



16ème législature

Question N° : 74	De M. Yannick Monnet (Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Allier)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > Mise à 2x2 voies de la RN7 dans l'Allier	Analyse > Mise à 2x2 voies de la RN7 dans l'Allier.
Question publiée au JO le : 03/01/2023 Réponse publiée au JO le : 11/01/2023 page : 75		

Texte de la question

M. Yannick Monnet appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'autoroute A79, reliant Digoin (en Saône-et-Loire) et Montmarault (dans l'Allier) qui a été mise en service le jeudi 3 novembre 2022. Une page historique se tourne pour l'Allier, puisque désormais l'A79 remplace la tristement célèbre Route centre Europe Atlantique, surnommée « la route de la mort » au regard des très nombreux accidents mortels dont elle a été le théâtre ces dernières années. Cette mise en service intervient après deux ans d'un chantier titanesque réalisé par la société ALIAE (autoroute de liaison Atlantique Europe), pour un coût total de 600 millions d'euros. Cette autoroute est payante sur trois tronçons, à l'aide d'un système de péage en flux libre expérimenté pour la première fois en France et dont il faudra évaluer dans les mois qui viennent la pertinence, l'efficacité et la lisibilité pour les usagers. Là n'est pas la question de M. le député qui souhaite aujourd'hui rappeler que si les élus de l'Allier avaient accepté il y a quelques années le principe de cette mise en concession, c'était en posant trois conditions, dont l'engagement de l'État de consacrer les crédits ainsi économisés à la mise à 2x2 voies de la RN7 traversant le département. L'État s'y était alors engagé. Et c'est cette mise à 2x2 voies de la RN7 qui n'avance pas. Le barreau de Trévol pour rejoindre l'échangeur RN7-RCEA et le contournement de Bessay-sur-Allier en sont toujours au stade des études, tout comme le prolongement de la déviation de Varennes-sur-Allier jusqu'à Saint-Loup. Le prédécesseur de M. le ministre avait encore affirmé l'année dernière que ces travaux « avaient vocation à être inscrits dans le cadre de la future contractualisation mobilité qui s'engagera à partir de 2023, sous réserve que les collectivités locales confirment la priorité qu'elles y accordent et s'engagent aux côtés de l'État ». C'est le cas. Après avoir sorti une épine du pied de l'État en acceptant la concession autoroutière, les élus locaux demandent aujourd'hui que les promesses soient tenues et ne veulent pas de la double peine : payer pour emprunter l'A79 et ne pas voir la RN7 prise en considération. Il lui demande donc s'il peut lui confirmer que la mise à 2x2 voies de la RN7 sera bien intégrée cette année dans la contractualisation mobilité et que l'État y consacra les efforts auxquels il s'est engagé.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA RN7 DANS L'ALLIER

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Monnet, pour exposer sa question, n° 74, relative à l'aménagement de la RN7 dans l'Allier.

M. Yannick Monnet. L'autoroute A79, reliant Digoin en Saône-et-Loire et Montmarault dans l'Allier, a été mise en service le jeudi 3 novembre dernier – nous l'avons inaugurée ensemble, monsieur le ministre délégué. Une page historique se tourne pour l'Allier, puisque l'A79 remplace désormais la tristement célèbre RCEA – route Centre-Europe Atlantique –, surnommée « la route de la mort » en raison des très nombreux accidents mortels dont elle a été le théâtre ces dernières années.

Cette mise en service intervient après deux ans d'un chantier titanesque réalisé par la société Aliae, pour un coût total de 600 millions d'euros. La nouvelle autoroute est payante sur trois tronçons, à l'aide d'un système de péage en flux libre expérimenté pour la première fois en France, dont il faudra évaluer, dans les mois qui viennent, la pertinence, l'efficacité et surtout la lisibilité pour les usagers.

Là n'est cependant pas l'objet de ma question. Je veux rappeler que si les élus de l'Allier – dont mon prédécesseur Jean-Paul Dufrègne, alors président du conseil départemental – ont accepté il y a quelques années le principe de cette mise en concession, c'était à trois conditions. L'État devait notamment consacrer les crédits ainsi économisés à la mise à deux fois deux voies de la RN7 traversant le département – il s'y était engagé ! Dois-je rappeler qu'à l'époque, l'État avait réalisé une économie de 500 millions d'euros ? J'ose croire que la parole d'un ministre a du sens. Certes, aucun engagement n'avait été pris par écrit, mais une parole, ça compte !

Or la mise à deux fois deux voies de la RN7 n'avance pas. Le barreau de Trévol pour rejoindre l'échangeur RN7-RCEA et le contournement de Bessay-sur-Allier en sont toujours au stade des études, tout comme le prolongement de la déviation de Varennes-sur-Allier jusqu'à Saint-Loup.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre délégué, avait encore affirmé l'année dernière que ces travaux « avaient vocation à être inscrits dans le cadre de la future contractualisation mobilité qui s'engagera[it] à partir de 2023, sous réserve que les collectivités locales confirment la priorité qu'elles y accordent et s'engagent aux côtés de l'État. »

C'est le cas aujourd'hui. Après avoir sorti une épine du pied à l'État en acceptant la concession autoroutière, les élus locaux demandent aujourd'hui que les promesses soient tenues. Ils ne veulent pas subir cette double peine : payer pour emprunter l'A79 et voir la RN7 déconsidérée.

Mes questions sont donc les suivantes. Pouvez-vous confirmer que la mise à deux fois deux voies de la RN7 sera bien intégrée cette année dans la contractualisation mobilité et que l'État y consacra les efforts auxquels il s'était engagé ? Quel calendrier pouvez-vous me donner ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports. Monsieur Monnet, vous appelez mon attention sur la poursuite des travaux de mise à deux fois deux voies de la RN7, dans l'Allier. Comme vous l'avez rappelé, la fin de l'année 2022 a été marquée par la mise en service de l'A79 entre Montmarault, au niveau de l'autoroute A71, et Digoin, à la limite entre l'Allier et la Saône-et-Loire. J'étais en effet à vos côtés pour l'inauguration de La Bourbonnaise. C'était un moment important, puisque cette autoroute permet désormais de traverser le département de l'Allier d'est en ouest sur une infrastructure qui assure enfin un haut niveau de sécurité, comme le réclamaient de longue date les usagers et les élus du territoire.

Le choix d'une réalisation par voie de concession s'est imposé comme le seul à même d'apporter une réponse rapide à cette demande et de dégager des moyens complémentaires. Ce projet a par ailleurs été l'occasion de déployer, pour la première fois en France, un système de péage en flux libre, qui permet des gains, notamment de temps et de sécurité, pour les usagers et présente des avantages écologiques. Globalement, la fluidité du trafic s'en trouve améliorée.

En ce qui concerne spécifiquement la RN7, l'État, en lien avec les collectivités locales, poursuit le programme de mise à deux fois deux voies. Ces aménagements sont parfaitement justifiés par le taux élevé du trafic de poids lourds sur cet itinéraire. La question de l'inscription des opérations que vous mentionnez au futur volet mobilité du contrat de plan État-région (CPER), qui lie en l'occurrence l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes, est le chantier qui nous attend désormais – je vous le confirme, c'est bien une priorité pour l'État.

Nous engagerons une discussion sur les CPER sans doute à partir du mois de février, après la remise à la Première ministre du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, qui devrait avoir lieu dans les prochaines semaines. C'est à ce moment-là que l'État et la région discuteront du budget et du calendrier à tenir en ce qui concerne cet aménagement.

Croyez bien, monsieur le député, que les paroles données à de nombreuses reprises par mes prédécesseurs nous engagent toujours. Les travaux de mise à deux fois deux voies doivent avancer ; nous devons maintenant définir précisément le montant, le calendrier et la part d'engagement des collectivités.