



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le réaménagement des quais de la
rive droite du Rhône à Lyon, porté par la métropole de
Lyon (69)
(2^e avis)**

Avis n° 2025-ARA-AP-1881

Avis délibéré le 10 juin 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 10 juin 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur réaménagement des quais de la rive droite du Rhône à Lyon sur la commune de Lyon (69) - (2^e avis).

Ont délibéré : Pierre Baena, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Yves Majchrzak, François Munoz, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Catherine Rivoallon-Pustoc'h, Jean-François Vernoux et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Était absent en application des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêt du même règlement : Benoît Thomé.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 18/04/2025, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Rhône, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leur(s) contribution(s) en date(s) respectivement) du 22/05/2025 et du 20/05/2025.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse

Le projet de réaménagement de la rive droite du Rhône, sur un linéaire d'environ 2,5 km entre le pont de Lattre de Tassigny et le pont Gallieni sur la commune de Lyon, dans les 1^{er} et 2^e arrondissements, est porté par la Métropole de Lyon (69). Trois tranches opérationnelles sont programmées, de 2025 jusqu'en 2030. Il vise à requalifier et apaiser la rive droite du Rhône.

Le projet a déjà fait l'objet d'un premier avis [n°2024-ARA-AP-1792](#) délibéré le 21 janvier 2025 à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale. Une note complémentaire a été apportée à l'étude d'impact initiale. Le présent avis (2^e avis) est délibéré à l'occasion de la demande de permis d'aménager, et est complémentaire du précédent.

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux environnementaux majeurs du projet sont : les nuisances sonores, la qualité de l'air, le risque d'inondation, les sites et sols pollués, le climat et les mobilités.

S'agissant du complément relatif à l'estimation des émissions de gaz à effet de serre liées aux reports de trafic, réalisée à échelle élargie, l'Autorité environnementale recommande d'intégrer des mesures de réduction de ces émissions.

La ZFE de la Métropole de Lyon n'étant pas prise en compte dans les modélisations, une éventuelle suppression des ZFE ne viendra pas dégrader leurs résultats, mais ne permettra pas de les améliorer.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande d'anticiper la coordination des travaux des différents projets affectant la circulation dans la ville de Lyon et la qualité de vie de ses habitants. Les autres recommandations ont fait l'objet d'un complément n'appelant pas d'observations.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Le projet de réaménagement de la rive droite du Rhône, au sein de la métropole de Lyon (69), a déjà fait l'objet d'une saisine auprès de l'Autorité environnementale dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale et a donné lieu à un avis [n°2024-ARA-AP-1792 délibéré le 21 janvier 2025](#). Il comportait des recommandations en particulier dans les domaines des nuisances sonores, de la qualité de l'air, du risque d'inondation, des sites et sols pollués, du climat et des mobilités. Le présent avis est complémentaire du précédent.

1.2. Présentation du projet

Le projet prévoit des aménagements sur un linéaire de 2,5 km, en trois tranches opérationnelles, de 2025 jusqu'en 2030 :

- le réaménagement, dit de « façade à fleuve », des quais de la rive droite du Rhône à Lyon (1^{er} et 2^e arrondissement), le long des voiries : André Lassagne, Jean Moulin, Jules-Courmont et du Docteur Gailleton, avec un profil en travers, variant de 40 à 60 m ;
- la création de quatre terrasses plantées, deux au niveau du quai haut (Grôlée et Morand), deux de niveau intermédiaire (Poncet et Hôtel-Dieu), et l'extension des quais bas ;
- le réaménagement du pont de la Guillotière.

Aucun changement significatif du projet n'est identifié depuis le premier avis¹.

1.3. Procédures relatives au projet

L'Autorité environnementale est saisie une seconde fois, à l'occasion de la demande de permis d'aménager pour ce second avis. Une enquête publique unique est prévue avec la demande d'autorisation environnementale. Pour rappel, le projet avait été soumis à évaluation environnementale par décision [n°2023-ARA-KKP-4576](#).

1.4. Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- les nuisances sonores et la qualité de l'air ;
- la biodiversité terrestre et aquatique ;
- le risque d'inondation ;
- les sites et sols pollués ;
- le climat ;
- le paysage ;

1 À noter, le transfert de la plantation d'arbres de la mesure MC1 en mesure MR12. Source : volet D4 page 19/26.

- les mobilités.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Observations générales

L'étude d'impact initiale a fait l'objet d'une actualisation sous la forme d'un complément intitulé « Volet D3 note complémentaire – mémoire en réponse à l'avis rendu par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne – Rhône-Alpes », et d'un volet D4 de réponse à l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel Auvergne-Rhône-Alpes.

2.2. Les éléments actualisés

Les principaux points actualisés sont présentés ci-dessous.

2.2.1. Périmètre du projet

Le choix de ne pas inclure les carrefours à hauteur des ponts de Lattre et Gallieni est explicité. Il est indiqué que les études sur les perspectives d'aménagement sur ces ponts étant en cours, et que pour des raisons de complexités techniques et d'incertitudes sur l'impact financier des travaux provisoires, notamment du fait de trémies routières, il a été décidé, dès le début de l'opération Rive Droite, de ne pas inclure ces carrefours dans le périmètre de projet. Toutefois, le dossier ne précise pas l'intérêt environnemental de ce choix, ni ne justifie l'absence d'incidences significatives de celui-ci.

2.2.2. Hypothèses de trafic

La modélisation des trafics s'appuie sur les caractéristiques des projets (urbains et mobilités²) tels que connus au moment de la rédaction de l'étude. Aucune hypothèse forcée (à la baisse) d'évolution des trafics automobile n'a été prise. Ainsi, le modèle traduit directement les impacts des nombreux projets en cours sur le périmètre d'étude, et les réductions projetées du trafic automobile sont la conséquence directe de la mise en œuvre de ces projets.

La ZFE de la Métropole de Lyon n'étant pas prise en compte dans les modélisations, une éventuelle suppression des ZFE ne viendra pas dégrader leurs résultats, mais ne permettra pas de les améliorer.

2.2.3. Modifications et reports de trafics Carrefour pont Gallieni / quai Claude Bernard

Dans son précédent avis, l'Autorité environnementale recommandait de confirmer les suivis précis des trafics et de leur report, induits par l'aménagement.

Le complément confirme que le sud du quai Claude Bernard et le cours de la Liberté sont concernés par une augmentation du trafic entre la situation initiale (2015) et l'état 2030 Projet. Sur ces secteurs, la Métropole de Lyon adopte une approche consistant à monitorer en continu les évolutions des conditions de circulation et à communiquer en conséquence (chantiers perturbants, saturations majeures...).

2 Apaisement de la Presqu'île et zone à trafic limité, selon le périmètre retenu pour une mise en service en juin 2026 ; Voies Lyonnaises, selon calendrier de mise en œuvre connu en 2024 et en intégrant les derniers travaux de modélisation menés par la Métropole tenant compte des dynamiques de changement de comportement en cours ; ZFE, selon les hypothèses retenues pour 2028 ; ligne de bus C23 entrant en service à l'été 2025 reliant la cité internationale à Villeurbanne Flachat, en passant par la Part-Dieu et la Presqu'île ; tram express de l'ouest lyonnais prévu pour 2032.

En ce qui concerne spécifiquement le carrefour Galliéni-Claude Bernard, le complément précise que la Métropole est « pleinement consciente des enjeux de préservation capacitaire, que la poursuite des différentes études dans ce secteur intègre donc pleinement cette composante » :

- les études de restructuration du réseau de surface réalisées par Sytral Mobilités en lien avec le tramway T10 doivent encore permettre de statuer sur l'évolution de la ligne de bus 60 ;
- l'insertion de la voie lyonnaise n°1 est encore en cours de définition sur ce secteur, la Métropole gardant comme objectif un haut niveau d'écoulement des flux automobiles en sortie de la Rive Gauche du Rhône ;
- l'analyse des origines-destinations sur le tronçon Claude Bernard montre des classes de distance assez favorables à un report modal supérieur à celui pris en compte par l'outil de modélisation MODEL Y (58 % du trafic résiduel sur ce tronçon ont une origine-destination inférieure à 10 km, ce qui est favorable au report modal vers le vélo ou les transports en commun).

2.2.4. Émissions de gaz à effet de serre

Comme recommandé dans le précédent avis de l'Autorité environnementale, les émissions de gaz à effet de serre, liées aux reports sur le boulevard Laurent Bonnevey, ont été évaluées au sein d'un périmètre élargi³. Ainsi, le projet induit une légère augmentation du kilométrage parcouru sur le périmètre élargi, d'environ 17 230 km (soit 0,44 % du trafic total sur ce périmètre élargi), induisant une augmentation annuelle des émissions d'environ 1 450 teqCO₂/an sur le périmètre élargi à l'horizon 2030. Ainsi, des émissions d'environ 29 000 teqCO₂ en phase exploitation à horizon 2050 sont attendues. Le dossier indique toutefois que cette estimation s'appuie sur des hypothèses maximalistes⁴, et qu'ainsi les émissions en phase d'exploitation devraient se situer en dessous de cette estimation.

Le dossier ne précise pas si la diminution du trafic routier induite par le projet⁵ permettant d'éviter l'émission de 6 185 teqCO₂/an à l'horizon 2030 et de 3 703 teqCO₂/an à l'horizon 2050 (cf p24 du premier avis de la MRAe) est incluse dans ce calcul. Si tel était le cas, l'hypothèse d'un bénéfice du projet au bout de 4 ans d'exploitation, comme évoqué initialement dans le premier avis, serait donc caduque.

Des mesures complémentaires sont à prendre afin de réduire ces émissions sur la base d'une analyse sur le périmètre élargi. Ces mesures pourront utilement s'appuyer sur les actions du plan de mobilité des territoires lyonnais (objet de l'avis [n°2025-ARA-AUPP-1518](#) de l'Autorité environnementale), qui prévoit notamment l'accompagnement de l'électrification du parc automobile, la mise en place d'un service express régional métropolitain (SERM), de voies réservées et de transports en commun sur les axes M6-M7, etc). De même, l'Autorité environnementale relevait dans l'avis susmentionné : « *Dans les gisements de réduction d'émissions, le potentiel sur les véhicules décarbonés des particuliers reste à exploiter, comme les critères environnementaux pour les marchés publics d'infrastructures et d'équipements.* ». Pour rappel, les actions du plan de mobilité permettraient un gain des émissions à hauteur de -31 000 teqCO₂ en 10 ans à horizon 2040 sur le périmètre d'ensemble des territoires lyonnais.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la phase de travaux, et d'identifier, au sein des actions à

³ La définition de ce périmètre élargi sera opportunément présentée dans le dossier soumis à l'enquête publique.

⁴ Ce résultat ne prend pas en compte certains paramètres, comme la vitesse des véhicules, les cycles d'arrêt/redémarrage, de même que l'évolution du parc de véhicules d'ici à 2050, qui peuvent impacter les émissions associées.

⁵ Par rapport à un scénario sans projet

venir du plan de mobilité des territoires lyonnais, les mesures favorisant des flux de transit plus faiblement carbonés, afin de garantir le bénéfice en termes de GES du projet d'aménagement de la rive droite du Rhône, à une échelle d'étude élargie.

En outre, des mesures de compensation carbone ne sont pas à exclure à ce stade (label bas carbone, etc)⁶.

2.2.5. Sols pollués

À la suite de la recommandation du précédent avis de confirmer la compatibilité des sols avec leur usage projeté, notamment récréatif, le complément apporte la précision suivante : un seul secteur, à proximité du sondage S22, présente des niveaux de pollution en métaux lourds (cuivre et plomb) considérés comme des anomalies. Aussi, sur ce secteur, des sondages complémentaires seront effectués lors des travaux préalables afin de localiser précisément la zone polluée, avant excavation des matériaux pollués et évacuations en filières adaptées. Dans un second temps, il est prévu au droit de ce secteur, un recouvrement des sols par de l'enrobé ou de la terre végétale saine pour éviter les voies de transmissions cutanées et/ou par ingestion.

Sur les autres secteurs, le projet prévoit que les terres en place de moindre qualité soient systématiquement recouvertes également, soit par des couvertures d'enrobé, soit par des remblais sains, permettant d'éviter tout risque de transmission cutanée ou par ingestion. Le suivi de l'état de cette couverture doit être prévu. Il n'a pas été mis en évidence, pour l'ensemble des sondages, la présence de polluants volatils : le scénario d'exposition par inhalation n'est donc pas présent dans le cadre du projet.

L'évaluation de compatibilité des usages sensibles avec ces pollutions est de nature qualitative, sans évaluation quantitative du risque pour les usagers et plus particulièrement pour les enfants. La compatibilité d'usage des sols avec les usages projetés n'est pas confirmée (EQRS).

Concernant l'infiltration des eaux pluviales, des compléments de sondages seront réalisés dans le cadre des travaux préparatoires, afin d'affiner la connaissance des zones de concentrations identifiées ; si nécessaire, une extraction des matériaux pollués sera réalisée avec traitement en filière adaptée, ainsi qu'un remplacement par des matériaux appropriés et compatibles avec les usages.

2.2.6. Nuisances sonores

Dans son précédent avis, l'Autorité environnementale recommandait de préciser la démarche pour éviter et réduire la hausse du bruit sur certains tronçons concernés par une hausse de trafic.

Sur ces effets, du fait de l'impossibilité de construire un modèle fin, la Métropole de Lyon s'engage à identifier dès à présent les secteurs qui seront concernés par les points de suivis acoustiques et prendre contact avec les riverains, dans l'objectif de réaliser les mesures acoustiques sur les secteurs de reports préalablement aux travaux avant l'été 2025, puis un suivi sera réalisé pendant les travaux, à l'issue de ceux-ci, 3 mois et 9 mois après. Une variation de +3 dB(A) est à considérer comme significative⁷ pour les populations exposées⁸.

6 « Si la valeur de l'action pour le climat est de 256 euros en 2025, cela signifie au premier ordre que toutes les actions d'atténuation coûtant moins de 256 euros la tonne de CO₂e abattue méritent d'être engagées. » Source : Rapport Quinet mars 2025 – France stratégie.

7 Car elle est perceptible à l'oreille humaine (ressentie comme une hausse du niveau sonore), elle double l'énergie sonore émise, d'un point de vue physique, et elle peut augmenter la gêne et les troubles du sommeil surtout chez les personnes déjà exposées à des niveaux proches ou au-dessus des seuils OMS.

8 Des hausses acoustiques supérieures à 3 dB(A) sont identifiées dans les modélisations sur plusieurs voies adjacentes : Rue Molière, Cours de la Liberté, rue de Marseille, rues Symphorien Champier, Antoine Salliès et rue de la Bourse.

Les modèles acoustiques n'intègrent pas, pour l'heure, les paramètres de répartition entre véhicules thermiques (les plus bruyants) et électriques (les plus silencieux). De fait, les résultats de modélisations acoustiques sont majorants vis-à-vis de la composition du parc automobile.

Le complément précise que le respect de la limitation de vitesse à 30 km/h sur les quais sera assuré par les nouveaux aménagements : profil de voiries, et caractère paysager de l'axe, qui contribueront à apaiser les circulations. La mise en œuvre des radars routiers relève de la compétence de l'État : à ce titre, la Métropole de Lyon sollicitera les services de l'État pour assurer les moyens de contrôle de la vitesse, au droit des quais de la rive droite du Rhône.

L'Autorité environnementale recommande de réévaluer l'impact sanitaire de la hausse du bruit, en considérant qu'une variation de +3 dB (A) est significative pour les populations exposées.

2.2.7. Effets du changement climatique sur le risque inondation

Dans son premier avis, l'Autorité environnementale demandait de préciser si les effets du changement climatique avait été pris en compte par le projet. Le complément précise que les éléments cartographiques existants dans le PPRI sur le linéaire du projet ont montré une extension inondée principalement par la Saône et pas directement par le Rhône, les zones de débordements liées au Rhône étant majoritairement situées en aval rive gauche, dans le quartier de Gerland. De plus, les impacts hydrauliques défavorables les plus forts sont surtout attendus pour les débits non débordants du Rhône, ce qui a conduit la maîtrise d'ouvrage à limiter l'analyse à la Q200. Le projet a un impact faible à localement modéré sur les niveaux d'eau du Rhône. Pour la Q200, les exhaussements des niveaux d'eau induits par le projet les plus importants restent inférieurs à +15 cm et sont constatés en amont de l'extension du bas port du pont Wilson et entre les piles du pont Wilson. Un léger exhaussement est aussi noté sur la rive gauche en aval du pont Wilson, de +3 cm au plus. Il est attendu que la fréquence du débit journalier maximum annuel Q10 augmente sur les horizons futurs, dans le cadre du changement climatique.

2.2.8. Biodiversité

Le dossier complété comporte l'avis favorable sous conditions du conseil scientifique régional du patrimoine naturel Auvergne-Rhône-Alpes n°AURA-2025-DEP-009, rendu le 07 février 2025 et joint à l'étude d'impact (Volet D4 Note complémentaire). Le pétitionnaire apporte des compléments aux conditions soulevées, notamment :

- la période envisagée pour l'abattage sera comprise entre les mois de septembre à mi-novembre ;
- le dossier de demande de dérogation initial (pièce C2) couvre bien l'ensemble des espèces risquant d'être détruites (ou leur habitat) ;
- l'ensemble des passages d'inventaires de l'écologue de chantier seront intégrés aux suivis prévus dans le cadre de la mesure S1 ;
- la grande Naïade est une espèce qui se porte bien localement à l'échelle du Rhône ; la transplantation, opération délicate dans un fleuve tel que le Rhône et d'autant moins nécessaire que les conditions de hauts fonds recrées seront naturellement favorables à une recolonisation spontanée rapide, n'a donc pas été envisagée ;
- l'écologue de chantier assurera l'actualisation des enjeux pré-identifiés au droit des futures zones d'intervention ; il pourra être amené à définir des protocoles spécifiques, (y compris les protocoles de capture-relâcher) ;

- la composition visée de la strate arborée comprend à 75 % des espèces indigènes : seules trois espèces ne sont pas considérées comme telles ; dans un souci de continuer à optimiser la palette végétale, il est proposé de remplacer le *Carpinus carolina* Walter par une espèce indigène, le *Prunus mahaleb* ; les deux autres espèces non indigènes⁹ seront conservées pour reconstituer l'alignement patrimonial ;
- le toit des hauts fond fera l'objet de dépôts de sédiments sablo-vaseux favorables au développement des cortèges classiques (herbiers dont naïades, grèves à scirpes...), sera végétalisé partiellement et offrira des conditions propices à la ponte d'émergence de libellules ;
- après vérification des stocks sur les pépinières du bassin Rhône Saône Jura et Massif central, il est impossible de prévoir la plantation d'arbres tiges et cépées répondant au label végétal local ou équivalent sur les bas-ports ;
- le projet ne prévoit aucun luminaire éclairant spécifiquement la ripisylve ;
- les mesures sont recodifiées ;
- selon les bilans du suivi, et notamment le bilan après 15 ans à compter de la mise en service du projet, au regard des espèces visées, ce suivi scientifique pourra être prolongé ou renouvelé.

2.3. Les éléments laissés sans suite

L'Autorité environnementale relève qu'il n'a pas été donné suite à une des recommandations du 1^{er} avis¹⁰, que l'Autorité environnementale réitère.

L'Autorité environnementale recommande d'anticiper la coordination des travaux des différents projets affectant la circulation dans la ville de Lyon et la qualité de vie de ses habitants.

2.4. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Le dossier précise que, conformément à la recommandation de l'Autorité environnementale dans son premier avis, elle transmettra le bilan complet de l'opération aux autorités décisionnaires et au grand public. En plus du suivi initialement décrit, la métropole de Lyon précise qu'elle mettra en place le suivi de la qualité de l'air et du bruit recommandé à travers :

- la surveillance du réseau Atmo Auvergne-Rhône-Alpes ;
- des mesures ponctuelles spécifiques sur les axes indiqués comme impactés sur le projet, sur une durée minimale de 14 jours, aux fréquences suivantes :
 - avant les travaux de chaque TO (hors travaux de la TO1, les études présentées dans le cadre de l'étude d'impact correspondant à ces mêmes conditions) ;
 - pendant les travaux ; 3 mois, puis 15 mois après le réaménagement des quais.
- au regard du planning de travaux établis, et du découpage en plusieurs tranches opérationnelles, une partie des mesures ponctuelles de 14 jours pourront correspondre à la fois à des mesures de suivis post travaux d'une tranche terminée, et de mesures avant travaux de la tranche suivante ;
- un processus de partage d'un bilan complet de l'opération, à la fois à l'attention :

⁹ Espèces choisies car présentant un grand développement, un ombrage dense, ainsi qu'une excellente adaptation aux conditions urbaines et au réchauffement climatique.

¹⁰ Hormis le signalement « chantiers perturbants ».

- des autorités décisionnaires, par ailleurs tenues informées de l'avancement du projet et de la mise en place des mesures prévues dans le cadre du suivi relatif aux autorisations environnementales ;
- du grand public, où la forme de la communication du bilan au public reste à définir, dont l'une des pistes envisagées à ce stade pourrait être une section dédiée au projet au sein du site internet de la Métropole de Lyon.

Selon l'Autorité environnementale, en fonction des résultats présentés dans le bilan du suivi, notamment acoustique, la recherche de mesures correctives pourrait rester nécessaire.