

**CONSEIL DEPARTEMENTAL  
DE  
LA NIEVRE**

**SESSION EXTRAORDINAIRE DU LUNDI 27 MAI 2019**

Présidence de M. Alain LASSUS

---

*Le lundi 27 mai 2019 à Tresnay, à proximité de la RN7, au relais de Tresnay, M<sup>mes</sup> et MM. les Conseillers départementaux de la Nièvre se sont réunis en séance publique, sous la présidence de M. Alain LASSUS.*

**Examen de la motion :**

**RN 7 à 2X2 voies :**

**24 ans après, l'engagement de l'État n'est toujours pas tenu !**

*M. le Président :* Nous allons commencer notre Session.  
Je passe la parole à M. le Maire de Tresnay.

*M. Guillon :* Mesdames, Messieurs les parlementaires,  
Mesdames, Messieurs les représentants des conseils régionaux,  
Mesdames, Messieurs les représentants des conseils départementaux,  
Mesdames, Messieurs les représentants des communautés de communes, en particulier de la communauté de communes Nivernais-Bourbonnais,  
Mesdames, Messieurs les représentants des maires de la Nièvre,  
Mesdames, Messieurs les maires de la Nièvre et des départements voisins,  
Mesdames, Messieurs les représentants des associations RN 7 à 2X2 voies de la Nièvre, de l'Allier, de la Loire, et en particulier pour nous de l'association nivernaise RN 7 à 2X2 voies qui se battent inlassablement pour faire avancer les travaux, et tous et toutes qui sont venus participer à cet événement important.

Soyez les bienvenus sur la commune de Tresnay. Tous les Tresnaysiens sont honorés de votre présence et sensibles à l'attention que vous portez tous à la nécessité de la reprise des travaux d'aménagement à 2X2 voies de la RN7.

Les travaux de la mise à 2X2 voies dans la Nièvre, mais aussi dans l'Allier et dans la Loire ont débuté il y a 15 ans et n'ont avancé que très lentement (on dit 1 km/an).

10 km restent à réaliser sur les communes de Chantenay-Saint-Imbert et de Tresnay pour rejoindre la 2X2 voies bientôt terminée à Villeneuve-sur-Allier.

Nous espérons une réalisation rapide de nos travaux. Un contrat de plan Etat-Région (CPE) était signé en 2014 et prévoyait la mise à 2X2 voies de l'intégralité de la RN 7 dans la Nièvre à l'échéance 2020.

Ces dernières années, trois ouvrages d'art ont été édifiés dont 2 ponts SNCF, mais en 2018 et 2019 aucun financement n'a été voté, le chantier est arrêté, sans réelle perspective.

Pourtant, tout le monde s'accorde : la mise à 2X2 voies de la RN 7 constitue une priorité.

- Priorité pour le développement de l'économie locale d'autant que le désenclavement des villes moyennes et des territoires ruraux constituent une priorité affichée de l'État dans le cadre de son projet de loi d'orientation des mobilisations (LOM).
- Priorité aussi d'intérêt général : il faut réduire l'accidentologie routière avec son cortège de victimes, de blessés et de morts.

Quelques chiffres à ce sujet : Sur le tronçon Chantenay-Saint-Imbert Tresnay : sur 10 km, en 17 mois, nous avons eu à déplorer 3 morts et 13 blessés graves. Mais sur le tronçon aménagé d'environ 20 km de Sermoise à Saint-Pierre-le-Moûtier, pendant la même période, il n'y a eu aucun mort et aucun blessé.

Souignons l'engagement, le courage et l'efficacité de nos sapeurs-pompiers volontaires de Chantenay-Saint-Imbert et de Saint-Pierre-le-Moûtier ainsi que de la gendarmerie. Je signale au passage qu'ils surnomment ce tronçon « Le couloir de la mort ».

Priorité d'intérêt local : pensez aussi aux Tresnaysiens et aux Chantenois qui doivent traverser la RN7, se faufiler entre les 16 000 véhicules circulant sur ce tronçon chaque jour, dont 30 % de camions, au risque de leur vie. Il leur faut parfois attendre jusqu'à 10 min pour pouvoir franchir en sécurité ce mur roulant de véhicules.

De nombreuses démarches ont été entreprises auprès des ministères chargés des transports, en particulier de nos parlementaires, du Conseil départemental, de la RN 7 à 2X2 voies. Nous les remercions chaleureusement. Pourtant, bien que ces travaux soient considérés comme prioritaires par l'administration et que l'on nous affirme qu'ils

se feront, la reprise des travaux est toujours attendue, faute de financements.

Les actions de ce jour à Tresnay, à l'instigation du Conseil départemental de la Nièvre, session décentralisée du Conseil Départemental autour d'une motion « exigeons que l'État tienne ses engagements et achève les travaux de mise à 2X2 voies, puis manifestation avec barrage de la RN 7 durant ½ h, auxquelles tous les Nivernais et populations alentours sont conviés », constituent une nouvelle forme d'action qui, forte et déterminée, doit inciter les ministères concernés à prendre conscience qu'un financement d'urgence de ces travaux s'impose. Il faut que chacun respecte ses engagements.

Je voudrais terminer sur une note politique, non pas de politique politicienne hors sujet ce jour, mais de façon plus générale il faut que l'État respecte ses engagements, respecte ses contrats. Pouvoir faire confiance en l'Etat est fondamental en nos temps d'incertitude et de doute.

La Nièvre est pauvre, souvent oubliée, mais riche en énergies, déterminée, résolument tournée vers l'avenir, il faut lui donner les moyens de son développement, il faut que chacun respecte ses engagements.

Je voudrais terminer sur une note politique. Non pas de politique politicienne, hors sujet ce jour, mais de façon plus générale, il faut que l'État respecte ses engagements, respecte ses contrats. Pouvoir faire confiance à l'État est fondamental, dans nos temps d'incertitude et de doutes. La Nièvre est souvent oubliée, mais riche en énergies, déterminée, résolument tournée vers l'avenir. Il faut lui donner les moyens de son développement. Il faut que chacun tienne ses engagements. Merci.

*M. le Président :*

Merci, Monsieur le Maire.

Le quorum est vérifié.

Je vous propose que nous désignons Vanessa Louis-Sidney comme secrétaire de la séance, étant donné qu'elle est la conseillère départementale du canton.

En ce qui concerne les pouvoirs,

Stéphanie Bézé donne pouvoir à Alain Herteloup,

Fabienne Grandclerc donne pouvoir à Nathalie Forest,

Anne Vérin donne pouvoir à Fabien Bazin,

Michel Veneau donne pouvoir à Anne-Marie Chêne,

Catherine Mer donne pouvoir à Pascale de Mauraige,

Corinne Bouchard donne pouvoir à Marc Gauthier,

Carole Boirin donne pouvoir à Pierre Bisschop.

Je vais vous exposer rapidement les modalités de notre Session.

Si vous le permettez, je ferai un discours d'introduction. Je proposerai une prise de parole pour les présidents des groupes politiques.

Puis Alain Herteloup présentera l'avancement du dossier, en s'appuyant sur un diaporama que vous pourrez voir.

Nous ferons ensuite lecture de la motion.

Les élus de l'assemblée pourront prendre la parole, puis nous donnerons la possibilité de s'exprimer aux invités qui viennent de la Loire, de l'Allier et de la Nièvre ; ils pourront intervenir dans cette Session.

Ensuite, si vous le voulez bien, nous passerons au vote.

Enfin, comme nous l'avons dit, dans l'ordre nous manifesterons en fermant la Nationale pendant ½ heure. Pas plus, car c'est l'engagement que j'ai pris avec les forces de l'ordre, et j'aime respecter mes engagements.

Chers collègues, Mesdames, Messieurs les Elus, Mesdames, Messieurs,

Merci à toutes et tous de votre présence, et avant toute chose merci à vous qui nous permettez de tenir cette Session extraordinaire, que cela soit en un mot comme en deux.

Merci aux services qui comme d'habitude ont su être réactifs face à mes propositions, car vous imaginez bien qu'il n'est pas aisé d'organiser ce type de délocalisation.

Merci à M. Guillon, maire de Tresnay et aux habitants de Tresnay de nous accueillir et en particulier à M. Balit et toute l'équipe du relais de Tresnay.

Merci à tous les élus qui sont ici pour nous soutenir, et en particulier nos voisins de l'Allier et de la Loire, car cette route nationale est plus qu'un ruban de bitume entre nos territoires ; c'est un lien.

Je me réjouis que nous puissions avoir autant d'invités à notre Session. Cela montre à quel point ce sujet nous préoccupe tous.

Je souhaite donc la bienvenue dans la Nièvre à Elisabeth Cuisset, vice-présidente du département de l'Allier représentant son président Claude Riboulet, à Guillaume Margelidon, maire de Toulon sur

Allier, mais aussi président de l'association RN 7 à 2X2 voies Bourbonnaise, à Jean-Marc Dumont, attaché parlementaire de Jean-Paul Dufregne, Député de la première circonscription de l'Allier et à Yves Collanges, vice-président de l'association RN 7 à 2X2 voies ligérienne, à Gérard Mallot, ancien député de l'Allier et ancien conseiller du ministre des Transports, M. Vidalies, ancien ministre des transports, ainsi qu'aux régionaux de notre étape, à Martine Carrillon-Couvreur, présidente de l'association RN 7 à 2X2 voies nivernaise, à Nadia Sollogoub, sénatrice de la Nièvre, à Sylvain Mathieu, vice-président du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté qui représente Mme Dufay, à Christian Paul, ancien député. Nous leur donnerons tout à l'heure la parole.

Vous avez toutes et tous répondu à notre invitation pour, autorisez-moi aujourd'hui cette expression triviale, « pousser notre coup de gueule ensemble » ; car, chers collègues, chers amis, chers voisins, c'est bien de cela qu'il s'agit.

Vous l'avez compris, le choix de Tresnay n'est pas innocent. Ses habitants comme ceux de Chantenay-Saint-Imbert sont en première ligne face aux désagréments liés aux retards pris dans la mise à 2X2 voies de la RN7.

Ce sont eux qui supportent au quotidien le bruit, les embouteillages et toutes les nuisances habituelles dans ce genre de situation, et c'est Monsieur le Maire de Tresnay qui accueille les familles de victimes d'accidents de la route sur ce secteur accidentogène parce que les travaux ne sont pas faits.

Si nous sommes réunis ici nombreux, c'est très clairement pour une seule et unique raison. Nous exigeons que l'État débloque les crédits permettant la reprise des travaux de la mise à 2X2 voies de la RN 7.

Bien sûr que nous pouvons toutes et tous comprendre que des priorités doivent être fixées. Bien sûr que nous pouvons comprendre qu'un projet de ce type puisse prendre du temps pour être étudié, conçu, que l'ensemble des autorisations administratives soient délivrées, qu'éventuellement les recours soient levés. Bien sûr que nous pouvons entendre qu'il faille faire le tour de table des financiers avant que les travaux puissent être programmés.

Sauf qu'en ce qui nous concerne tout cela est fait depuis bien longtemps. Or, comme moi, vous ne pouvez que constater le calme qui règne sur ce qui devrait être une fourmilière. Pardon de le dire peut-être de manière un peu brute, mais je ne peux que constater que la RN 7 n'est pas une priorité pour l'État et que nos territoires ne comptent pas. Nous sommes les oubliés du réseau routier national. Cela ne peut plus durer.

Nous avons pourtant toutes et tous écrit, sollicité des rendez-vous, obtenu des audiences, été poliment écoutés. A chacun d'entre nous il a été dit et redit que la RN 7 n'était pas oubliée, que le désenclavement des villes moyennes et des territoires ruraux faisait partie des priorités de l'État, réaffirmé dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités et cependant, pour la RN 7 à ce jour, toujours rien.

Il n'est plus acceptable que les Nivernais tout comme les Bourbonnais soient méprisés de la sorte. Il n'est pas acceptable que depuis 1993 la mise à 2X2 voies de la RN 7 avance à la vitesse moyenne d'un kilomètre par an.

Ceci n'existe nulle part ailleurs.

La mise à 2X2 voies de la RN 7 est nécessaire et urgente parce que des gens se tuent, je l'ai dit, contre les platanes de la portion de route de Tresnay, parce que la Nièvre en a besoin pour son attractivité et son développement, tout comme nos voisins de l'Allier et de la Loire, et parce que la France en a besoin pour créer un nouvel itinéraire confortable et moins onéreux pour aller de Paris vers le sud.

Nous sommes ici pour dire à l'État que c'est toute la Nièvre, les élus, mais aussi les habitants et les forces vives – je salue également la présence des entreprises de TP qui elles aussi attendent de mener à bien ce chantier – qui observeront avec beaucoup d'attention les décisions qui seront prises en juin. Si cette décision est négative, nous la prendrons comme une insulte et une expression de mépris.

Ne pas s'occuper de nous aujourd'hui, c'est nous condamner à la relégation, mais aussi au désespoir, ces sentiments qui se sont répandus et installés sur les ronds-points.

Car, et c'est presque un comble, le Département de la Nièvre s'est engagé à cofinancer cette opération depuis déjà plus de 10 ans. A quoi sert donc un contrat de plan si les engagements ne sont pas tenus ?

Pourquoi signer des contrats si finalement rien ne se passe ? Quelle valeur peut avoir la parole de l'État dans un tel contexte ?

En 2006, à l'occasion de ce que l'on a appelé l'acte II de la décentralisation, vous vous souvenez que la modernisation de ce qui restait comme routes nationales devait être l'affaire exclusive de l'État puisqu'en contrepartie il nous appartenait de nous occuper, seuls, des routes nationales transférées.

Malgré cela, en 2009, dans le cadre de ce qui s'appelait à l'époque le Programme De Modernisation des Itinéraires Routiers (PDMI), succédant au volet routier des contrats de plan, la Nièvre, tout comme la Région Bourgogne Franche-Comté, a accepté de cofinancer la poursuite de la mise a 2X2 voies de la RN7, elle aurait pu refuser, comme un certain nombre d'autres territoires puisque « chacun devait

être chez soi ». Ce ne fut pas le cas, pensant que cela permettrait de sécuriser l'affectation des crédits sur cette opération. Force est de constater qu'une partie de ce qui devait être terminé en 2014 n'est pas encore commencée. Et pourtant, en 2015, lorsque le PDMI s'est retransformé en volet mobilité du contrat de plan, nous avons non seulement confirmé notre participation sur ce qui n'avait pas été fait, mais en plus pris de nouveaux engagements pour finaliser la mise à 2X2 voies jusqu'à la limite de l'Allier. Pour quels résultats ?

De toute évidence, même en nous engageant jusqu'à 30 % du coût, dans le cadre d'un contrat, lui-même décliné en conventions signées, nous n'arrivons pas à obtenir de l'État les crédits permettant d'engager les travaux.

Et nous ne parlons pas de plusieurs centaines de millions d'euros, mais d'à peine un plus de 55 M€ Une goutte d'eau pour le budget de l'État ! Ce n'est rien si on les compare aux investissements que fait l'État dans les métropoles, alors que pour nous cela représente plus de 18 M€ soit près de 3 ans de maintenance pour nos 4300 kms de routes départementales.

Je me dois de le dire clairement à MM. Macron et Philippe, à M. Perrot et à Mme Goulet, ne pas accorder les financements, c'est donner raison aux gilets jaunes nivernais jusqu'à nous faire penser à nous qu'on aurait peut-être dû les accompagner parce que le sentiment qu'on se moque de nous, nous envahi.

J'appelle également mes collègues de la Loire et de l'Allier à se mobiliser à nos côtés et nous serons aux leurs pour agir ensemble, car c'est de la RN 7 dont nous parlons et pas uniquement dans sa partie nivernaise.

Je vais vous laisser la parole si vous le souhaitez avant de la donner à Alain Herteloup pour qu'il nous présente plus en détail ce dossier et la proposition de délibération que nous vous soumettons.

Nous nous rendrons ensuite sur la route nationale pour manifester avec force et conviction notre mécontentement.

Je vous remercie de votre attention.

Je vous estime.

*(Applaudissements)*

Je vais, si vous le voulez bien, passer la parole à Mme de Mauraige, puis à M. Morel, pour qu'ils puissent s'exprimer, au nom de leurs groupes respectifs.

*Mme de Mauraige :*

Mesdames, Messieurs, aujourd'hui nous sommes nombreux à venir participer à cette Session extraordinaire et assez exceptionnelle

consacrée uniquement à la mise à deux fois deux voies de la RN 7 dans sa totalité, ce que nous espérons tous. Nous avons pu constater, depuis le moment où nous sommes entrés sous cette tente, combien les nuisances sont importantes, sonores, avec la circulation incessante dans notre dos, ce qui est fort désagréable.

Nous mesurons évidemment les difficultés à réunir les fonds nécessaires pour mener à bien ce dossier qui, effectivement, n'a que trop tardé, et qui a commencé déjà depuis un certain nombre d'années.

Nous savons aussi que la fin de ce chantier est évidemment vitale pour le désenclavement de notre département. Attractivité, développement, reconnaissance d'un territoire, prise en compte de la survie économique et touristique de ce territoire ; nous ne pouvons donc que nous associer à cette démarche pour le devenir de notre département, et espérer que tout cela se fera dans l'intérêt général et pour l'intérêt des Nivernais.

*(Applaudissements)*

*M. Morel :*

Monsieur le Président, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs les Elus,

L'examen de la motion que vous allez soumettre à nos suffrages se suffit à lui-même pour que nous soyons d'accord sur sa teneur et il ne serait sans doute pas indispensable d'en discuter les termes qui appellent notre total assentiment.

Néanmoins, notre groupe souhaite profiter de l'occasion qui lui est offerte pour bien préciser notre position et la place que nous avons occupée et continuerons à tenir dans les négociations et actions qui permettront de faire avancer favorablement ce difficile et interminable dossier de l'achèvement de l'autoroute A 77.

Dès le début de notre mandat, à l'occasion du premier débat d'orientation budgétaire, j'avais attiré l'attention de cette assemblée, à la fois sur la lisibilité et la crédibilité de la poursuite de l'A 77 par l'État et sur la charge financière exorbitante qui avait été réservée au Département de la Nièvre à la suite de la renégociation du contrat de plan Etat-Région à l'issue des dernières élections régionales. Et, à maintes reprises, nous sommes revenus sur cette situation, avec le souci constant à la fois d'accélérer la terminaison de l'A 77 et son raccordement à la RCEA, mais aussi d'engager des négociations avec l'État pour alléger sinon supprimer la charge financière mise arbitrairement à la charge de notre collectivité.

Nous avons, en ce sens, intégré ce souhait dans le document programmatique transmis à l'ensemble des candidats aux dernières élections et approuvé par la majorité départementale et notre groupe.

Le rapprochement de notre groupe, sans fusion ni confusion avec la majorité départementale, n'a fait que conforter à la fois notre détermination, mais aussi l'assurance que cette position était partagée et soutenue par les élus majoritaires. Le Président Lassus, en particulier, dont les positions ont été quelquefois mal relatées ou mal comprises et certainement tronquées par des déclarations à l'emporte-pièce de l'État, a largement affirmé sa détermination de voir aboutir le prolongement de l'A 77 et son raccordement, *via* le barreau de Trévol à la RCEA. Nous l'avons accompagné et soutenu dans sa démarche, notamment auprès de l'association nivernaise R N7 – 2X2 voies. J'en profite pour saluer l'action de cette association et de sa présidente Martine Carrillon-Couvreur qui, vent debout, depuis sa création n'a cessé d'œuvrer pour faire aboutir ce projet autoroutier.

Mais, avant d'aller plus loin dans notre propos, quelques réflexions pour rappeler les principes et moyens qui ont présidé au lancement de l'autoroute A 77 et les freins qui ont ralenti sa réalisation.

L'A 77 constitue l'axe majeur du désenclavement de la Nièvre et de l'Ouest bourguignon. Sa mise en œuvre sur notre territoire est essentiellement due à l'ambition de Pierre Bérégovoy, alors ministre des Finances puis Premier ministre, qui avait fixé à 11 ans, en 1989, le délai pour réaliser la mise à deux fois deux voies de la RN 7 de Cosne-sur-Loire dans la Nièvre à Balbigny dans la Loire, soit 185 kilomètres de tracé, dont cent kilomètres dans la traversée de notre département.

Près de trois décennies, après l'annonce de cette belle détermination, force est de constater que nous sommes encore loin du résultat escompté tant au niveau des travaux que de la mobilisation financière de l'État.

Je ne m'étendrai pas outre mesure sur le financement chaotique et pour le moins inattendu de l'État sinon pour souligner que dès le démarrage de l'opération, celui-ci s'était engagé à la financer à 100 % pour ensuite se rétracter à 70% pour l'État et mettre 30% à la charge du Département et de la Région, à parts égales avec inscription au Plan Etat-Région. A ce niveau, le Département s'est engagé à respecter ses engagements au détriment, soit dit en passant d'autres opérations. Mais si l'argent est mobilisable, malheureusement l'État est aux abonnés absents et les travaux prévus ne sont pas engagés.

En 2015, le scénario se complique. Le financement de la Région disparaît de l'écran radar, et la Nièvre se retrouve seule avec une charge potentielle de 30 % soit 13,5 M€ pour la réalisation du dernier tronçon reliant l'entrée nord de Chantenay-Saint-Imbert à la limite de l'Allier. Notre groupe ne peut que souscrire en ce sens à l'organisation d'une conférence nivernaise en vue de reprendre et de clarifier les modalités de financement de chaque collectivité. A ce stade, une

renégociation du Plan Etat-Région qui vient à expiration en 2020 doit obligatoirement s'engager.

En dehors du financement, il est temps que nous soyons fixés sur les intentions de l'État, maître d'œuvre de l'opération. J'ai relevé à ce sujet les déclarations de Manuel Valls, alors Premier ministre, et engageant la parole de l'État, en décembre 2015, devant le Conseil Régional et qui affirmait la volonté de l'État de voir se terminer les travaux en 2020. Cette affirmation a été, en son temps, largement relayée auprès des élus locaux par le Préfet de Région, Éric Delzant, à Langeron, en particulier, où les participants, nombreux, s'étaient réjouis de voir enfin aboutir cette réalisation tant attendue.

Je pense, malheureusement, que nous sommes loin des paroles à l'acte. J'ai relevé, à ce propos, en particulier la question écrite N°09164 de Mme la sénatrice Nadia Sollogoub, fort bien rédigée et circonstanciée, adressée au ministre d'Etat, ministre de la transition économique et solidaire chargé des transports. Si la question réclame, sans ambiguïté, à la fois le financement et la réalisation des travaux de l'A 77 sur la Nièvre et dans l'Allier, la réponse du ministre me semble pour le moins surprenante. Je le cite, et tiens, bien entendu, le document à votre disposition :

*« En 2018 et 2019, les ressources affectées au financement des infrastructures de transports n'ont pas permis de mobiliser les crédits nécessaires au démarrage de la première section des travaux restant à mener (celle pour laquelle le financement du Département est acquis), la priorité ayant été donnée aux opérations dont les travaux sont déjà en cours afin d'éviter leur interruption et les arrêts de chantier. »*  
Langue de bois et dérobade. Je vous laisse le soin d'apprécier la désinvolture avec laquelle le ministre répond à la parlementaire. Incontestablement, après trois décennies de mise en œuvre, le chantier de l'A 77 ne rentre pas dans les préoccupations du ministre !

J'ajouterai pour terminer, mais il y aurait encore beaucoup à dire sur le sujet, que le Schéma national des infrastructures de transports semble repousser aux calendes grecques l'aboutissement définitif du projet initié en 1989. Il ne représente qu'un élément parmi d'autres.

Le désenclavement de la Nièvre et ses retombées sur les territoires en termes d'attractivité, de développement économique, de redynamisation et de maintien de la population, mais aussi de sécurité doivent nous inciter plus que jamais à faire aboutir la réalisation de l'A 77. Notre groupe, Monsieur le Président, sera en ce sens totalement à vos côtés.

*M. Joly :*

Tout d'abord, permettez-moi de saluer le maire de Tresnay, M. Guillon, et surtout le féliciter pour son intervention, qui a bien posé les enjeux de ce qui nous réunit aujourd'hui.

Je voudrais aussi saluer les collègues parlementaires, Patrice Perrot et Nadia Sollogoub, saluer les représentants de la Région ici présents, saluer tous et toutes les collègues du Département, saluer également les maires qui sont présents, et qui viennent pour certains de loin, ce qui témoigne de l'engagement qui est le nôtre, et en considérant que l'achèvement de cette autoroute A 77 est un enjeu départemental, qui va bien plus loin que les enjeux proprement territoriaux des communes qui sont riveraines de cet axe routier.

Je voudrais saluer également le Président du Pays, Christian Paul. Je sais qu'il porte un intérêt réel à ce sujet, et saluer les représentants d'associations, et en particulier la Présidente, Martine Carrillon-Couvreur, saluer les élus et les associations des Départements voisins, et en particulier Elisabeth Cuisset, vice-présidente du Département de l'Allier, Jean Mallot également, qui a suivi ce dossier, et le collaborateur de Jean-Paul Dufrègne, qui m'a fait part de son impossibilité d'être présent, mais de sa solidarité avec notre département, et donc saluer son collaborateur Jean-Marc Dumont, qui est également élu de l'Allier.

Je voulais aussi vous saluer tous et toutes, habitants de cette commune et alentours, réunis aujourd'hui autour d'un sujet qui nous concerne.

Je voudrais aussi saluer les propos de ceux qui m'ont précédé, qui témoignent d'une approche partagée de ce sujet, et de la volonté d'être solidaires pour essayer d'avancer sur une question essentielle à bien des titres pour notre Département.

Je voudrais aussi saluer l'initiative du Président quant au choix de Tresnay. C'est à Tresnay que l'on pouvait parler le mieux de la « Route nationale 7 ». Je dis cela avec humour, mais la RN 7 est un élément symbolique, à la fois dans la mémoire collective, celle des Français depuis la dernière guerre, bien évidemment autour de ces congés payés, et puis bien évidemment dans la symbolique, dans la mémoire individuelle de chacun d'entre nous, et des Nivernais plus particulièrement.

Ce désenclavement que nous espérons, et pour lequel nous nous battons depuis longtemps aujourd'hui présente plusieurs enjeux : un enjeu de sécurité. Les chiffres qui ont été présentés en témoignent, c'est très clair. Un enjeu politique ; le désenclavement. Les Nivernais ont besoin de sentir qu'ils font partie de la communauté nationale et qu'ils méritent également des investissements permettant une meilleure circulation pour eux vis-à-vis de l'extérieur, mais également pour ceux qui veulent de l'extérieur rejoindre d'autres départements

pour y développer des activités ou pour simplement y passer du temps ou pouvoir y vivre.

C'est un enjeu économique essentiel. On sait que le développement s'est toujours organisé et construit autour des axes de transport, qu'ils soient maritimes, qu'ils soient ferrés, ou qu'ils soient routiers ; c'est une évidence, et il n'est pas besoin d'insister.

C'est aussi un élément plus global d'attractivité. C'est vrai que lorsque les choses soient accessibles, on y vient plus facilement. C'est aussi une évidence.

Et c'est un enjeu national, un enjeu de continuité territoriale, un enjeu de continuité des itinéraires, qui fait que, si nous nous battons aujourd'hui, nous ne nous battons pas que pour la Nièvre, mais pour l'ensemble des Français, voire, puisque nous sommes au lendemain d'une élection européenne, de ces Européens qui circulent sur l'ensemble de l'Union.

Cela a été rappelé avant moi, la priorité de cet axe a fait l'objet de plusieurs contrats de plan État Région. Celui de 2014-2020. Mais c'était également une des priorités du précédent. J'avais, dans le cadre des négociations avec la Région et l'État, rappelé cette priorité pour notre département, et engagé le Département financièrement sur quelque chose qui ne relève pas nécessairement de la compétence départementale. Nous avons essayé, en effet, au cours de ces dernières années, de spécifier les compétences, et une voie nationale relève plutôt de l'État, mais, sur ce sujet comme dans d'autres, il faut, pour pouvoir disposer des services, comme pour la téléphonie mobile et la voirie routière, que nous payions, alors que, pour d'autres, c'est l'État, sur son budget, qui prend la totalité des charges, et je pense en particulier à ce qui se fait aujourd'hui sur les métropoles, et en particulier sur celle de Paris.

Je ne fais pas de fixation, mais j'essaie d'avoir une vision un peu équitable des choses. Il y a quelques mois, nous avons appris que, pour le Grand Paris, ce réseau de transports publics qui devait se déployer et qui est vraisemblablement et très clairement d'ailleurs nécessaire, le coût envisagé de 24 Md€ passerait d'un seul coup à 36 Md€ et que c'était comme cela, et qu'il fallait que l'État l'assume d'une certaine manière ; nous, dans nos territoires, nous raisonnons de manière beaucoup plus modeste, souvent à quelques milliers d'euros, parfois quelques dizaines, exceptionnellement quelques centaines de milliers d'euros. Quand on est au million ou aux dizaines de millions, c'est vraiment une fois ou deux par décennie.

On nous dit cela sur une opération qui fait quelques dizaines de millions d'euros ; aujourd'hui, pour moins de 100 M€ à étaler sur trois ans, à l'échelle du budget de l'État, et dans le cadre d'une

programmation pluriannuelle. Cela n'est pas nécessairement insupportable. C'est aussi, d'une certaine manière, notre dû.

C'est une priorité qui a été rappelée à l'occasion du projet de loi d'orientation des mobilités. Cela a été rappelé, je n'y reviens pas. Le désenclavement apparaît être une nécessité. Là aussi, les élections d'hier et le mouvement social de ces derniers mois ont témoigné d'un sentiment de relégation, et ils méritent que l'on porte une véritable attention à cette expression.

Aujourd'hui, cela n'avance pas, malgré les initiatives nombreuses, continues, qui ont été menées au cours de ces dernières années.

- Les rencontres locales, avec les responsables de l'État, qu'ils soient administratifs, politiques, ou techniques, avec les rencontres au niveau national, notamment avec le ministère concerné, à la fois la ministre, ses conseillers, des interpellations diverses, par courrier, que nous avons faites les uns et les autres dans nos responsabilités

- Des interpellations même, pour certains d'entre nous, en séance, dans l'hémicycle. Notamment, j'ai eu l'occasion d'intervenir lors du débat sur la loi d'orientation des mobilités, et une intervention continue depuis longtemps, en union avec l'ensemble de ceux qui ont des responsabilités, ou qui sont concernés par ce trajet. Je pense au travail fait par l'association présidée par Martine Carrillon-Couvreur. Cela aujourd'hui n'a pas permis d'avancer au rythme qui avait été annoncé, loin de là, lors du commencement de la restructuration de cet axe routier.

Vous avez donc lancé l'idée de délocaliser cette session pour émettre une motion, qui nous réunira visiblement, et qui témoignera de la solidarité des Nivernais derrière ce sujet important, et pour faire une interruption de trafic. C'est quand même assez étonnant que des élus de la République, pour se faire entendre par les responsables de la République, soient obligés de sortir des cadres du fonctionnement républicain à travers une manifestation comme celle-ci ; cela veut dire que nous ne sommes pas écoutés, et qu'il nous faut prendre le public à témoin et les médias pour pouvoir exister. Cela n'est pas normal. Nous sommes, certes, petits ; nous sommes, certes, ruraux, mais nous méritons une écoute égale à celle due à l'ensemble des Français, et nous avons besoin d'être reconnus pour ce que nous sommes, d'égale dignité, et nos territoires également, par rapport au reste du pays.

En espérant, cette fois-ci, que nous serons entendus. En tout cas, je vous invite à rester mobilisés. Soyez assurés, en tout cas, pour que ce qui me concerne, de ma persévérance. Restons unis dans ce combat légitime. Nous le faisons à la fois pour nous, nous y avons droit, mais nous le faisons aussi, je le rappelle, pour la France, et au droit que l'ensemble des Français ont à cette continuité territoriale et de circulation. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

*M. le Président :* Merci. Je vais donner la parole à Alain Herteloup, qui va nous présenter un diaporama puis la motion.

*M. Herteloup :* Mesdames et Messieurs, chers collègues. Au vu des prises de parole des uns et des autres, et des informations déjà apportées sur ce dossier qui nous réunit aujourd'hui, la présentation que je vais vous faire ne va probablement pas vous apprendre grand-chose de supplémentaire.

Néanmoins, il paraît utile de préciser certains éléments sur la 2X2 voies de la RN7, et ainsi nous allons reprendre assez brièvement l'état des lieux, grâce à ce document PowerPoint réalisé par les services, que je remercie à cette occasion.

*Projection PowerPoint*

*M. le Président :* Merci. Je vais faire lecture de la motion, puis je demanderai à mes collègues conseillers départementaux s'il y a d'éventuelles interventions.

**« Motion**

**RN 7 à 2X2 voies :**

**24 ans après, l'engagement de l'État n'est toujours pas tenu !**

*L'itinéraire de la mise à deux fois deux voies de la RN 7 entre Cosne-sur-Loire (A77) et Balbigny (A89/A72) a été déclaré d'utilité publique par décret en septembre 1995. Le chantier dans les départements de la Nièvre et de l'Allier devait prendre onze ans. Vingt-quatre ans plus tard, il n'est réalisé qu'à 65 %.*

*Nombreux sont les territoires qui attendent une amélioration de la qualité de leurs réseaux nationaux nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région. C'est le cas de la RN7.*

*L'État a assuré dans la cadre de son projet de loi d'orientation des mobilités que l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux était une priorité. Néanmoins, aucun crédit n'a été délégué à la DREAL au titre de la première répartition 2019.*

*Les conseillers départementaux de la Nièvre réaffirment avec force souhaiter voir ce dossier débloqué lors de la seconde répartition des crédits 2019.*

*Les élus, les acteurs économiques et les citoyens nivernais veulent obtenir enfin l'aboutissement de la mise à 2X2 voies de la RN 7 dans sa traversée de la Nièvre et au-delà.*

**Considérant** que le dossier de modernisation de la RN 7 par sa mise à 2X2 voies est ouvert depuis de très nombreuses années,

**Considérant** que le Département de la Nièvre est un partenaire constant de cette opération au prix d'efforts importants au regard de sa propre situation financière avec une contribution de près de 10 M€ depuis 2007 dans sa réalisation alors que cela relevait de la seule responsabilité de l'État en cohérence avec l'acte II de la décentralisation.

**Considérant** que dans la partie nivernaise, il ne reste à réaliser que 2 sections :

- la section nord reliant la fin de l'aménagement à 2X2 voies au niveau de Saint-Pierre-le-Moûtier et l'entrée nord de Chantenay-Saint-Imbert d'une longueur de 4 kms, d'un coût total de 34,55 M€, pour laquelle le Conseil départemental est engagé dans le cadre du CPER

2015/2020, en report du PDMI 2009-2014, à hauteur de 15 % soit 5,1825 M€ (1,0773 M€ versés au 31 décembre 2017, 4,1052 M€ restant à verser),

- la section sud reliant l'entrée nord de Chantenay-Saint-Imbert à la limite du département de l'Allier d'une longueur de 6 kms, d'un coût total de 45 M€, pour laquelle le Département est engagé dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2015/2020 à hauteur de 30 % soit 13,5 M€,

**Constatant** que sur la section nord, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne-Franche-Comté n'a pas obtenu du ministère de la transition écologique et solidaire les crédits nécessaires pour poursuivre l'opération en 2018, reportant la mise en service au mieux début 2021 alors qu'elle était programmée début 2020,

**Déplorant** que, par voie de conséquence, la mise en service de la section sud ne pourra intervenir au mieux que dans le courant de l'année 2023 si l'État assure la parfaite continuité des financements annuels.

**Considérant** que, depuis la loi NOTRE précisant les nouvelles compétences des collectivités locales, le Conseil départemental n'a plus vocation à financer ce type d'infrastructure dès lors qu'il ne dispose plus de la clause générale de compétence et que cela impose des renégociations pour faire aboutir ce dossier de façon positive.

**Considérant** qu'aujourd'hui, le Conseil départemental est contraint

*de revisiter sa programmation pluriannuelle d'investissements du fait des nouvelles règles s'imposant aux collectivités locales dans le cadre de l'application des dispositions de la loi de programmation des finances publiques du 22 janvier 2018.*

**Réaffirmant** que la modernisation de cette infrastructure, au moins jusqu'à la RN 79, dite Route Centre Europe Atlantique à Moulins-sur-Allier, est essentielle au développement de la Nièvre tant au niveau de son désenclavement, de son attractivité, de son tourisme ou encore bien évidemment de son économie, mais aussi à l'amélioration de la sécurité routière.

**Considérant** que la RCEA devrait être aménagée en 2X2 voies dans sa traversée du département de l'Allier en 2023, reliant ainsi la RN 7 à l'A71.

**Considérant** que lorsque la RN 7 sera aménagée à 2X2 voies dans sa traversée des départements de la Nièvre et de l'Allier, il sera possible de relier Paris à Montpellier en 2X2 voies sans discontinuité en utilisant l'A6, l'A77, la RN7, la RCEA, l'A71 et l'A75, offrant ainsi une alternative au couloir rhodanien pour l'accès au pourtour méditerranéen.

**Considérant** que cette perspective n'est possible à l'horizon 2023 que si l'État tient ses engagements dans le département de la Nièvre et s'engage à finaliser la traversée de l'Allier dans le cadre du prochain CPER.

*Les conseillers départementaux de la Nièvre :*

- **EXIGENT** que l'État tienne ses engagements en débloquant les fonds nécessaires à la poursuite de son aménagement sans délai.
- **EXIGENT** que la programmation de la section Sud soit assurée dans l'immédiate continuité de la section Nord.
- **EXIGENT** que les crédits annuels nécessaires à l'avancement des travaux de la section Sud soient attribués à la DREAL Bourgogne Franche-Comté.
- **DEMANDENT** l'organisation d'une conférence dans la Nièvre avant l'été, associant l'ensemble des acteurs de ce dossier visant à reprendre les modalités de financement de chaque collectivité. »

*M. le Président :*

Je vous donne la parole, chers collègues, si vous voulez la prendre.

*M. Bourgeois :*

Bonjour à tous, chers collègues, Monsieur le Président. Au-delà de la vice-présidence que j'ai au Département, je voudrais vous parler en tant qu'expert automobile, diplômé d'Etat en accidentologie pour expliquer deux choses :

Les 2X2 voies sont les plus sûres d'Europe pratiquement. Pour pallier le renoncement de mettre toutes ces routes en 2X2 voies, l'État a

décidé que, dans les statistiques, un accidenté de la route décédé au-delà de 4 jours ne rentre plus dans les statistiques de tués sur la route. C'est inadmissible ; il n'y a pas d'autres mots.

Il faut que les 2X2 voies restent sûres, les plus sûres d'Europe, que tout passe à 2X2 voies, que l'on arrête de changer les statistiques pour faire plaisir à tout le monde, et que l'on arrête aussi de nous faire prendre des vessies pour des lanternes : un tué sur la route, qu'il soit décédé le jour même ou dix jours après, c'est un tué sur la route. Donc, il faut arrêter de dire que 4 jours après, un accidenté de la route décédé n'est pas un mort sur la route.

Battons-nous pour que les 2X2 voies, non seulement dans le département, mais sur tout le territoire, soient complètes et restent les plus sûres d'Europe.

*(Applaudissements)*

*Mme Louis-Sidney :*

Je voudrais m'exprimer en tant que conseillère départementale de ce canton, et adjointe d'une commune riveraine, Langeron, habitante de ce territoire qui subit depuis de nombreuses années les désagréments qui liés à ce report que l'on ne comprend plus.

Il y a eu la détermination d'un homme, Pierre Bérégovoy, et, depuis, il y a l'inertie d'un État sourd et déloyal, avec la désagréable sensation que, quelle que soit la couleur politique de femmes et hommes qui se sont succédés depuis plus de 20 ans. Quelle que soit leur volonté de contribuer à garantir la réalisation d'une infrastructure due au territoire et à ses habitants, ce sont encore les décisions de fléchage budgétaire opaques qui échappent à tout entendement, à toute action d'influence des élus locaux, des parlementaires, des membres de l'association, et qui réfute l'idée saugrenue qu'un contrat se doit d'être respecté.

Je ne vais pas paraphraser cette motion, dont je fais miens chaque mot et son contenu. Je veux simplement rappeler que Waterloo, ce n'est pas dans la Nièvre, ce n'est pas dans l'Allier, ce n'est pas dans la Loire. Ce que nous voulons, nous, c'est une route, et pas la déroute.

Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

*M. Barbier :*

Avec la casquette de président de l'Union amicale des maires de la Nièvre, je voudrais ici rappeler l'engagement total et entier de cette association Loi de 1901 aux côtés des élus qui se battent depuis fort longtemps pour qu'enfin ce chantier avance ; et le réaffirmer aujourd'hui, tout simplement.

*(Applaudissements).*

*M. le Président :*

J'aimerais, avant de passer la parole aux invités, être très clair sur un point qui est celui de l'engagement du Département à signer des engagements pour le contrat de plan État Région ; il les tiendra, quoi que cela lui en coûte, mais il n'empêche que le Département va quand même chercher à négocier, parce qu'il estime qu'il faudrait que cela lui coûte moins. Très clairement, je vais vers deux actions : les négociations vont s'entamer avec la Région pour remettre éventuellement en discussion le financement de la partie sud. Si l'accord ne se fait pas avec la Région, le Département prendra sa responsabilité. Le Département souhaite aussi qu'une réunion se tienne à Nevers pour discuter de ces problématiques de financements. Les négociations vont démarrer avec la Région, et je m'en réjouis.

Je vous propose que nous écoutions nos invités. Je vais donner la parole à Mme Sollogoub, sénatrice de la Nièvre.

*Mme Sollogoub :*

Monsieur le Maire, chers amis, chers collègues élus, Mesdames et Messieurs,

Juste un mot de contexte. Le constat est clair ; la Nièvre dispose de magnifiques atouts, que nous connaissons tous et que nous aimons. Sa localisation pourrait être un atout. La Nièvre a une position parfaitement stratégique au centre de la France, et idéalement située entre Paris et Lyon ; encore faut-il que l'on nous donne les moyens d'utiliser ces atouts. C'est pour cela que nous nous battons aujourd'hui.

Si l'on devait rapidement balayer ce dont nous avons besoin, nous pourrions dire que, dans la Nièvre, nous avons besoin de routes. Des routes qui nous permettent enfin d'exploiter cette situation stratégique d'axe structurant, et de moyens pour les collectivités de réparer et entretenir notre réseau routier.

Nous avons aussi besoin de trains, dont les horaires soient adaptés aux besoins des usagers ; et des tarifs adaptés aux besoins des usagers et qui soient attractifs.

Nous avons aussi besoin très rapidement de la téléphonie mobile et d'un accès rapide à internet.

Partant de là, quand on a tout cela, tout travail d'attractivité du territoire pourra se faire, et nous pourrons travailler, et tous les efforts que nous mettons au quotidien pourront enfin porter leurs fruits, et on pourra enfin s'opposer à toutes les fermetures de services publics, et au retrait des services publics sur le territoire.

C'est très simple ; le constat, nous le partageons tous. Alors, partant de là, nous nous battons. Nous nous battons, et avec Patrice Joly, nous avons assisté au débat à l'hémicycle sur la loi d'orientation des mobilités, mais ce qui était consternant, c'est que tant de CPER ont été signés alors que les moyens financiers n'étaient pas là que nous demandions à faire inscrire dans la loi les schémas de financement, mais évidemment la ministre ne pouvait pas le faire. Nous avons en effet tous, les parlementaires de la Nièvre, multiplié les démarches et les rendez-vous à Matignon pour redire combien était cruciale, urgente et stratégique cette question, mais manifestement nous sommes tous un peu dans le même cas.

Il faut donc se battre, en disant que chez nous, c'est particulièrement aigu. Il y a l'accidentologie. C'est insupportable que M. le Maire de Tresnay ait à gérer des situations de décès ou de blessés graves constamment, et c'est insupportable pour nous tous.

L'accidentologie est une priorité. Par ailleurs, si nous sommes en situation budgétaire tendue pour le gouvernement, qui ne peut pas faire face à tous ses engagements et qui a une difficulté supplémentaire parce que les recettes ne sont pas celles qui étaient attendues (radars...), il faut faire des priorités, comme le font les communes, et il faut mettre le dossier en haut de la pile. En effet, chez nous, le marché public a été organisé. Si on est dans une situation budgétaire compliquée, l'État n'a pas le droit de nous faire perdre ce marché public ; cela coûte trop cher.

Je vous remercie.

*(Applaudissements).*

*M. le Président :*

Je donne la parole à Sylvain Mathieu, vice-président de la Région, qui représente Marie-Guite Dufay, qui est désolée de ne pas être présente, mais qui aurait aimé être là aujourd'hui.

*M. Mathieu :*

Bonjour à toutes et à tous, Monsieur le Président, Cher Alain, Mesdames et Messieurs les conseillers départementaux et conseillères départementales, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les Maires et élus municipaux, Mesdames et Messieurs les représentants des départements voisins, je vous salue toutes et tous.

Merci pour tous les collègues élus départementaux d'avoir bien voulu inviter la Région ce matin. Notre président de Région, Marie-Guite Dufay, vous prie de bien vouloir l'excuser ; elle n'a pu se libérer, mais elle nous a mandatés, ma collègue Anne-Marie Dumont, ici présente, et moi-même, pour vous délivrer quelques messages.

Le premier est : N'ayez aucune crainte, la Région est solidaire de la démarche du Département de la Nièvre. La Région a toujours été solidaire. L'ex Région Bourgogne était déjà solidaire de la Nièvre, elle l'est toujours, et elle continue à vouloir l'être, elle continue d'être à vos côtés. Nous avons pleinement conscience que, sur l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la route nationale 7, « l'Arlésienne », cela suffit. Il faut au plus vite achever ces travaux, et que l'on n'en parle plus, parce que ce sujet contribue au sentiment d'abandon, de relégation que ressentent les Nivernais. Cela fait 30 ans que cela dure, cela suffit ! Nous sommes nombreux à ressentir un sentiment d'humiliation. Il faut en finir.

Comme l'évoquait Alain Lassus et Patrice Joly, on n'est pas sur une affaire à plusieurs milliards d'euros. De quoi parle-t-on ? Ce sont quelques dizaines de millions pour en finir ; alors, allons-y !

Un message plus particulier pour dire que la Région s'associe totalement aux demandes du Département formulées à l'égard de l'État, à savoir que les promesses doivent être tenues. Et les crédits qui ont été programmés doivent être engagés. Je rappelle que, pour ce qui concerne la dernière tranche, l'argent a été programmé, le marché public a été passé, les entreprises sélectionnées ; ce n'est plus qu'une question de coup de tampon pour engager ces crédits. Donc, il n'y a aucune raison que cela ne se fasse pas au plus vite.

Deuxième message particulier. Nous entendons aussi la demande formulée par le Département, qui nous explique ses difficultés financières, actuelles. Nous avons aussi pleinement conscience de cela. Il se trouve que, dans le fameux millefeuille politico-administratif, les Régions, d'une manière générale, sont les collectivités qui ont aujourd'hui encore le plus de marges de manœuvre. Les deux Régions, Bourgogne et Franche-Comté, ont été notées les mieux gérées de France. Nous sommes la Région qui a quasiment le plus faible endettement. Nous sommes aujourd'hui toujours à 3,5 années de désendettement. Cela veut dire que la Région a des capacités financières en investissements.

Par conséquent, la Présidente m'a demandé de vous dire ceci : Voyons-nous au plus vite, cher Alain, sans délai, pour traiter de plusieurs dossiers communs, et notamment celui-ci, même si cela n'était pas programmé au départ, car on voit que sur le dernier tronçon, en effet, comme l'avait indiqué Alain Herteloup, la Région n'est pas co-financeuse du tronçon. C'est un accord qui avait été négocié à l'époque. La Région pourrait dire que, dès lors que cela avait été négocié ainsi, on en resterait là, mais elle ne dit pas cela ; elle dit qu'il faut que nous nous rencontrions, car la Région pourra sans doute aider le Département. Donc, rendez-vous dans quelques jours.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements.)*

*M. le Président :*

Permettez-moi, d'avance, de remercier la Région, et en particulier Mme Dufay, de son écoute. Mais je n'avais pas trop de doutes.

La parole est maintenant à M. Perrot, député de la circonscription sur laquelle nous nous trouvons.

*M. Perrot :*

Merci, Monsieur le Président, Monsieur le Maire de Tresnay, Mesdames et Messieurs les conseillers régionaux et départementaux,

Je suis en parfaite solidarité avec l'objectif que nous partageons tous quant à cet axe. Tous les arguments qui ont été développés doivent être pris au sérieux et il faut que nous arrivions à nos fins. Nadia Sollogoub a indiqué les actions que les parlementaires mènent. A une période nous avons émis le souhait de le faire d'une manière bien plus collective. Mais, Monsieur le Président, Monsieur le Sénateur Joly, je vous invite à rejoindre les démarches que nous avons engagées encore dernièrement auprès du Cabinet du Premier ministre. Nous reparlerons de cela dans l'hémicycle avec la LOM (Loi d'Orientation des mobilités) qui va revenir en lecture à l'Assemblée nationale, pour que réellement cet axe de Saint-Pierre-le-Moûtier à Moulins soit mis en cohérence avec ce qui va être fait sur la Route Centre Europe Atlantique.

A l'écoute de Martine Carrillon-Couvreur, nous nous rendons compte qu'il nous faut aussi dépasser cet axe RCEA et sans doute aller plus vers le Sud. C'est encore un combat qui est à mener, avec les départements voisins, avec la Région voisine.

Je voudrais saluer, Monsieur Lassus, votre engagement d'obtenir ce qui a été négocié par Patrice Joly, et qui a été relayé par les propos de Sylvain Mathieu au pupitre.

Je m'associerai bien évidemment à votre invitation d'une table ronde ou d'un large tour de table pour y entendre, je l'espère, enfin, les engagements de l'État, et que l'État respecte ses engagements, car là est toute la question. Nous mettons tout en œuvre pour qu'effectivement cet axe soit priorisé. Comme l'a dit Nadia Sollogoub, il faut impérativement que ce dossier soit sur le haut de la pile. A nous de nous battre. Je vous invite vraiment à ce qu'on le fasse. Souvenez-vous, j'ai un exemple où l'on s'était battu de manière un peu dispersée pour que l'hélicoptère sanitaire arrive à Nevers ; nous avons eu une action plus collective pour cet hélicoptère à Nevers, et nous l'avons eu. Gardons-en cette expérience, positive pour le territoire, et je pense que pour la RN 7 on peut s'engager dans le même sens pour qu'ensemble on arrive enfin à faire écouter la voix

des Nivernais, qui sont des citoyens français et des citoyens européens.

Merci à vous, et espérons que, dans un délai le plus court possible, nous nous retrouvions sur cet axe, pour tous les riverains.

*(Applaudissements)*

*M. le Président :*

Je vais passer la parole à Mme Elisabeth Cuisset, qui représente M. Claude Riboulet, Président du Conseil départemental de l'Allier, et vice-présidente du Conseil départemental de l'Allier. Je remercie nos voisins d'être présents. Merci, Madame.

*Mme Cuisset :*

Merci, Monsieur le Président du Conseil départemental, Mesdames et Messieurs les conseillers départementaux, Monsieur le Maire. Merci de votre invitation, parce que nous sommes effectivement voisins. Je suis vice-présidente en charge des infrastructures, et je puis vous dire que, depuis 2001, date à laquelle j'ai été élue au Conseil départemental de l'Allier, nous nous battons, les uns et les autres, pour que cet axe majeur qui traverse nos départements de la Nièvre et de l'Allier, mais aussi de la Loire, pour que cet axe devienne à 2X2 voies, par rapport à l'accidentologie, par rapport à l'économie, par rapport à de nombreux aspects importants pour nous.

Je voudrais saluer le travail très important qui a été mené par nos trois associations. Nous ne sommes pas partis dispersés. Nous sommes partis unis, et nous le sommes toujours, avec l'association de la Nièvre, l'association de l'Allier et l'association de la Loire. En effet, nous souhaitons que ces investissements puissent se faire dans nos trois départements de manière concomitante.

Nous pensions que, pour la Nièvre, cela devait être fini depuis longtemps, et que l'on devrait rouler depuis longtemps sur une 2X2 voies de la RN 7 sur le département de la Nièvre, comme l'État s'y était engagé il y a quelques années. Or, malheureusement, les choses tardent de plus en plus, comme la RCEA d'ailleurs. Politiquement, nous étions tous d'accord pour cette concession autoroutière sur la RCEA ; aujourd'hui nous ne connaissons encore pas le concessionnaire. Je présume qu'à la fin du mois de juin nous allons le connaître. Mais nous avons encore perdu du temps. Encore une année de gâchée. Cela fait encore une année d'études, vraisemblablement, par le futur concessionnaire, jusqu'à la réouverture de travaux. Donc, tout cela va perdre encore beaucoup de temps – et dans la Nièvre, on en aura perdu beaucoup, et dans l'Allier on en a beaucoup perdu également –, pour la réalisation de cette RN7.

Il faut absolument, Monsieur le Député, Madame et Monsieur les Sénateurs, que, dans le cadre de cette loi LOM, qui va être votée prochainement, cet axe RN 7 arrive en haut de la pile. C'est essentiel. Elle est un axe majeur pour notre territoire, comme la RCEA. Elle doit absolument être traitée comme un axe très structurant pour notre pays.

Vraiment nous sommes solidaires, bien évidemment, de la Nièvre. Nous ne souhaitons qu'une chose, c'est que ces travaux se réalisent le plus vite possible, mais je ne doute pas que, les uns et les autres, avec les discours qui viennent d'être tenus, nous ayons la volonté que les choses se réalisent dans un temps le plus court possible. Nous, dans l'Allier, nous nous battons pour qu'après la réalisation de Villeneuve-sur-Allier, nous puissions poursuivre avec l'aménagement de la commune de Trévol, pour gagner Toulon-sur-Allier puis la RCEA. Je vois le maire de Bessay-sur-Allier qui est là, qui attend aussi depuis fort longtemps. Tous ensemble, nous porterons la voix de Bessay pour que cet aménagement puisse aussi se réaliser jusqu'à la RCEA. Merci de votre attention, et j'espère que la presse va relayer l'ensemble de nos propos pour que cet axe soit aménagé le plus vite possible dans nos trois départements.

Merci de votre attention.

*(Applaudissements.)*

*M. le Président :*

Je passe la parole maintenant à Mme Martine Carrillon-Couvreur, au nom de l'association nivernaise de la RN 7.

*Mme Carillon Couvreur :*

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus.

Monsieur le Président, je tiens d'abord, au nom de l'association, à vous remercier pour cette initiative. Une initiative extrêmement importante, car cette session délocalisée nous permet enfin de ne parler que d'une seule voix, et sur ce dossier, Monsieur le Président, il y a 15 ans que l'association se bat. D'autres avant nous l'on fait, et je voudrais saluer nos associations voisines, celle de la Loire, avec son vice-président ici présent, Yves Collanges, et également Elisabeth Cuisset qui vient de s'exprimer au titre de l'association de l'Allier et du Conseil départemental. Je voudrais vous dire que, depuis 15 ans, nous travaillons ensemble, toutes, pour apporter enfin des réponses à un dossier qui devrait être depuis bien longtemps terminé

En 1989, Pierre Bérégovoy organisait à Nevers, avec un ensemble d'élus et de ministres, une opération de lancement du programme spécifique d'accélération.

En 2019, nous sommes en train de regarder kilomètre après kilomètre comment nous allons terminer cet axe routier.

Un axe majeur, parce que nous avons besoin dans notre département et dans les départements voisins d'avoir une liaison et un itinéraire digne de ce nom, qui permette de désenclaver, qui permette de sécuriser et qui permette d'aménager enfin nos territoires.

Je voudrais donc, Monsieur le Président, vous remercier. Remercier le maire de Tresnay, Christian Guillon, qui est très présent dans notre association, et, si vous le permettez, faire une mention particulière à l'association nivernaise que j'ai l'honneur de présider depuis quelques années pour les remercier et leur dire que, sans la présence de chacun, la fidélité de chacun, nous n'aurions pas pu avancer. Certes, il reste encore beaucoup à faire, mais je pense que cette initiative aujourd'hui doit marquer cette période, et nous espérons que les médias relaieront ce qui s'est passé aujourd'hui, pour dénoncer fortement des dérives sur de tels dossiers, importants pour nos territoires.

Je voudrais évidemment rappeler que les derniers kilomètres de la Nièvre sont des kilomètres qui n'attendent plus que le déblocage des crédits. Les travaux préparatoires sont réalisés. On vous a dit, Monsieur le Président, au ministère, qu'il ne pouvait y avoir de reprise de travaux faute de préparation des travaux préliminaires. C'est faux. Les travaux préparatoires sont faits : le percement des réseaux, les fouilles archéologiques, et les appels d'offres ont été réalisés. Donc, aujourd'hui, les entreprises sont prêtes à travailler, et le département pourrait voir la fin de ces travaux. Il faut vraiment que nous dénoncions ce qui se passe pour pouvoir reprendre la suite des opérations.

Voilà ce que je voulais vous dire en quelques mots, et vous remercier d'être présents, très nombreux, et vous dire que l'association nivernaise continue son travail, continue son combat ; nous allons prochainement ré-éditer notre plaquette. C'est un travail collectif, avec l'ensemble des associations, Loire, Allier et Nièvre, qui permet d'avoir une situation précise de la route, avec les sections réalisées, les sections programmées, et le reste des travaux à démarrer.

Merci, Monsieur le Président, pour cette initiative.

*(Applaudissements.)*

*M. le Président :*

Je vais passer la parole à M. Guillaume Margelidon, maire de Toulon-sur-Allier, Président de l'association bourbonnaise de la RN7.

*M. Simon :*

Monsieur Margelidon ne peut être présent. Je suis M. Michel Simon, maire de Bessay-sur-Allier. Je suis secrétaire de l'association de l'Allier.

Je m'associe bien sûr à toutes les paroles qui ont été prononcées par les uns et les autres ce matin, et en particulier celles d'Elisabeth Cuisset, et Martine Carrillon-Couvreur. Yves Collanges est là aussi. Nos trois associations ont beaucoup travaillé depuis 15 ans. Nous aurions pensé que les choses auraient avancé beaucoup plus vite.

Je vous remercie d'avoir pris cette initiative pour que tous ensemble nous puissions avoir cet axe structurant sur tous nos territoires, pour la sécurité et pour l'économie, et que nous puissions couper les rubans pour cette liaison.

Merci à vous tous.

*(Applaudissements)*

*M. le Président :*

Je vais proposer à M. Collanges, président de l'association ligérienne de la RN 7, de venir s'exprimer également.

*M. Collanges :*

Merci, Monsieur le Président. Bonjour à tous. Notre association a été créée il y a 25 ans. Nous sommes aujourd'hui à vos côtés pour soutenir votre action, car ensemble, avec les élus, les associations, nous militons pour la mise en 2X2 voies depuis Cosne-sur-Loire jusqu'à Balbigny.

Des travaux ont été réalisés, mais depuis 2019 rien ne se passe sur tout le secteur sauf sur la partie de l'Allier où il y a Villeneuve qui est en travaux.

Après une ouverture de la déviation de Saint-Marcel-de-Félines, qui était la dernière qui restait sur la RN82, nous demandons la mise en 2X2 voies de la partie de Balbigny à Saint-Germain-l'Espinasse. Celle-ci avait déjà été annoncée depuis longtemps, puisqu'en 2000, Millau est passé par là, et cela a été pris sur la déviation de Mably. Aujourd'hui, 20 ans après, la déviation de Mably est toujours à réaliser. Cette portion est complètement nécessaire. Il y a à proximité de Mably une usine de plus de 5 600 emplois. Aujourd'hui la circulation pour entrer là-bas risque d'être avec une circulation alternance. Les soucis qu'il y a ici sur la Nationale 7, on risque de les retrouver pour Mably. Cela va être le calvaire pour traverser.

Je pense que tout a été dit. Nos trois associations vont rester mobilisées pour essayer de mobiliser les crédits pour terminer la mise à 2X2 voies de cette Nationale 7.

Merci.

*(Applaudissements)*

*M. le Président :*

Je vais maintenant passer la parole à Christian Paul, ancien député, président du Pays Nivernais Morvan.

*M. Paul :*

Merci, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Elus, chers amis. Je voulais très brièvement ce matin témoigner, et rappeler que le site qui nous accueille ce matin est situé sur un secteur routier que l'on appelle, dans son parcours, le « couloir de la mort » ; c'est ainsi qu'il y a quelques années les gendarmes du peloton motocycliste me l'avaient présenté. C'est ainsi souvent que les habitants de cette partie de la Nièvre et les élus de ces communes qualifient la Nationale 7 dans cet endroit. C'est d'ailleurs pour cela, et je ne méconnaissais pas évidemment les enjeux de l'attractivité, qu'il faut continuer à agir.

Cela n'a jamais été facile, et je crois que toutes celles et ceux qui ont eu à plaider pour la mise à 2X2 voies de la RN 7 le savent, et cela fait trente ans que cela dure, depuis le coup d'envoi donné par Pierre Bérégovoy, avec le soutien à l'époque de François Mitterrand. Cela fait trente ans que cela dure. Cela n'a jamais été facile. Nous sommes, pour un certain nombre d'entre nous, allés visiter au moins dix ministres des transports, de toutes les couleurs politiques, pendant 20 ans ou 25 ans. Force, néanmoins, est de constater que, si cela n'a jamais été facile, cela a été rarement été aussi difficile, parce que nous sommes dans une période où l'argent public est rare.

L'initiative du Conseil départemental de la Nièvre ce matin me paraît une chose excellente, parce qu'il faut se faire entendre, car il reste une poignée de kilomètres.

Moi aussi, je suis très inquiet quand la parole de l'État n'est pas respectée. Vous me direz que ce n'est pas la première fois. Souvent, à la fin d'un contrat de plan Etat-Région, il y avait une année qui restait à financer. Là, je crains que ce soit bien davantage. Quand la parole de l'État n'est pas respectée, les Nivernais ne restent pas inertes et indifférents. On le voit encore hier, dans les urnes de nos communes. Attention à ne pas laisser ce dossier en l'état. Le Conseil départemental a fait son travail. Il y a un contrat de plan Etat-Région qui a été signé à Dijon à 2015 ; je m'en souviens, j'y étais. Beaucoup d'entre vous y étaient ; Patrice Joly y était. Le ministre Manuel Valls a porté la signature de l'État. C'est un dossier qui concerne les Nivernais, les Français. Tous les Nivernais, car que l'on soit dans le Val de Loire ou dans le Nivernais ou encore dans le Morvan, c'est l'un des deux investissements stratégiques pour notre département. Le Conseil départemental est engagé sur ce dossier avec beaucoup de détermination. Il faut terminer ce chantier. C'est vraiment essentiel pour l'avenir de notre département. Et donc, de ce point de vue, ce matin, il fallait être là, et nous serons là chaque fois que ce sera nécessaire.

Merci à tous.

*(Applaudissements.)*

*M. le Président :*

Si vous le voulez bien, je vais terminer en donnant la parole à Jean Mallot, qui est ancien député et qui a la caractéristique d'avoir travaillé au Cabinet d'Alain Vidalies, ministre des Transports.

*M. Mallot :*

Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole.

Je m'exprime devant vous à la fois comme ancien député de l'Allier, mais aussi comme ancien conseiller spécial auprès d'Alain Vidalies, ministre des Transports, de 2014 à 2017. Alain Vidalies était venu ici à l'automne 2016, et nous avons veillé, avec Christian Paul, avec Martine Carrillon-Couvreur, à faire en sorte qu'il ne vienne pas que dans l'Allier, mais qu'il fasse le déplacement sur les deux départements, parce qu'il est très important que les deux départements, Nièvre et Allier, mais aussi la Loire, restent solidaires sur ce dossier. Sinon, on voit bien ce qui peut se passer ; la division est préjudiciable.

La RCEA va être mise en 2X2 voies en concession dans peu de temps. Alain Vidalies avait signé la déclaration d'utilité publique et de l'ensemble de l'appel d'offres pour la concession avant de partir. Nous avons, dans l'Allier, mis trois conditions pour accepter la mise en concession : que l'on ne supprime pas d'échangeur, que les bornes de péage soient implantées de façon à ce que les déplacements locaux puissent rester possibles gratuitement ; et que les crédits ainsi libérés soient le plus possible portés sur les autres projets routiers, notamment la RN7. Les engagements, malheureusement, n'ont pas été complètement tenus sur cette troisième condition.

Pour continuer sur le deuxième point, tout à l'heure quelqu'un a dit qu'il fallait considérer cette 2X2 voies de la RN 7 comme un chantier en cours ; c'était notre façon de voir les choses avec Alain Vidalies. Ce n'est pas un nouveau projet ; c'était la suite dans l'enchaînement Travaux/Etudes, mais cette séquence a été interrompue, depuis deux ans, ce qui est dommage. Quand on regarde en réalité ce qui se passe, pour nous, il s'agissait d'achever la mise à 2X2 voies sur la Nièvre à la fin de la période 2015-2020, de façon à assurer les travaux possibles, de manière à ce qu'ensuite on puisse réaliser les travaux sur le barreau de Trévol en 2015-2020, qui est court, mais compliqué, ainsi que la déviation de Bessay.

Cette logique Etudes/travaux a été interrompue ; c'est dommage. Quand on regarde les ordres de grandeur – 300 M€ qui manquent de l'Etat pour achever la mise à 2X2 voies ; sur la Nièvre, ce sont 55 M€

pour la Nièvre ; si l'on fait le calcul sur 3 ans, c'est du 5 % du budget de l'État –, franchement, c'est possible. Or, on a déjà perdu deux années : 2018 et 2019, pas tout à fait 2019, si j'ai bien compris, car on peut encore monter à l'assaut. En tout cas, c'est possible ; on peut programmer là-dessus, et j'avoue que je ne comprends pas pourquoi cela n'a pas été fait. Le rythme était bon. Il faut maintenant maintenir la pression.

L'Allier, la Nièvre et la Loire sont solidaires. Vous avez une occasion peut-être en juin d'obtenir quelque chose. En tout cas, sachez que nous sommes avec vous, et que nous considérons que ce projet est prioritaire.

Merci.

*M. le Président :*

Merci. Nous allons maintenant voter la motion.

Qui est pour ? Qui s'abstient ? Qui est contre ?

**La motion est votée à l'unanimité.**

Nous allons maintenant sortir sur la RN7, en nous mettant à la disposition des forces de gendarmerie. Je tiens absolument à ce que cela se passe bien. Nous respecterons les engagements qui ont été pris de ne pas perturber la Nationale plus d'une demi-heure.

Merci.