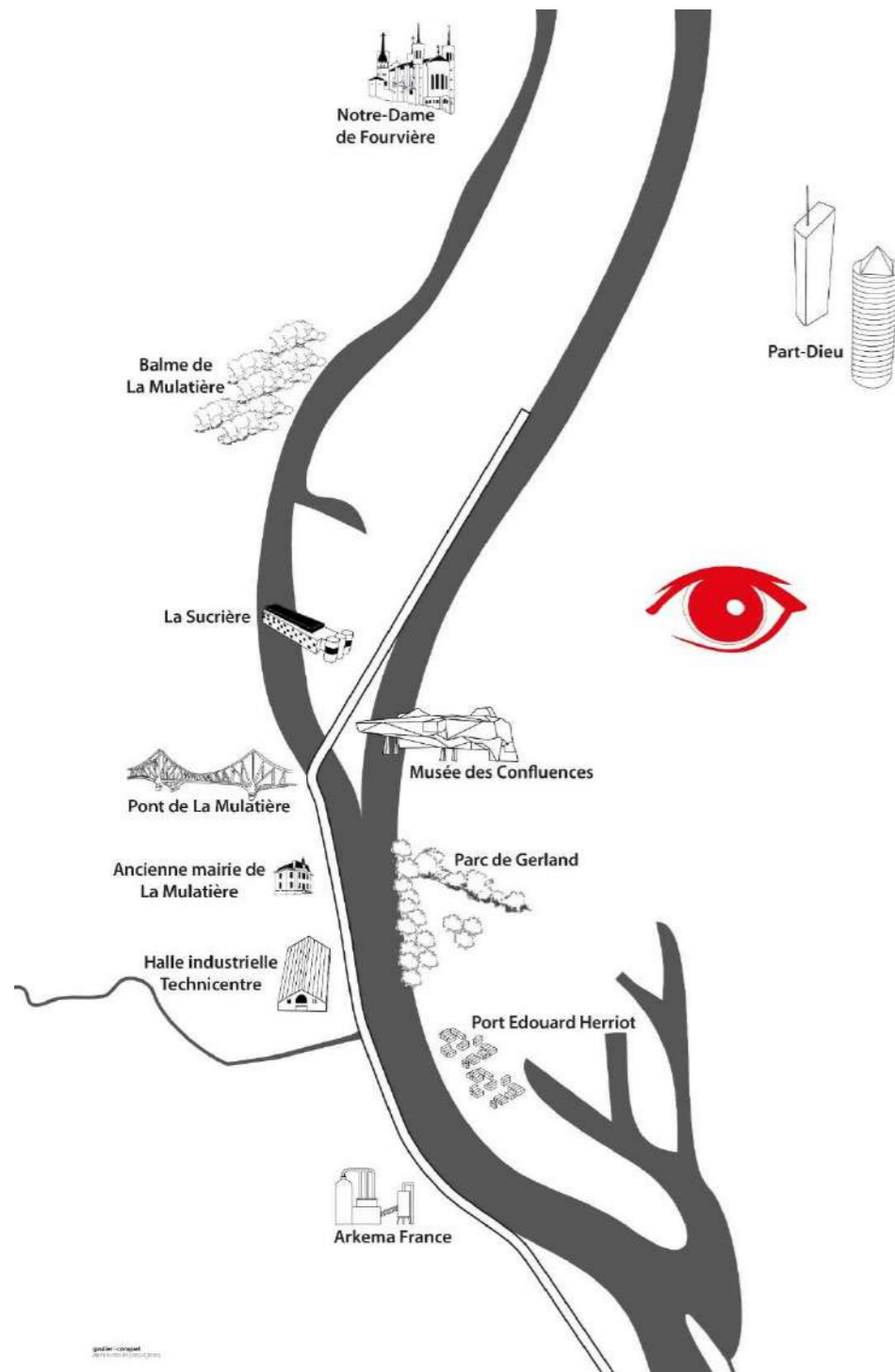


Figure 15 : Schéma d'enjeu d'image d'entrée de ville

Le secteur du franchissement correspond à une des entrées principales sur le cœur d'agglomération : l'entrée sud. Elle se caractérise par l'ouverture du paysage fluvial sur des éléments urbains et paysagers remarquables.



Figure 16 : paysage d'entrée de ville ©Google

Participer à l'image de l'entrée sud de Lyon :

La géographie formée par le Rhône (courbe et vallée) offre une ouverture paysagère remarquable sur la ville. L'entrée sud de Lyon se caractérise par un paysage urbain iconique, monumental et patrimonial :

La vallée de la chimie (dont le site d'Arkema), le port de Lyon Edouard Herriot, les halles du Technicentre, l'ancienne mairie de La Mulatière, la balme paysagère, le parc de Gerland et sa ripisylve, le musée des Confluences, les ponts de la Mulatière et Raymond Barre, la Sucrière, les tours de La Part-Dieu et la basilique Notre-Dame de Fourvière.

Le franchissement du Rhône et de M7 doit participer à ce paysage identitaire lyonnais et cela de plusieurs façons :

- Limiter l'impact visuel sur les monuments existants ; Le design de l'ouvrage devra s'inscrire dans un paysage « déjà-là ». Les perspectives visuelles sur les icônes lyonnaises et la nature devront être préservées, voire soulignées.
- Participer à l'image iconique de l'entrée sud ; L'ouvrage réalisé devra dialoguer avec les différents monuments et éléments naturels du site. Devra-t-il s'ajouter comme une icône en plus ? ou au contraire se fondre dans le paysage pour laisser place au déjà-là ?
- Donner à voir ; La réalisation d'un ouvrage au-dessus du Rhône est une belle opportunité d'offrir un belvédère sur ce paysage remarquable et recentrer le projet sur l'usager et l'habitant.



## 2.4. Synthèse des objectifs du franchissement

### AMÉLIORER LES TEMPS DE PARCOURS

- Créer un parcours cycle et piéton performant et attractif pour relier le sud-ouest lyonnais à la rive gauche du Rhône et encourager les déplacements à pied et en vélo
- Permettre le déploiement des voies lyonnaises et leurs interconnexions
- Recevoir un tronçon de la voie lyonnaise n°9 en franchissant le Rhône et M7
- Réaliser un ouvrage adapté et accessible à tous 24h/24 7j/7

### LIMITER L'EFFET BARRIÈRE

- Franchir le Rhône
- Franchir la M7
- Traverser le parc de Gerland

### CONNECTER

- Les pôles générateurs de flux
- Les équipements publics
- Les universités
- Les zones d'emplois
- Les zones urbaines denses
- Les ensembles paysagers dans une logique de trame verte et de parcours de loisirs

### COMPOSER LE PAYSAGE ET PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

- Participer à l'image de l'entrée de ville
- S'intégrer dans un paysage patrimonial et environnemental remarquable
- Donner à voir des points de vue inédits sur Lyon et le parc de Gerland et mettre en valeur le patrimoine rhodanien
- Imaginer les aménagements connexes qui accompagneront l'insertion de l'ouvrage dans son contexte urbain et paysager
- Relier et valoriser les espaces de nature que sont les berges de l'Yzeron, le Rhône et le parc de Gerland
- Rapprocher les riverains du fleuve



### 3. Où franchir le Rhône ?

#### 3.1. Les différents faisceaux envisagés



Figure 17 : Schéma des trois faisceaux de franchissement

Trois faisceaux principaux ont été étudiés :

- Le faisceau nord
- Le faisceau centre
- Le faisceau sud

Ces faisceaux offrent un éventail d'atterrissages possibles qu'il convient de confronter aux critères et objectifs du projet.

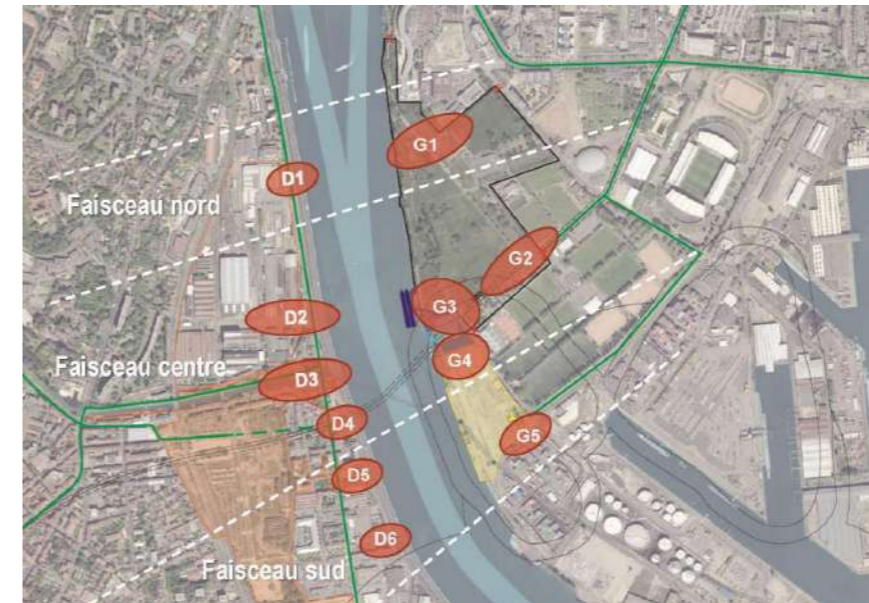


Figure 18 : Cartographie des atterrissages possibles

Compte tenu des contraintes et de la largeur du franchissement, l'ouvrage devra franchir le Rhône avec 2 appuis maximum dans le fleuve. La portée principale serait d'environ 100 m, et la longueur totale d'environ 250 m.



### Quelques références d'ouvrages comparables

Pour mieux visualiser à quoi pourrait ressembler la future passerelle, voici quelques références de passerelles piétonnes qui ont des caractéristiques similaires au projet.

Tout d'abord, quelques exemples lyonnais avec la Passerelle du collège (Rhône, portée 200m), la Passerelle du palais de justice (Saône, portée 140m), et le Pont Raymond Barre (Rhône, portée 250m)



Figure 19 : Passerelle du collège Lyon



Figure 20: Passerelle du palais de justice Lyon



Figure 21 : pont Raymond Barre Lyon

Et quelques exemples ailleurs :

A Liège (Belgique), la Belle Liégeoise, portée 180m :



Figure 22 : La Belle Liégeoise ©Ville de Liège – Jean-Pierre Ers

La passerelle Simone de Beauvoir à Paris sur la Seine, portée 270m :



Figure 23 : Passerelle Simone de Beauvoir Paris



La passerelle des Trois Pays, entre Huningue (France) et Weil-am-Rhein (Allemagne), portée 238m :



Figure 24 : Passerelle des Trois Pays Allemagne

La passerelle Nescio, Amsterdam (Pays-Bas), portée 190m :



Figure 25 : Passerelle Nescio Bridge, Amsterdam



### 3.2. Synthèse des enjeux et contraintes

La conception d'une passerelle franchissant le Rhône passe d'abord par le recensement des différentes contraintes présentes sur le futur site d'implantation. En effet, située en plein cœur de la métropole, la passerelle interagit avec un environnement fluvial et urbain déjà dense.

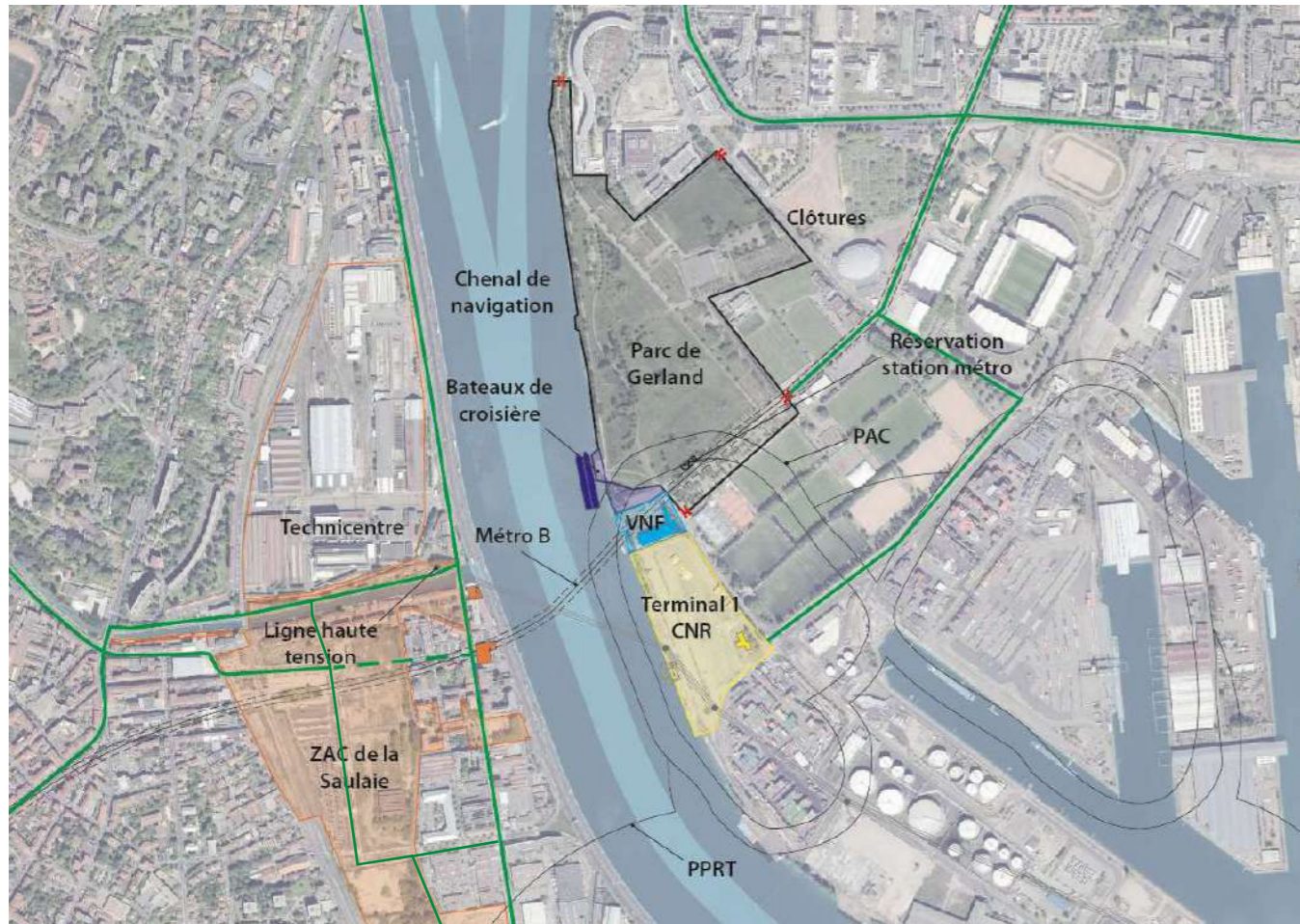


Figure 26 : carte des enjeux et contraintes

#### Le chenal de navigation sur le Rhône

Le premier élément qui représente un enjeu fort est le Rhône lui-même en tant que voie navigable. Il est donc nécessaire de laisser un espace suffisant pour le passage des bateaux sous la passerelle, appelé gabarit, et ce quel que soit le niveau d'eau du Rhône. Un espace de 6,30m de hauteur au-dessus du Rhône et de 60m de largeur doit être laissé libre sous l'ouvrage. Une largeur supplémentaire de 20m devra être laissée sans appui dans le fleuve de chaque côté du gabarit. La passerelle sera donc plutôt haute par rapport au Rhône, mais aussi par rapport aux quais, ce qui posera des contraintes « d'atterrissages » qui seront détaillées par la suite.

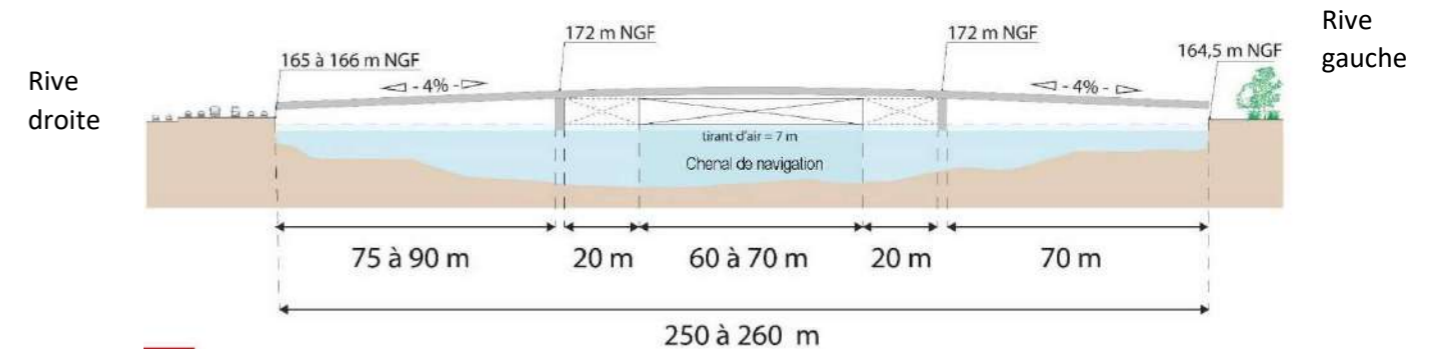


Figure 27 : profil en travers du chenal de navigation

#### Le franchissement de M7

Le franchissement de M7 nécessite un gabarit libre sous ouvrage de 5,35 m pour le passage des véhicules. De même, le quai Pierre Sépard nécessite un gabarit libre sous ouvrage de 4,90 m pour le passage des véhicules.

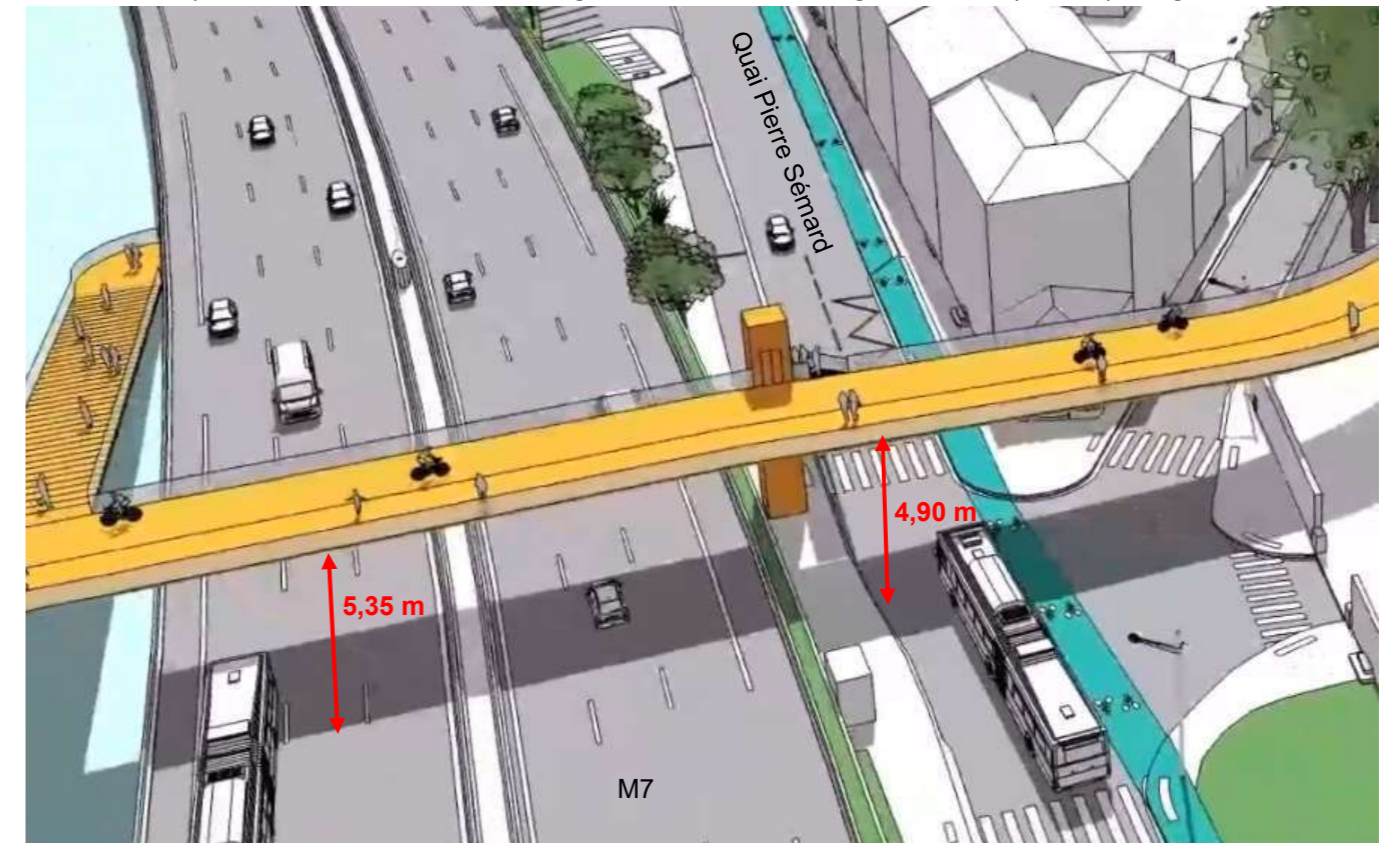


Figure 28 : gabarits routiers



Le Plan de Prévention des Risques Naturels pour les Inondations du Rhône (PPRNi)

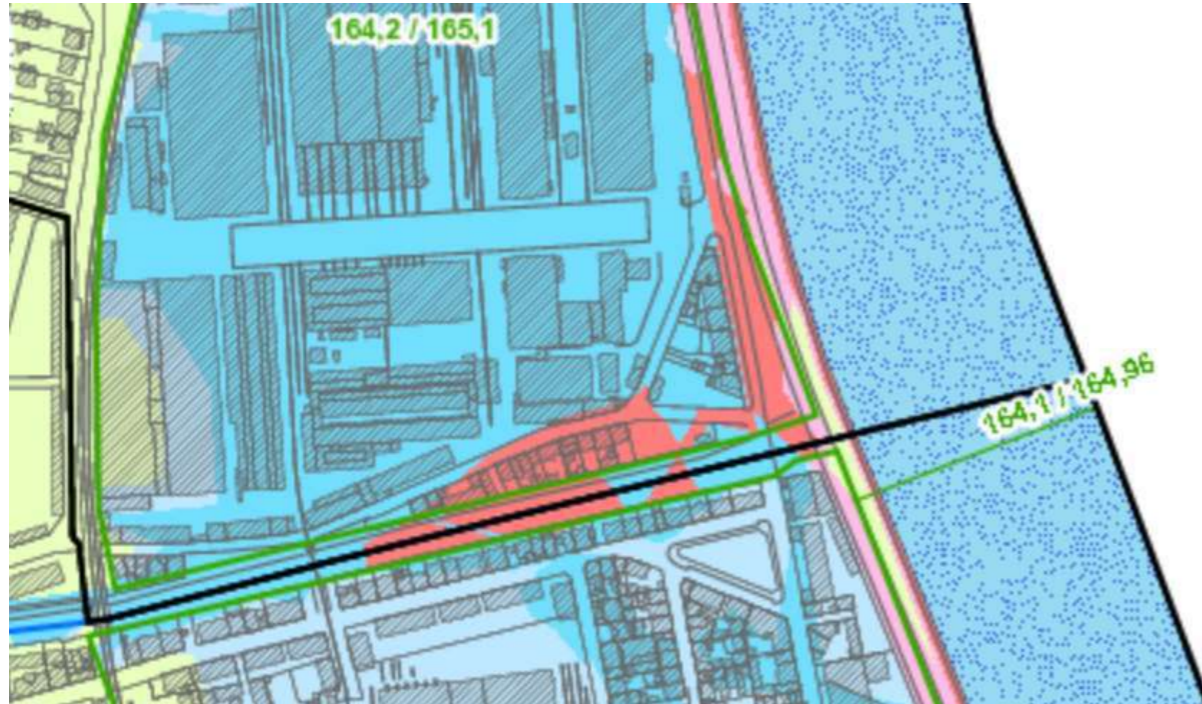


Figure 29 : PPRNi rive droite du Rhône

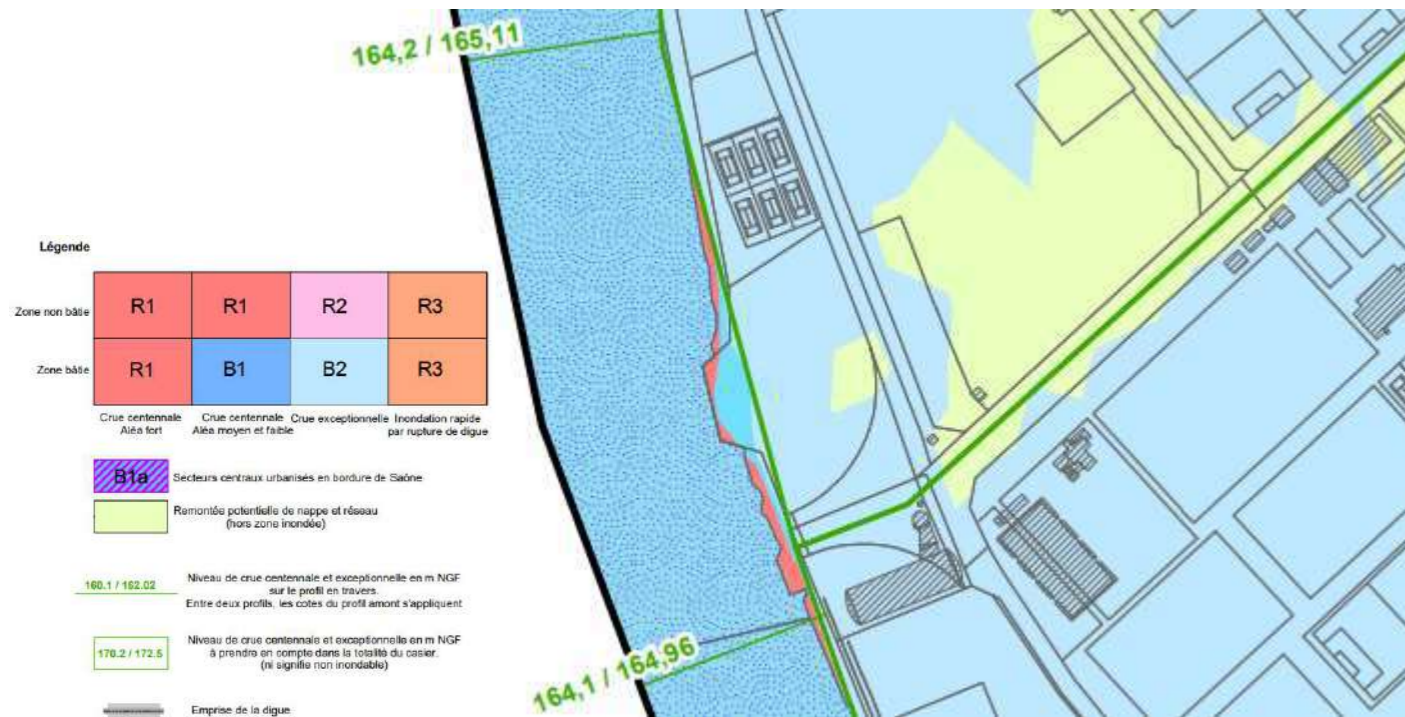


Figure 30 : PPRNi rive gauche du Rhône

Les arrivées de la passerelle sur les rives du Rhône devront être compatibles avec le Plan de Prévention des Risques Naturels pour les Inondations du Rhône (PPRNi) afin de prévenir les risques pour les personnes exposées aux inondations par débordements, de préserver les conditions d'écoulement et les champs d'expansion des crues et de réduire la vulnérabilité et les dommages potentiels en zone inondable. Le PPRNi fait notamment apparaître une zone d'aléa fort pour une crue centennale sur la rive droite, au nord de l'Yzeron.

Le PPRT

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) organisent la cohabitation entre les zones industrielles à risques et les riverains. Un PPRT est adopté pour chaque site industriel classé Seveso à haut risque. Il y a 4 PPRT sur le territoire de la Métropole de Lyon, dont celui de la Vallée de la chimie dans le périmètre de la passerelle. Le projet devra être conforme au règlement du PPRT.



Figure 31 : carte du PPRT

Le PAC ou Porté à Connaissance : une contrainte réglementaire sur le port

Le lieu d'implantation de la passerelle est également à proximité immédiate du port de Lyon Édouard Herriot et de son terminal T1. Le port accueille des bateaux porte-containers, et accueille également des activités de manutention de matières dangereuses. Même si ces activités seront déplacées dans le terminal T2 dans les prochaines années, modifiant ainsi le périmètre de risque lié aux matières dangereuses, les équipements et l'exploitation du terminal T1 seront maintenus.

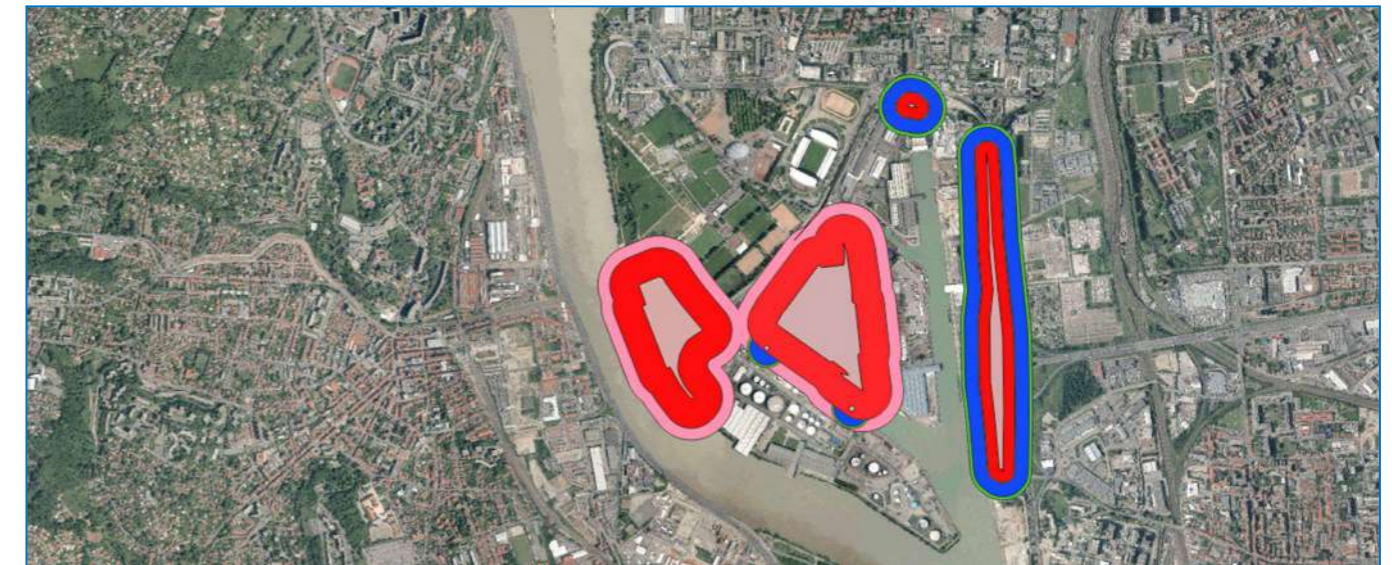


Figure 32 : carte du Porté à Connaissance



### Le Métro B.

Le tunnel du métro B, avec ses systèmes de sorties de secours, de ventilation, de maintenance, traverse le parc et passe sous le Rhône.

Le métro B peut potentiellement se situer dans un des faisceaux de passage retenu pour la passerelle. Une distance de 10m doit être respectée entre le tunnel et les fondations de la passerelle. De plus, certains espaces sont réservés pour une potentielle future station, et ne pourront donc pas être utilisés pour le projet de passerelle.

### Le quai pour les bateaux de croisière et son accès bus.

Le quai Fillon est situé à proximité du parc de Gerland et accueille actuellement des paquebots de croisière à l'hivernage et sert ponctuellement de zone de délestage. Toutes les options de fuseau de passage de la passerelle rendront le quai inexploitable. Une solution de remplacement est à prévoir pour maintenir la qualité d'exploitation du tourisme fluvial.

La réglementation fluviale interdit l'arrêt des bateaux sous les ponts, car cela constitue un risque en cas de crue notamment.

### L'emprise VNF, ses mises à l'eau et quai

En rive gauche, les terrains sont publics (ville ou état), ou sont des terrains concédés à VNF (Voies Navigables de France) et la CNR (Compagnie Nationale du Rhône). L'occupation des sols pourrait alors évoluer pour intégrer la passerelle et mieux s'adapter aux besoins de chaque acteur.

### Les clôtures du parc de Gerland et ses horaires de fermeture

Le Parc de Gerland est très proche de l'implantation. L'aménagement de la voie lyonnaise doit limiter les conflits d'usages avec le parc, et la passerelle doit rester accessible 24h/24 7j/7, ce qui n'est pas le cas du parc.



Figure 33 : photo rive gauche © Google

### Les zones naturelles et arbres existants

Il est également important de prendre en compte la présence d'espèces animales et végétales au bord du Rhône, afin d'évaluer l'impact du projet sur ces dernières.

Côté rive droite, l'habitat le plus présent est constitué de palplanches ou de béton, ce qui n'est pas très propice au développement de la faune et de la flore ; l'impact du projet sera donc faible. Les Espaces Boisés Classés (EBC) inscrits au PLUH sur la rue des Barbots sont à prendre en compte.

Côté rive gauche, au niveau du parc de Gerland, les berges sont moins artificialisées et laissent la place à plus d'espèces naturelles, faunes et flores. Le projet pourrait avoir un impact modéré, et devra donc prendre en compte la présence du milieu pour éviter, limiter ou réduire l'impact sur le site. Les Espaces Végétalisés à Valoriser (EVV) inscrits au PLUH dans le parc de Gerland sont notamment à prendre en compte.

### La ligne haute tension et son pylône

Une ligne aérienne RTE (Réseau de Transport d'Électricité) franchit le Rhône au niveau du tracé du métro et de la passerelle. De plus, un pylône se situe en rive droite au bord de l'Yzeron. Cette contrainte devrait être levée d'ici la réalisation des travaux de la passerelle car la ligne aérienne sera remplacée par une ligne souterraine passant par Oullins La Saulaie.

### L'évolution du Technicentre et ses limites

En rive droite, la contrainte foncière est bien plus importante, avec un patrimoine bâti plus ou moins diffus sur fonciers publics ou privés, l'Yzeron (rattaché au Rhône sur son extrémité Est en termes de domanialité fluviale et d'entretien), la M7 (intégrée au patrimoine viaire de la Métropole depuis 2017), et globalement d'un parcellaire hérité de la période industrielle du secteur et en cours de recomposition. Le projet aura un impact sur ce patrimoine, mais l'avancement actuel du projet urbain ne permet pas d'avoir une vision claire sur la situation projetée.

Sur le site du Technicentre SNCF de 19,5 ha, actuellement 80 000 m<sup>2</sup> de surfaces bâties sont en cours de cessation d'activités par la SNCF. La Métropole de Lyon, la SNCF et la ville de La Mulatière engagent des discussions sur le devenir de ce site majeur, témoin de l'histoire industrielle et ferroviaire de l'agglomération.

### La ZAC et les PUP du projet de La Saulaie

Le projet de la passerelle vient en limite nord du périmètre de la ZAC de la Saulaie. Les 2 projets sont coordonnés, notamment pour des aménagements cohérents en rive nord de l'Yzeron.



Figure 34 : photo rive droite © Google



### 3.3. Analyse des différents faisceaux



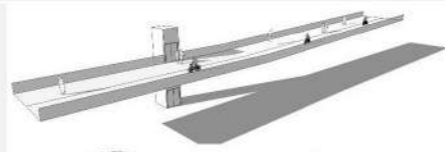

Critères	Faisceau Nord	Faisceau Centre	Faisceau Sud
Connexion au réseau structurant cycle et relation au parc de Gerland et aux Berges de l'Yzeron	<b>Connexion faible</b> avec axe structurant vélo (connexion directe uniquement à la ligne 3 des Voies Lyonnaises) <b>Connexion avec Gerland mais pas de connexion avec l'Yzeron</b>	<b>Forte continuité</b> avec Jean Jaurès, le PEM d'Oullins et l'axe M7, <b>les lignes 1, 3, 5, 9 des Voies Lyonnaises</b> <b>En contact direct</b> avec le parc de Gerland et l'Yzeron	<b>Relativement excentré</b> des axes structurants cycles (connexion lignes 3 et 5 uniquement des Voies Lyonnaises) <b>Pas de connexion directe</b> avec l'Yzeron et le parc de Gerland
Insertion dans la trame urbaine et participation à son renouvellement	<b>Pas de connexion à la centralité d'Oullins ni à la ZAC de la Saulaie.</b> Dépendant du devenir du Technicentre (partie Nord)	Au contact direct de la <b>centralité d'Oullins</b> , du projet de la <b>ZAC de la Saulaie et éventuellement du Technicentre (partie Sud)</b>	<b>Connexion faible</b> à la centralité d'Oullins <b>Contact direct</b> au projet de la <b>ZAC de la Saulaie</b> <b>Pas de connexion</b> avec le Technicentre (partie Sud)
Impact environnemental	<b>Enjeux environnementaux</b> Présence de ripisylve sur les berges du parc de Gerland	<b>A priori pas d'enjeux environnementaux forts</b> Existence des frayères dans une zone relativement éloignée	<b>Enjeux environnementaux non identifiés à ce stade</b>
Impact sur l'activité portuaire et touristique	Aucun	Impacte le quai bateaux touristique et éventuellement la parcelle et les locaux des VNF	Impacte le terminal T1 (besoin de prolonger la passerelle au-delà du T1)
Compatibilité avec les risques technologiques	Compatible	En limite du périmètre du PAC. Modification partielle du PAC nécessaire.	Dans le périmètre du PAC et du PPRT. Besoin de suppression totale du PAC

**Le faisceau centre est retenu pour sa bonne connexion au réseau cyclable structurant, son insertion urbaine entre La Saulaie et le Technicentre, tout en limitant l'impact environnemental et l'impact sur l'activité portuaire après modification partielle du Terminal 1.**



## 4. Les hypothèses d'atterrissages

### Un éventail de possibles pour un atterrissage précis

Système d'atterrissage	Avantages / inconvénients	Visuel à titre d'illustration
<b>Rampe 4%</b>	Accessibles PMR mais longueur très importante, <b>augmentation de la longueur et des coûts</b> de réalisation et <b>difficulté d'insertion</b> plus importante	
<b>Rampe 8%</b>	Diminution de la longueur et des coûts de réalisation mais <b>non accessibles PMR</b> et <b>peu de confort pour les vélos</b>	
<b>Ascenseur</b>	Dénivelée verticale directe, <b>très peu encombrant</b> et <b>accessible PMR</b> , mais présentant des <b>sujétions d'exploitation</b> pour garantir son fonctionnement ( <b>pannes et surcoût d'entretien</b> )	
<b>Escalier</b>	Dénivelée verticale permettant un tracé plus court, <b>insertion simple</b> mais accessible <b>uniquement au piéton</b> « non PMR »	

Les rampes sont les ouvrages qui permettent de raccorder la passerelle sur les rives et rattraper les niveaux existants. Les rampes ont une variété importante de formes possibles, quel que soit leur profil en long.

Des rampes avec une pente de 4% sont accessibles à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite. Mais elles sont alors d'une longueur importante, rallongent les temps de parcours, augmentent les coûts de réalisation et présentent plus de difficultés d'insertion.

Des rampes avec une pente de 8% permettent une diminution des longueurs de raccordement et des coûts de réalisation, mais ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite et sont peu confortables pour les cyclistes.

Des rampes avec une pente de 6% représentent un compromis qui permet des raccordements assez courts pour un temps de parcours réduit, tout en conservant également un bon confort pour les cyclistes. Elles nécessitent d'être complétées par un ascenseur pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite et éventuellement d'un escalier.

Pour illustrer ces pentes, voici quelques exemples lyonnais :

Lyon 3 - Berges du Rhône, rampes quai Victor Augagneur



Rampe nord à 5 % - linéaire 67 m

Rampe sud à 7,5 % - linéaire 45 m



Figure 35 : photos rampes quai Victor Augagneur ©Google



Lyon 6 – Accès Pont Morand, rampe 8 % - linéaire 43 m



La Mulatière – Quai de la Libération, rampe 6 % - linéaire 120 m



Lyon 7 - Accès Pont Raymond Barre, rampe 3,5 % - linéaire 110 m



Figure 36 : photos pentes lyonnaises ©Google

Pour relier la passerelle à la terre, voici quelques exemples de rampes qui pourraient inspirer le projet de passerelle sur le Rhône.

Solution avec rampe, escalier et ascenseur :



Figure 37: Passerelle Byens Bro, Odense, Danemark

Solution en rampe hélicoïdale :

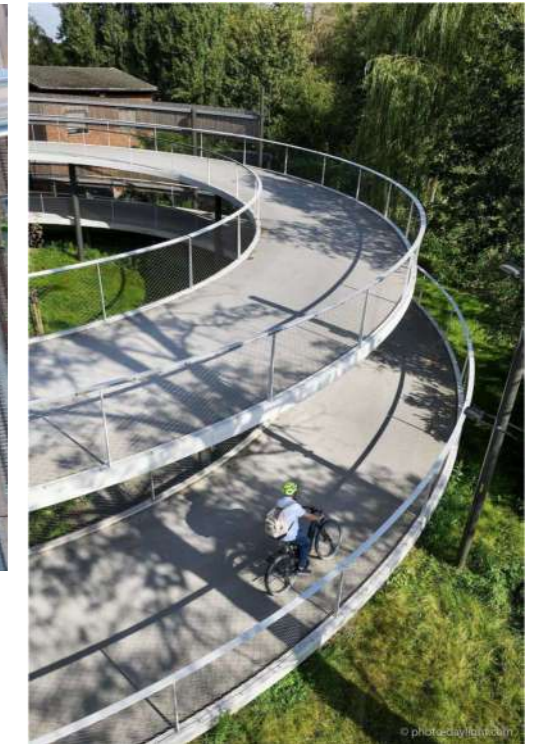


Figure 38 : ParkBas à Gand, Belgique

Rampe mixte avec escaliers et rampe cycle :



Figure 39 : Passerelle La Belle Liègeoise, Liège, Belgique



#### 4.1. En rive droite : se raccorder aux voies lyonnaises

Les raccordements ne sont pas définis à ce stade du projet. Plusieurs solutions sont possibles sur chaque rive. Pour chaque axe de franchissement, nord et sud, et sans être exhaustif à ce stade, deux scénarios sont présentés pour illustrer des raccordements possibles.

##### Hypothèse 1A (nord - pente 4%)

Selon un axe de franchissement nord, la passerelle franchit M7, pénètre dans l'enceinte du technicentre actuel pour s'intégrer entre le double alignement de platanes, puis atterrit au niveau du pylône actuel.

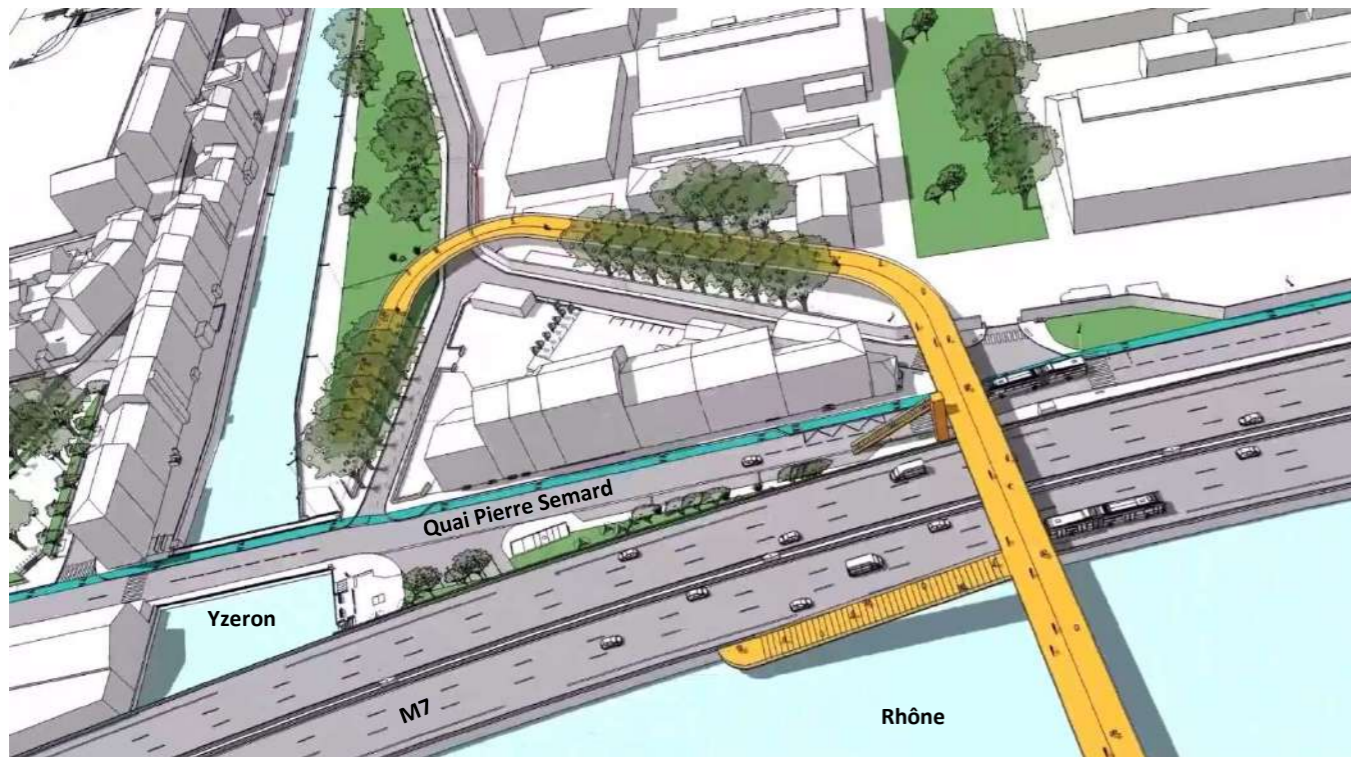


Figure 40 : schéma d'atterrissage hypothèse 1A

Cette hypothèse induit la démolition de bâtiments dans le technicentre et conduit à revoir l'accès à la rue Gabriel Péri. Elle impacte également le stade Bouliste de La Mulatière.

Un ascenseur et un escalier peuvent compléter l'accès à la passerelle depuis la rue quai Pierre Séward. (Emplacement à préciser).

Dans un second temps, un ouvrage supplémentaire pourra être ajouté pour relier la rive extérieure de M7 à la passerelle.

##### Hypothèse 1B (nord – pente 6%)

Selon un axe de franchissement nord, la passerelle franchit M7, pénètre dans l'enceinte du technicentre actuel pour s'intégrer entre le double alignement de platanes, puis atterrit au niveau de la limite du technicentre sur la rue Gabriel Péri. Cet atterrissage rapide est possible avec une pente d'environ 6%. Cette pente non PMR exige la mise en place d'un ascenseur en amont de cette pente au niveau de la rue quai Pierre Séward.

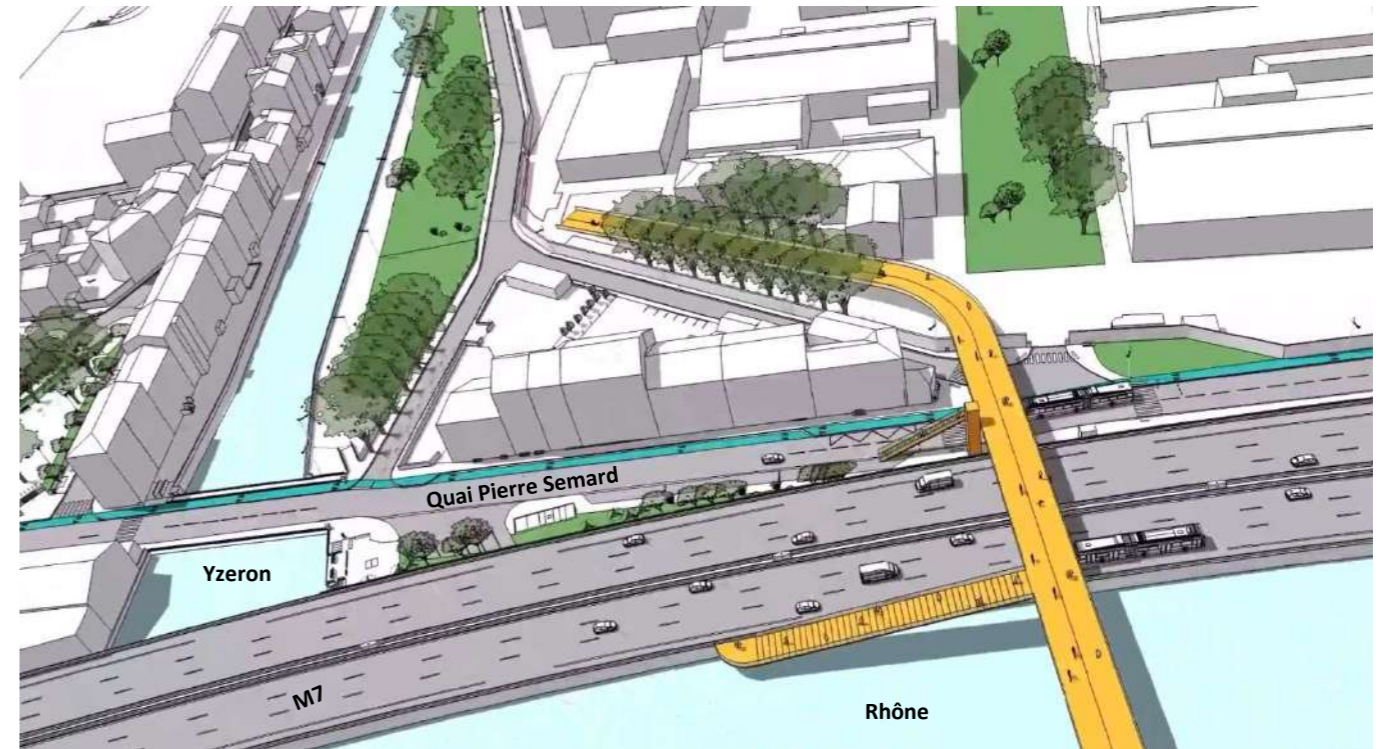


Figure 41 : Schéma d'atterrissage hypothèse 1B

Cette hypothèse induit la démolition de bâtiments dans le technicentre et l'ouverture du mur d'enceinte.

Dans un second temps, un ouvrage supplémentaire pourra être ajouté pour relier la rive extérieure de M7 à la passerelle.



### Hypothèse 2B (sud – pente 4%)

Selon un axe de franchissement sud, la passerelle franchit M7, puis pénètre dans l'enceinte du technicentre actuel en direction du nord pour s'intégrer entre le double alignement de platanes, et atterrit au niveau de l'entrée du technicentre.

Cette hypothèse impacte le foncier le long de la rue des Barbots (propriété de la Métropole de Lyon) et conduit à revoir l'accès à la rue Gabriel Péri.

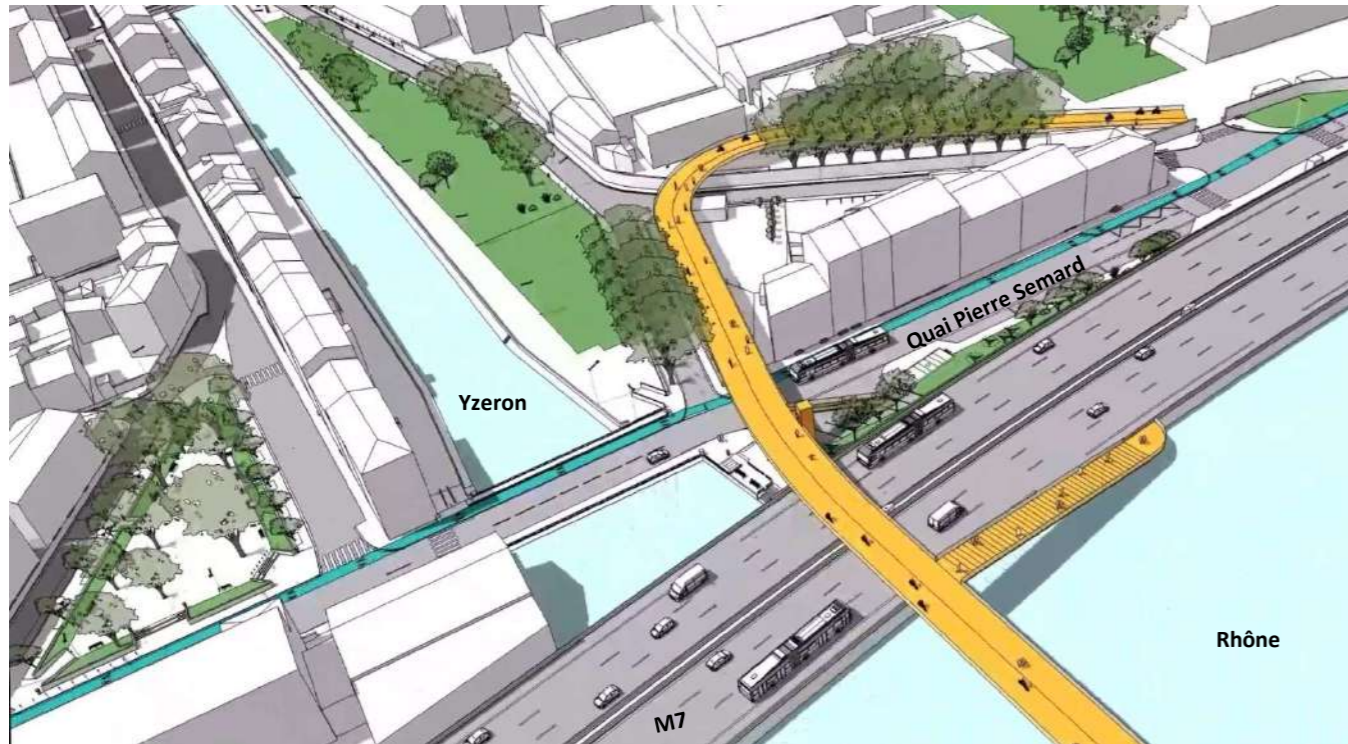


Figure 42 : Schéma d'hypothèse d'atterrissage 2B

Un ascenseur et un escalier peuvent compléter l'accès à la passerelle depuis la rue quai Pierre Sémard. (Emplacement à préciser).

Dans un second temps, un ouvrage supplémentaire pourra être ajouté pour relier la rive extérieure de M7 à la passerelle.

### Hypothèse 2A (sud – pente 6%)

Selon un axe de franchissement sud, la passerelle franchit M7, puis atterrit au niveau du pylône HT actuel via une courbe à 180° et une pente à 6%. Cette pente non PMR exige la mise en place d'un ascenseur en amont de cette pente au niveau de la rue quai Pierre Sémard.

Cette hypothèse impacte le foncier le long de la rue des Barbots (propriété de la Métropole de Lyon) et le stade Bouliste de La Mulatière.

Cette hypothèse condamne la rue des Barbots.

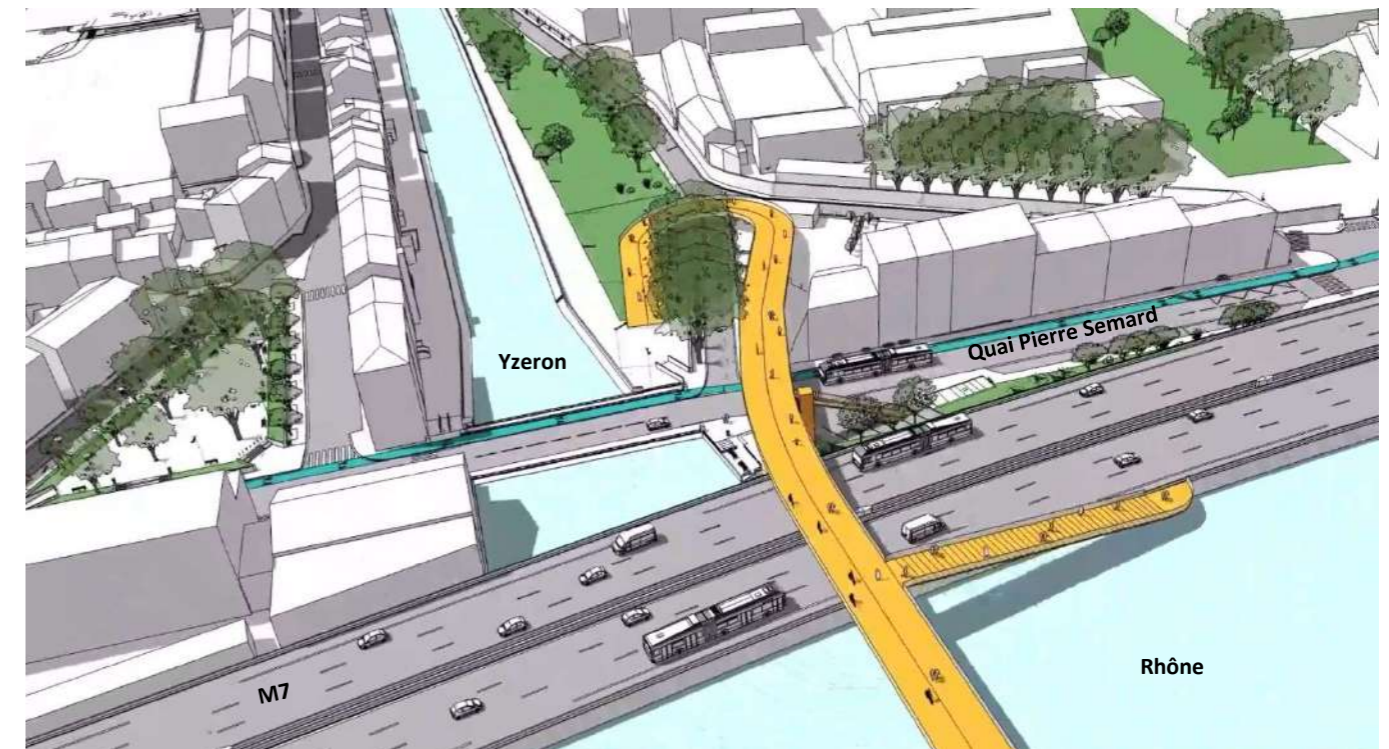


Figure 43 : Schéma d'hypothèse d'atterrissage 2A

Dans un second temps, un ouvrage supplémentaire pourra être ajouté pour relier la rive extérieure de M7 à la passerelle.



#### 4.2. En rive gauche : s'intégrer dans le parc de Gerland

Selon l'axe de franchissement, deux scénarios permettent d'illustrer les raccordements possibles.

À noter que ces scénarios induisent la relocalisation de l'activité des bateaux touristiques sur un autre site qui reste à définir.

##### Hypothèse 1 (nord - pente 4%)

Selon un axe de franchissement nord, la passerelle atterrit au niveau du quai des bateaux touristiques. La passerelle est accessible depuis la rue quai Fillon. La voie lyonnaise n°9 emprunte l'allée entre la plaine des jeux et le parc de Gerland. A ce stade, il est proposé de déplacer la clôture du parc le long de cet itinéraire pour garantir le parcours dans l'espace public 24h/24 et 7j/7.

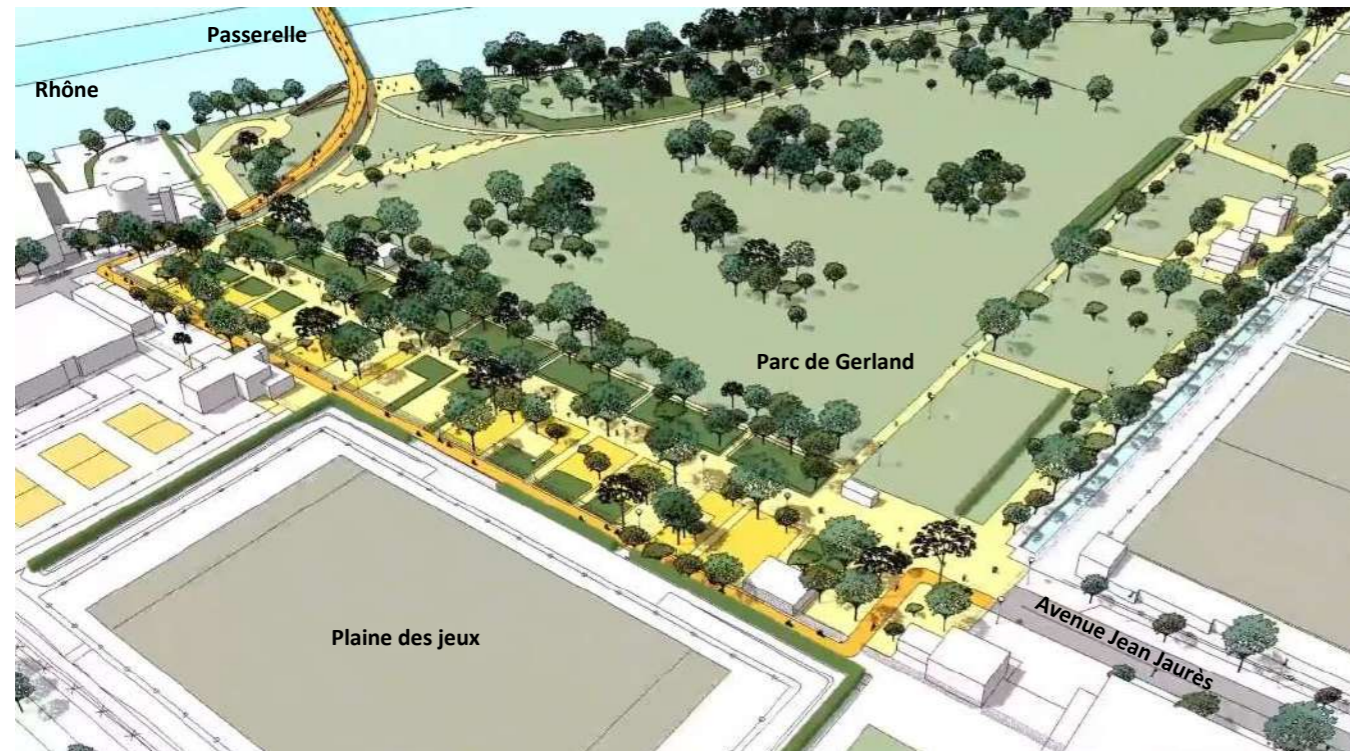


Figure 44 : Schéma de l'hypothèse 2

##### Hypothèse 2 (sud – pente 4 %)

Selon un axe de franchissement sud, la passerelle atterrit en limite de la parcelle VNF (en lieu et place de l'accès bus touristique actuel). La passerelle est accessible depuis la rue quai Fillon. La voie lyonnaise n°9 emprunte l'allée entre la plaine des jeux et le parc de Gerland. A ce stade, il est proposé de déplacer la clôture du parc le long de cet itinéraire pour garantir le parcours dans l'espace public 24h/24 et 7j/7.



Figure 45 : Schéma de l'hypothèse 1



### Itinéraires dans le parc de Gerland

Cohérence de l'itinéraire de la voie lyonnaise n°9, de la fermeture du parc la nuit et de l'atterrissage de la passerelle :



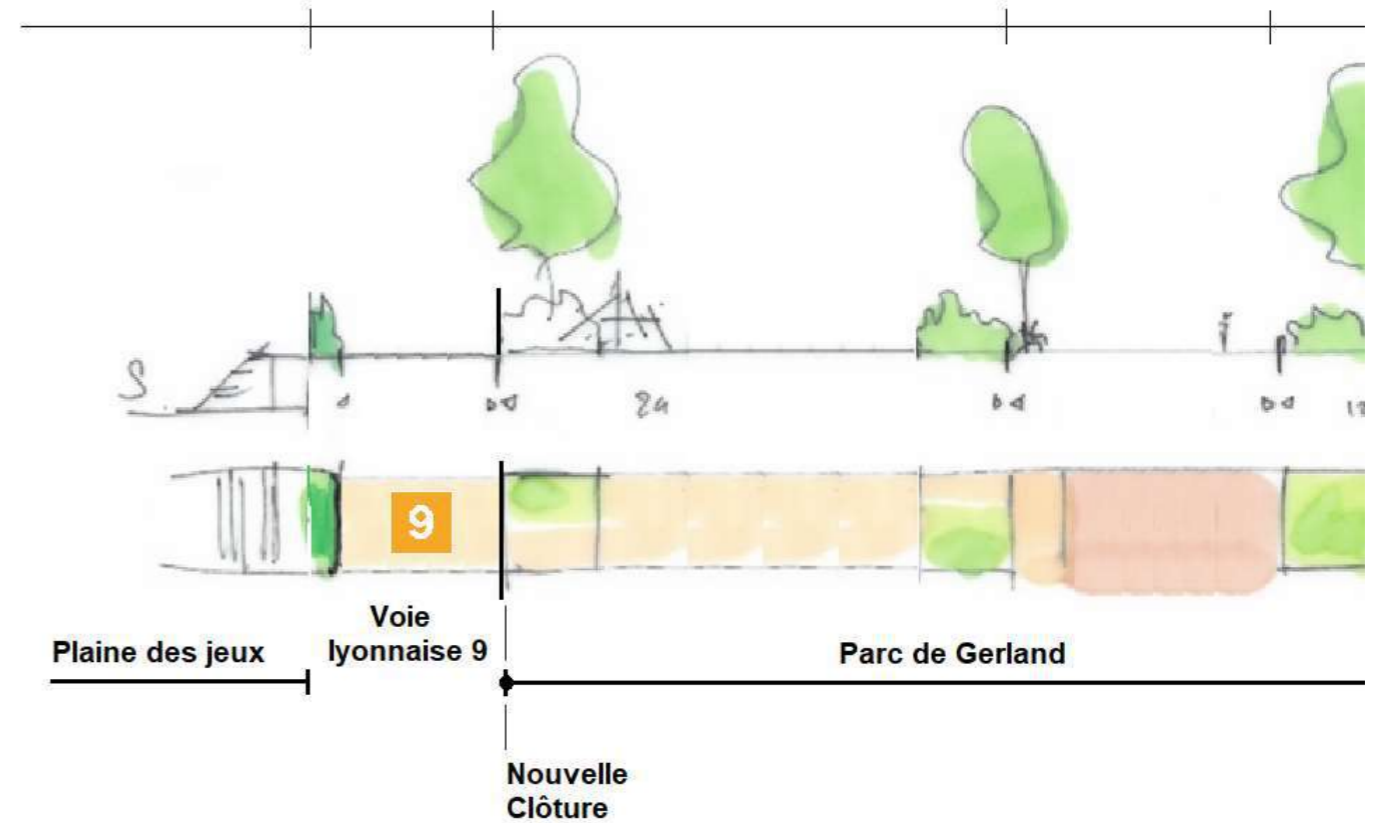
Figure 46 : Photo de la contre-allée (actuellement)

La clôture du Parc de Gerland sera à déplacer à l'arrière des aires de jeux pour rendre le cheminement existant accessible jusqu'à l'avenue Jean Jaurès 24 h / 24, en raison de la fermeture du parc la nuit.



Figure 47 : Photo Parc de Gerland © Google

Coupe schématique du projet de traversée du Parc de Gerland :





### 4.3. Synthèse des enjeux de rive à rive

L'analyse des contraintes, des objectifs et des attentes en termes de fonctionnalités de l'aménagement, nous conduit à proposer différents scénarios en composant les atterrissages possibles et les tracés envisagés. La carte ci-dessous présente une synthèse des enjeux dans le faisceau retenu. L'ouvrage se positionnera à l'intérieur de ce faisceau selon une solution nord en violet, une solution sud en rouge, ou une combinaison de ces 2 solutions.

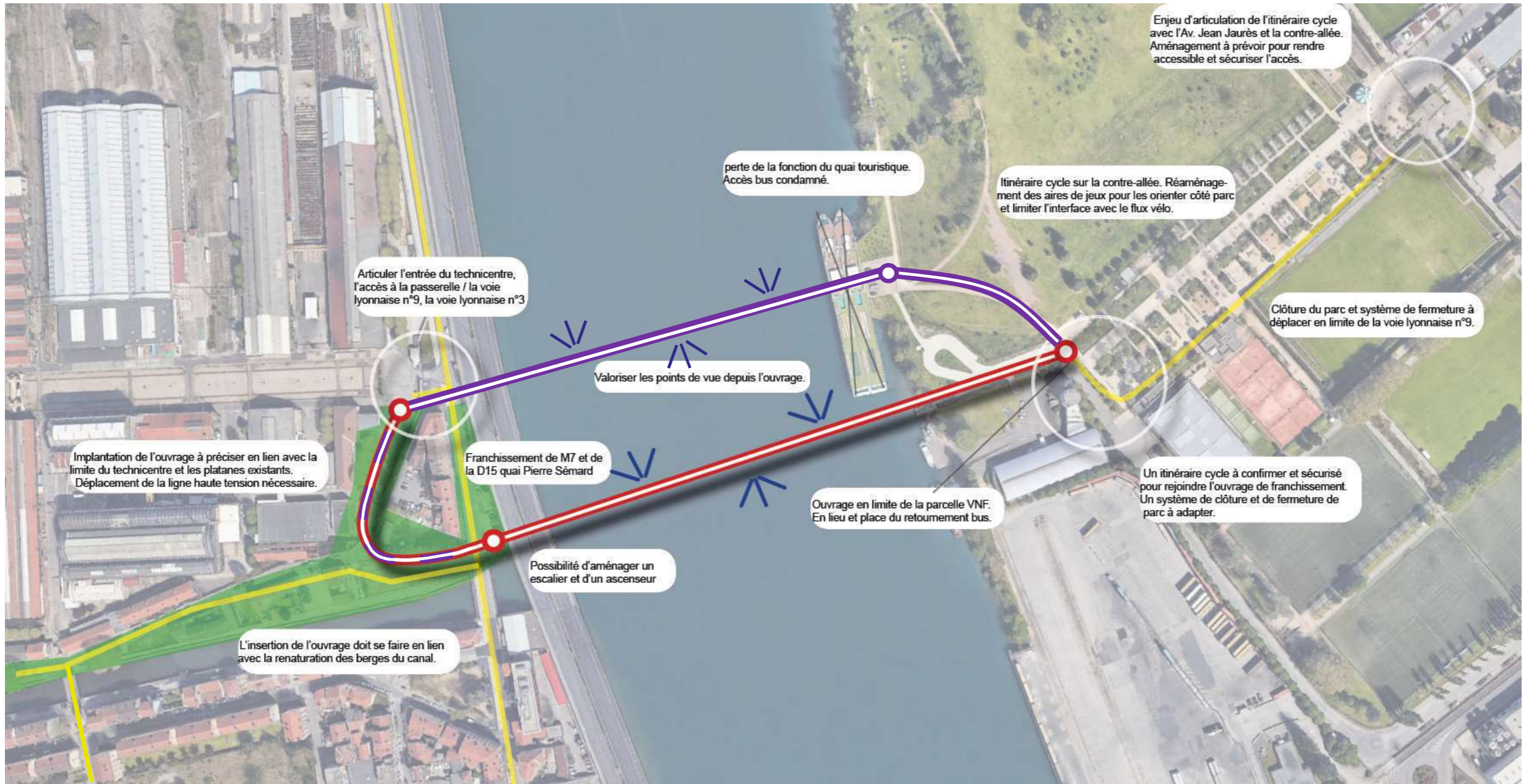


Figure 48 : Synthèse de rive à rive



#### 4.4. Illustration de synthèse du franchissement sur le Rhône à l'échelle urbaine





## 5. Les invariants techniques retenus

Le type de structure n'est pas défini à ce stade. Au vu de la complexité de l'ouvrage à réaliser et de son impact sur le site, un concours permettra de désigner un groupement chargé de sa conception. Cette modalité permet de retenir le meilleur projet.

Il sera demandé de concevoir et de réaliser l'ouvrage dans une logique d'écoconception afin de proposer des structures et des matériaux conduisant à un bilan carbone le plus réduit possible, et ce sur toute la durée de vie de l'ouvrage.

La passerelle sera dédiée aux modes doux (piétons, cycles) et aura une largeur utile courante sur ouvrage de 7m, avec 4 m affectés aux cycles et 3 m aux piétons. La séparation piétons/cycles sera matérialisée par de la peinture au sol, ou un autre dispositif non proéminent.

Une attention particulière sera portée sur les phénomènes vibratoires potentiels liés à la circulation piétonne. Le critère de confort retenu pour le projet rend les accélérations subies par la structure simplement perceptibles par les usagers. Pour garantir le confort des cycles, on choisira un revêtement lisse. Un roulement sans gêne sera garanti par des joints entre les éléments.



Figure 49 : Exemple de séparation entre vélos et piétons (Odense, Danemark)

L'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) sera garanti grâce à une pente constante maximale de 4% sur l'ouvrage, conformément à la norme.

La passerelle peut avoir vocation à être un lieu touristique ou d'arrêt. La largeur courante pourra être élargie localement pour la qualité d'usage du franchissement (assise de repos, mobilier, belvédère, ombrage, etc.).

Le programme peut prévoir à titre conservatoire la possibilité d'une future connexion de l'ouvrage avec le quai en rive droite (coté M7), en cohérence avec le futur projet de requalification de la M7.

La passerelle sera dotée de tous les équipements nécessaires à sa sécurité :

- un garde-corps adapté aux enfants et aux cyclistes, d'une hauteur de 1,20m ;
- un éclairage fonctionnel de l'ouvrage, qui pourra comprendre des dispositifs passifs (plots rétro réfléchissants, peinture lumineuse, etc.).
- des aménagements pour faciliter la traversée des 250 m du Rhône : zone de repos, ombrière, etc.

Certains usagers risquent d'avoir une appréhension à utiliser un tel ouvrage, au-dessus du fleuve. Il est prévu de mettre l'accent sur les éléments visant à rassurer l'utilisateur notamment par rapport :

- au sentiment de vulnérabilité par rapport aux éléments (fleuve, vent), que pourrait susciter la traversée de l'ouvrage
- au sentiment d'insécurité lié au risque de se retrouver isolé au milieu d'un long couloir, notamment de nuit.



## 6. Les étapes du projet

