

ACHEVER L'AMÉNAGEMENT DE LA RN7-RN82 A 2X2 VOIES DE NEVERS (A77) A ROANNE (A89)

Seule alternative à l'A6 entre Paris et Lyon

EDITORIAL

TERMINER L'AMÉNAGEMENT DE LA RN7/RN82 ENTRE NEVERS ET BALBIGNY À L'HORIZON 2013...

...tel est l'objectif des élus politiques et économiques des départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire qui représentent 1.300.000 habitants et 45.000 entreprises.

L'achèvement de cet itinéraire, axe structurant, recouvre un véritable enjeu d'aménagement du territoire et de développement économique. Déclaré d'Utilité Publique en 1995, il représente l'alternative à la saturation du trafic routier entre Paris et Lyon par l'autoroute A6. Le patchwork de tronçons aménagés, non aménagés ou en travaux donne une image désastreuse, entraîne des temps de déplacement et de transport inacceptables et nuit à l'attractivité et au développement économique de nos régions et départements.

Axe historique, son tracé traverse toujours nombre de villes et villages, générant nuisances, insécurité et dépréciation foncière pour leurs habitants.

En mars 2006, les orientations du CIIACT laissaient augurer la mise en œuvre des investissements routiers à venir selon une véritable logique d'itinéraires.

La gestion de ce dossier demande donc un changement radical de politique, il est clair que seule une impulsion venue du plus haut niveau de l'État pourra permettre au projet de sortir de l'ornière où il s'est enlisé depuis des années.

Ce projet qui ne consiste en aucune manière à créer une voie nouvelle, mais à terminer un itinéraire existant, s'inscrit dans les orientations du Grenelle de l'Environnement.

Notre mobilisation, notre volonté, notre détermination de voir aboutir à l'horizon 2013 la fin de l'aménagement de cet axe en voie expresse sont, deux ans après la création de « l'Union Sacrée » des acteurs économiques, politiques et associatifs de nos trois départements, plus que jamais intactes.

L'ITINÉRAIRE RN7/RN82 PEUT ET DOIT ÊTRE MIS EN SERVICE A 2 X 2 VOIES EN 2013.

Martine CARRILLON-COUVREUR
Porte-parole du Comité de Coordination
Nièvre-Allier-Loire

Jean-Bernard DEVERNOIS
Président de l'Association
« La N7 à 4 voies... Vite ! »



UN AXE HISTORIQUE ENTRE LA CAPITALE ET LE SUD DE LA FRANCE

La RN7 est une des routes emblématiques de la France. Le tronçon situé entre les autoroutes A77 et A89 constitue, sur 283 km, un axe structurant incontournable pour les trois départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire, qui irrigue des bassins d'emplois et de vie importants. La RN7 est la liaison alternative à l'A6, itinéraire aujourd'hui saturé.

Dès son origine, la RN7 a toujours rempli une fonction essentielle entre Paris, Lyon et le sud de la France. Voie royale, elle sera pendant plusieurs siècles, l'axe de liaison le plus important entre Paris et la Méditerranée. Elle deviendra la mythique « Route Bleue » chantée par Charles Trenet en assurant les grandes migrations estivales.

L'État a depuis longtemps reconnu son importance et la nécessité de son aménagement :

- Par plusieurs décisions ministérielles en avril 1969 et avril et décembre 1979 ;
- Par la signature en novembre 1989, du Programme Spécifique d'Accélération (PSA) de son aménagement entre Cosne-sur-Loire et Balbigny ;
- Par la publication en 1992, d'un Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) RN7-RN82 sur le même tronçon, approuvé en octobre et décembre 1993 ;
- Par la promulgation en septembre 1995, d'une DUP portant sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- Dans son rapport d'audit en février 2003, sur les grands projets d'infrastructures de transports ;
- Dans les débats au Parlement en 2003, sur les nouvelles politiques d'investissement dans les transports ;
- En janvier 2005, en retenant le financement du PSA dans le programme de l'AFITF.

Les pouvoirs publics ont donc reconnu, au travers de ces engagements successifs, l'importance de cette voie comme axe structurant du territoire national. Ils ont aussi reconnu son caractère accidentogène parce que, désormais, totalement inadaptée au trafic élevé qu'elle doit assurer, en particulier de poids lourds qui atteint 37% en moyenne journalière sur certains tronçons.

Aujourd'hui, les travaux programmés dans le cadre du PSA et financés par l'État ne sont toujours pas terminés alors qu'ils devraient l'être depuis dix ans. En effet, leur financement aurait dû être assuré entre 1991 et 1996. L'itinéraire n'est qu'une succession de tronçons aménagés, non aménagés ou en cours d'aménagement, pénalisant fortement le trafic et lui donnant une image très dévalorisante. En dehors du PSA, environ 90 km n'ont pas trouvé de financement et les différentes hypothèses envisagées pour y remédier n'ont pas abouti.

En 2012, sera mis en service le tronçon de l'A89 entre Balbigny et Lyon. Il est hautement souhaitable qu'à cette échéance, tous les usagers puissent relier Cosne-sur-Loire à Balbigny, donc Paris à Lyon dans des conditions de rapidité et de sécurité dignes d'une infrastructure routière de qualité.

AMENAGEMENT DE LA RN7-RN82 A 2 X 2 VOIES Nièvre - Allier - Loire

LES ENJEUX DU PROJET

De 1975 à 1999, les trois départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire ont perdu de l'ordre de 65.000 habitants. Ces pertes démographiques ont eu de lourdes conséquences :

- En matière de PIB (richesses non produites) : 37,5 M €
- En matière de fiscalité locale (prélevée sur le PIB) : 4,5 M €
- En matière de pouvoir d'achat disponible sur le territoire (perte d'actifs) : 8,5 M €

Si l'État poursuivait l'aménagement de l'itinéraire au rythme constaté pendant la période 1989-2006, il faudrait attendre au mieux 2026 pour que l'ensemble des travaux d'aménagement soit réalisé, ce qui correspondrait à 13 années de retard par rapport à l'objectif que nous défendons.

Or, ces 13 années de retard entre 2013 et 2026 auraient des conséquences considérables en termes socio-économiques :

- En termes de sécurité, 800 accidents et 130 morts, soit un coût estimatif de 220 millions d'euros,
- En termes de démographie, une perte supplémentaire de près de 70.000 habitants, correspondant à un transfert de PIB de l'ordre de 18 milliards d'euros et à une perte de fiscalité locale de l'ordre de 2,1 milliards d'euros,
- En termes de pouvoir d'achat, une perte supplémentaire de l'ordre de 5,8 milliards d'euros,
- En termes d'image, une attractivité des territoires qui continuerait de se dégrader sous l'effet de la circulation, des nuisances environnementales et des temps de transport.

LA SEULE STRATEGIE SUSCEPTIBLE DE REpondre A CETTE SITUATION EST DE RECREER UNE DYNAMIQUE D'ITINERAIRE EN ASSURANT LA MISE EN SERVICE DE LA LIAISON COSNE-SUR-LOIRE / BALBIGNY EN 2013, CONCOMITAMMENT AVEC L'OUVERTURE DE L'A89 JUSQU'A LYON

QUELS FINANCEMENTS ?

Depuis plus de deux ans, devant le refus de l'État d'assurer le financement total de cet itinéraire national, les partenaires : élus consulaires et élus politiques des départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire s'efforcent de proposer des solutions permettant d'aboutir à l'aménagement de l'itinéraire à l'échéance de 2013.

Au second semestre 2007, la piste du Partenariat Public Privé (PPP) n'a pu aboutir, les collectivités territoriales ne souhaitant pas s'engager sur les bases proposées par l'État.

La piste de la concession fait actuellement l'objet d'une étude commandée en décembre 2007 par Dominique Bussereau Secrétaire d'État aux Transports, étude dont nous sommes sans nouvelles.

Bien que des solutions soient trouvées ponctuellement sur certains tronçons (co-financement des collectivités territoriales, prise en charge à 100% par l'État), nous proposons afin de contribuer à l'élaboration d'une solution permettant de terminer l'ensemble de l'itinéraire à l'échéance de 2013 :

- De réunir l'ensemble des acteurs concernés : État, Collectivités Territoriales, Chambres Consulaires dans un tour de table opérationnel. Rappelons que les gains économiques liés à l'aménagement de la RN7 permettent un retour sur investissement en 9 ans,
- D'obtenir la nomination d'un Préfet coordonnateur pour piloter et accélérer l'avancement du projet,
- D'obtenir les résultats de l'étude de concédabilité sollicitée par le Secrétaire d'Etat aux Transports

SECTIONS	Longueur (en km)	Coûts (en M€)	État actuel des travaux
- Cosne Nord - Sud Nevers - Pouilly-sur-Loire - Tronsanges - Sud Nevers - Magny Cours - Déviation de Moiry - Moiry - Limite Allier	65,3 (22,5) 7,25 2,4 21,4	8,5 51 20 120	Réalisé Non programmé En cours (2010) Annoncé (2010) Non programmé
NIEVRE	96,35 Km	199,5 M€	
- Limite Nièvre - Allier / Contournement de Villeneuve/Allier - Nord Moulins - Contournement de Moulins & Toulon/Allier - Toulon-sur-Allier / Echangeur RN7 / RCEA - Echangeur RN7-RCEA / Nord Bessay - Contournement de Bessay-sur-Allier - Sud Bessay s/Allier / Varennes-sur-Allier - Contournement de Varennes/Allier - Sud Varennes-sur-Allier / Lapalisce - Contournement Lapalisce et St Prix - Saint Prix / Limite Allier - Loire	9,5 3,5 17,2 2,5 3,9 7,2 7,5 4,8 17 6,3 9,5	63 42 20 49 61 40 84 En cours (2012) Non programmé Réalisé En cours (2011)	Annoncé (2011) Réalisé Réalisé Non programmé Non programmé Non programmé En cours (2012) Non programmé Non programmé Réalisé En cours (2011)
ALLIER	88,90 Km	422 M€	
- Limite Allier - Loire / La Pacaudière - Contournement La Pacaudière et Changy - Changy / Les Baraques - Déviation Les Baraques - Les Tuileries - Contournement de Roanne / Neulise - Neulise / Balbigny	6,8 8,9 9 2 2,6 24,3 5,2	31 46,5 45 12,5 15 25 25	Non programmé En cours (2010) Non programmé Non programmé En cours (2012) Réalisé Annoncé (2012)
LOIRE	58,80 Km	175 M€	

	Travaux Réalisés	Travaux En cours	Travaux Annoncés	Restent à décider
NIEVRE	65,3 km	7,25 km 51 M€	2,4 km 20 M€	21,4 km 128,5 M€
ALLIER	27,0 km	14,3 km 103 M€	9,5 km 63 M€	38,1 km 256 M€
LOIRE	24,3 km	11,5 km 61,5 M€	5,2 km 25 M€	17,8 km 88,5 M€
TOTAL	116,60 km	33,05 km 215,5 M€	17,10 km 108,0 M€	77,3 km 473,0 M€



AMENAGEMENT DE LA RN7-RN82 A 2 X 2 VOIES Nièvre - Allier - Loire

IMPACT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN7 À 2X2 VOIES ENTRE COSNE-SUR-LOIRE ET BALBIGNY : PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET NATURELLES

Sollicité par les Associations départementales et les Compagnies Consulaires, l'État représenté par la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne a mandaté IGN Conseil en vertu de l'« instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport » pour réaliser une étude sur les performances économiques et naturelles et les coûts de nuisances d'un aménagement à 2x2 voies de la RN7.

2 scénarii ont été envisagés :

- La mise à 2x2 voies de l'itinéraire entre Cosne sur Loire et Balbigny
- Cette dernière complétée par une amélioration de la liaison RN7 vers Clermont (de Varennes sur Allier à Gannat avec le contournement de Vichy).

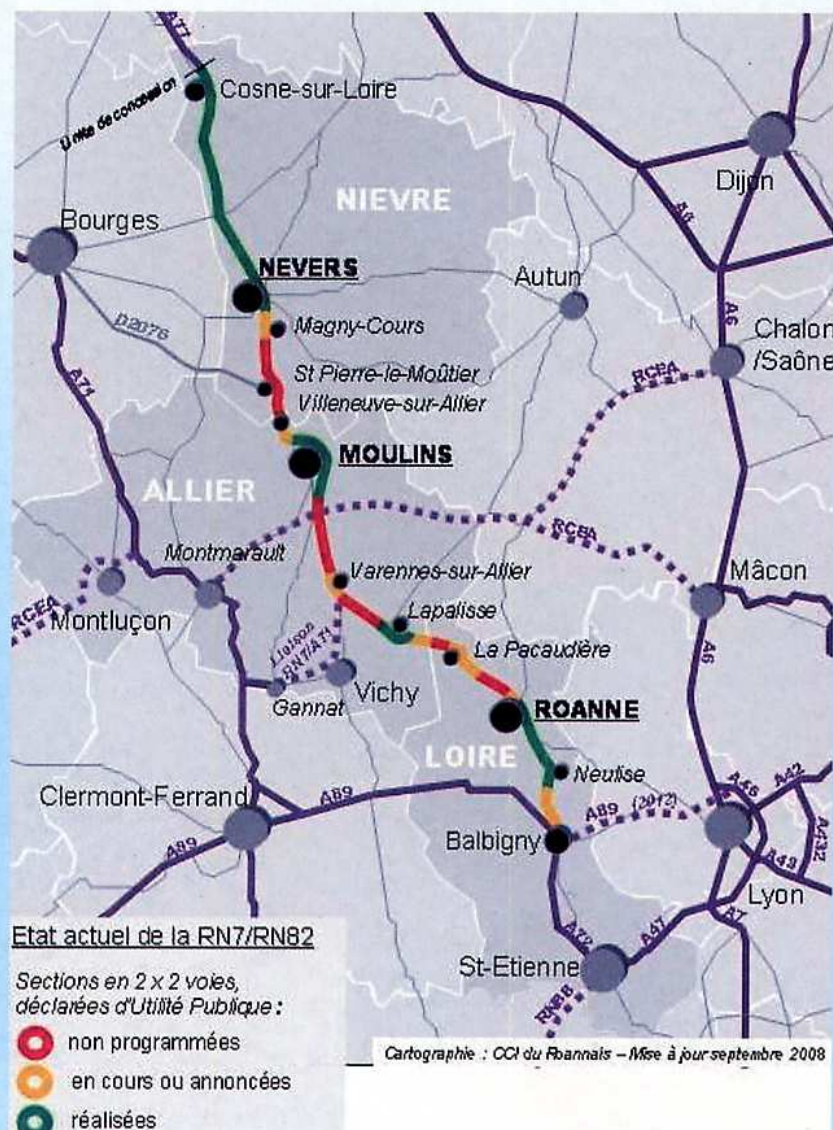
L'étude porte sur :

- La performance économique, mesurée en termes de richesse annuelle induite par une meilleure accessibilité du fret et des actifs du territoire aux emplois
- La performance naturelle calculée en termes d'accessibilité des habitants du territoire aux espaces naturels
- Les nuisances : insécurité routière (valeur monétaire de la vie humaine), bruit, pollution atmosphérique, effet de serre.

La mesure est faite sur un horizon 2020 (norme utilisée par IGN dans toutes ses études). L'étude ne présente que la performance interne au territoire concerné.

Elle ne mesure pas les retombées économiques (ex : tourisme) d'un itinéraire modernisé, donc susceptible d'attirer plus de trafic. Elle ne mesure pas non plus le supplément d'attractivité qu'apporte cette infrastructure pour des implantations d'activités nouvelles, donc des créations de richesses (emplois, revenus, investissements).

Les résultats de cette analyse font également apparaître que les territoires concernés (Nièvre, Allier, Roannais) ont perdu depuis 2000, 52 M€ de gains économiques des territoires (valeur économique liée aux déplacements des personnes et des biens) par an du fait de l'état actuel de la voie, et bénéficieraient de 82 M€ par an de gains économiques d'ici 2020 si le projet était réalisé, permettant un retour de l'investissement en 9,2 années.



PERFORMANCES DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 7 A 2X2 VOIES (Horizon 2020)

Valeur : millions € année 2000/an

	RN7 A 2X2 VOIES	LIAISON RN7-A75	ENSEMBLE
Économiques	42	12.9	54.9
Naturelles	6.6	2.3	8.9
Transports Fret	13.86	4.26	18.12
Total	62.46	19.46	81.92
Coût de l'infrastructure	627.6	127.19	754.79
Retour sur investissement	10 ans	6.5 ans	9.2 ans

Coût des nuisances (horizon 2020) : le gain en terme de sécurité routière (0,83 M€/an) est contrebalancé par un coût supplémentaire en terme de pollution et d'effet de serre (0,90 M€/an)

Source : étude IGN Conseil - Décembre 2007 - Valeur des montants : Septembre 2006

AMENAGEMENT DE LA RN7-RN82 A 2 X 2 VOIES Nièvre - Allier - Loire

RN7 ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Il n'est pas un état statique d'harmonie mais un processus de transformation dans lequel l'exploitation des ressources, le choix des investissements, l'orientation des changements technologiques et institutionnels sont rendus cohérents avec l'avenir comme avec les besoins du présent.

Le développement durable doit concilier les 3 aspects économique, social et environnemental des activités humaines.

Une infrastructure routière en participant à l'épuisement des ressources naturelles non renouvelables et à la dégradation de l'environnement par les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances et les pollutions, semble a priori, difficilement compatible avec le développement durable.

Il ne s'agit toutefois pas, dans le cas présent, de créer une nouvelle infrastructure, mais de terminer la modernisation d'un axe, engagée il y a plus de

25 ans, pour adapter cet axe aux besoins, tant des usagers que des territoires traversés.

Sur l'aspect économique, il n'est plus à démontrer que la bonne desserte d'un territoire est indissociable de son développement économique en lui permettant de ne pas avoir le handicap de l'isolement en plus de celui de l'éloignement relatif des grands pôles d'activités.

Sur l'aspect social, en assurant le contournement des agglomérations, l'aménagement routier va permettre aux habitants des communes traversées de ne plus supporter les conséquences dommageables de la circulation pour leur qualité de vie et leur sécurité et aux usagers, de bénéficier d'un potentiel de sursis sur leur vie, en réduisant l'importante insécurité routière.

Sur l'aspect environnemental, il conviendra comme pour tout autre équipement de chercher toutes les solutions techniques permettant d'économiser les ressources naturelles pour sa réalisation. Pour ce qui concerne la dégradation de l'environnement lié à l'usage de l'infrastructure, elle ne sera pas sensiblement modifiée, même en admettant un trafic induit, puisqu'il s'agit d'un simple transfert avec des conditions de circulation plus satisfaisantes.

TRAFICS EN 2007

(En moyenne journalière annuelle)

	Tous véhicules	Poids lourds %	Poids lourds Nombre
Nord Nevers	17 374	14,92	2 592
Nevers – Saint Pierre Le Moutier	14 054	18,14	2 550
Saint Pierre Le Moutier – Moulins	15 518	30,60	4 748
Moulins – RCEA	13 053	34,45	4 496
RCEA – Varennes-sur-Allier	9 692	31,14	3 018
Varennes-sur-Allier – Lapalisie	5 628	33,04	1 859
Lapalisie – Lapacaudière	5 987	33,23	1 989
Lapacaudière – Roanne	8 916	23,58	2 102
Roanne – L'Hopital-sur-Rhins	19 281	16,64	3 208
L'Hopital-sur-Rhins - Balbigny (1)	10 991	16,67	1 832

Source : Directions Départementales de l'Équipement

(1) Valeurs 2006



ACCIDENTOLOGIE SUR LES 6 DERNIERES ANNEES (2002-2007)

	Accidents	Tués	Blessés
NIEVRE	38	19	91
ALLIER	88	23	128
LOIRE	174	24	230
Total	300	66	449

Source : Directions Départementales de l'Équipement

Credits photos : Pascal François- adn & Jérôme Mondière (CCI du Roannais)

