

# Comité de suivi RCEA

## Compte rendu de la réunion d'installation du 29 novembre 2011

### 1. Installation du Comité

M. Francis Lamy, préfet de la région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme, désigné préfet coordonnateur du projet, introduit la séance de ce premier comité de suivi, réuni en application de la décision du 24 juin 2011 prise par Mme la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Nathalie Kosciusko-Morizet. Cette décision retient le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire sur ses sections Montmarault – Paray-le-Monial, Paray-le-Monial – Ciry-le-Noble et Paray-le-Monial – Mâcon par mise en concession autoroutière.

Il rappelle que la RCEA est un des axes du réseau routier national dont la mortalité est la plus importante. La solution de mise en concession permet d'accélérer fortement son aménagement et d'améliorer la sécurité de cet axe européen majeur tout en renforçant l'attractivité des départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Il précise que le Gouvernement a été saisi d'une proposition du Président du Conseil général de la Saône-et-Loire d'intégrer la RCEA dans le patrimoine routier départemental, pour sa partie située en Saône-et-Loire, la motivation de cette proposition étant d'éviter la mise en place de péages dans le département. Cette demande est en train d'être examinée par le MEDDTL. Dans l'attente et quel que soit le statut qui sera finalement retenu pour la voie, les travaux d'urgence et les études concernant la mise à 2x2 voies de l'itinéraire continuent.

L'ordre du jour de la réunion est constitué des 3 points suivants :

- le programme des mesures de court terme prévues par la décision ministérielle ;
- la prise en compte des déplacements fréquents et les déplacements dits de proximité sur l'axe (barrières de péage et franchise éventuelle) ;
- la suite du dossier et le calendrier de l'opération.

M. Lamy donne ensuite la parole à M. José THOMAS, désigné en qualité de garant de la concertation par la décision de la commission nationale du débat public (CNDP) du 9 novembre 2011. Ce dernier indique qu'il est Président de tribunal administratif honoraire et qu'il a déjà commencé à travailler sur le dossier.

La parole est ensuite donnée à un représentant de l'UD-CFDT 71 qui tient à faire une déclaration préliminaire. Cette déclaration est annexée au présent compte rendu.

### 2. Programme des mesures de court terme

Compte tenu de l'urgence à améliorer la sécurité de l'itinéraire, un programme de mesures de court terme a été élaboré afin d'entreprendre un certain nombre de travaux en veillant à leur intégration dans l'aménagement futur de l'itinéraire et à leur compatibilité avec le parti d'aménagement retenu à plus long terme.

Trois grandes catégories de mesures sont prévues dans ce programme d'urgence :

- a) la poursuite de travaux de mise à deux fois deux voies,
- b) la création d'aires de repos, point identifié pendant le débat public comme un vrai manque,
- c) des mesures immédiates qui visent à améliorer la sécurité, tant en termes de signalisation que d'équipements.

a) Les opérations qu'il est proposé d'engager en 2012 sont :

- dans l'Allier, deux opérations : la fin de la réalisation de l'échangeur à Cressanges et la construction d'une nouvelle chaussée entre Bresnay et Chemilly, au Nord de l'actuelle RCEA, dans le cadre d'une mise à deux fois deux voies.
- en Saône-et-Loire, deux opérations : le raccordement du viaduc de Volesvres et la réparation des accotements entre Charolles et Cluny.

Pour l'année 2012, un budget de 15 M€ est prévu pour les deux départements.

Pour les années suivantes, les travaux proposés sont :

- dans l'Allier : la mise à 2x2 voies d'une nouvelle section entre Montbeugny et Dompierre-sur-Besbre ; en effet, les études mettent en évidence que cette zone concentre un nombre relativement important d'accidents.
- en Saône-et-Loire : la dénivelation du carrefour entre la RN70 et la RD25 et la création de part et d'autre d'une section à deux fois deux voies.

b) S'agissant des aires de repos, deux projets sont proposés :

- dans l'Allier, à Dompierre-sur-Besbre ;
- en Saône-et-Loire, à Vitry-en-Charollais.

Pour ces 2 opérations, l'année 2012 sera consacrée aux études et procédures en vue d'une réalisation à partir de 2013. Par ailleurs, il est prévu de lancer en 2012 la procédure en vue de la création d'une aire de services à Cressanges, dans l'Allier.

Ces travaux ne visent pas à régler définitivement le sujet de l'aménagement de l'axe. Ce sont des travaux qui peuvent être engagés rapidement pour améliorer la sécurité sur des points sensibles et faire la transition avant les travaux lourds qui pourraient être réalisés dans le cadre de la concession.

c) Au titre des mesures immédiates d'amélioration de la sécurité, quatre types d'actions sont prévus :

- le renforcement du marquage au sol ;
- une meilleure pré-signalisation des aires de repos et des zones de dépassement ;
- la suppression de certaines glissières de sécurité (qui peuvent, dans certains cas, renvoyer les véhicules sur la chaussée et conduire à les déporter de l'autre côté, avec un risque de choc frontal) ;
- le réexamen de l'ensemble des zones de dépassement sur les sections à deux voies.

A l'issue de la présentation par Hervé Vanlaer, DREAL Auvergne, de ce programme de mesures de court terme, 3 sujets sont l'occasion d'échanges entre les élus et les représentants de l'État :

- le premier concerne les choix de priorités dans les aménagements proposés dans le département de l'Allier et notamment celui relatif à l'achèvement de la section Cressanges6-Bresnay au détriment d'une prolongation de l'aménagement de la section courante à 2x2 voies entre Bresnay et Chemilly. Le maître d'ouvrage justifie sa proposition par des considérations de calendrier de disponibilité de crédits et de maturité d'études pré-opérationnelles. En conclusion de cette première discussion, le préfet Lamy demande aux services de l'État d'affiner la réflexion au vu des observations exprimées par MM. J-P. Dufregne, Président du Conseil général de l'Allier, G. Chambefort, député de l'Allier et Y.Simon, président de la communauté de commune Bocage-Sud ;
- le deuxième concerne le déplacement de l'échangeur de Montbeugny. En réponse à la question posée par M. G. Charmetant, maire de Montbeugny, le maître d'ouvrage confirme l'engagement de l'État à réaliser cette opération, mais pas dans le cadre des travaux d'urgence ici présentés, les études n'étant pas engagées et les disponibilités financières pas acquises ;
- M. Fonteray, Vice-Président du Conseil général de Saône-et-Loire, ne voit aucune nouveauté dans les propositions faites par l'État. Il lui est répondu par la DREAL Bourgogne que les opérations proposées étaient certes déjà envisagées, mais n'étaient pas pour autant financées. La nouveauté réside donc dans le fait que ces aménagements attendus pourront bien se traduire par des travaux réalisés ou lancés dès 2012.

### **3. Amélioration de la prise en compte des déplacements fréquents**

Deux pistes d'actions possibles sont envisagées et ont été soumises à l'étude. La modélisation des trafics a été poursuivie pour examiner la robustesse de ces pistes, avec les avantages et les inconvénients qui en découlent.

La première piste concerne le déplacement localisé de certaines des barrières – six barrières sont envisagées dans le projet – afin de favoriser et de maintenir certains déplacements sur la RCEA. La deuxième piste consiste en la mise en place par le concessionnaire d'un dispositif tarifaire favorisant les déplacements fréquents. Il est précisé que l'État peut imposer au concessionnaire, dans le cadre du contrat de concession, les mesures ad hoc.

Quatre modifications de barrières ont été examinées :

- le déplacement vers l'ouest de la barrière du Montet entre Montmarault et Deux-Chaises en sortie de l'A71, entre l'A71 et Deux-Chaises ;

- la suppression du péage sur les bretelles de l'échangeur de Ciry-le-Noble, du côté de Montceau-les-Mines, qui permet d'assurer une continuité de déplacement depuis Gueugnon jusqu'à Montceau, en itinéraire gratuit ;
- le déplacement vers l'est de la barrière de Charolles, permettant d'éviter la traversée de Charolles en tant que telle ;
- le déplacement vers l'ouest de la barrière de Cluny-la-Valouze qui permet d'examiner un trajet entre Cluny et Mâcon, là encore dans des conditions de gratuité.

Il ressort de cette modélisation un impact financier faible pour le déplacement de la barrière de Charolles, de même que pour la suppression des barrières du demi-échangeur Nord de Ciry-le-Noble. On peut donc considérer qu'ils seraient compatibles avec le projet.

En revanche, l'impact financier est nettement plus lourd pour le déplacement de la barrière de Cluny-la-Valouze ainsi que pour celui de la barrière du Montet. Cela signifie que ces déplacements, en termes financiers, compromettraient l'équilibre de la concession telle que présentée dans le projet.

Un autre aspect évoqué dans la décision de la Ministre a été approfondi ces derniers mois : la franchise. Plusieurs systèmes sont envisageables :

- le premier, s'apparentant à une franchise quotidienne, consisterait à faire que l'utilisateur ne paie que ce qui excède quotidiennement une somme fixée. Par exemple, à titre purement illustratif, au-delà de déplacements quotidiens atteignant la somme de 3 €, il y aurait paiement de l'utilisateur. En revanche, en-deçà, les déplacements seraient gratuits ;
- le deuxième type de mesure étudiée est celui de l'abonnement qui pourrait introduire une forte réduction pour les usagers fréquents. Par exemple un tarif très réduit ou une gratuité après le vingtième passage à la barrière pourrait être imaginé, sur un abonnement mensuel par exemple. Cela existe déjà dans certains cas.

Ces approfondissements, doivent être replacés dans le cadre des contraintes juridiques qui avaient été rappelées par le conseiller d'Etat Chabanol lorsqu'il était intervenu dans le cadre du débat public. La jurisprudence du Conseil d'Etat est constante en la matière.

Trois points essentiels doivent être garantis :

- le premier est celui de l'égalité des usagers des services publics : les différences de tarif doivent résulter notamment de différences de situation. Par exemple, un usager qui serait amené à emprunter plusieurs fois par jour une portion de route pourrait être traité différemment d'un usager tout à fait occasionnel, comme un vacancier ou un touriste amené à fréquenter la même portion de route ;
- Le deuxième point est une raisonnable proportionnalité entre le montant payé et le parcours réalisé ;
- Le dernier point est que le tarif acquitté par les usagers qui payent le montant le plus élevé ne doit pas excéder le coût du service rendu. En l'occurrence, il ne peut pas être envisagé de faire payer un tarif maximum, par exemple à des véhicules venant de l'extérieur de la région puisque au regard de la jurisprudence, ce n'est pas acceptable.

En conclusion, à ce stade des travaux, l'évaluation financière des solutions se poursuit. Il y a quelques pistes, notamment sur l'évolution des positionnements des barrières, mais il convient d'insister à nouveau sur la possibilité de demander des engagements aux candidats à la concession dans le cahier des charges de la mise en concurrence, de façon à prendre complètement en compte ces éléments.

A l'issue de la présentation par Corinne Etaix, DREAL Bourgogne, du résultat des études d'amélioration de la prise en compte des déplacements fréquents, des demandes de précisions quant aux conséquences du positionnement des barrières de péage sont adressées aux représentants de l'Etat. En réponse, le préfet Lamy indique qu'un groupe de travail thématique spécifique sera réuni sur ce sujet. Il devra étudier et apporter des réponses aux questions et interventions suivantes des élus :

- M. Yves Simon, Président de la Communauté de communes Bocage-Sud, demande des explications quant à la nouvelle localisation envisagée par le maître d'ouvrage de la barrière de péage ouest entre Deux-Chaises et Montmarault ;
- M. Michel Faugère, maire de Clermain, fait part de son étonnement vis-à-vis du maintien de Clermain en zone de péage malgré l'étude d'un déplacement vers l'ouest de la barrière de péage de Cluny destiné à rendre le trajet Cluny – Mâcon gratuit ;
- M. Jean-Paul Dufregne, Président du Conseil général de l'Allier, s'étonne que l'on parle de franchise tarifaire plutôt que de franchise kilométrique ;
- M. Jean-Luc Fonteray, Vice-Président du Conseil général de Saône-et-Loire, regrette le manque de

propositions nouvelles par rapport à ce qui a pu être présenté pendant le débat public, et surtout le manque de prise en compte de la proposition alternative adressée par le Conseil général de Saône-et-Loire à la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement ;

- M. Guy Chambefort, député de l'Allier, revient sur la question de la communication relative au montant de la franchise au sujet de laquelle il recommande la plus grande prudence, ce montant ne pouvant être déterminé avec fiabilité que lorsque les aspects financiers de la concession auront pu être bouclés ;
- Monsieur Guy Charmetant, maire de Montbeugny, demande à partir de quel moment les aménagements à 2x2 voies réalisés sur fonds publics aujourd'hui gratuits seront intégrés dans la concession et deviendront donc payants.

Avant de passer au point suivant de l'ordre du jour, le préfet Lamy rappelle que le MEDDTL répondra par ailleurs à la saisine dont il a fait l'objet de la part du Conseil général de la Saône-et-Loire.

#### **4. Modalités de concertation et calendrier général**

La prochaine étape consiste en l'élaboration du projet préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour cela, il est proposé de mettre en place des ateliers thématiques.

Trois grandes thématiques paraissent importantes :

- la prise en compte des usagers fréquents ;
- les aspects environnementaux du projet (protections phoniques, mesures compensatoires)
- d'autres points plus spécifiques et d'aménagement local comme l'échangeur de Montbeugny ou Brandon devront faire l'objet d'un travail concerté de mise au point.

Une réunion de Comité de suivi sera organisée chaque semestre pour faire le point sur l'avancement du dossier et valider les éléments les plus sensibles.

Les différents éléments et documents de séance produits seront mis en ligne sur les sites Internet des deux DREAL concernées.

Il est proposé que les ateliers se réunissent à partir du début de l'année 2012, sous présidence des 2 DREAL concernées.

Le calendrier prévoit une mise en service en 2017.

La première phase va consister en l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique d'ici fin 2012/début 2013.

Le deuxième élément de procédure important va concerner le choix du concessionnaire, la négociation et la signature d'un contrat. Le délai à prévoir est de l'ordre de deux ans. Un concessionnaire pourrait être désigné en 2015.

Les deux dernières phases consisteront en la réalisation des études de projet et la réalisation des travaux.

Plusieurs élus de l'Allier et de Saône-et-Loire faisant part de leur scepticisme par rapport au réalisme du calendrier présenté, le préfet Lamy confirme qu'il s'agit d'un calendrier ambitieux et volontariste que les services de l'État s'efforceront de tenir.

#### **5. Intervention de M. J. Thomas, garant de la concertation**

*Mesdames, Messieurs, je voudrais vous présenter rapidement ce qu'est une concertation avec garant, ou plus exactement ce qu'est un garant dans une concertation.*

*Il sera plus facile de commencer par dire ce qu'il n'est pas. Il n'est pas l'organisateur de la concertation. Monsieur le Préfet, je ne suis ni le Président du débat public, ni le Président de la concertation. La concertation est organisée par le maître d'ouvrage, ici l'Etat, qui a confié le soin de la coordonner au Préfet de la région Auvergne et qui la mènera avec les services de la DREAL.*

*Le garant n'est là que pour veiller au bon déroulement du processus et veiller à sa sincérité, sa transparence*

et à sa non manipulation. C'est là sa seule mission qu'il doit exercer en toute neutralité et toute indépendance. Neutralité et indépendance impliquent qu'il n'ait pas de lien avec le projet. Je vous assure que je n'en ai pas. J'habite dans les environs de Besançon donc je n'ai pas non plus d'intérêt avec aucune des parties ou des composantes du problème. Cela m'interdit aussi toute prise de position par rapport au projet. La concertation est ma seule obsession.

Le garant est bien évidemment associé à la définition des modalités de déroulement de la concertation envisagée par l'autorité administrative. Nous y travaillons, avec les représentants de la DREAL, et nous ferons rapidement des propositions à Monsieur le Préfet de région.

Le garant observe et analyse le déroulement de la concertation. J'ai demandé, à ce titre, à être informé de toutes les réunions qui seront organisées pour définir le projet et pour faire vivre la concertation. Monsieur le Vice-Président du Conseil général, Monsieur le Président du Conseil général, j'ai bien évidemment l'intention de m'investir dans les différents ateliers, qu'ils soient thématiques ou locaux.

Le garant s'efforce de faciliter les échanges entre les participants. Il peut être amené, pour ce faire, à faire au maître de l'ouvrage des propositions.

Il peut lui être demandé de jouer un rôle de médiateur, voire de recours, dans les difficultés qui peuvent émailler le cours d'une concertation, mais toujours dans la seule vision du bon déroulement de celle-ci.

Enfin, il lui appartient – il m'appartiendra donc – à la fin du processus de concertation, de rendre compte aussi bien à la commission nationale du débat public qu'au maître de l'ouvrage.

J'ajoute que les fonctions de garant d'une concertation post débat public sont des fonctions nouvelles qui ont été officialisées – il y a eu des expérimentations antérieures – par la loi du 12 juillet 2010. Il y a donc encore beaucoup à découvrir et à inventer.

En outre, chaque projet présente ses particularités propres et chaque concertation a sa vie propre. Pour s'y adapter, le garant se voit reconnaître une large marge d'appréciation et d'autonomie. Cela fait partie de son indépendance. Nous ferons donc ensemble la découverte de ce qu'est la fonction de garant.

La durée du mandat du garant est celle qui est assignée par la loi au processus de consultation et de participation du public. Mon mandat court notamment jusqu'à la mise en enquête publique du dossier et prendra fin à cette date.

Il y a une particularité – elle a déjà été évoquée dans les débats qui ont eu lieu au cours de cette réunion – sur la concertation sur le projet de RCEA. Le débat public portait à la fois sur l'opportunité et les modalités principales du projet d'accélération par mise en deux fois deux voies de la RCEA et par recours à une concession autoroutière.

Les enseignements – ils ont été discutés, j'en ai bien conscience – en ont été tirés par la décision du 24 juin 2010 de la Ministre, par laquelle l'Etat a décidé le principe de la poursuite du projet sur la base d'une mise en concession d'une large partie du tracé avec perception d'un péage.

La concertation post débat public est bornée, dans son objet même, par cette décision. Elle porte sur les modalités d'élaboration du projet tel qu'elle l'a défini, mais je pense que ce qui reste sur la table suffira largement à lui donner vigueur et consistance.

Pour le proche avenir, l'administration rendra publiques les modalités de concertation qu'elle a décidé de mettre en œuvre. Comme je l'ai précisé plus haut, je suis associé à cette décision. Il lui appartient également – c'est la loi qui le prévoit – d'informer la commission nationale du débat public des modalités de concertation envisagées.

Pour l'exercice de ma mission, je serai amené à prendre l'initiative de contact avec nombre d'entre vous. Les modalités selon lesquelles vous pourrez me contacter seront publiées en même temps que seront rendues publiques par l'administration les modalités d'organisation de la concertation.

Vous pouvez d'ores et déjà m'écrire à l'adresse suivante, en attendant que j'établisse les lignes de communication plus directes : José THOMAS, garant de la concertation sur la RCEA, à la DREAL Auvergne, où une boîte aux lettres sera réservée au garant.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

A l'issue de ces échanges et déclarations, le préfet Lamy remercie les membres du Comité de suivi de leur participation et de leurs interventions enrichissantes pour la réflexion et pour la qualité du travail effectué en commun. Il rappelle que l'enjeu est l'accélération de ce grand projet, que c'est le sens de la décision de la Ministre, et que la concertation va être poursuivie. Il invite donc les participants à s'inscrire aux comités thématiques qui commenceront à fonctionner dès le mois de janvier et annonce l'organisation d'une prochaine réunion du Comité de suivi de la RCEA d'ici la fin du 1er semestre 2012.

## Annexe

### Déclaration de l'UD-CFDT 71

*Au titre de la CFDT 71, et notamment de l'union départementale, je souhaiterais lire, si vous me le permettez, une déclaration préalable sur la position de la CFDT 71 par rapport à la mise en concession, et notamment l'opposition forte.*

*Rappelons la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. Un débat public a été engagé par les pouvoirs publics afin de connaître la position de la population locale sur le projet de mise en concession autoroutière de l'actuelle Route Nationale 79 (RN79), encore appelée Route Centre Europe Atlantique (RCEA).*

*Malgré une très forte opposition locale en Saône-et-Loire, le gouvernement, par le biais de son Ministre, Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, a pris la décision, le 24 juin 2011, de la concession autoroutière.*

*Quel est l'enjeu ? Tout le monde est d'accord pour stopper de toute urgence l'hécatombe qui caractérise cette route particulièrement dangereuse du fait de ses infrastructures qui ne sont plus en corrélation avec un trafic poids lourds en constante évolution.*

*La question est de savoir selon quelles modalités ? Par le biais d'une autoroute à péage qui serait réalisée dans les 10 à 15 ans ? Ou par le biais d'une route soit nationale, soit départementale, dont le financement peut être effectué plus rapidement de plusieurs façons : par des financements croisés (État, région, département), des fonds européens, écotaxe ou autres ?*

*La réponse relève uniquement du bon sens car la mise en concession de la RCEA est doublement injuste dans la mesure où :*

- tous les travaux effectués depuis 30 ans sur cet axe ont déjà été largement payés par les contribuables locaux ;*
- aucun itinéraire de substitution n'est actuellement possible en Saône-et-Loire, sauf à réaliser et donc financer des travaux titanesques (Mâcon, Charolles, Ciry-le-Noble, Paray-le-Monial) pour rendre la circulation possible dans des conditions de sécurité acceptables, mais en faisant à nouveau traverser nos villages, ce qui n'est évidemment pas envisageable si on raisonne en termes de sécurité et de développement durable.*

*Quelles sont les alternatives possibles ? A ce jour, seul semble réaliste le maintien de la gratuité de cet axe, dont plus de 50 % des travaux ont déjà été réalisés. Pourquoi ?*

- Parce que le maintien de cette route en route nationale, voire son transfert au niveau départemental, permettrait de réaliser les travaux sous cinq ans. En effet, les enquêtes publiques, les acquisitions foncières, les pré-études, les ouvrages d'art principaux ont déjà été réalisés ;*
- Parce que nos entreprises locales ont accès aux divers travaux car chacun sait que les autoroutes ne sont construites que par les grands groupes nationaux, voire européens ;*
- Parce que les accès à tous nos villages seront conservés alors qu'une autoroute n'accepte que des accès tous les 30 à 50 km, ce qui mettrait, à terme, en cause l'avenir de nos entreprises implantées sur le territoire de la Saône-et-Loire et menacerait directement nos emplois.*

*La CFDT 71 est mobilisée depuis plusieurs années sur ce dossier qui impacte nos déplacements quotidiens et le développement de l'économie régionale. Outre notre organisation syndicale, la mobilisation engage également des associations ainsi qu'une coordination qui a dernièrement organisé des manifestations de sensibilisation auxquelles la population a apporté son soutien massif.*

*Monsieur le Préfet, vous l'avez compris, ce projet gouvernemental de mise en concession de la RN79 génère un sentiment global de rejet.*

*La CFDT de Saône-et-Loire, comme d'autres structures syndicales, politiques ou associatives, entend engager une négociation avec la Ministre en charge de ce dossier pour rechercher une solution alternative à la concession.*

*C'est cette demande que nous vous remercions de relayer en joignant cette déclaration au procès-verbal de la réunion d'installation de ce Comité de suivi. Merci, Monsieur le Préfet.*

### **Déclaration de M. J . Gallet de la CGT**

*Sur toutes les problématiques que la CGT avait soulevées au cours du débat, nous n'avons guère eu de réponse aujourd'hui. Il n'y a notamment aucune approche sur les alternatives proposées.*

*Nous souhaiterions, sur le fonctionnement du Comité de suivi, qu'il étudie le dossier dans son environnement général d'aujourd'hui, notamment le contexte de crise qu'on connaît qui ne sera certainement pas favorable à trouver un concessionnaire qui le fasse dans le budget initialement présenté. Il est fort à craindre qu'il faille gonfler la subvention, notamment avec tout ce qu'on a évoqué sur le déplacement des barrières de péage. Au regard des solutions d'alternatives proposées, cela met une perspective encore bien plus plausible à la réalisation de l'alternative proposée par le Conseil général, tout en restant dans une réalisation publique.*

*Parmi tous les ateliers, nous souhaiterions également voir l'atelier utilisation de l'éco-redevance. Cela fait partie de la clé de la réflexion qu'on engage sur : peut-on avoir une alternative publique plutôt que la privatisation ? Ce serait à évoquer.*

*Concernant la participation à la prise en compte des déplacements et de la mise en place de péages, la CGT dépensera toute son énergie pour conserver la RCEA dans le giron public plutôt que d'y mettre des péages.*