



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RN 7

Question orale n° 312

Texte de la question

Depuis 1993, 61 morts, 85 blessés graves, 127 blessés légers, tel est le bilan des accidents survenus sur la RN 7 - RN 82 entre Lapalisse et Balbigny. Depuis 1989, un programme d'accélération des travaux de modernisation de la RN 7 sur trois départements, la Nièvre, l'Allier et la Loire, a été mis en place et n'est toujours pas terminé. M. Yves Nicolin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait qu'en 1996, il avait obtenu de son prédécesseur des crédits à hauteur de 10 millions de francs pour répondre à des problèmes de sécurité d'urgence et le lancement de la déviation de Saint-Martin-d'Estreaux, d'un coût de 50 millions de francs. Le 4 novembre 1997, il a rencontré son conseiller technique, à propos de la programmation des travaux sur la RN 7 pour la Loire pour 1998. Celui-ci devait lui transmettre un échéancier avant janvier 1998 lui indiquant de façon précise la liste des travaux et leur financement pour 1998. Selon lui, 250 millions de francs devraient être accordés en 1998 par l'intermédiaire du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voiries navigables (FITTVN). Ne voyant rien venir de son ministère, il souhaite qu'il lui précise à quel programme et sur quel itinéraire ils sont destinés, quelle est la part réservée aux déviations de la Pacaudière-Changy et Saint-Martin-d'Estreaux et si sera programmée une mise à deux fois deux voies de l'itinéraire comme le Gouvernement de Michel Rocard en avait pris l'engagement. Il souhaite savoir aussi quels seront la répartition des 250 millions de francs provenant du FITTVN, les travaux prévus sur le département de la Loire en 1999 et si la totalité du programme spécifique d'aménagement sera réalisée avant l'an 2002.

Texte de la réponse

M. le président. M. Yves Nicolin a présenté une question, n° 312, ainsi rédigée:

«Depuis 1993, 61 morts, 85 blessés graves, 127 blessés légers, tel est le bilan des accidents survenus sur la RN 7 - RN 82 entre Lapalisse et Balbigny. Depuis 1989, un programme d'accélération des travaux de modernisation de la RN 7 sur trois départements, la Nièvre, l'Allier et la Loire, a été mis en place et n'est toujours pas terminé. M. Yves Nicolin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait qu'en 1996, il avait obtenu de son prédécesseur des crédits à hauteur de 10 millions de francs pour répondre à des problèmes de sécurité d'urgence et le lancement de la déviation de Saint-Martin-d'Estreaux, d'un coût de 50 millions de francs. Le 4 novembre 1997, il a rencontré son conseiller technique à propos de la programmation des travaux sur la RN 7 pour la Loire pour 1998. Celui-ci devait lui transmettre un échéancier avant janvier 1998, lui indiquant de façon précise la liste des travaux et leur financement pour 1998. Selon lui, 250 millions de francs devraient être accordés en 1998 par l'intermédiaire du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN). Ne voyant rien venir de son ministère, il souhaite qu'il lui précise à quel programme et sur quel itinéraire ils sont destinés, quelle est la part réservée aux déviations de La Pacaudière-Changy et Saint-Martin-d'Estreaux et si sera programmée une mise à deux fois deux voies de l'itinéraire, comme le gouvernement de Michel Rocard en avait pris l'engagement. Il souhaite savoir aussi quels seront la répartition des 250 millions de francs provenant du FITTVN, les travaux prévus sur le département de la Loire en 1999 et si la totalité du programme spécifique d'aménagement sera réalisée avant l'an 2002.»

La parole est à M. Yves Nicolin, pour exposer sa question.

M. Yves Nicolin. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le bilan des accidents survenus sur la RN 7-RN 82 entre Lapalisse et Balbigny est, depuis 1993, de 61 morts, 85 blessés graves et 127 blessés légers.

Un programme d'accélération des travaux de modernisation de la RN 7 sur les trois départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire a été lancé en 1989, mais le Roannais attend depuis bientôt dix ans que celui-ci soit achevé.

En 1996, j'avais obtenu de votre prédécesseur 10 millions de francs de crédits pour répondre à des problèmes urgents de sécurité sur cette portion de la nationale 7. J'avais également obtenu de lui le lancement de la déviation de Saint-Martin-d'Estreaux, d'un coût de 50 millions de francs.

Le 4 novembre dernier, j'ai rencontré votre conseiller technique, M. Bertrand Looses, à propos de la programmation des travaux qui devaient être réalisés en 1998 sur la partie de la RN 7 traversant la Loire. Celui-ci devait me transmettre un échéancier avant janvier 1998 - nous sommes au mois de mai - m'indiquant de façon précise la liste des travaux prévus et leur financement pour 1998. Selon lui, 250 millions de francs devaient être accordés cette année par l'intermédiaire du FITTVN.

Ne voyant rien venir de votre ministère, je souhaite obtenir de votre part des réponses à certaines questions: Quel programme et quel itinéraire seront concernés ? Quelle est la part de ces 250 millions de francs qui sera réservée aux déviations de La Pacaudière-Changy et de Saint-Martin-d'Estreaux ? Le programme d'accélération signé en 1989 prévoyait une mise à deux fois deux voies de l'itinéraire. Aujourd'hui, on nous dit que la déviation attendue ne se fera qu'à deux fois une voie. Quand sera programmée une véritable déviation à deux fois deux voies, comme le gouvernement de Michel Rocard en avait pris l'engagement ?

Le 3 mars dernier, monsieur le ministre, vous avez écrit au maire de Roanne - courrier dont vous ne m'avez même pas transmis la copie - que, pour l'année 1999, 350 millions de francs provenant du FITTVN seront réservés au programme en question. Je vous demande donc quelle en sera la répartition par département et quels seront les travaux prévus sur le département de la Loire ?

Vous affirmez que la totalité du programme spécifique d'aménagement sera réalisée avant l'an 2002. Pensez-vous, monsieur le ministre, que sa réalisation en treize ans marque vraiment son caractère d'urgence ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comme vous le savez, monsieur le député, l'aménagement de la route nationale 7 constitue une priorité de l'Etat, notamment pour améliorer la sécurité sur cet axe très «accidentogène».

Entre Cosne-sur-Loire et Balbigny, un ambitieux programme a été engagé pour transformer progressivement la RN 7 en route à deux fois deux voies dénivelées. Cet objectif d'aménagement a été confirmé en 1995 lors de la déclaration d'utilité publique des travaux sur l'ensemble de l'itinéraire.

Compte tenu de l'ampleur des investissements à réaliser, et conscient que les seuls contrats entre l'Etat et les régions ne pouvaient financer l'intégralité des aménagements, le Gouvernement a décidé de mettre en place un programme spécifique destiné à accélérer des opérations dont certaines doivent être réalisées à deux voies dans une première phase.

Pour ce qui concerne ce programme spécifique en 1998, une enveloppe de 250 millions de francs est destinée à la RN 7 dans les trois départements intéressés, ce qui représente une augmentation substantielle par rapport aux 174 millions de francs alloués en 1997.

Dans la Loire, 36 millions sont prévus selon la répartition suivante: 19 millions pour la déviation de Saint-Martin-d'Estreaux; 6 millions pour celle de La Pacaudière et Changy, permettant d'achever les études et d'initier les acquisitions foncières; 8 millions pour les aménagements de sécurité - en effet, compte tenu des problèmes de sécurité rencontrés sur la section reliant Lapalisse dans l'Allier à Changy dans la Loire -, un programme est engagé depuis 1997; enfin, 3 millions de francs pour solder le coût de la déviation de Roanne.

L'effort consenti sera poursuivi en 1999. Pour atteindre cet objectif, je proposerai au prochain comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables d'accepter le principe de réserver 350 millions pour l'année 1999, ce qui permettrait de boucler le financement de la déviation de Saint-Martin-d'Estreaux et de poursuivre celui de La Pacaudière et Changy. Actuellement, les esquisses de programmation pluriannuelle du FITTVN, qui finance également l'A 75, laissent espérer un achèvement du financement du programme spécifique de la RN 7 à l'horizon 2002.

En dehors des opérations du programme spécifique, la poursuite de l'aménagement à deux fois deux voies de cette route nationale 7 dans la Loire s'inscrira dans le cadre des futurs contrats entre l'Etat et la région.

Vous voyez donc, monsieur le député, que le Gouvernement réalise aujourd'hui ce que d'autres n'ont pas fait, alors même que vous les souteniez. Mais convenez avec moi que rattraper le retard accumulé exige à la fois de la volonté et du temps.

Les élus et les populations de l'Allier et du Roannais peuvent compter sur ma détermination et celle du Gouvernement. L'effort engagé depuis un an témoigne de cette volonté politique et il sera poursuivi.

M. le président. La parole est à M. Yves Nicolin.

M. Yves Nicolin. Monsieur le ministre, je vous remercie de m'avoir apporté un certain nombre d'éléments de réponse.

Vous nous affirmez que le programme d'accélération des travaux sur la RN 7 est une des priorités de l'Etat. Permettez-moi d'en douter.

Vous avez précisé que la mise à deux fois une voie de l'itinéraire était une première phase et qu'une mise à deux fois deux voies suivrait. Je vous informe que l'on est en train de planter des arbres sur l'espace qui devrait être réservé aux deuxièmes voies. C'est dire que l'on ne compte pas voir le projet aboutir avant de nombreuses années. Et qui plante ces arbres ? La DDE elle-même !

Par ailleurs, lorsque M. Looses m'avait reçu, il m'avait parlé d'une libération de crédits en direction du FITTVN du fait de la mise en concession du viaduc de Millau, la répartition devant se faire ultérieurement.

Mais revenons à la RN 7.

Vous nous annoncez 250 millions de francs pour 1998 contre 174 millions en 1997. Tout cela dépend bien évidemment des opérations concernées. Vous avez terminé votre intervention en disant que les autres gouvernements, notamment ceux que j'ai soutenus, n'avaient peut-être pas mis autant d'énergie que le vôtre à défendre le dossier. Je vous rappellerai que plusieurs déviations ont été réalisées sous ces gouvernements-là, telles que celles de Neulise, de Saint-Germain-Lespinnasse et de Roanne, pour 211 millions de francs.

En 1989, le programme avait été chiffré à 1 850 millions. Nous en sommes aujourd'hui à plus de 3 600 millions dépensés, soit une dérive considérable. Je veux que nous prenions le temps de «digérer», si je puis dire, ces dépenses, mais il importe de répondre dans les meilleurs délais à la situation. Je ne suis cependant pas sûr que, même avec les 350 millions de 1999, nous puissions tout terminer en 2002: le secteur concerné est extrêmement accidentogène puisque l'on déplore plus de soixante morts en cinq ans.

Au-delà des polémiques opposant majorité et opposition, il est essentiel que le dossier bénéficie de votre total soutien. Il ne s'agit plus que de 19 millions pour Saint-Martin-d'Estreaux et de 6 millions pour La Pacaudière, alors que la déviation de La Pacaudière-Changy coûterait, selon l'estimation de 1989, 250 millions de francs. Nous sommes donc loin d'atteindre le but que, tous, nous visons: faire en sorte la RN 7 soit beaucoup plus sécurisante pour ceux qui l'empruntent.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, si j'ai évoqué le passé, c'était aussi pour faire référence aux propos que vous aviez tenus et selon lesquels le programme n'avait pas, depuis treize ans, fait l'objet des réalisations pourtant indispensables.

Je citerai trois chiffres.

En 1995, 229 millions de francs ont été affectés à la RN 7; en 1996, 187 millions; en 1997, 176 millions. Non seulement, il n'y a pas eu l'accélération dont vous avez parlé, mais il y a même eu une décélération.

M. Yves Nicolin. Cela dépend des déviations dont on parle !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est à l'arrivée du gouvernement actuel qu'a été fait le choix de cibler la RN 7 comme route prioritaire, afin de réduire le nombre d'accidents graves, et donc le nombre de morts. Et nous permettons bien une accélération, puisqu'une enveloppe de 250 millions est destinée cette année à la RN 7 et que je proposerai de réserver 350 millions au profit du FITTVN en 1999.

Je sais bien que tout ne sera pas fait en un an ou deux ans. Il demeure qu'il y a une volonté, et je vous demande de l'entendre comme étant celle du Gouvernement.

Vous m'avez parlé du viaduc de Millau. Tout le monde me dit que nous économiserons sur ce viaduc s'il est mis en concession. Mais si nous recourons à la concession, c'est que nous n'avons pas aujourd'hui les moyens de réaliser l'ouvrage dans des délais normaux. Il ne s'agit donc pas d'argent que nous pourrions «mettre de côté»...

M. Yves Nicolin. Ce n'est pas ce qu'on nous a dit !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous ne pouvez donc pas me demander de prendre de l'argent que je n'ai pas pour l'affecter aux travaux de modernisation de la RN 7 !

J'ai interrogé le Conseil d'Etat sur le viaduc de Millau. Si j'ai désigné un chargé de mission pour examiner les

possibilités de mettre au point la concession, c'est justement pour permettre que la réalisation de l'ouvrage ne soit pas renvoyée aux calendes grecques car l'A 75 en a besoin, et Millau encore plus !

Données clés

Auteur : [M. Yves Nicolin](#)

Circonscription : Loire (5^e circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 312

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 avril 1998, page 3202

Réponse publiée le : 6 mai 1998, page 3355

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 avril 1998