



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Mise à deux fois deux voies de la route nationale 4 (RN4)

Question orale n° 1662

### Texte de la question

M. Fabien Di Filippo attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la nécessité de terminer enfin la mise à deux fois deux voies de la route nationale 4 (RN4) entre Nancy et Strasbourg, dont un dernier tronçon de 8,2 km entre Saint-Georges et Gogney reste à réaliser. Il s'agit d'une nécessité à la fois économique, sécuritaire et environnementale, des villages étant actuellement traversés par 10 000 véhicules par jour, dont 30 % de poids lourds. Des études ont été décidées sur la période 2020/2022 pour pouvoir débiter ces travaux, pour un budget de 750 000 euros. En revanche, dans le CPER 2021/2027, le premier accord passé pour 2021/2023 ne contient pas la fin de la mise à deux fois deux voies de la RN4. L'absence de volet routier spécifique dans ce CPER laisse à craindre que rien ne soit fait non plus sur la tranche 2023/2027. Les travaux ne pourraient donc en principe pas débiter avant 2028, ce qui est proprement inacceptable au vu des enjeux. La région Grand Est a sollicité le ministre par courrier en ce début d'année 2022 pour recenser les projets mobilité à effectuer en priorité, parmi lesquels ce tronçon de la RN4, proposant un fléchage de 70 millions à parité avec l'État. Il lui demande donc si le Gouvernement a enfin l'intention de budgétiser ce dernier tronçon et d'achever la mise à deux fois deux voies de la RN4.

### Texte de la réponse

#### ROUTE NATIONALE 4

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour exposer sa question, n° 1662, relative à la route nationale 4.

**M. Fabien Di Filippo.** En ce début d'année, la préfète de la région Grand Est et le président du conseil régional vous ont adressé un courrier, monsieur le ministre délégué, recensant les projets à réaliser prioritairement en matière d'infrastructures de transport, qui devront être pris en compte dans le prochain contrat de plan État-région (CPER) en matière de mobilité. Parmi ceux-ci figure la poursuite des travaux sur la RN4, avec la mise à deux fois deux voies du tronçon entre Saint-Georges et Gogney, la région s'engageant fermement à y consacrer 70 millions d'euros à parité avec l'État. Les collectivités locales de Meurthe-et-Moselle, de Moselle et la région Grand Est appellent ces travaux de leurs vœux depuis plusieurs années déjà, dans la foulée de ceux réalisés entre Héming et Saint-Georges. Ce projet est également au cœur des préoccupations exprimées par les participants au Grenelle des mobilités en Lorraine.

La RN4 constitue, avec l'autoroute A4, le principal axe routier de communication est-ouest du Grand Est. Le tronçon Gogney-Saint-Georges, long d'environ 8 kilomètres, qui assure la jonction entre la Meurthe-et-Moselle et la Moselle, représente la dernière partie restant à aménager sur le territoire lorrain entre Nancy et Phalsbourg. À cet endroit, la RN4 supporte un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens, dont 30 % de poids lourds, ce qui en fait une route particulièrement structurante pour le développement de cette zone géographique mais aussi très accidentogène.

Mme Élisabeth Borne déclarait en 2018 que « l'inscription de ces travaux au contrat de plan État-région était une nécessité absolue des prochaines semaines et des prochains mois ». Depuis, malheureusement, rien n'a bougé : premièrement, les financements de l'État nécessaires à la réalisation du projet n'ont pas été engagés ; deuxièmement, le dimensionnement des mesures compensatoires pour les zones humides a été revu à la hausse en 2019 et douze zones sont désormais concernées, ce qui entraîne un empilement d'études environnementales supplémentaires retardant les travaux, alors que le nouveau tracé emprunte essentiellement celui qui existe déjà ; troisièmement, le volet environnemental est d'autant plus complexe qu'il nécessite l'accord des agriculteurs quant aux compensations prévues pour l'acquisition des terres agricoles. Or la révision à la hausse de celles-ci, liée aux coefficients d'ajustement largement subjectifs, complique encore ces négociations. L'État doit absolument revenir à des exigences raisonnables tenant compte de l'état des lieux initial de 2006, principalement axé sur la reconversion de friches.

En février 2020, nous vous avons alerté, avec la région et de nombreux élus locaux, sur l'importance d'achever la mise à deux fois deux voies de la RN4, soulignant une urgence à la fois économique, sécuritaire et environnementale : on nous a répondu que les arrêtés environnementaux devaient être pris fin 2022, ce qui devrait permettre un démarrage des travaux préparatoires en 2023 après contractualisation des financements de la phase travaux. Toutefois, à ce jour, l'absence de volet routier spécifique dans le CPER laisse craindre que rien ne soit fait non plus pendant la période 2023-2027 et que les travaux ne puissent pas débuter avant 2028. Cette situation est incompréhensible, aberrante et en contradiction avec toutes les réponses du ministère aux courriers des élus ou aux questions qui lui ont été posées sur le sujet, les dernières en date l'ayant été par mon collègue Thibault Bazin, très investi également à ce propos.

Chacun sait que les contraintes administratives pourraient être surmontées dans de meilleurs délais. L'État doit tenir son engagement initial de fournir des arrêtés dès cette année et donner des assurances sur le financement pour que les travaux préparatoires puissent démarrer dès l'année prochaine.

Nos territoires faisant de ce projet une priorité, je vous remercie de répondre aux attentes des Lorrains et de leurs élus, mobilisés et unis, en prenant un engagement ferme sur le lancement de ces travaux tant attendus.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports.** Vous appelez mon attention sur le projet d'aménagement à deux fois deux voies de la RN4 entre Gogney et Saint-Georges, qui, après la mise en service de la section entre Saint-Georges et Héming en 2020, reste la dernière section bidirectionnelle sur l'itinéraire entre Nancy et Phalsbourg. J'ai conscience des problèmes de sécurité que pose cette section ; l'État et les collectivités locales sont pleinement mobilisés pour faire avancer ce projet. Basée sur les résultats d'études lancées dès 2015, une concertation a été organisée avec les élus. Elle a abouti en 2018 au choix d'une variante préférentielle optimisée, dont le tracé, au plus près de la RN4 actuelle, permettra de réduire le coût de celle-ci et ses impacts environnementaux. Une décision ministérielle a été prise en conséquence, le 4 juillet 2018, autorisant la poursuite des études sur le projet ; puis un dossier de projet a été constitué en 2021. Parallèlement, la mise à jour de l'étude d'impact visant à définir précisément les mesures compensatoires a été lancée, afin d'obtenir les autorisations environnementales en 2023.

Je vous confirme que la mise à deux fois deux voies de la RN4 entre Gogney et Saint-Georges fait l'objet d'un examen très attentif, dans le cadre des discussions en cours concernant les aménagements routiers devant être inscrits dans la prochaine contractualisation 2023-2027 – sachant que le volet mobilité des contrats de plan État-région 2015-2020 a été prolongé jusqu'en 2022. Les résultats de cette identification seront confrontés au cadrage financier mobilisable, sur la base des travaux que mène le COI, avant une intégration dans les CPER 2021-2027 – lesquels seront ainsi complétés d'un volet mobilité pour la période 2023-2027.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Di Filippo.

**M. Fabien Di Filippo.** Je vous remercie pour vos explications, monsieur le ministre délégué. Il nous tient

particulièrement à cœur d'en revenir à des mesures compensatoires crédibles, et de voir les études environnementales aboutir dès cette année. Le calendrier le permet. Puisque vous souhaitez inscrire le projet dans le CPER 2023-2027 – vous vous y êtes engagé devant nous –, les travaux pourraient commencer au plus tard fin 2023 : c'est fondamental. (*M. Thibault Bazin applaudit.*)

## Données clés

**Auteur :** [M. Fabien Di Filippo](#)

**Circonscription :** Moselle (4<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1662

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [25 janvier 2022](#)

**Réponse publiée le :** 2 février 2022, page 1319

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [25 janvier 2022](#)