



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

RN4

Question orale n° 70

## Texte de la question

M. Thibault Bazin alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nécessité de terminer la mise en 2x2 voies de la RN4 entre Nancy-Strasbourg. En effet, alors que l'aménagement entre Saint-Georges et Héming est en cours de réalisation, il reste un dernier tronçon entre Saint-Georges et Gogney, long de 8,2 kilomètres à réaliser. Or ce dernier tronçon est emprunté par 10 000 véhicules chaque jour dont 30 % de poids lourds et ce secteur est le plus accidentogène de Lorraine. La région Grand Est a fait un effort notable en anticipant sur le prochain contrat de plan État-région en votant 225 000 euros pour les études à réaliser pour cette mise en 2x2 voies de ce tronçon, dont les travaux pourraient commencer dès 2020 dans la continuité des travaux en cours. Il vient donc lui demander si l'État compte inscrire ces travaux dans le futur CEPR afin de répondre à l'attente de tous les Lorrains pour leur sécurité et pour le développement économique de cette région.

## Texte de la réponse

### TRAVAUX SUR LA RN4 NANCY-STRASBOURG

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin, pour exposer sa question, n° 70, relative aux travaux sur la RN4 Nancy-Strasbourg.

**M. Thibault Bazin.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du numérique, j'appelle votre attention sur la nécessité de terminer enfin la mise en deux fois deux voies de la route nationale RN4 entre Nancy et Strasbourg. J'associe à cette question mon collègue et voisin de circonscription, Fabien Di Filippo.

En effet, alors que l'aménagement entre Saint-Georges et Héming est en cours de réalisation, il reste à réaliser un dernier tronçon entre Saint-Georges et Gogney, long de 8,2 kilomètres. À ce jour, aucun budget n'est inscrit au contrat de plan État-région – CPER. Or ce dernier tronçon, emprunté par 10 000 véhicules chaque jour, dont 30 % de poids lourds, est le plus accidentogène de Lorraine. Ainsi, trente-trois accidents sont à déplorer depuis 2010, dont onze mortels.

La préfecture de la Moselle et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ont fait des premières études et des réunions de concertation avec les élus, afin de trouver la meilleure solution en matière de tracé, du point de vue fonctionnel, technique et financier, pour favoriser la poursuite de ce projet.

La région Grand Est a fait un effort notable en adoptant un budget de 225 000 euros pour les études opérationnelles à réaliser. Celles-ci pourraient être menées dans les prochains mois et achevées à la fin de 2019. Les travaux pourraient alors commencer dès 2020, dans la continuité des travaux en cours. Mais il faut maintenant budgéter les travaux.

Monsieur le secrétaire d'État, est-il envisagé d'inscrire ces travaux au futur contrat de plan État-région, afin de

répondre enfin à l'attente de tous les Lorrains, en termes de sécurité comme de développement économique de leur région ?

**M. Fabien Di Filippo.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du numérique.

**M. Mounir Mahjoubi, secrétaire d'État chargé du numérique.** Monsieur le député, vous avez posé cette question à Élisabeth Borne, qui vous demande de l'excuser de ne pouvoir être présente et m'a chargé de vous répondre. Je prends la précaution de répéter que j'en resterai spécifiquement aux mots que Mme Borne a bien voulu préparer.

Vous appelez son attention sur le projet d'aménagement en deux fois deux voies de la RN4 entre Gogney et Saint-Georges. En 2015, la multiplicité des priorités régionales et les contraintes budgétaires n'ont permis d'inscrire au CPER en cours d'exécution que les travaux de la section Saint-Georges-Héming, pour un montant de 34 millions d'euros, dont 17 millions pris en charge par l'État.

Mme Borne a pleinement conscience des problématiques de sécurité qui se posent sur la section adjacente, comprise entre Gogney et Saint-Georges. L'État et les collectivités locales sont très mobilisés pour faire avancer le projet, qui a fait l'objet de nombreuses discussions. Des études d'opportunité ont été commandées en novembre 2015 et sont actuellement menées par les services de l'État, en concertation avec les élus locaux. À la suite de la première revoyure, celle de 2016, ces études sont désormais inscrites au CPER, à hauteur de 750 000 euros, dont 50 % financés par l'État. Elles analysent notamment les possibilités d'optimisation du projet, dans l'objectif d'ajuster son tracé au plus près de la RN4 actuelle et ainsi de réduire son coût et ses impacts environnementaux.

Ces études sont pilotées en concertation avec les élus locaux, et une réunion de présentation des premiers résultats s'est tenue en octobre 2017. L'État fera le choix de la variante préférentielle d'ici à la fin du premier trimestre, c'est-à-dire dans les prochaines semaines. L'étape suivante consistera alors à réaliser les études de projet, dont l'objectif est de fixer les caractéristiques précises de la variante retenue et de pouvoir solliciter les autorisations de travaux, notamment l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la dérogation « espèces protégées ».

Les travaux ne pourront alors être entrepris que si le projet est inscrit à un CPER : soit l'actuel, dans le cadre de la clause de revoyure, soit le prochain exercice de programmation. Dans le cadre de ces procédures, l'inscription des travaux d'aménagements de la RN4 entre Gogney et Saint-Georges fera l'objet d'un examen attentif, au vu des enjeux que vous avez soulignés. Compte tenu du coût de l'opération, une mobilisation importante des collectivités aux côtés de l'État pour boucler le plan de financement constituera un atout essentiel. Bref, l'inscription au CPER reste une nécessité absolue des prochaines semaines et des prochains mois.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse. Les élus du territoire restent mobilisés. Nous voyons bien que ces études sont essentielles, mais que la vraie question est celle de la budgétisation des travaux, qui ne sont pas encore inscrits au CPER. Nous ne voulons pas perdre un seul mois, une seule année : dans l'enchaînement du premier trimestre, l'arrêt d'un tronçon et les études relatives à la loi sur l'eau doivent nous permettre d'envisager une budgétisation dans le prochain contrat de plan État-région. C'est une question de sécurité, car ces travaux permettront d'éviter des accidents et de sauver des vies, mais c'est aussi une nécessité économique, pour soutenir ce territoire enclavé. Fabien Di Filippo et moi comptons sur vous et resterons vigilants.

**M. Fabien Di Filippo.** Très bien !

## Données clés

**Auteur :** [M. Thibault Bazin](#)

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

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 70

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [16 janvier 2018](#)

**Réponse publiée le :** 24 janvier 2018, page 286

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [16 janvier 2018](#)