

## Mise à deux fois deux voies de la RN7 au sud du département de la Nièvre (du sud de la déviation de Nevers à la limite avec le département de l'Allier)

### Les aménagements réalisés à ce jour :

Le premier tronçon (10,25 km) au sud de la déviation de Nevers jusqu'à Moiry a été mis en service en février 2011 et financé comme suit :

- **Déviation de Magny Cours** : 7,25 km avec une enveloppe de 51M€ à 100 % à la charge de l'état,
- **Déviation de Moiry** : 3 km avec une enveloppe de 17,04 M€ avec une participation à hauteur, pour chacun, de 25 % du Département de la Nièvre et de la Région dans le cadre d'une opération intitulée « plan de relance 2009 » (ce qui représente 4,26 M€ pour chaque collectivité).

Dans le cadre du PDMI (Projet de Modernisation et de développement par Itinéraire) 2009-2014, 21,5 M€ ont été identifiés avec des participations à hauteur de 15 % pour le Département de la Nièvre et la Région Bourgogne (ce qui représente 3,225 M€ pour chaque collectivité) pour la section Moiry Saint-Pierre le Moutier.

Ensuite, au Contrat de Plan Etat Région 2015-2020, il a été inscrit un montant de 91,55M€ pour terminer la mise à deux fois deux voies de la RN7 dans la Nièvre au sud de Moiry.

Les travaux de mise à deux fois deux voies de la RN7 entre Moiry et Saint Pierre le Moutier (longueur totale 5,3 km) ont démarré en 2013 (dans le cadre d'une enveloppe de 33,5 M€ : 21,5 M€ du PDMI et 12 M€ du CPER 2015-2020).

La mise en service s'est effectué en deux temps :

- **Mise en service d'un premier tronçon entre Moiry et le lieu dit « La maison rouge »** en décembre 2014
- **Mise en service d'un second tronçon entre le lieu dit « La maison rouge » et la déviation de Saint Pierre le Moutier** en juillet 2016
- Les finitions et aménagements paysagers ont été réalisés sur l'ensemble de ces deux sections en 2017.

### Les aménagements qui restent à réaliser :

Les 79,55 M€ restant du CPER 2015-2020 sont donc affectés au tronçon situé au sud de la déviation de Saint Pierre le Moutier décomposé de la sorte :

- **Tronçon Nord (Saint Pierre le Moutier / Chantenay Saint Imbert : environ 4,5 km)** : 34,55 M€ avec une participation de 15 % chacun (représentant 5,2 M€ ) du Département de la Nièvre et de la Région
- **Tronçon Sud (Chantenay Saint Imbert / limite avec l'Allier : environ 5 km)** : 45 M€ avec une participation de 30 % du Département de la Nièvre (représentant 13,5 M€)

Au sud de la déviation de Saint Pierre le Moutier, deux ouvrages ont été réalisés, par anticipation, en franchissement de la voie ferrée longeant la future deux fois deux voies :

- celui rétablissant à terme la RD22 (au droit de Chantenay Saint Imbert) en 2015,
- celui rétablissant à terme la RD 201 (au droit de Tresnay) en 2017.

L'ouvrage de franchissement de la RD 172 est en cours de finition.

Le dégagement des emprises (déplacement des réseaux) :

- est terminé sur la section nord
- est programmé en 2020 sur la section sud.

Les appels d'offres des travaux de terrassement, réalisation des petits ouvrages d'art, réalisation des chaussées et équipements de la route (glissières, peintures, panneaux de signalisation routière de police et directionnel) sont en cours. D'après l'échéancier actuel, ces travaux devraient se terminer fin 2021 début 2022, autrement dit bien au-delà du CPER en cours.

Les travaux de finitions et d'aménagement paysager ainsi que la réhabilitation de l'ex RN7 avant déclassement en Route Départementale sont prévus au premier semestre 2022.

### Intérêt de cette mise à deux fois deux voies

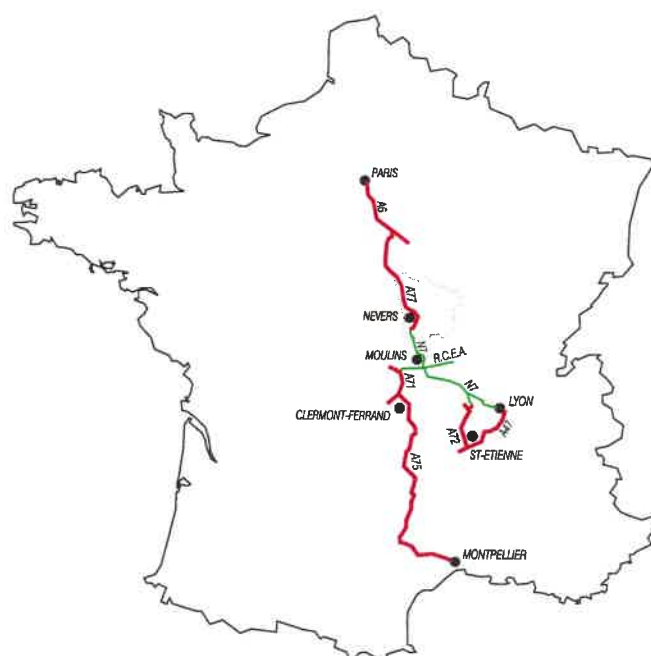
Cet aménagement s'inscrit dans le cadre de l'aménagement globale de l'itinéraire RN7-RN82, en continuité de l'autoroute A77 entre Dordives et Cosne sur Loire au Nord et Balbigny (Loire) au sud : lieu de raccordement avec l'A89.

Cet itinéraire d'une longueur de 243 km traverse trois départements : la Nièvre, l'Allier et la Loire.

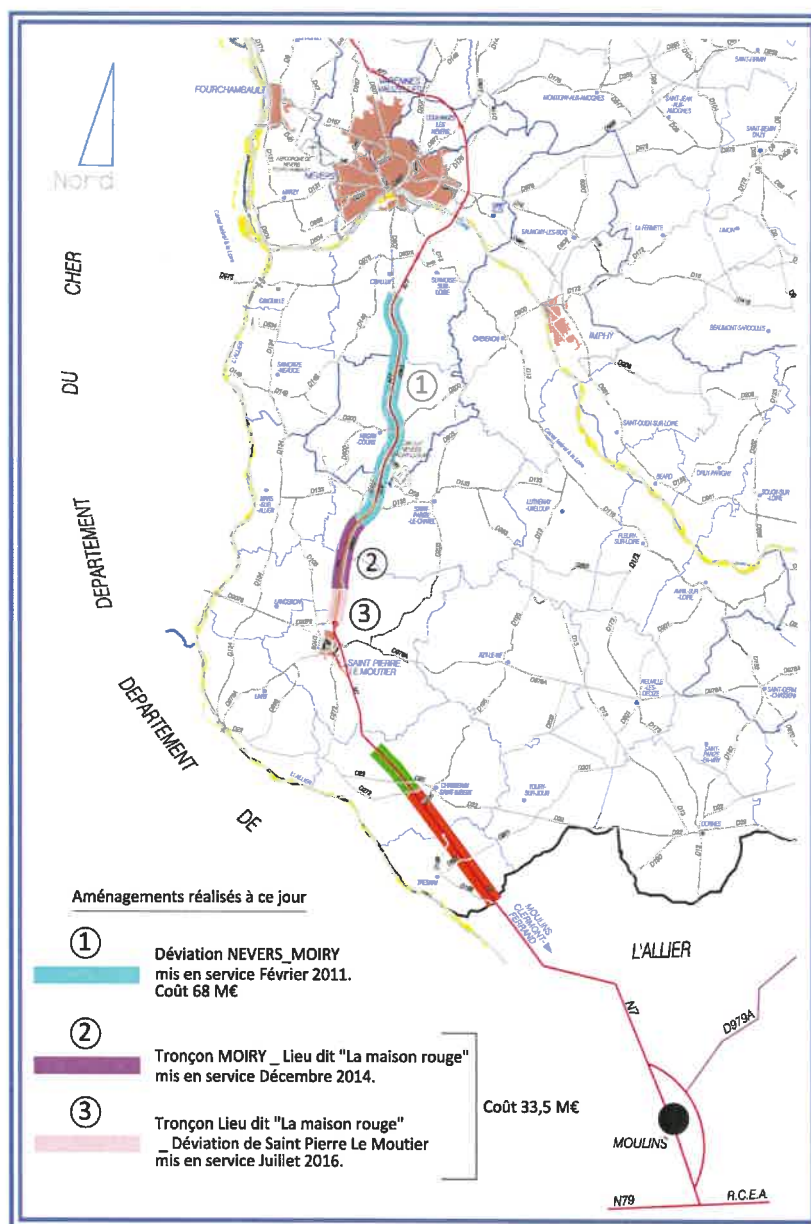
L'aménagement de la RN7 lancé, depuis en novembre 1989 dans le cadre d'un Plan Spécifique d'Accélération, entièrement financé par l'Etat, devait permettre l'achèvement des travaux en 1998. Il est pratiquement bloqué au sud de la Nièvre et constitue un « cul de sac » qui reste un frein au développement de nos territoires.

En effet, il permettra, à long terme, de créer un itinéraire de substitution pour Paris-Lyon via l'A6 et à moyen terme en se raccordant à la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) qui passe à sud de Moulins pour Paris-Montpellier.

Ainsi même si les retombées pour les territoires sont difficilement quantifiables s'agissant de trafics de transit, il est indéniable qu'une bonne desserte est indissociable du développement économique d'un territoire en lui permettant de ne pas avoir le handicap de l'isolement en plus de celui de l'éloignement relatif des grands pôles d'activité.



# Mise à 2x2 voies de la R.N.7 au sud de la déviation de NEVERS



## Aménagements qui restent à réaliser :

### **Section ST PIERRE/CHANTENAY (CPER 2015/2020)**

- Marché terrassement de sécurité : 2019 - Mi 2020
  - Plantation - Finition : Mi 2020
  - Subvention : 15% à la charge du Département de la Nièvre :
- Reste actuellement 4.152 M€ à verser  
(1 650 000 M€ en 2019 et 2 455 200 M€ en 2020)

### **Section CHANTENAY/ALLIER**

- Dégagement des emprises : Début 2020
- Terrassement et O.A : Mi 2020 - Mi 2021
- Chaussée : Fin 2021 - Début 2022
- Équipements de sécurité - Plantations - Finitions : Début 2022
- Subvention : 30% à la charge du Département de la Nièvre (sur 45 M€ de travaux) soit 13.5 M€ (de 2020 à 2023)

De plus, il permet de fluidifier les trafics dans la partie ouest de la Nièvre en déviant les agglomérations importantes (Nevers, Cosne/Cours sur Loire, La charité sur Loire, Saint Pierre Le Moutier) :

- En innervant les zones industrielles ou commerciales de ces Communes par la présence d'un nombre important d'échangeurs le long de cet axe,
- En donnant une meilleure qualité de vie aux habitants concernés (bruit, sécurité, qualité de l'air),
- En réduisant significativement les accidents (toujours très nombreux sur les sections non aménagées).

Enfin, les études préalables à la réalisation d'une voie express prennent obligatoirement en compte tous les enjeux environnementaux sensibles. L'impact sur la faune et la flore est réel, mais dans le cas de la RN7, et parce qu'il s'agit d'un transfert de trafic et non d'une infrastructure supplémentaire, une mise à deux fois deux voies pourrait même permettre une meilleure gestion des ressources.

Ainsi, la fin de ce chantier, en tout cas sur le Département de la Nièvre, s'inscrirait dans deux des cinq programmes d'investissement prioritaires mis en place par la Loi d'Orientation des Mobilités :

- L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants,
- Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements des itinéraires existants.

C'est pour toutes ces raisons que le Conseil Départemental de la Nièvre sollicite l'organisation d'une conférence à l'initiative de l'État associant les 2 Régions concernées, les 3 Départements, les parlementaires et l'ensemble des parties prenantes au premier rang desquels les organismes consulaires.

