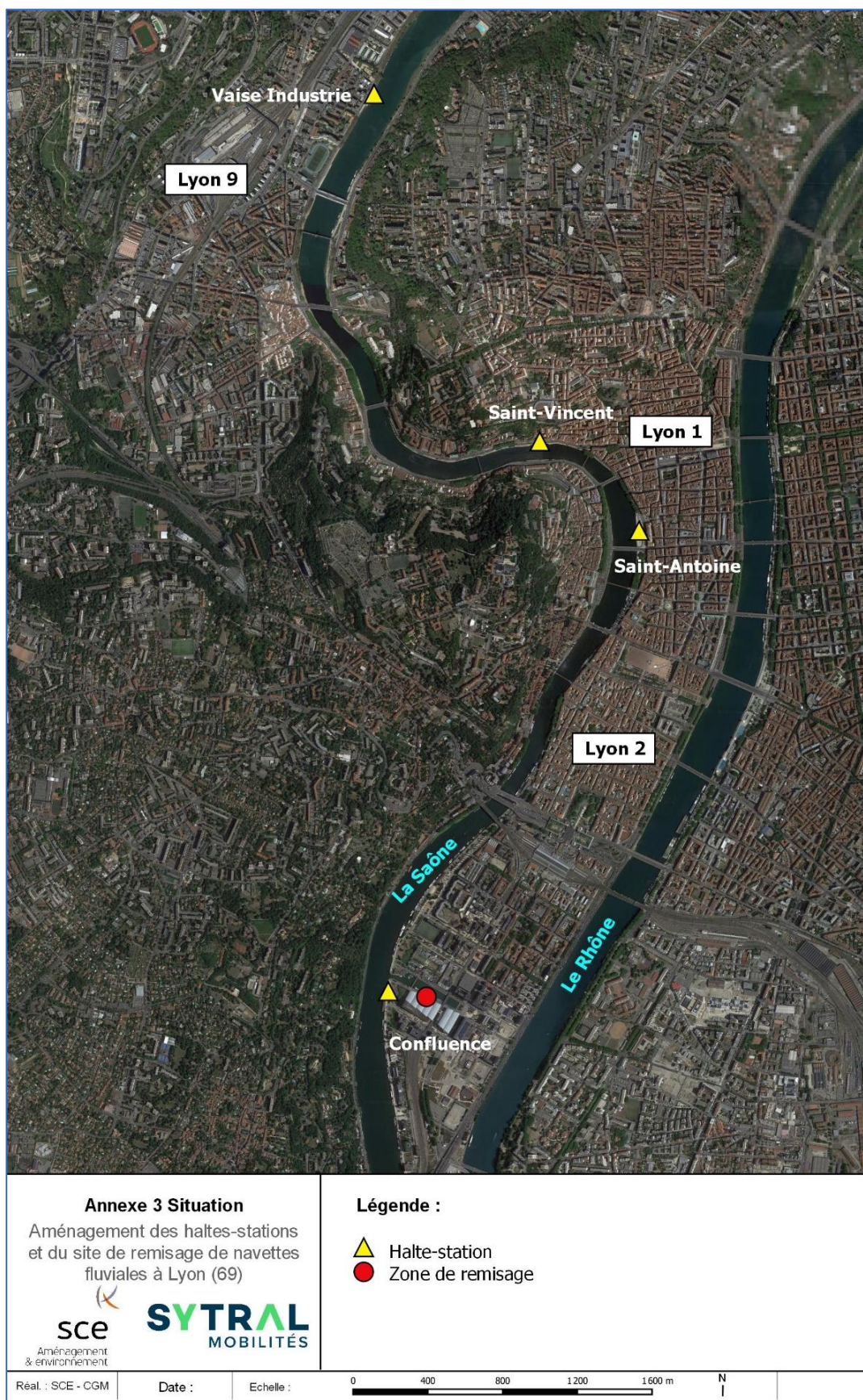
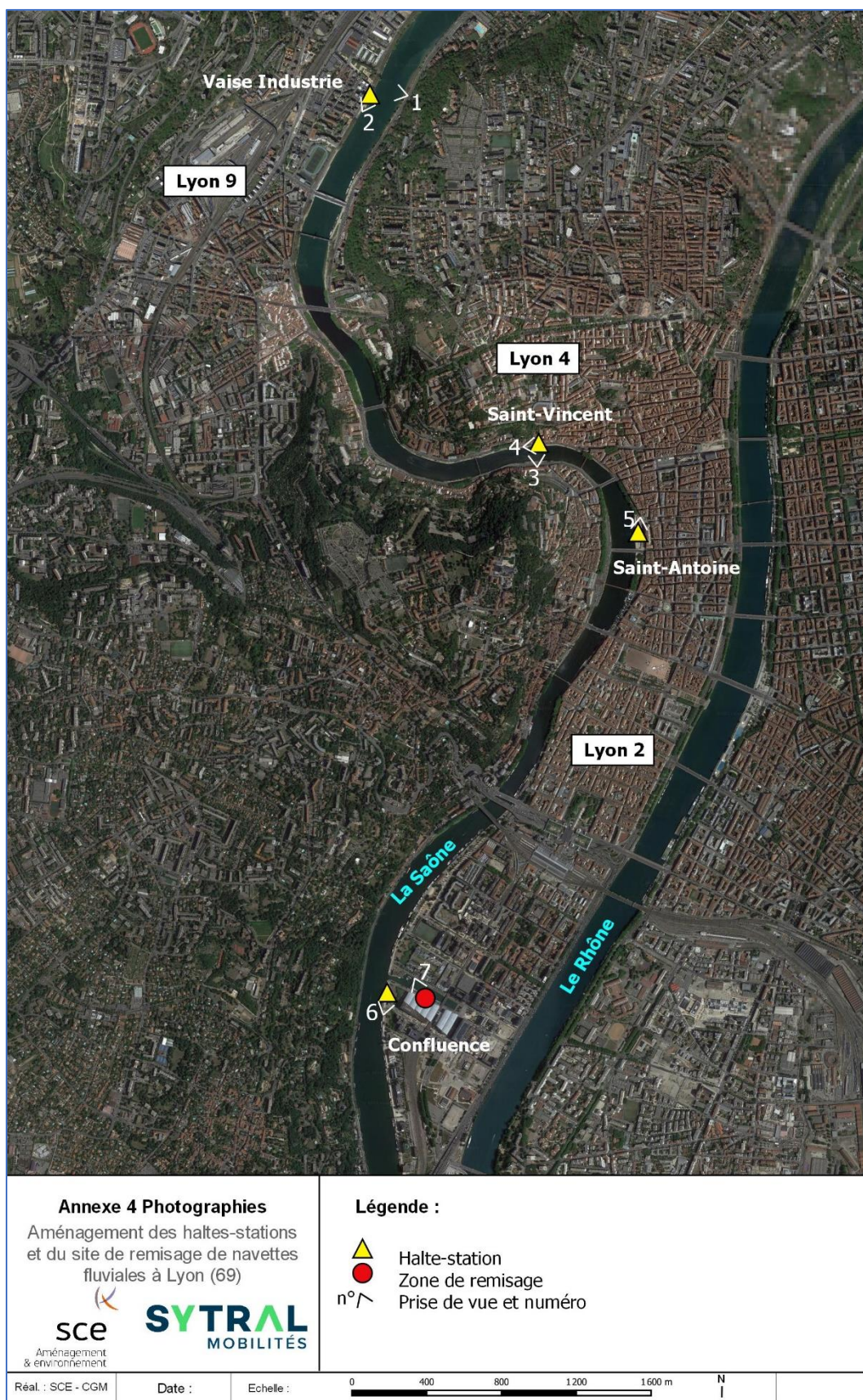


ANNEXE 3 – PLAN DE SITUATION



ANNEXE 4 – PHOTOGRAPHIES ET LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE



Halte-station Vaise Industrie



Photo 1 : Halte-station Vaise Industrie vue depuis le quai Joseph Gillet (rive gauche)



Photo 2 : Halte-station Vaise Industrie au droit du quai du Commerce (Rive droite)

Halte-station Saint-Vincent



Photo 3 : Halte-station Saint-Vincent vue depuis le quai Pierre Scize (Rive droite)



Photo 4 : Halte-station Vaise Industrie au droit du quai bas (Rive gauche)

Halte-station Saint-Antoine (projet Métropole de Lyon)



Photo 5 : Halte-station Saint-Antoine depuis le quai Saint-Antoine (rive gauche)

Halte-station Confluence



Photo 6 : Halte-station Confluence au droit du quai Rambaud (Rive gauche)

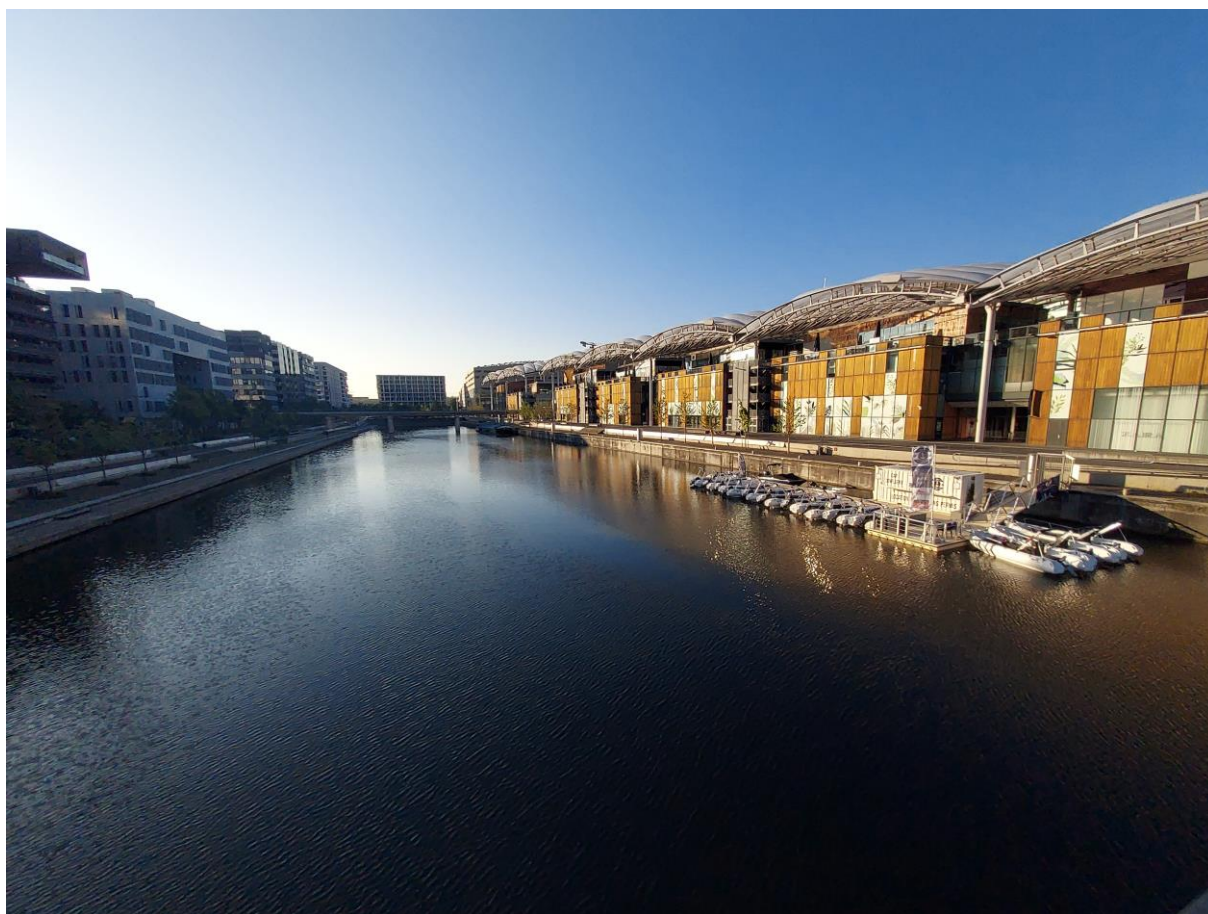


Photo 7 : Zone de remisage au droit de la Darse Confluence

ANNEXE 5 – PLAN DU PROJET



Plan du projet de navette fluviale et des haltes-stations

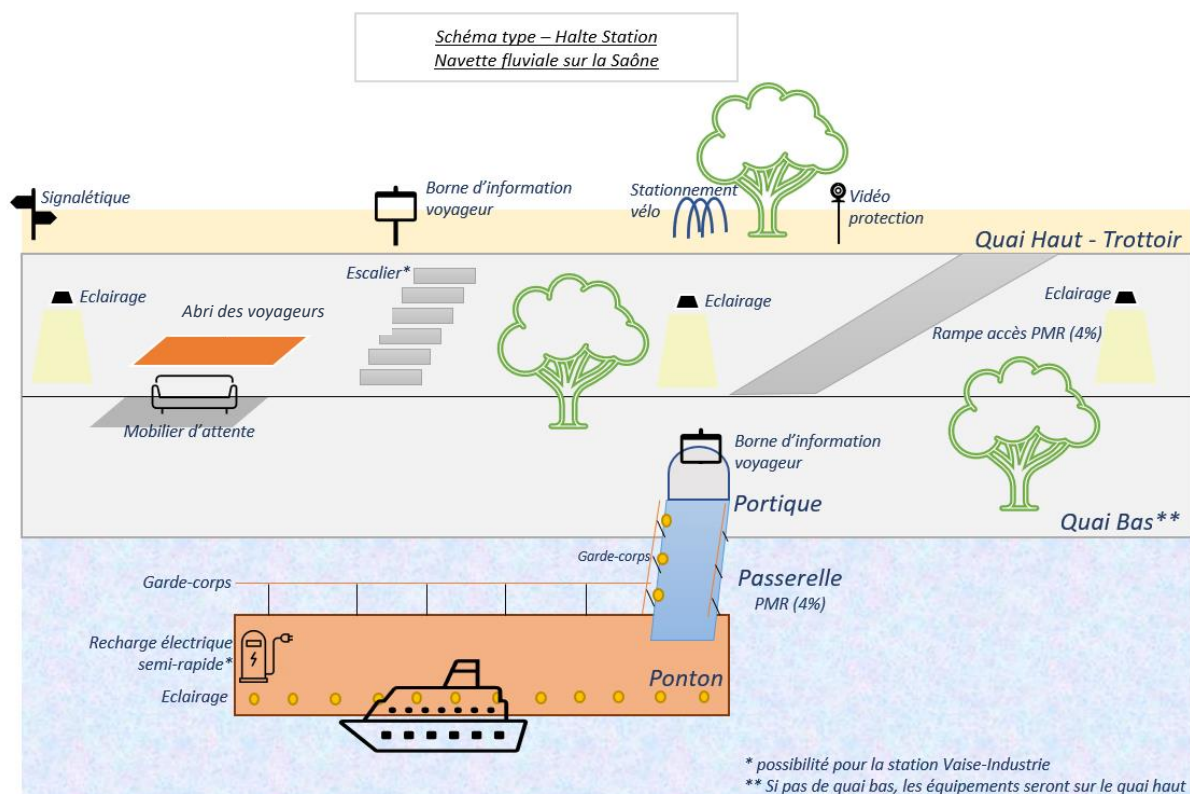
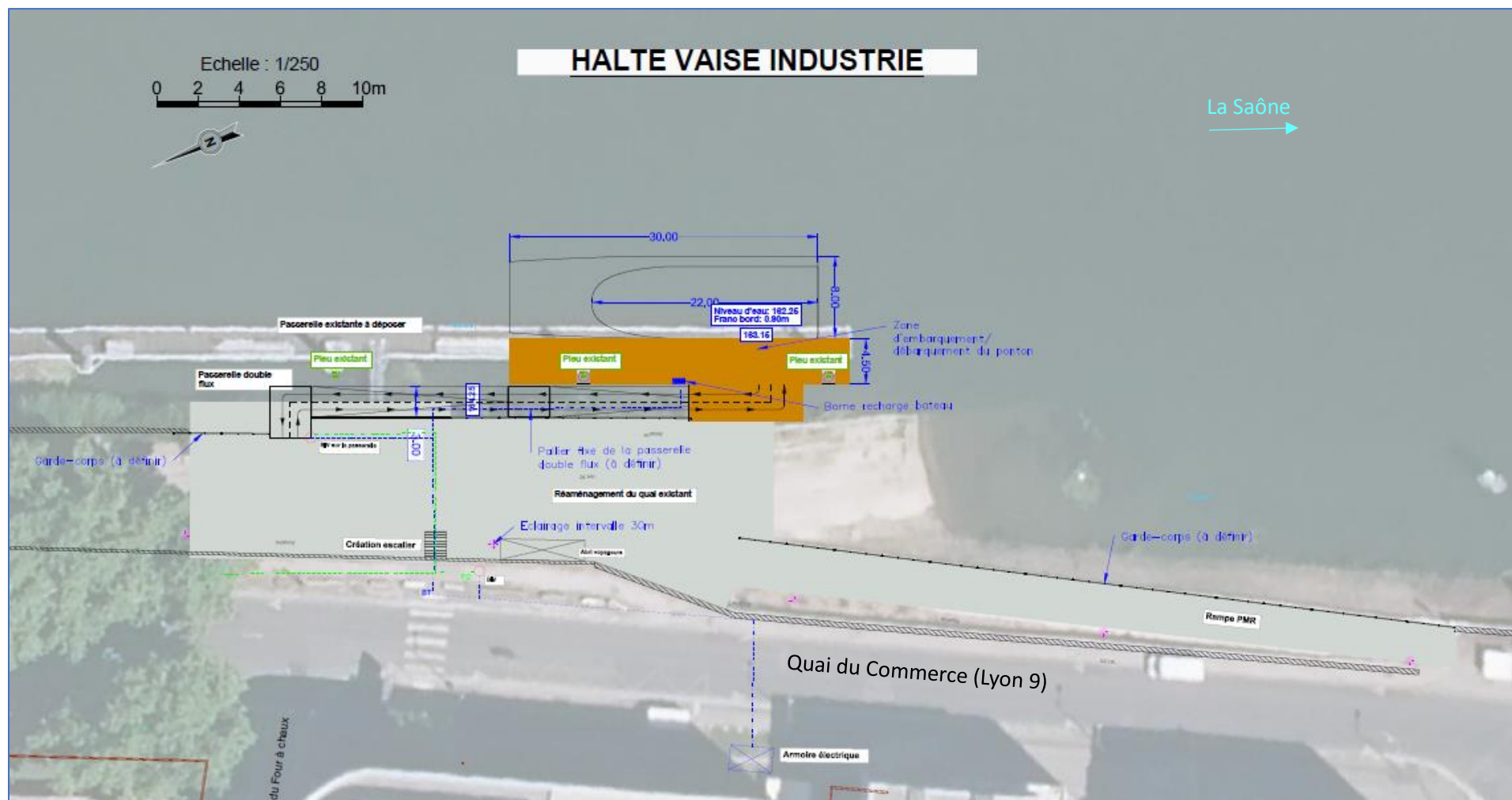
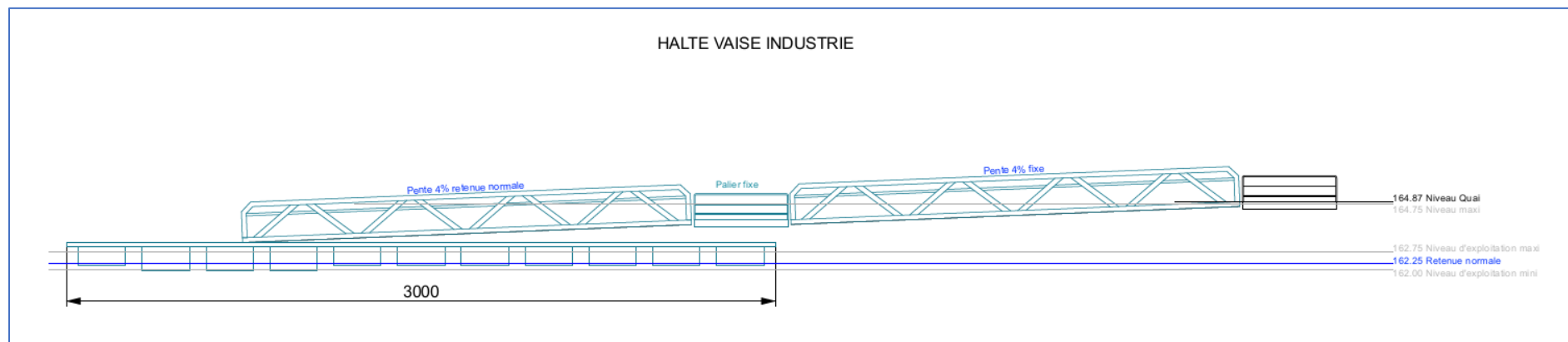


Schéma d'aménagement d'une halte station

ANNEXE 6 – PLAN DES ABORDS DU PROJET



Schémas de principe (plan) du nouveau ponton navette à Vaise Industrielle



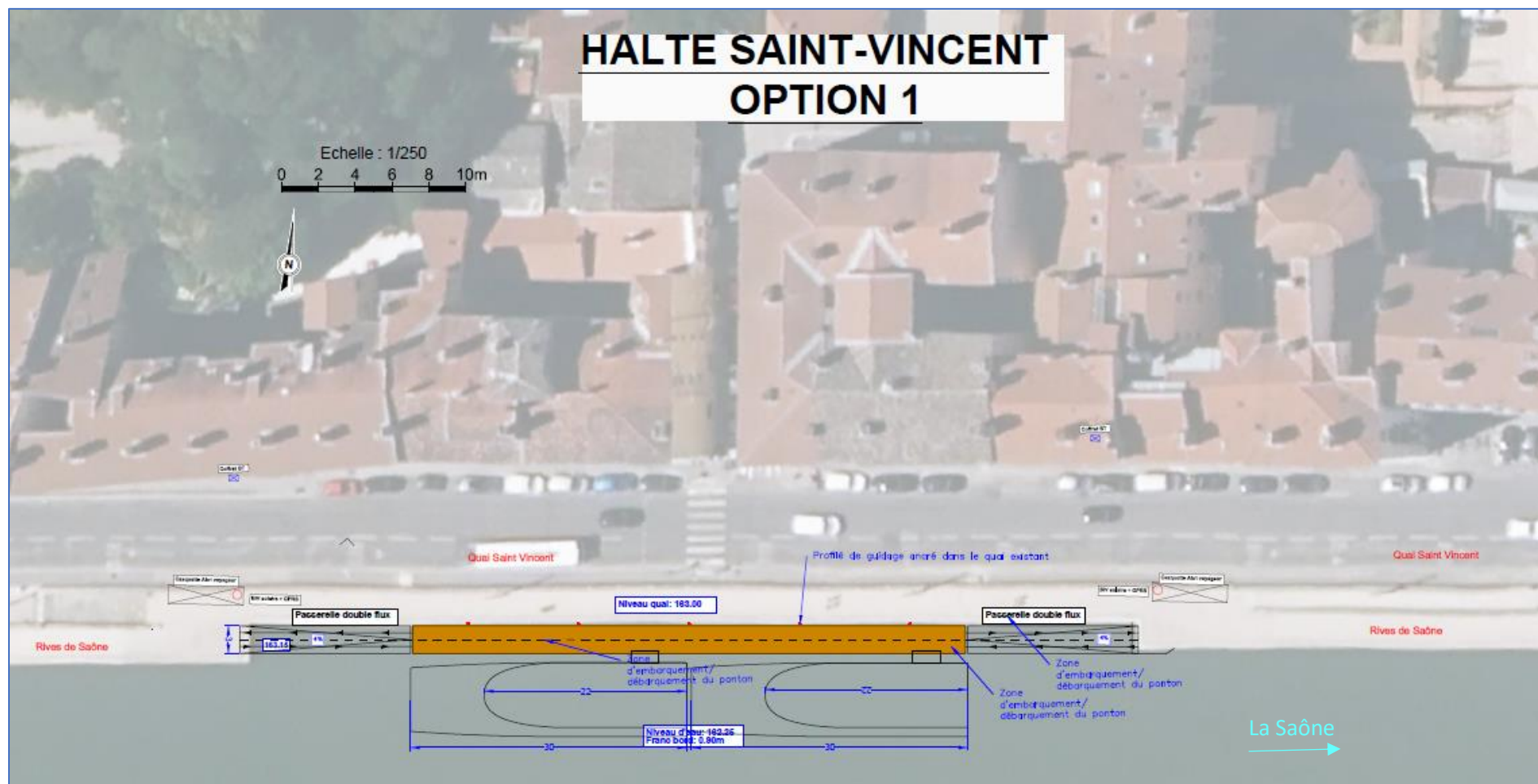
Schémas de principe (élévation) du nouveau ponton navette à Vaise Industrie

Concernant la halte-station Saint-Vincent, deux options sont étudiées quant à l'aménagement de l'encoche dans le quai Saint-Vincent.

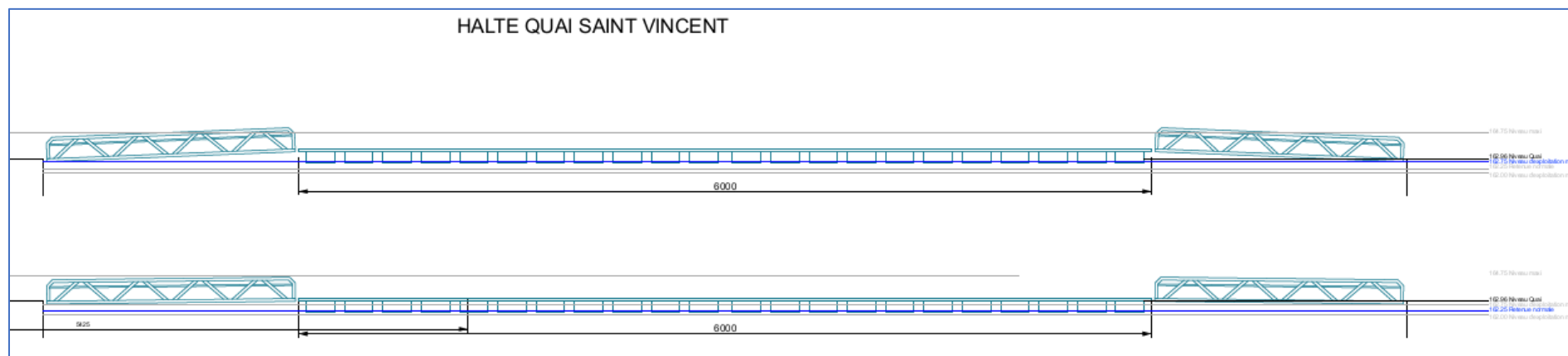
L'option 1, celle qui est privilégiée, correspond à la mise en œuvre d'un ponton de 60ml dans l'encoche. L'aménagement envisagé est tel que défini ci-après :

- Mise en œuvre d'un ponton flottant de 60ml dans l'encoche en encorbellement (sous réserve de validation structurelle de dimensionnement des ouvrages existants) :
 - Le ponton sera de largeur 3m maximum et son positionnement devra permettre de limiter au maximum l'empiètement du chenal de navigation,
 - Franc-bord de 90cm,
 - Structure des pontons en aluminium, flotteurs en polyéthylène,
 - Guidage sur profilés métalliques fixés sur le quai en encorbellement (à confirmer par dimensionnement structurel des reprises des efforts par l'encorbellement existant) ; les profilés de guidage devront être dimensionnés tels que les pontons ne puissent pas quitter leurs guides en situation de crue,
- Mise en œuvre de deux passerelles aluminium indépendantes reposant sur l'encorbellement (à confirmer par dimensionnement structurel de reprise des efforts par l'encorbellement existant, des passerelles) ; les passerelles devront être dimensionnées telles qu'elles puissent supporter les situations de crues bien qu'elles ne seront pas utilisées pendant ces épisodes de crue,
- Platelage cohérent avec le reste du projet,
- Mise en œuvre des réseaux et bornes adéquates pour l'éclairage.

Les schémas suivants présentent le principe du nouveau ponton pour cette première option.



Schémas de principe (plan) du nouveau ponton navette (Scénario de base) à Saint Vincent



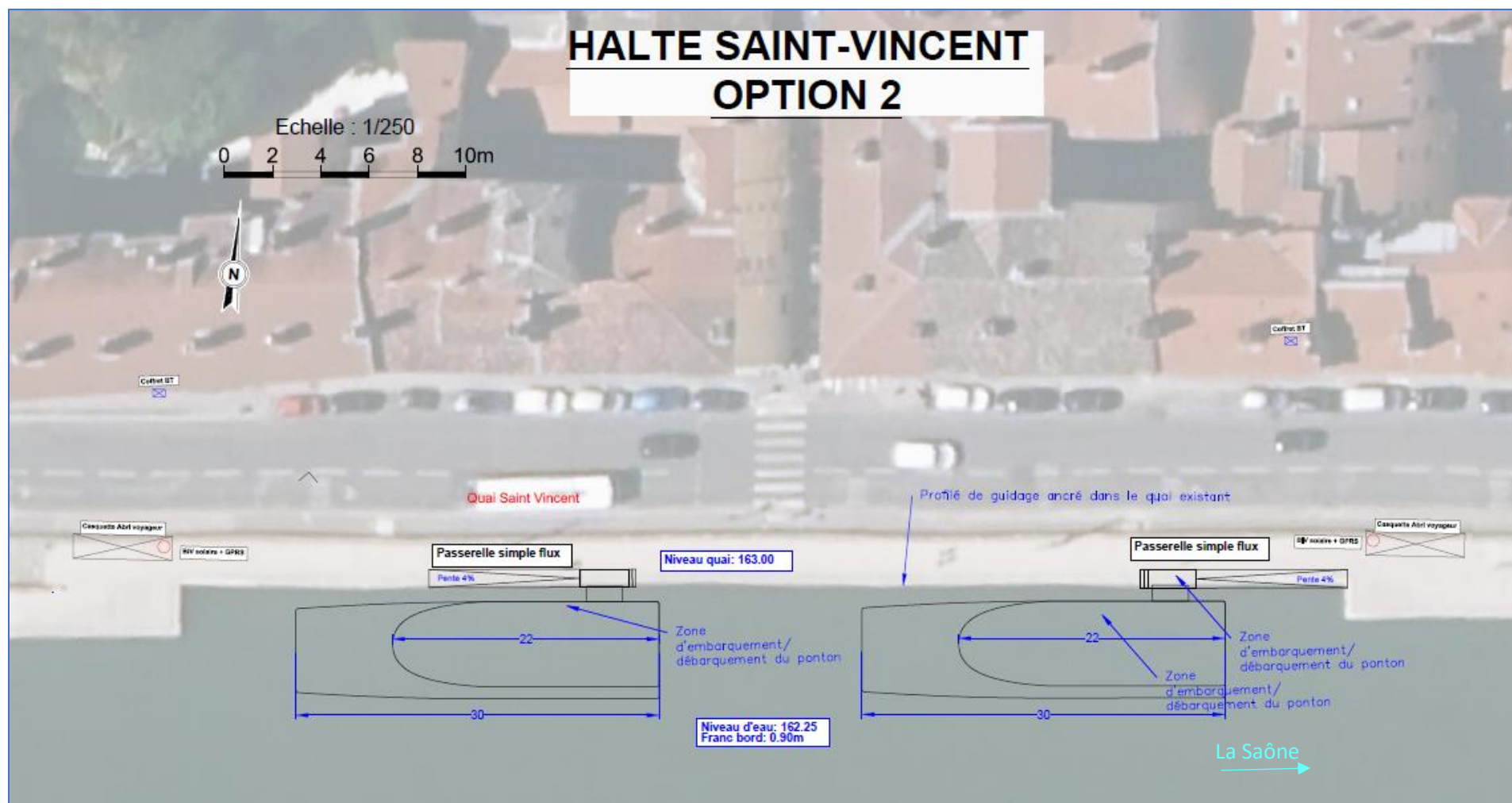
Schémas de principe (élévation) du nouveau ponton navette (Scénario de base) à Saint Vincent

L'option 2 de l'aménagement de l'encoche dans le quai Saint-Vincent, correspond à un accostage des navettes à quai directement dans l'encoche (avec passerelle sur quai bas). Cette option sera mise en œuvre en cas d'infaisabilité du scénario lié à l'option 1.

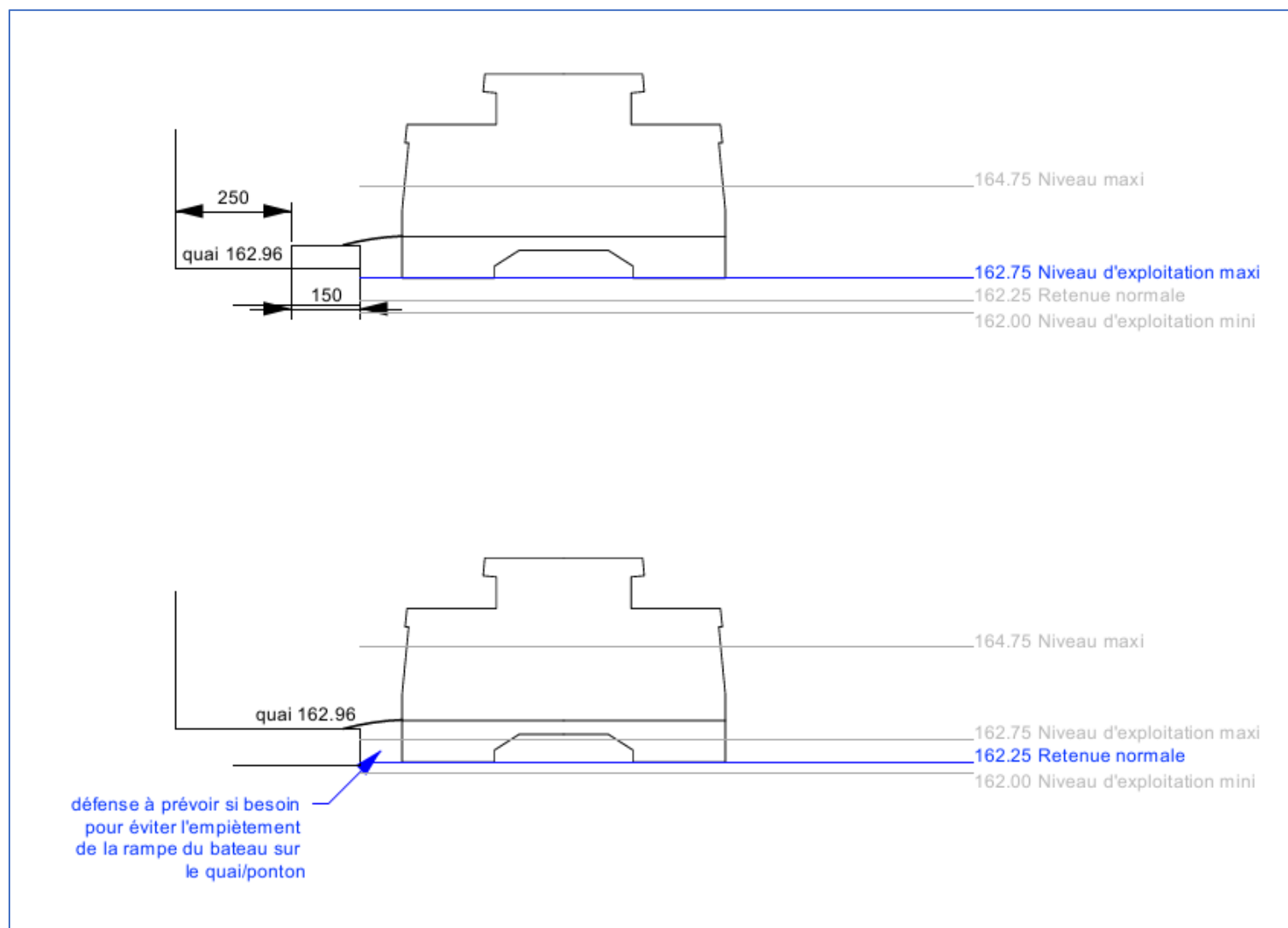
Le scénario lié à cette option est décrit comme suit :

- Les navettes accosteront directement à quai, elles utiliseront les anneaux d'amarrage de 13t existants, des systèmes de défenses d'amarrage seront mis en œuvre pour l'accostage. Deux rampes d'accès seront mises en œuvre afin de faciliter l'accès aux navettes en cas de niveau haut d'exploitation.
- Les navettes pourront se croiser sur cette halte, l'accueil de 2 bateaux doit être prévu,
- Deux rampes d'accès simple flux sont envisagées et mèneront les passagers du quai (en encorbellement) vers les pontons,
- La halte est située dans une zone de navigation contrainte lors du passage de bateaux ou convois de grands gabarits. Occasionnellement, lors du passage de bateaux ou convois de grands gabarits, les navettes ne pourront pas stationner sur la halte Saint Vincent, afin de libérer l'emprise dans le chenal de navigation,
- Le niveau du quai ne permet pas l'exploitation de cette halte en situation de crue de la Saône, les systèmes de guidages ainsi que les passerelles devront être dimensionnés afin de garantir l'intégrité structurelle des équipements pendant les épisodes de crue.

Les schémas suivants présentent l'aménagement de l'encoche pour cette deuxième option.

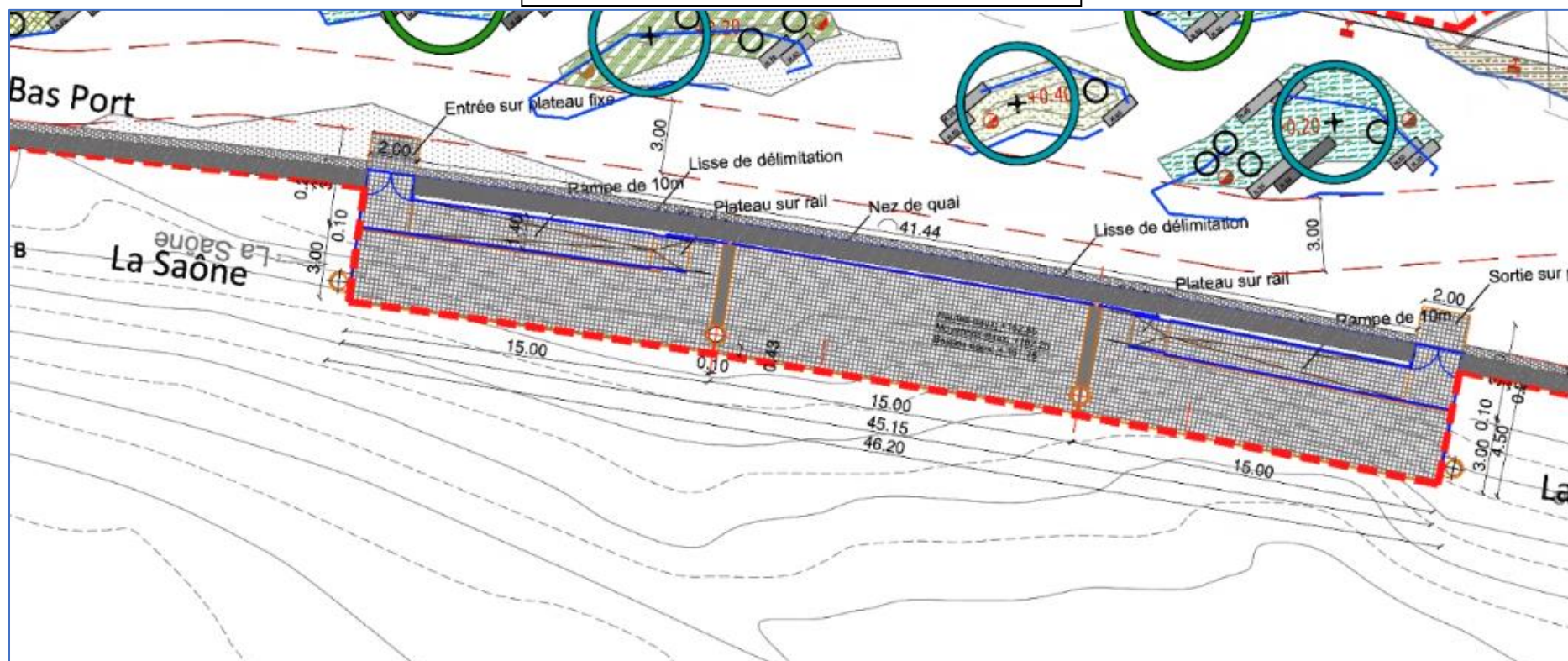


Schémas de principe (plan) du nouvel aménagement à Saint Vincent

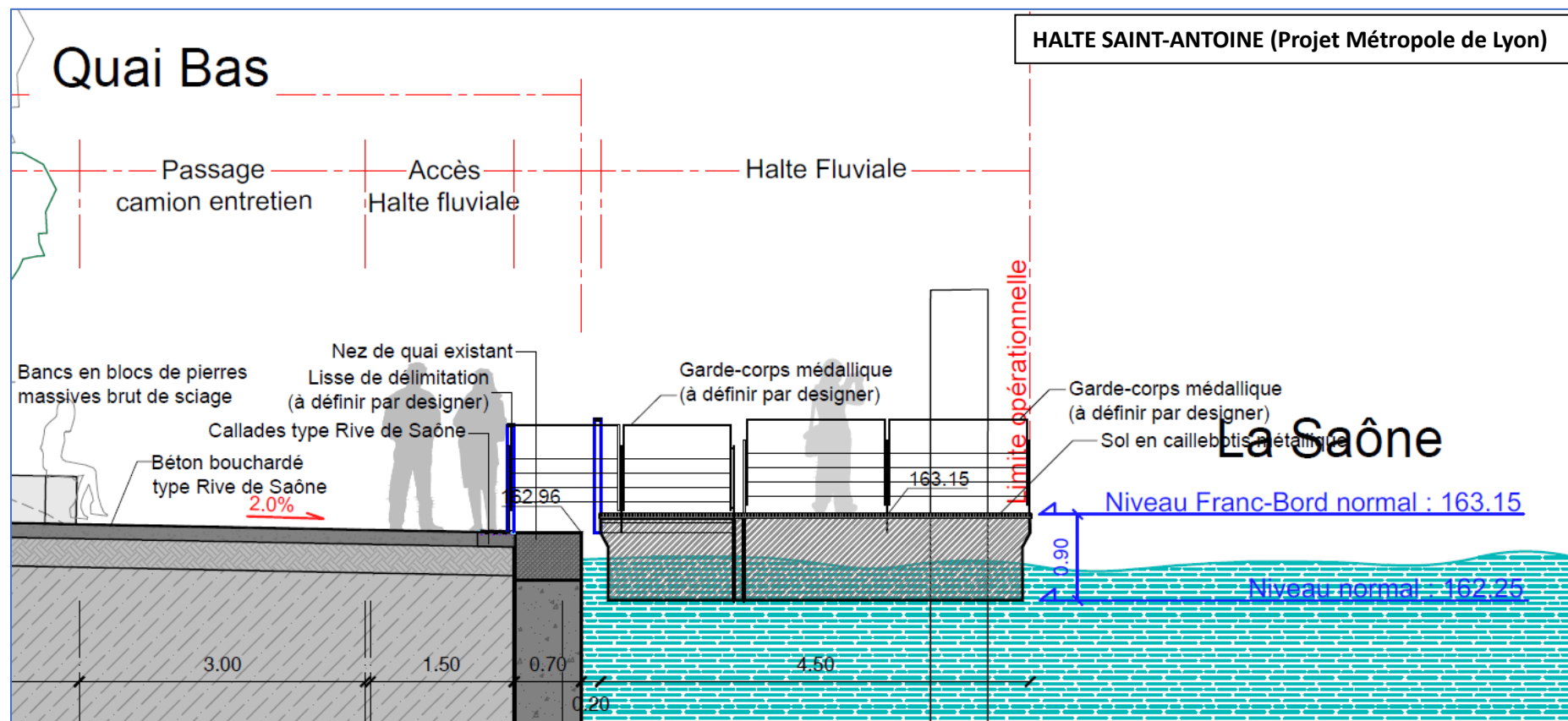


Schémas de principe (coupe) du nouvel aménagement à Saint Vincent

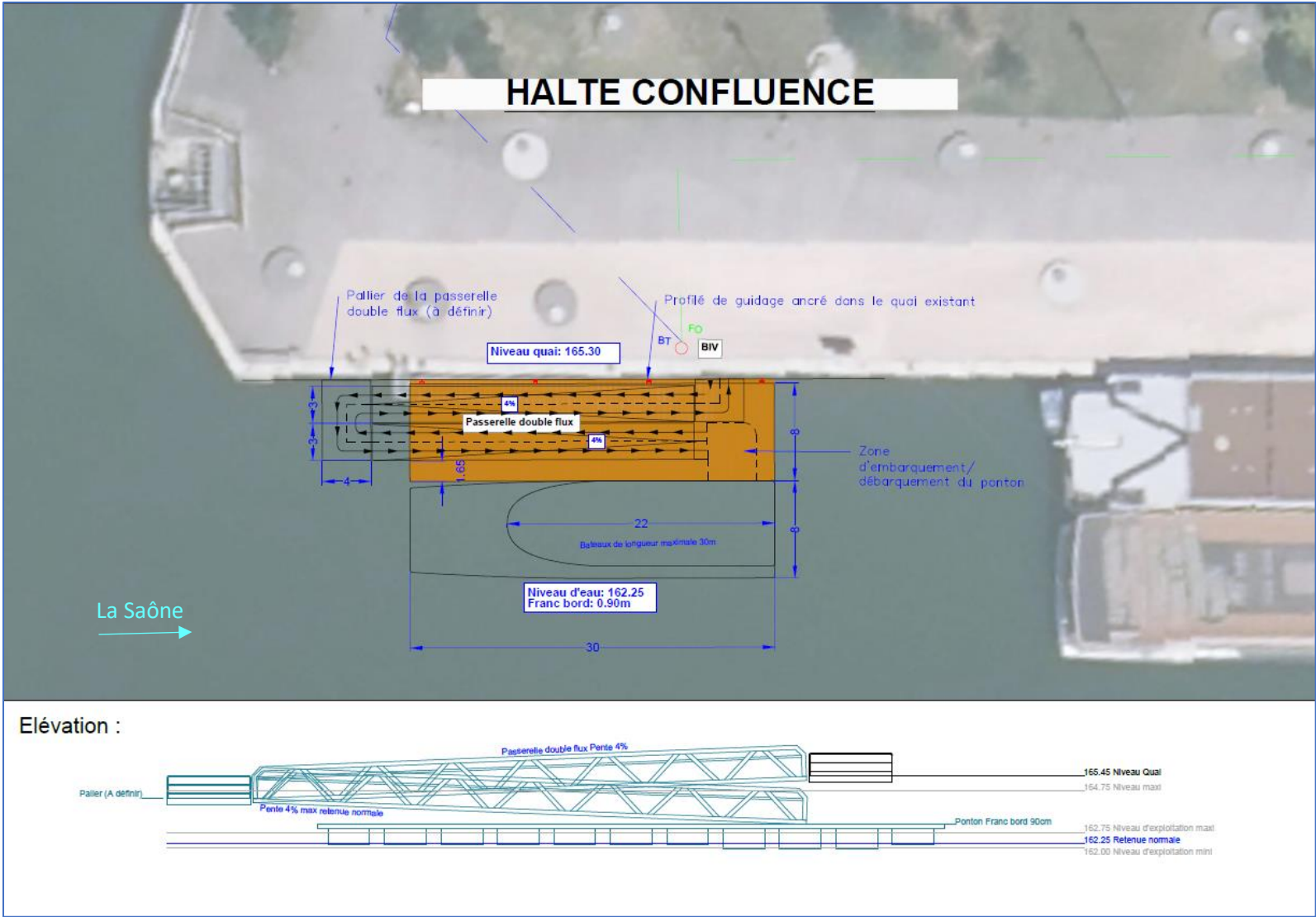
HALTE SAINT-ANTOINE (Projet Métropole de Lyon)



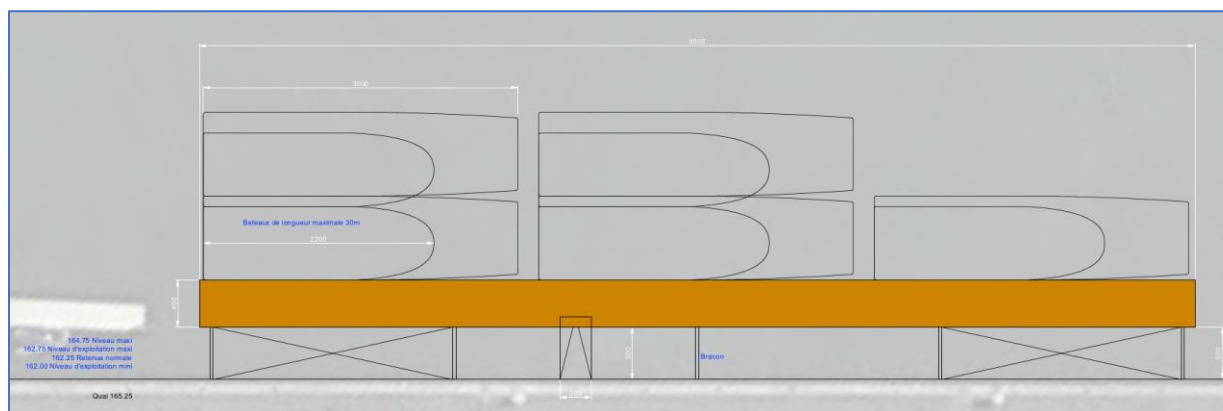
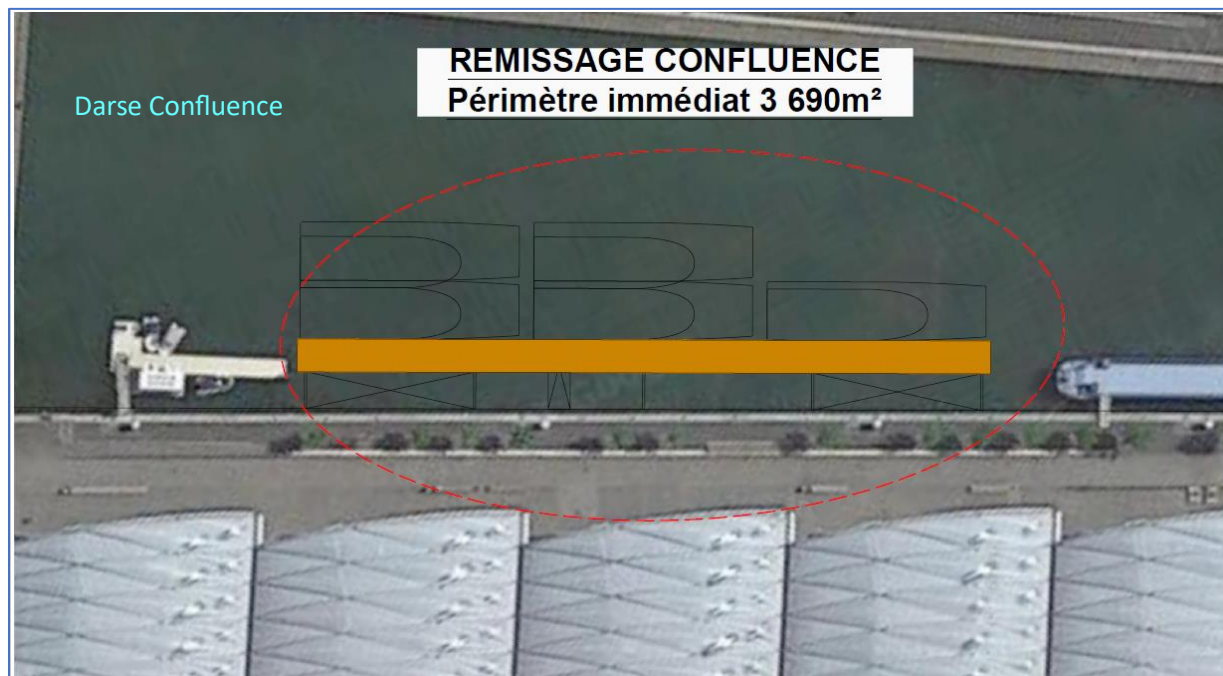
Extrait du plan du ponton à Saint-Antoine – source : Métropole de Lyon



Extrait de la coupe du ponton à Saint-Antoine - source :Métropole de Lyon



Schémas de principe (plan et élévation) du nouveau ponton à Confluence



Schémas de principe (plan) du nouveau ponton de remisage dans la darse de Confluence

ANNEXE 7 : POSITIONNEMENT DU PROJET PAR RAPPORT AU RESEAU NATURA 2000



**ANNEXE 8 :
PROGRAMME**

AMENAGEMENT DES HALTES-STATIONS ET DU SITE DE REMISAGE DES NAVETTES FLUVIALES – SCE, JUIN 2023