



Courriel : contact@autate.fr

ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET DE SES ENVIRONS

**Contribution à l'enquête publique environnementale du
15-12-2021 au 28-01-2022**

**3ème ligne de métro - Ligne Aéroport Express (LAE)
- Connexion ligne B (CLB)**

Avis DÉFAVORABLE de l'AUTATE pour 3ème ligne de métro

Notre association avait donné un avis défavorable lors de l'enquête d'utilité publique de la 3ème ligne de métro. La mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) a à nouveau publié de nombreuses remarques sur des aspects environnementaux insuffisamment traités. Les réponses apportées aux remarques de la MRAE sont en deçà des attentes pour respecter les clauses environnementales dans la réalisation de ce projet. Non seulement ce projet est en décalage avec les réels besoins en déplacements domicile-travail sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine (d'où le premier avis défavorable de l'AUTATE), mais la réalisation du projet ne permet pas de respecter les objectifs de réduction des émissions de GES et d'amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération toulousaine. D'où le maintien d'un avis défavorable au projet proposé dans cette enquête publique environnementale.

Raisons majeures de notre avis défavorable:

1) Projet n'intégrant pas tous les besoins de déplacements de l'agglomération dont la ZFE

- Nous reprenons les points soulevés par MRAE *"Un tel projet d'infrastructure s'inscrit dans un système de déplacement incluant des rabattements avec d'autres modes de transport, et notamment l'automobile. Si cet enjeu est clairement mis en évidence dans l'étude d'impact, les réponses apportées sont incomplètes à ce stade, notamment sur la politique de stationnement à mettre en place pour accompagner et contrôler les circulations parasites. Le terminus ouest de la 3ème ligne se situe à Colomiers, dans un tissu pavillonnaire constitué. Il a vocation à capter l'ensemble des flux arrivant de*

l'ouest, sans autre possibilité de rabattement, le besoin en stationnement à cet endroit étant amplifié par la mise en œuvre prochaine de la zone à faible émission (ZFE) interdisant l'accès plus en avant à l'agglomération pour certaines automobiles. Les éléments concernant le dimensionnement du parc relais, la gestion du stationnement et des flux de circulation à cet endroit sensible sont trop peu étayés."

- Cette 3ème ligne de métro ne devrait améliorer les déplacements qu'au cœur de l'agglomération toulousaine et autour des stations de Colomiers et de Labège. Elle aura peu d'impact sur les déplacements en TC du secteur ouest de l'agglomération, là où se situent les principaux problèmes de déplacement. Pour ce secteur ouest de l'agglomération, le projet mobilité 2020-2025-2030 est marqué par une absence totale de propositions, le tracé étant principalement Est et Nord-Ouest .
- Les rabattements vers les stations par les modes doux et les transports en commun ne sont pas priorités dans le projet; en particulier les investissements pour des nouvelles lignes ou amélioration de l'existant ne sont pas précisés; cela nous inquiète beaucoup.
- En outre, nous dénonçons l'investissement financier massif du projet de la 3ème ligne de métro et de ses connexions. Cet investissement a pour conséquence un désengagement pour les autres modes de déplacement: bus, vélo, tramway, train d'agglomération.

2) Pas assez ambitieux pour améliorer la qualité de l'air : le public ciblé est très réduit

- Ce projet est annoncé comme une amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore et la préservation de la santé des habitants de la métropole grâce à une meilleure gestion des déplacements : les faits montrent que seuls les habitants de Toulouse sont pris en compte, le reste de l'agglomération ne voit pas de gain en qualité de l'air. Un déséquilibre de traitement est déjà présent et ce déséquilibre se renforce à chaque étape du projet (voir notre dossier TEB)
- Les aides individuelles pour inciter au report modal vers les vélos électriques (VAE) ou les véhicules électriques sont les seules propositions concrètes de Toulouse Métropole pour le projet de 3ème ligne de métro et pour la mise en place de la ZFE (primes vélos et véhicules propres). Ces mesures ne sont pas valables pour les habitants qui n'auront pas les moyens de changer de voiture. Ce n'est donc pas insuffisant. Nous pensons que le développement d'autres moyens de transports en commun est nécessaire afin de donner des alternatives aux habitants.

Préambule:

Etant donné la taille du dossier (plus de 7000 pages) et de la période de l'enquête (particulièrement mal choisie, puisqu'en fin d'année au moment des fêtes), nous avons dû faire des choix dans notre lecture.

Ainsi, nous avons principalement analysé l'avis de la MRAE du 24 juin 2021, ainsi que les réponses apportées par Tisseo, ces parties étant complètement nouvelles, et pouvant donc apporter d'éventuelles évolutions dans le projet.

D'autre part, l'objet de notre association étant principalement de relayer les avis et demandes des habitants, nous nous sommes concentrés sur la réduction de l'impact environnemental induite par une amélioration de l'efficacité du réseau de transports en commun; en effet nos enquêtes et retours de la part des usagers montrent que c'est le facteur prépondérant pour créer du report modal et réduire ainsi l'usage de la voiture et la pollution associée.

1 Analyse de l'AUTATE de la 3ème ligne de métro, et de la Connexion Ligne B

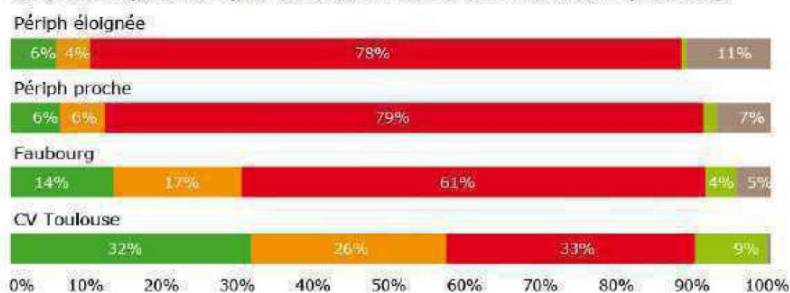
L'impact environnemental de ces projets est multiple et nous en avons analysé certains aspects en reprenant l'étude conduite par la MRAE (avis émis le 24 juin 2021) ainsi que les réponses faites par Tisseo dans leur Mémoire en Réponse (chapitre F12 du dossier d'enquête publique, page 4118 et suivantes).

1.1 La 3ème ligne de métro

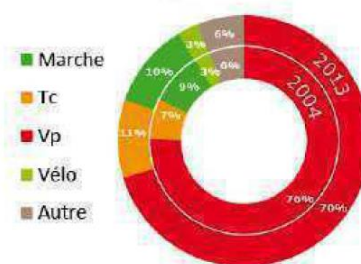
Il est maintenant clairement admis que le réseau de transports en commun de la métropole toulousaine est sous-dimensionné et principalement centré sur la ville de Toulouse. Nous avons fait une analyse simple et globale qui identifie les zones mal desservies: elles se situent toutes dans les banlieues (voir notre dossier TEB sur le site de l'AUTATE: <http://autate.fr/site/le-reseau-de-transport-tisseo-constats-et-propositions-decembre-2021/>)

La figure ci-dessous est une bonne représentation visuelle du déséquilibre des modes de transports utilisés suivant la zone de l'agglomération (centre-ville, faubourg, périph proche, périph éloigné): la part de la voiture atteint près de 80% dans la périphérie contre 30 à 60% dans le centre et les faubourgs. Ces chiffres sont confirmés dans la dernière publication INSEE basée sur les données 2017.

Modes de transport utilisés pour aller travailler selon le secteur de résidence (EMD 2013)



Comparaison 2004 - 2013



Source EMD 2013

Le dossier dit que cette nouvelle ligne de métro va répondre à une forte augmentation des besoins de déplacements attendue à l'horizon 2030, mais le problème est que cette ligne a été rajoutée au réseau sans que celui-ci n'ait été repensé dans sa globalité; cette ligne étant majoritairement intra-toulousaine, les besoins des banlieues ne sont de fait pas suffisamment adressés.

Et nous ne pouvons pas être optimistes sur une prise en compte ultérieure étant donné que le budget sera très majoritairement consommé par le coût de la 3ème ligne de métro .

Dans ce contexte, nous pensons que le projet de la troisième ligne de métro ne répond pas aux besoins de l'agglomération pour les raisons suivantes :

Son parcours :

Le choix du tracé est bien sûr essentiel et son impact environnemental est direct puisqu'il conditionne le report modal et donc la réduction d'utilisation de la voiture et la diminution de la pollution associée.

- Desserte zones d'emploi:

Dans notre contribution à l'enquête publique principale, nous avons relevé que le tracé ne correspondait pas au besoin pour desservir les emplois; aucune option de fuseau qui relierait les deux mêmes terminus en passant par l'ouest de l'agglomération n'était proposée. Pourtant les données montrent que la partie ouest de l'agglomération est celle qui comporte le plus d'emplois et qui connaît la plus forte croissance démographique (emplois et habitants) (cf nouveaux chiffres de l'INSEE 2017 <https://autate.fr/site/les-nouveaux-chiffres-de-linsee/>). L'AUTATE considère que cette étude devrait être menée afin de compléter le dossier.

La ceinture sud a été ajoutée tardivement au projet Mobilité, certainement pour combler le déficit qui a finalement été identifié. Malheureusement, son dimensionnement a été sous-évalué, puisque sa réalisation a consisté en une simple ligne de bus (ligne 25), ne répondant pas au besoin.

Les figures ci-dessous illustrent la situation :

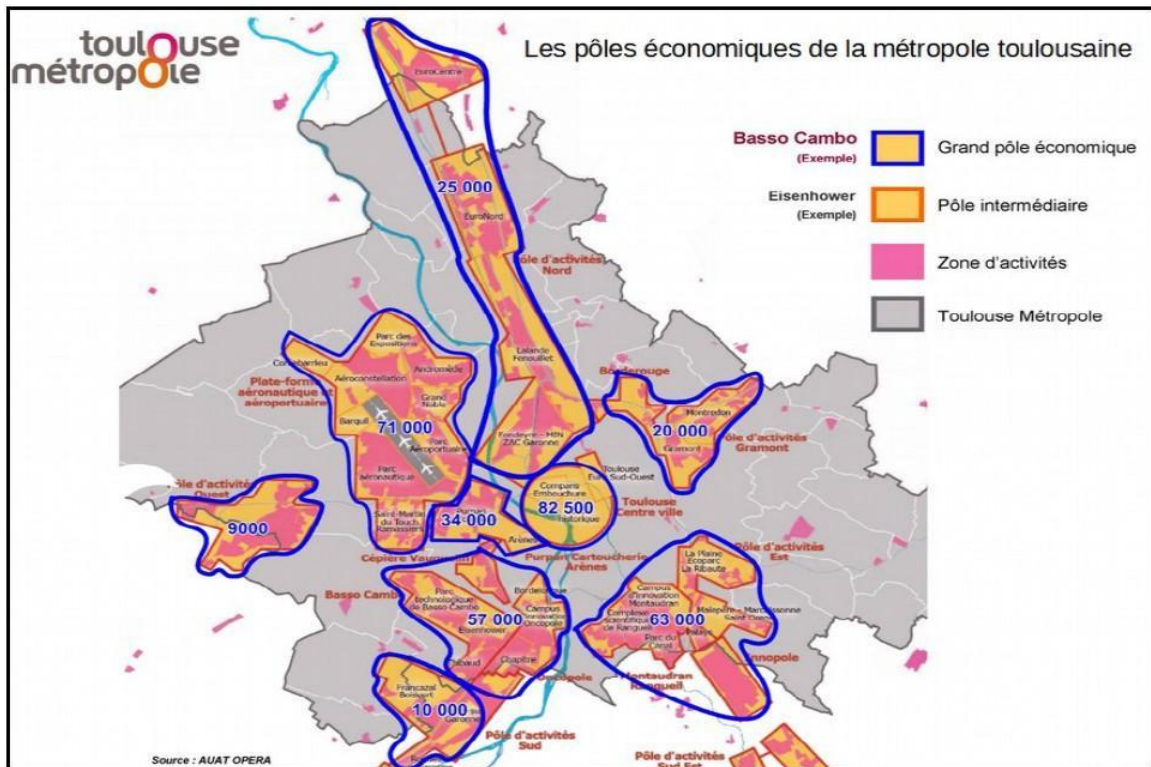


Figure 1 : les territoires économiques de l'agglomération toulousaine

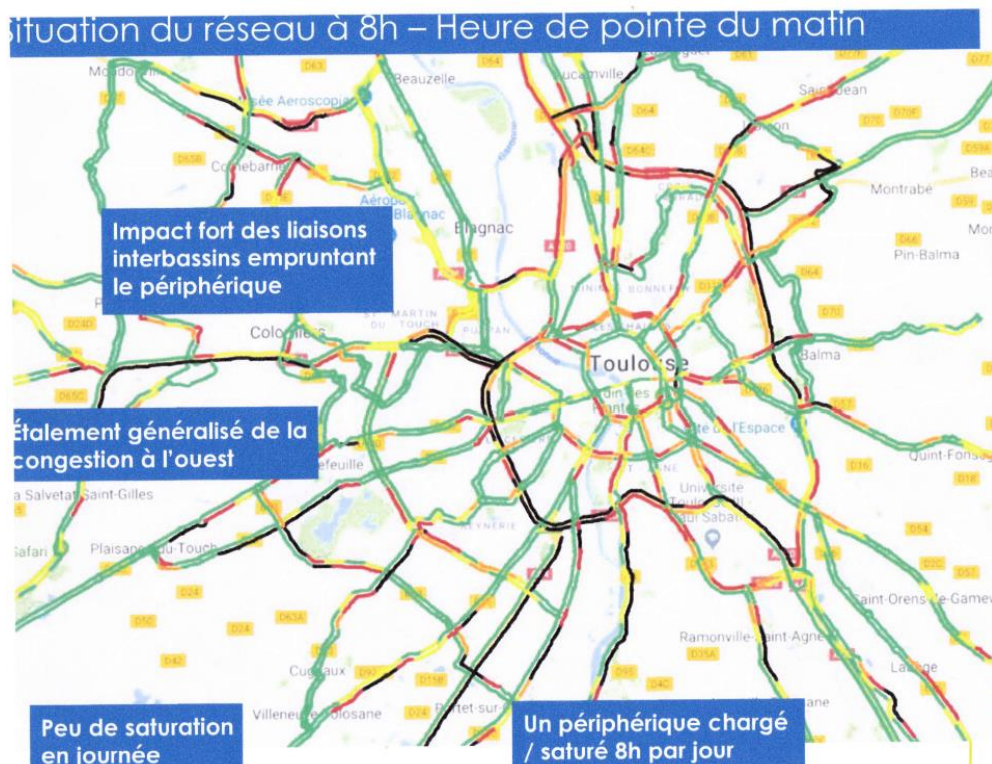


Fig 2 : La situation du réseau le matin à 8h, montrant un étalement généralisé de la congestion à l'ouest (Extrait des Etudes prospectives 2030_2040 menées par l'Etat)

- Le parcours de cette nouvelle ligne de métro reste très majoritairement dans Toulouse alors que les besoins de déplacement se trouvent ailleurs: de banlieue à banlieue (Muret/Blagnac par exemple) ou bien de banlieue au centre de Toulouse (Plaisance du Touch/Toulouse par exemple).

- Le tracé double souvent des infrastructures existantes (ligne B au Nord – La Vache déjà desservie par la ligne B, ligne SNCF entre Labège et La Vache, ligne B entre Matabiau et Labège, ligne SNCF Auch entre Colomiers et les Arènes). Cette solution double va consommer des ressources environnementales sans réel report modal de la voiture vers le métro.
- La réalisation de la 3ème ligne de métro et de la Connexion Ligne B aboutira à avoir deux lignes de métro avec le même terminus ; alors que des besoins importants ne seront pas satisfaits par ailleurs (en particulier la desserte en transports en commun de l'ouest de l'agglomération).

Ses interconnexions :

- Le tracé conduit la ligne à croiser plusieurs fois les lignes existantes (A, B, train, tram) ; le dossier considère que cela va faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire l'usage combiné de plusieurs modes de transport pour se déplacer. Or aucune étude détaillée ou simulation montrant des gains sur des trajets typiques ne sont présentés ; en revanche, il est certain que ses connexions vont accentuer les ruptures de charge déjà existantes sur l'agglomération et augmenter ainsi les temps de parcours. La logique globale est de fait difficile à comprendre.
- Connexions ferroviaires: dans son avis du 24 juin 2021, la MRAE souligne *“les adaptations envisagées de la desserte ferroviaire, prévues de manière connexe au présent projet dans l'objectif d'assurer notamment une meilleure interconnexion avec le ferroviaire (notamment à Montaudran, Labège La Cadène) et d'augmenter le cadencement TER, sont peu exposées dans le dossier. “*
Elle a recommandé ainsi à Tisseo *“d'exposer plus précisément les adaptations envisagées de la desserte ferroviaire dans l'objectif d'assurer notamment une meilleure interconnexion avec le ferroviaire, et réduire d'autant la congestion routière de l'agglomération ou la saturation des parcs P+R.”*
En réponse, Tisseo cite des projets à venir (AFNT, futures études multimodales sur l'étoile ferroviaire toulousaine, projet de prolongement de la ligne C vers Léguevin-Brax actuellement à l'arrêt, projet de RER toulousain, ...); mais tous étant incertains, aucune précision d'adaptation de la desserte ferroviaire n'a pu être exposée.
Cela souligne la faiblesse du projet global de plan de mobilité pour la métropole.

Parcs relais et rabattement en TC vers les stations

Quatre parcs relais sont prévus le long de l'itinéraire :

- à l'extrémité ouest, au terminus Colomiers Gare (proche de la RN 124), en agrandissement du P+R déjà existant de 250 à 1000 places ;
- aux Sept deniers, en création (ramené à 100 places au lieu de 300, suite à enquête publique) ;
- à la Vache, P+R déjà existant ;
- au terminus est, à Labège la Cadène en création (1000 places).

À titre de comparaison, le P+R de Balma Gramont en extrémité nord de la ligne A offre 1 500

places, et celui des Argoulets, à proximité, 1000 places.

De grosses faiblesses ont été soulignées par la MRAE dans son avis du 24 juin 2021:

- *“ L'étude d'impact actualisée propose une **méthode de dimensionnement des P+R**. La MRAe relève que les éléments présentés ne sont **pas clairs**, les **hypothèses non étayées** et reposant sur des éléments parfois anciens dont la pertinence est à démontrer.”*

- **Les plus grosses difficultés concernent le Parc Relais de Colomiers:**
 - *“L'étude d'impact conclut sans le démontrer à un besoin pour Colomiers Gare de 1 000 à 1 400 places, ... et propose in fine de retenir un dimensionnement pour ce parc de 1 000 places”*
 - *“Si, sur les secteurs Nord ou Est, l'utilisateur peut avoir le choix entre différents parcs relais (Ramonville ou Labège à l'est par exemple), il est captif de ce parc relais en venant de l'ouest, et donc dans le secteur de Colomiers. Le choix de sous-dimensionnement du parc relais, ..., doit cependant s'accompagner de mesures de report, au risque de voir le développement d'un stationnement anarchique et de circulations parasites et congestionnantes. Or, l'étude n'indique pas de quelle manière ces usagers seront guidés ni la manière dont le stationnement au niveau local sera géré.”*
 - *“Sur cette entrée ouest, la MRAe relève enfin que la comparaison des variantes a évincé une solution consistant en l'implantation d'un parc relais à Colomiers Airbus en raison de son implantation en zone de congestion de la N124 et d'échangeurs saturés, bien qu'elle soit située en dehors du tissu urbain et en accès direct depuis la RN124.”*

- La MRAE fait ainsi 2 recommandations: l'étude d'un scénario alternatif permettant de pallier le sous-dimensionnement du parc de Colomiers Gare, et préciser les mesures prises pour éviter ou réduire les nuisances liées aux circulations automobiles induites. La réponse de Tisseo renvoie à *“des réflexions complémentaires qui seront poursuivies entre fin 2021/Début 2022”*

Les conclusions de l'AUTATE sont:

- Le dimensionnement des Parc Relais n'est pas étayé.
- Le parc relais de Colomiers gare est très problématique. De par son emplacement, Tisseo a dû le limiter à 1000 places (trop enclavé dans la ville, la congestion routière est inévitable), mais le besoin est plus important et aucune autre solution n'a été identifiée à ce jour. Un parc relais déporté avec navette rapide le reliant à la station pourrait être une solution, mais rien n'est proposé dans le dossier.
- L'AUTATE demande une étude de l'amélioration du rabattement vers la station de Colomiers Gare par un renforcement des transports en commun (lignes Lineo ou ligne Express)

Qualité de vie :

- Comparaison des situations 2030 et actuelles en termes de trafic routier et de congestion:

Extrait de l'avis de la MRAE (du 24 juin 2021):

“L’analyse des effets en matière de déplacement a été étoffée en comparant la situation 2030 avec la situation actuelle en termes de trafic routier et de congestion, afin de mesurer les apports éventuels du projet par rapport à une situation actuellement vécue comme dégradée pour de nombreux usagers.”

Et en conclusion elle dit “Il est ainsi confirmé que, **malgré le projet, les effets de congestion ne seront pas évités, même si ni l’importance, ni la localisation de ces congestions ne sont pas identifiés ni donc analysés.**”

C’est effectivement ce que nous avons relevé dans notre contribution à l’enquête publique initiale, en analysant un extrait de l’étude prospective 2030-2040, que Tisseo n’avait pas prise en compte:

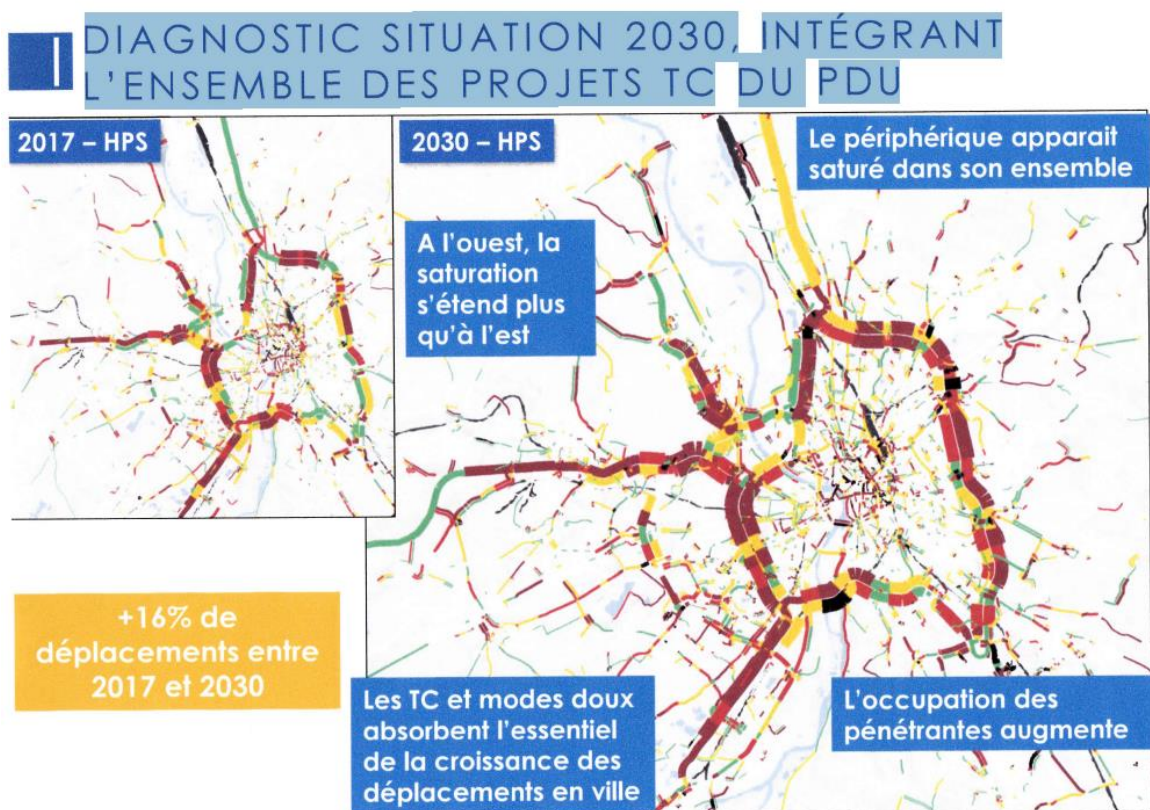


Fig 3 : Extrait des Etudes prospectives 2030_2040 menées par l’Etat

Nous ne pouvons donc qu’être inquiets et il nous apparaît peu responsable d’engager des milliards d’euros dans un projet aussi incertain sur le gain de qualité de vie des habitants.

- Qualité de l’air :

La ZFE (Zone à Faibles Émissions) est un dispositif qui devrait permettre d’améliorer la qualité de l’air.

“La MRAe recommande de préciser si les effets de la mise en place de la ZFE ont été intégrés dans les études de qualité de l’air sur les stations terminus de la 3ème ligne,

et, en tant que de besoin, de modifier ces études en conséquence. Elle recommande de présenter les études de qualité de l'air au niveau du terminus de Colomiers.”
“La MRAe recommande de mettre à jour les données relatives aux parcs relais, en lien avec l'instauration prochaine de la zone à faible émission (ZFE).”

La réponse de Tisseo est peu rassurante car elle indique que les effets de la ZFE n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'Atmo Occitanie, mais que “, la prise en compte de ces effets ne modifierait pas les conclusions de l'étude au niveau des stations terminus car la mise en service de la 3ème ligne de métro et de ses P+R interviendra fin 2028, soit 5 années après la mise en œuvre des premières restrictions relatives aux véhicules légers.

Par conséquent, les utilisateurs de véhicules impactés par la ZFE se seront déjà adaptés aux restrictions de circulation liées à la ZFE: acquisition de véhicule plus propre ou report vers d'autres modes de transport (vélo, transports en commun, etc.).”

L'AUTATE est bien moins optimiste que Tisseo sur le point, car l'effet de la ZFE sera bien évidemment de repousser les véhicules en dehors de la zone, et la pollution avec. Cela n'est pas pris en compte dans les études. Tisseo nie aussi tout impact au niveau des stations terminus, alors qu'il paraît évident que le report sur les terminus situés hors de la zone interdite sera privilégié par les automobilistes (qui n'auront bien sûr pas tous acquis un véhicule propre ...).

Les effets sur le reste du réseau de transports en commun :

- La 3^{ème} ligne de métro a été initiée sur décision politique sans présentation de réelle alternative; ainsi, elle a été rajoutée au réseau de transports en commun existant sans qu'un nouveau plan global ne soit reconstruit à l'occasion du nouveau PDU.
A nos yeux, les principaux écueils sont:
 - Les principaux besoins sont au niveau de l'agglomération et ils n'ont pas été pris en compte, cette ligne étant majoritairement intra-toulousaine.
 - La mise en place de la ZFE n'a pas donné lieu à l'adaptation du projet de transports en commun comme on aurait pu s'y attendre, et en particulier suite aux recommandations émises par les participants aux différents ateliers de « concertation » de la ZFE. Les seules mesures prises ont été de proposer des aides pour l'acquisition de véhicules moins polluants, et la mise en place de panneaux annonçant l'entrée dans la ZFE. Le report modal vers les transports en commun n'est pas traité.

La figure suivante (figure 4) illustre le fait que la population et la croissance démographique sont plus importantes en périphérie et dans la grande agglomération que dans la ville centre.

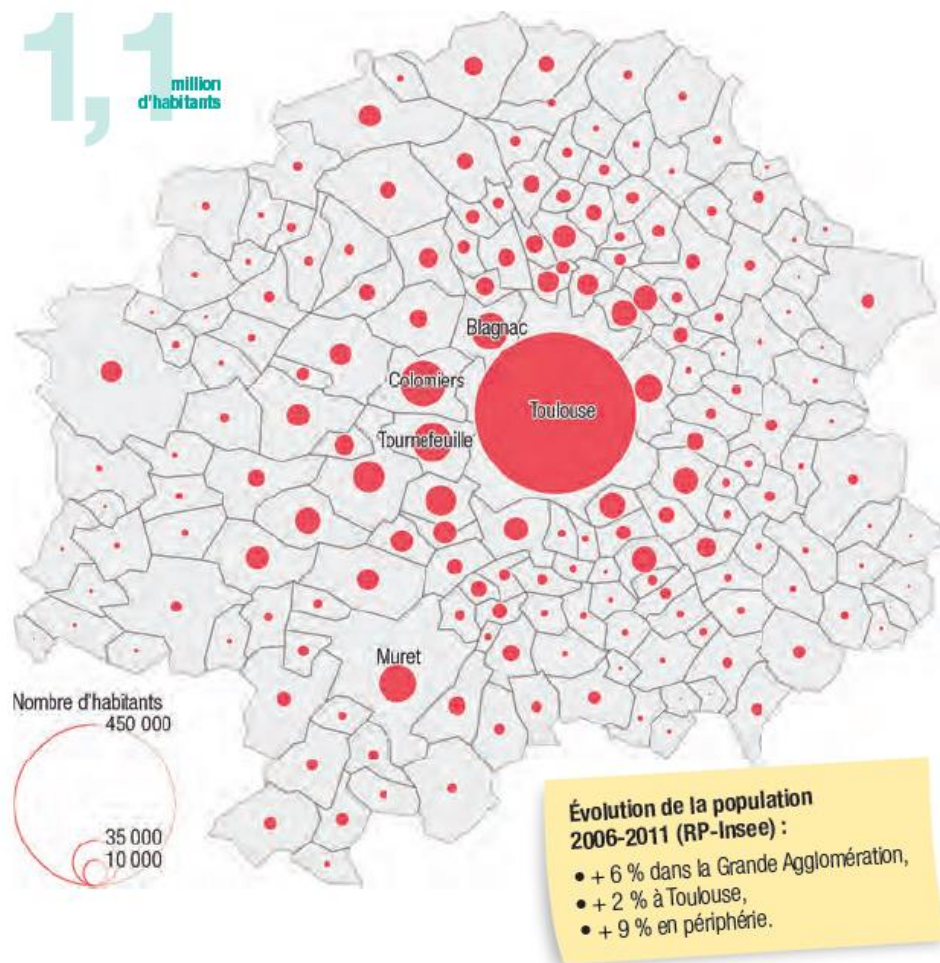


Figure 4 : Répartition de la population par commune en 2011 (source : RP-Insee)

- Des projets délaissés, sous-dimensionnés, ou reportés par choix politique de concentrer le budget sur la 3ème ligne de métro:
 - La ligne C, pourtant structurante, en site propre et donc rapide: la terminaison de son doublement a été annulée, le budget ayant été réaffecté au prolongement de la desserte au-delà de Colomiers jusqu'à Léguevin-Brax.
 Nous sommes favorables à ce prolongement, mais nous nous opposons à l'annulation du doublement de la voie dont la conséquence sera la réduction de la fréquence de cette ligne de train; ce choix est délibéré de la part de Tisseo qui laisse penser que la nouvelle ligne de métro couvrira les besoins.
 Ce n'est pas le cas : les nouveaux quartiers en pleine expansion des Ramassiers et de St Martin du Touch sont desservis par la ligne C et non par la 3ème ligne de métro, et en ce qui concerne les temps de parcours, les Columérins auront intérêt à prendre la ligne C plutôt que la 3ème ligne de métro (qui sera particulièrement lente étant donné son incursion vers le nord - La Vache ...). Rien n'est dit sur le devenir de la ligne C, et les informations disponibles nous rendent pessimistes.
 → Nous déplorons le choix de laisser à l'abandon une ligne de train existante avec faible GES pour construire du neuf.

- La ceinture Sud, le pendant de la 3ème ligne de métro dans la partie sud (en fait plutôt ouest) de l'agglomération n'est pas du tout traitée comme c'était prévu initialement : un simple bus du lundi au vendredi de 7h à 21h est maintenant en place (ligne 25), sans aucun aménagement en site propre. Un scandale ! Une ligne **capacitaire et rapide** était attendue sur ce fuseau ouest actuellement très embouteillé, comportant un grand nombre d'emplois et d'habitants (cf figures 1 à 4).

La priorité de réalisation de cette ceinture Sud dimensionnée comme il se doit a pourtant été demandée dans multiples rapports officiels :

- Extrait rapport de la chambre régionale des comptes (Rapport d'observations définitives relatif à Tisseo Collectivité n° GR/18/2267 du 11 décembre 2018) : « *D'autre part, subsiste une incertitude quant à sa capacité à orienter une part suffisante des 500 000 nouveaux déplacements quotidiens prévus à l'horizon 2030 vers les transports en commun, alors que la troisième ligne de métro devrait absorber 200 000 nouveaux déplacements. Cette question n'est pas sans lien avec l'amélioration de la desserte de la ceinture sud-ouest, pour laquelle le projet mobilités prévoit l'installation du téléphérique urbain sud assorti d'hypothèses d'extensions ultérieures, sans garanties de mise en œuvre. Il s'agit pourtant d'un enjeu de desserte important, puisqu'un tiers des emplois du PTU, soit 165 000 emplois, est localisé dans un corridor allant des zones économiques de Saint-Martin du Touch / Basso Cambo à celles de Montaudran / Rangueil, en passant par l'Oncopole.* »
 - Extrait du rapport d'enquête publique portant sur le PDU « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » de TISSEO SMTC (Issu le 12 décembre 2017):
« *Recommandation n° 3 : étant considéré que TISSEO SMTC aura réalisé dès 2025 la prolongation de la ligne B vers Labège, différer de 5 ans la réalisation du tronçon de la 3e ligne entre Matabiau et Labège, pour avancer à 2025 la réalisation de la ceinture Sud.* »
- Les Lineos : ces lignes structurantes avec un haut niveau de service (amplitude horaire, fréquence, weekend) ne suivent pas les améliorations de service des lignes de métro du centre-ville. Exemple: l'élargissement de l'amplitude horaire du jeudi concerne uniquement les métros A et B. Les projets de bascule vers des Linéos diminuent et ne concernent pas les banlieues. Les projets d'extension des terminus des Linéos vers la banlieue ne sont plus cités, sont-ils abandonnés ?

Son coût :

- Le métro va coûter plus cher que prévu (+25%) (le coût annoncé dans le dossier d'enquête publique est 2.7 milliards d'€, alors que le PDU a été voté avec un coût de la 3ème ligne de métro de 2,1 milliards) obérant tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans (tram, nouvelles Lineo, etc.), y compris ferroviaire (probable annulation de la fin du doublement de la ligne Arènes – Colomiers)
- En outre, les prévisions de financement sont très optimistes (hausse du versement transport, hausse des recettes voyageurs, forte participation de l'état, etc ...), ce qui

laisserait penser que les collectivités (surtout Toulouse) pourraient réduire leur participation ...C'est peu crédible.

1.2 La Connexion Ligne B (CLB)

L'AUTATE mesure le temps perdu dans cette zone par les décideurs et considère que le prolongement de la ligne B vers Labège est utile, car cela permettra de desservir une zone d'emploi, de commerces et universitaire.

2 Conclusion

Suite à cette enquête relative à l'autorisation environnementale, nos conclusions sont globalement les mêmes que lors de l'enquête publique initiale, étant donné que le projet n'a pas été substantiellement modifié suite aux contributions et aux conclusions des commissaires-enquêteurs.

L'AUTATE constate que la réalisation de la future 3ème ligne de métro ampute la grosse majorité du budget d'investissement des transports en commun, au détriment du développement des transports en commun dans la périphérie de l'agglomération qui souffre d'un manque de dessertes, de congestion automobile, et de pollution atmosphérique due aux transports. En particulier, l'étude sur les rabattements vers les stations n'a pas abouti à développer de nouvelles lignes qui permettraient de compléter le réseau en 1ère et 2ème couronne. C'est très regrettable car c'est là que se trouve le plus fort potentiel de réduction des pollutions liées au transports.

Ainsi, l'AUTATE constate que la réalisation de la future ligne 3ème ligne de métro ne permet pas d'augmenter fortement l'usage des transports publics, du vélo et de la marche à pied et par conséquent de faire baisser sensiblement la part modale de la voiture individuelle sur l'ensemble de l'agglomération. Le choix de la voiture individuelle reste le seul choix possible pour la majorité des usagers hors centre-ville de Toulouse.

L'AUTATE constate que l'enjeu climatique n'a pas été un paramètre prioritaire dans le choix de lancer cette troisième ligne de métro. Cette enquête environnementale l'aura confirmé au vu de la non-prise en compte sur le projet de l'impact de la mise en place de la ZFE.

En conséquence, l'AUTATE donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de réalisation de la future la 3ème ligne de métro.