



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Mise en deux fois deux voies de la RN4 entre Nancy et Strasbourg

Question orale n° 113

Texte de la question

M. Thibault Bazin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité d'enfin concrétiser la mise en deux fois deux voies de la route nationale 4 (RN4) entre Nancy et Strasbourg, dont un dernier tronçon entre Saint-Georges et Gogney, long de 8,2 kilomètres, reste à réaliser. Il souligne qu'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. M. le député tient à rappeler que le financement des études de cette opération a été inscrit au contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020 à hauteur de 750 000 euros, dont 50 % sont financés par l'État. À partir des résultats des études d'opportunité lancées dès 2015, une concertation a été organisée avec les élus et a abouti en 2018 au choix d'une variante préférentielle optimisée, avec un tracé au plus près de la RN4 actuelle permettant de maîtriser au mieux son coût et de limiter ses impacts environnementaux. Dans ce cadre, la décision ministérielle du 4 juillet 2018 a arrêté les orientations pour la poursuite des études au niveau projet. Afin de fiabiliser les caractéristiques techniques précises de la variante retenue, les marchés d'études géotechniques pour les ouvrages d'art et la section courante et de conception des ouvrages ont été engagés en 2018 et en 2019. Or l'engagement des travaux nécessite l'obtention préalable d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Le 25 janvier 2022, le ministre des transports indiquait au député Fabien Di Filippo, à l'occasion de sa QOSD n° 1662, que cette autorisation serait obtenue en 2023. Pourtant, le préfet de Meurthe-et-Moselle a indiqué à M. le député, dans une lettre datée du 8 juillet 2022, qu'elle ne serait pas obtenue avant la mi-2024, ce qui ne permettait pas d'espérer un début effectif des travaux avant 2025. M. le député demande donc à M. le ministre de bien vouloir lui préciser le calendrier et s'il entend faire respecter les engagements de l'État quant à l'obtention de l'autorisation environnementale dans les meilleurs délais. Il tient également à souligner que le démarrage effectif des travaux est conditionné à leur contractualisation dans le volet routier du CPER 2023-2027. Or la région Grand Est a sollicité M. le ministre par courrier au début de l'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 également à M. le ministre de bien vouloir lui confirmer que l'État a l'intention de budgétiser ce dernier tronçon afin d'enfin achever la mise à deux fois deux voies de la RN4.

Texte de la réponse

RN4 ENTRE NANCY ET STRASBOURG

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin, pour exposer sa question, n° 113, relative à la RN4 entre Nancy et Strasbourg.

M. Thibault Bazin. J'associe bien volontiers à ma question sur la RN4 le député de la circonscription voisine de la mienne, Fabien Di Filippo, avec qui je suis mobilisé depuis plusieurs années pour un aménagement tant attendu par les Lorrains. Monsieur le ministre, nous vous alertons une nouvelle fois sur la nécessité de terminer enfin le passage en deux fois deux voies de la RN4 entre Nancy et Strasbourg, dont le dernier tronçon, entre

Saint-Georges et Gogney, long de quelques kilomètres, reste à réaliser. Ces travaux sont nécessaires pour des raisons territoriales – le tronçon est emprunté par 10 000 véhicules par jour, dont 30 % de poids lourds – et économiques – il faut soutenir ce territoire enclavé –, mais aussi et surtout pour la sécurité de nos concitoyens, puisque ce secteur est le plus accidentogène de Lorraine. Rien qu'entre 2009 et 2016, treize morts y sont survenues.

Ma question est plus que jamais d'actualité, car votre très récente décision du 4 janvier 2023 mettant la RN4 à disposition de la région Grand Est suscite de nombreuses inquiétudes quant à la concrétisation du projet de doublement.

Tout d'abord, quelles seront les conséquences de cette mise à disposition sur le projet de doublement de la RN4 ? Quel acteur public sera désormais chargé de réaliser ce projet ? Il faut que cela soit clair pour donner de la visibilité aux élus locaux concernés.

Deuxièmement, les délais d'obtention de l'autorisation environnementale prévue par la loi du 30 décembre 2017, dite loi sur l'eau, empêchent l'engagement des travaux. Le 25 janvier 2022, le ministre délégué chargé des transports avait indiqué à M. Di Filippo qu'elle serait obtenue en 2023. Pourtant, le préfet de Meurthe-et-Moselle m'a informé dans une lettre datée du 8 juillet 2022 qu'elle ne serait finalement pas obtenue avant la mi-2024, ce qui ne permettrait pas d'espérer le début des travaux avant 2025. L'État préparera-t-il cette demande d'autorisation jusqu'au bout avant de la transférer à la région ? Si c'est le cas, dans quels délais ? Il importe de ne plus perdre de temps avec les études en vue des travaux.

Ma troisième question concerne le transfert du foncier acquis grâce aux services de l'État. En effet, pour mener à bien le projet de doublement, ceux-ci ont mené de longues négociations quant au prix d'achat des terrains, notamment agricoles, et ont conduit plusieurs procédures d'expropriation. Aujourd'hui, l'État dispose donc de biens fonciers indispensables au dédoublement de la RN4 mais ne faisant pas partie du domaine public correspondant au projet. Que deviendront-ils, avec la mise de la RN4 à disposition de la région ?

Enfin, le démarrage des travaux était jusqu'à présent subordonné à leur contractualisation dans le volet routier du contrat de plan État-région. La région Grand Est avait d'ailleurs sollicité le ministère par courrier au début de l'année 2022 en recensant les projets prioritaires en matière de mobilité, parmi lesquels ce tronçon de la RN4. Elle proposait alors de flécher 70 millions d'euros, à parité avec l'État. Quelles seront les conséquences de la mise à disposition sur le financement du doublement ? J'appelle particulièrement votre attention sur ce point. Certes, le décret du 7 décembre 2022 précise bien en son article 2 que « [l']État, les collectivités territoriales et leurs groupements continuent d'assurer le financement des opérations, objet du transfert de maîtrise d'ouvrage, dans les mêmes conditions de financement que celles stipulées par les contrats de plan État-Région », mais en l'espèce, le volet routier du contrat de plan État-région (CPER) 2023-2027 avec la région Grand Est n'a pas encore été signé. Malgré la mise de la RN4 à disposition de la région, l'État sera-t-il au rendez-vous du financement ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

M. Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires. La précision et la complexité de cette question, pour laquelle je vous remercie, demandent que je m'arrête sur chacune de ses sous-parties. J'imagine que, comme tous les Lorrains, vous vous réjouissez de la mise à deux fois deux voies de la section de la RN4 située entre Saint-Georges et Héming, et de sa mise en service il y a quelques années, et que c'est la raison pour laquelle vous insistez pour connaître les étapes de son extension à la dernière section non élargie de la RN4. Vous avez raison, votre question est d'actualité puisque le 4 janvier, cette portion du réseau routier national a été mise à disposition de la région Grand Est, à la demande de celle-ci, dans le cadre d'une convention établie au titre de la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS.

Pour répondre à votre première question, la situation est très claire : désormais, le conseil régional est

compétent pour aménager, entretenir et exploiter la RN4 et sera donc le maître d'ouvrage des opérations d'aménagement de celle-ci, en particulier celles inscrites dans le volet routier du CPER 2023-2027.

Cette convention permet à l'État de transférer à la région toutes les autorisations préalablement obtenues, tous les terrains concernés et le bénéfice de toutes les procédures d'acquisition foncière engagées par voie amiable ou par voie d'expropriation. Dans le cas particulier de la RN4, les services de l'État s'attachent actuellement à obtenir dans les meilleurs délais l'autorisation environnementale requise pour la section Gogney-Saint-Georges. Pour cela, il convient de mettre à jour l'étude d'impact de l'opération pour la conformer à la réglementation relative à la « loi sur l'eau » et à celle relative aux espèces protégées, mais aussi, plus largement, pour y inclure toutes les thématiques classiques d'une évaluation environnementale, comme la pollution de l'air, les nuisances sonores, entre autres impacts. Dès lors, nous considérons que nous ne pourrons pas obtenir l'autorisation avant 2024 – le fait que la demande soit déposée par l'État ou la région ne change rien au calendrier. D'ici là, sécurisons le financement. Ce travail sera au cœur du CPER, sur lequel les discussions commencent au deuxième trimestre.

Données clés

Auteur : [M. Thibault Bazin](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 113

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 janvier 2023](#)

Réponse publiée le : 18 janvier 2023, page 420

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [10 janvier 2023](#)