

14ème législature

Question N° : 16341	De M. Guy Chambefort (Socialiste, républicain et citoyen - Allier)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > RN 7	Analyse > aménagements. calendrier. Allier.
Question publiée au JO le : 22/01/2013 Réponse publiée au JO le : 09/04/2013 page : 3968		

Texte de la question

M. Guy Chambefort attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la nécessité d'amélioration du réseau routier national dans l'Allier. Deux des quatre axes routiers qualifiés de dangereux par le schéma national des infrastructures de transports traversent le département : la route Centre Europe Atlantique (RCEA) et la route nationale 7 (RN 7). Il a déclaré que des solutions rapides seront mises en place pour l'aménagement de la RCEA. Après des années de déception, cette déclaration est rassurante pour les milliers d'automobilistes qui empruntent l'axe chaque jour. Les travaux de mise en 2x2 voies de la RN 7 sont, quant à eux, à l'arrêt depuis bientôt deux ans. Pourtant, cet aménagement de la RN 7 revêt de gros enjeux en matière de sécurité routière. Le caractère particulièrement accidentogène de la RN 7 le fait s'interroger sur ses intentions en la matière. Il aimerait savoir quand le contournement de Villeneuve-sur-Allier, inscrit au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), sera relancé et quand les travaux sur la section entre Villeneuve-sur-Allier et Trevol, sur le contournement de Bessay-sur-Allier et sur la section entre Bessay-sur-Allier et la RCEA seront prévus. Il aimerait aussi savoir ce qui est envisagé pour le contournement de Varennes-sur-Allier et sur la finalisation des travaux sur la section Saint-Prix-Loire.

Texte de la réponse

Un programme spécifique concernant la route Centre Europe Atlantique (RCEA), financé grâce à des crédits mobilisés en sus de l'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), a été engagé sur le territoire des régions Auvergne et Bourgogne. Doté de 15 M€ en 2012 et financé en totalité par l'État, il a permis d'engager les travaux du doublement de la section Bresnay - Chemilly sur la RN 79 et la sécurisation de l'échangeur de Cressanges dans le département de l'Allier. Dans le département de la Saône-et-Loire, la réalisation du doublement des raccordements du viaduc de Voleuvre ainsi que le renforcement des accotements entre Cluny et Charolles ont été entrepris. Cette enveloppe a également permis de financer à hauteur de 1 M€ un plan en faveur de la sécurité couvrant les départements de l'Allier et de Saône-et-Loire. L'effort engagé va se prolonger en 2013 par un financement à hauteur de 7,5 M€ qui permet la poursuite des travaux du doublement de la section Bresnay-Chemilly et la sécurisation de l'échangeur de Cressanges. En complément, 0,1 M€ sont alloués pour les études d'aires de repos sur la déviation de Dompierre. Néanmoins, l'aménagement complet de la RCEA à 2x2 voies en Allier et en Saône-et-Loire nécessite des investissements évalués à hauteur de 950 M€ à 1,1 Md€. La question du financement de ces investissements est donc clairement posée. Le précédent Gouvernement avait choisi, à l'issue d'un débat public en 2011, de retenir une concession de l'axe pour financer ces travaux de mise à 2x2 voies, conduisant à l'instauration d'un péage. Cette décision a soulevé et continue de soulever des inquiétudes de la part des usagers locaux quant à l'évolution du coût d'usage de la voie, eu égard notamment au sentiment de faible

performance des itinéraires alternatifs proposés. Dans ce contexte, le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche a décidé de confier une mission d'expertise au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avec pour objectif d'évaluer l'ensemble des solutions proposées permettant d'aménager rapidement cet axe et de vérifier leur faisabilité financière. Les conclusions de cette mission sont attendues dans les prochaines semaines. Concernant la RN7 dans le département de l'Allier, plusieurs opérations sont en cours : les déviations de Villeneuve-sur-Allier et de Varennes-sur-Allier ainsi que l'achèvement de la section comprise entre Saint-Prix et la limite avec le département de la Loire. Une première tranche de la déviation de Villeneuve-sur-Allier, estimée entre 60 et 70 M€, est inscrite à l'actuel PDMI à hauteur de 34 M€ financés en totalité par l'État. Les ouvrages d'art sont réalisés. Avant d'entreprendre les fouilles archéologiques prévues à l'automne 2013, les études environnementales devront être complétées par un dossier concernant les espèces protégées. Cette opération n'étant pas phasable, son achèvement nécessitera un complément de financement à rechercher dans le cadre du prochain PDMI. La partie sud de la déviation de Varennes-sur-Allier, est inscrite au PDMI pour un montant de 38 M€ entièrement à la charge de l'État. Les ouvrages d'art sont réalisés et les terrassements doivent débiter d'ici le deuxième trimestre 2013 pour une mise en service prévue début 2015. En ce qui concerne l'aménagement de la section comprise entre Saint-Prix et la limite avec le département de la Loire, et malgré un contentieux source de retard, les travaux de chaussées seront achevés d'ici le deuxième trimestre 2013. La mise en service de cette opération financée à hauteur de 60 M€ à l'actuel PDMI, dont 42 M€ en part État, est prévue pour la fin de l'année 2013. La poursuite des aménagements de modernisation de la RN 7 peut d'ores et déjà être incluse dans les discussions qui s'ouvrent sur la nouvelle génération de PDMI. A cet égard, le ministre des transports, de la mer et de la pêche a demandé aux préfets de région, par courrier en date du 18 décembre 2012, d'élaborer une liste hiérarchisée des opérations de modernisation du réseau routier national dont la poursuite ou l'engagement des travaux paraissent nécessaires à l'horizon de cinq ans (2015-2019). Ces opérations devront répondre prioritairement à des enjeux de sécurité, de réduction de la congestion chronique, de désenclavement et d'amélioration nécessaire de dessertes des territoires ou encore de qualité de vie. Dans le contexte durablement très contraint touchant les investissements routiers de l'État, la poursuite de ces aménagements nécessitera, le moment venu, un engagement fort des collectivités concernées aux côtés de l'État.