



Ça *roule* en Grand Est!

L'actu routière du Conseil régional

ÉDITO **Franck Leroy**

Président de la Région Grand Est

#3

Juillet 2026

Il y a dix-huit mois, la Région Grand Est prenait en charge la gestion de 525 kilomètres de routes nationales et d'autoroutes non concédées.

Depuis, une chose est devenue évidente : lorsque les moyens sont au rendez-vous, les projets avancent. Partout sur notre territoire, les opérations d'entretien, de rénovation et de modernisation se multiplient. Plus de 150 millions d'euros ont déjà été mobilisés pour remettre progressivement à niveau un réseau routier essentiel aux déplacements quotidiens des habitants, à l'activité de nos entreprises et à l'attractivité de nos territoires.

Cette dynamique marque une véritable rupture. En 2025, la Région a investi trois fois plus que ce qui était initialement prévu par l'État. En 2026, cet effort s'est encore amplifié. Aujourd'hui, les résultats sont visibles. Sur l'A31, la RN4 ou la RN44, les chantiers se succèdent et plusieurs projets attendus depuis longtemps entrent enfin dans leur phase de réalisation.

C'est le cas des protections acoustiques de Maxéville et de Champigneulle, du giratoire de Couvrot sur la RN44 ou encore des aménagements programmés sur la RN4 à Saint-Dizier, et entre Gogney et Saint-Georges. Derrière ces opérations, ce sont des conditions de circulation améliorées, davantage de sécurité et une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Mais ce n'est qu'une étape. Les besoins restent considérables sur ces axes structurants qui supportent chaque jour un trafic important, notamment de poids lourds. Rénover les chaussées, moderniser les ouvrages d'art, améliorer les services aux usagers ou encore accompagner le développement économique de nos territoires nécessitera, dans les années à venir, des investissements à la hauteur des enjeux.

La Région a fait le choix d'agir immédiatement en mobilisant des moyens exceptionnels et en recourant à l'emprunt pour accélérer les travaux les plus urgents. Mais nous devons désormais construire un modèle de financement pérenne pour poursuivre cette dynamique dans la durée. C'est à cette condition que nous pourrons tenir nos engagements, poursuivre nos investissements et donner à notre région les infrastructures qu'elle mérite.

C'est l'ambition que nous portons pour le Grand Est.

Bonne lecture.



Franck Leroy
Président de la Région Grand Est

Carte des chantiers routiers en Grand Est : une région qui avance !

Chantiers de réfection de chaussées

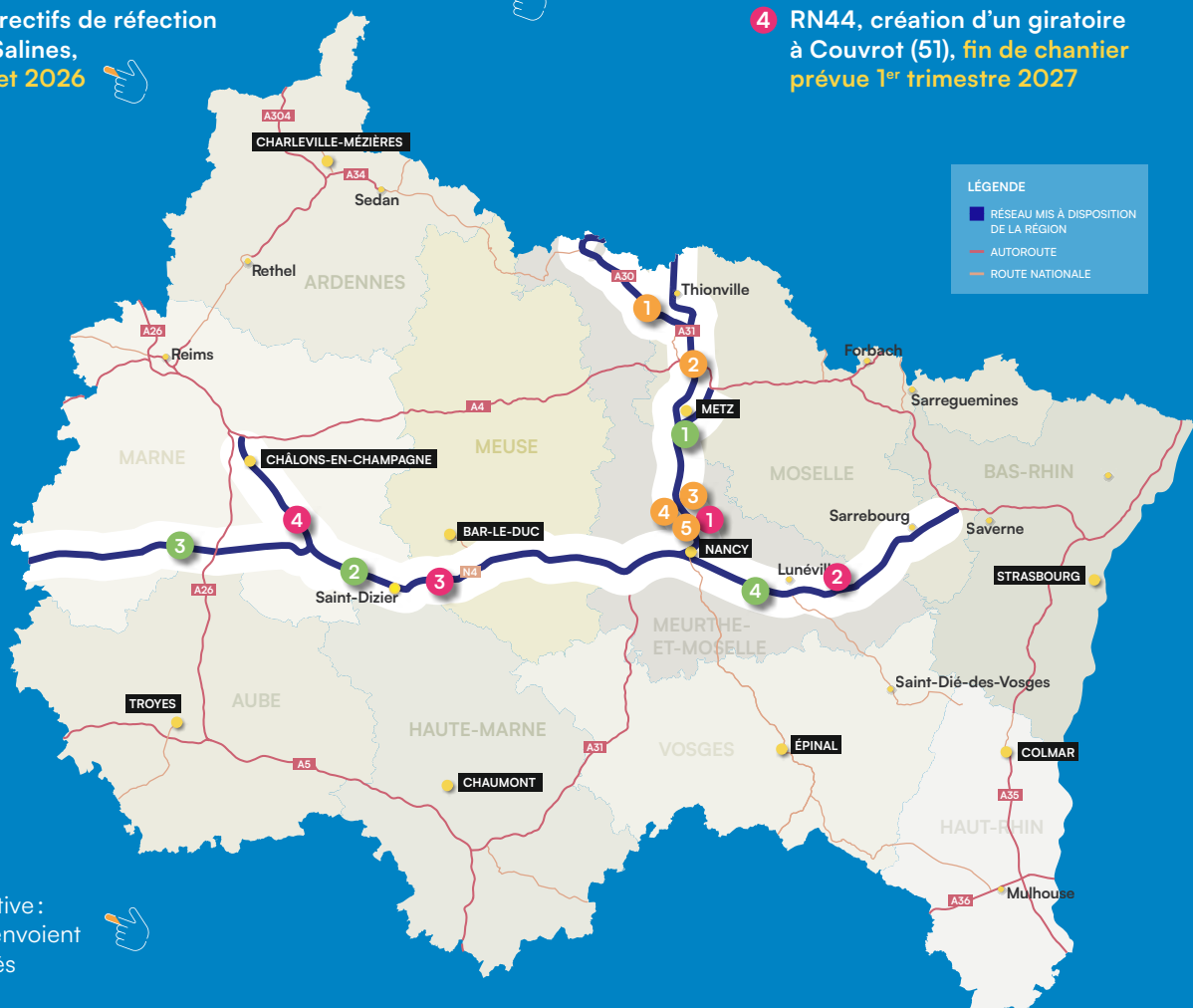
- 1 A31, section à 3 voies et bretelles entre Moulin-lès-Metz et Augny (57), sens Metz > Nancy, **terminé début juillet 2026**
- 2 RN4, section entre limite Haute-Marne / Marne et Marolles (51), sens Nancy > Paris, **terminé mi-juillet 2026**
- 3 RN4, contournement de Fère-Champenoise (51), sens Nancy > Paris, **terminé mi-juin 2026**
- 4 A33, travaux correctifs de réfection à Rosières-aux-Salines, **terminés mi-juillet 2026**

Chantiers de réhabilitation d'ouvrages d'art

- 1 A30, AU72 à Uckange (57) **jusqu'à mi-2027**
- 2 A31, à Talange (57) **jusqu'à mi-2027**
- 3 A31, viaduc d'Autreville à hauteur de Belleville (54) **jusqu'à l'été 2026**
- 4 A31, buse de Belleville (54) **jusqu'à l'automne 2026**
- 5 A31, ouvrage de franchissement de la RD657 à Champigneulle (54) **jusqu'à fin 2026**

Opérations de modernisation du réseau

- 1 A31, protections phoniques à Maxéville (54), **fin de chantier prévue 4^e trimestre 2026**
- 2 RN4, mise à 2x2 voies de la section Gogney (54) - Saint-Georges (57), **fin de chantier prévue fin 2030**
- 3 RN4, mise à 2x2 voies et protections phoniques du contournement section Ouest à Saint-Dizier (52), **fin de chantier prévue fin 2028**
- 4 RN44, création d'un giratoire à Couvrot (51), **fin de chantier prévue 1^{er} trimestre 2027**



Cette carte est interactive : les points cliquables renvoient vers les articles détaillés

SOMMAIRE • L'actu routière du Conseil régional - juillet 2026

La parole à

P. 3

Sécuriser les flux autour de la carrière Heidelberg de Couvrot

Grand angle

P. 4-5

Réseau routier national : Comprendre, préparer, agir

Portrait

P. 6

Aurore Janin, nouvelle directrice adjointe de la DIR Est en charge de l'exploitation

Chiffres clés

P. 7

Les repères à retenir sur les routes régionales

Focus

P. 7

Les chantiers de l'été sur le réseau routier régional

À venir

P. 8

Gogney — Saint-Georges et Saint-Dizier : deux mises à 2x2 voies structurantes

En images

P. 9-10

Beauregard : retour sur une fin de chantier attendue



SERGIO TOSI

Directeur d'usine Couvrot/Rombas,
Heidelberg Materials France Ciments

La parole à

Sécuriser les flux autour de la carrière Heidelberg de Couvrot

Présentation de l'activité et trafic poids lourds

Notre site industriel de Couvrot est une cimenterie qui fonctionne en continu pour alimenter le marché régional en matériaux de construction. Nous avons développé de manière significative le transport ferroviaire, notamment pour l'expédition de nos produits finis vers la région parisienne ainsi que pour le transfert de clinker⁽¹⁾ vers notre site de Rombas.

Concrètement, cela représente plus de 390 000 tonnes de ciment expédiées par train et plus de 218 000 tonnes de clinker transférées par rail, ce qui illustre le rôle majeur du ferroviaire dans nos flux longue distance.

Néanmoins, le transport routier reste indispensable pour une part importante de notre activité. En complément des flux vrac transportés par camion (environ 370 000 tonnes), il faut également prendre en compte les produits conditionnés, avec près de 120 000 tonnes de ciment en sacs, transportées principalement par la route. Au global, cela traduit un équilibre proche de 50 % par train et 50 % par camion pour nos flux, avec une forte complémentarité entre les deux modes de transport.

Le transport routier est en particulier essentiel pour :

- l'approvisionnement en matières premières et en combustibles,
- la distribution de proximité de nos clients,
- et la livraison des produits conditionnés.

Cela se traduit par un flux quotidien important de poids lourds. La RN44

constitue donc un axe structurant pour notre activité, avec un trafic d'environ 15 000 véhicules par jour dont plus de 20 % de poids lourds. Dans ce contexte, la qualité et la sécurité des accès à notre site sont des enjeux majeurs, tant pour la performance de notre outil industriel que pour la sécurité des usagers.

Cession de foncier et intérêt pour l'activité

La décision de céder une partie de notre foncier s'inscrit clairement dans une logique d'intérêt partagé.

Le projet de giratoire répond à un besoin réel d'amélioration de la sécurité sur un secteur identifié comme accidentogène, avec des configurations de carrefours complexes et de nombreux accès.

Pour notre activité, cet aménagement représente un bénéfice direct à plusieurs niveaux :

- sécurisation des entrées et sorties du site,
- meilleure lisibilité du carrefour pour les conducteurs,
- réduction des situations à risque, notamment pour les poids lourds.

Aujourd'hui, les chauffeurs qui desservent notre site nous font régulièrement remonter des difficultés liées aux conditions d'insertion sur la RN44 (trafic dense, vitesses élevées, lisibilité limitée).

La création du giratoire permettra de fluidifier ces mouvements et d'améliorer significativement les conditions d'accès, ce qui constitue un progrès important à la fois sur le plan opérationnel et en matière de sécurité.

Organisation pendant les travaux

Nous sommes pleinement conscients que ce type de chantier, bien qu'indispensable, peut générer des perturbations temporaires.

Le dispositif prévu, qui maintient la circulation sur la RN44 pendant la majeure partie des travaux avec des adaptations ponctuelles, va dans le bon sens.

De notre côté, nous anticipons plusieurs mesures d'adaptation :

- information en amont de nos transporteurs,
- ajustement ponctuel de certains flux logistiques,
- coordination renforcée entre nos équipes internes.

Nous avons par ailleurs fait le choix de profiter de cette période pour engager en parallèle la réfection de notre voirie interne en béton, qui dessert directement l'usine et se raccorde à la RN44. Cette approche coordonnée permet de limiter les perturbations globales et d'optimiser nos investissements. À terme, la combinaison de ces aménagements (giratoire et amélioration de notre accès interne) permettra de mieux canaliser les flux de poids lourds et de réduire le trafic dans les centres des communes de Couvrot et de Soulanges, avec un bénéfice direct pour les riverains.

Nous restons pleinement engagés aux côtés de la DIR Est pour accompagner cette phase transitoire, avec la conviction que cet investissement apportera des gains durables en matière de sécurité et de fluidité.

(1) Constituant du ciment obtenu par calcination d'un mélange d'acide silicique d'alumine, d'oxyde de fer et de chaux, de fer et de chaux.

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL : COMPRENDRE, PRÉPARER, AGIR

Grand angle

La régénération et la modernisation des axes routiers structurants du Grand Est, RN4-RN44 et A30-A31

Depuis le 1^{er} janvier 2025, la Région Grand Est gère, à titre expérimental, 525 kilomètres de routes nationales et autoroutes non concédées mises à disposition par l'État. Cette responsabilité nouvelle s'inscrit dans une ambition forte : répondre aux attentes des citoyens et des acteurs économiques grâce à une gestion de proximité, transparente et adaptée aux besoins spécifiques de ce réseau routier structurant pour le Grand Est.

Aujourd'hui, ce réseau souffre d'une érosion de l'investissement et d'un état patrimonial qui se dégrade (la « dette grise »).

Les effectifs et les budgets d'entretien de la DIR Est ont progressivement diminué, alors que le constat technique imposerait d'importantes interventions. En parallèle, les niveaux de trafic routier ne cessent de progresser, avec une part croissante de poids lourds. À la prise en main du réseau routier national, 52 % des chaussées nécessitaient un entretien de surface et 22 % un entretien de structure, 12 % des ouvrages d'art nécessitaient des travaux lourds d'entretien pour revenir à un bon état structurel.

52 % des chaussées
nécessitaient un entretien
de surface

Les montants consacrés aux opérations routières nouvelles, inscrites au Contrat de Plan État-Région se réduisent également, après des années de projets importants (A304 dans les Ardennes, RN59/RD1059 en Alsace). Même si plusieurs projets attendus localement démarrent en 2026, la tendance générale s'inscrit aujourd'hui dans une baisse des crédits routiers malgré des projets structurants et stratégiques pour le territoire régional.

ÉCOCONTRIBUTION POIDS LOURDS



Le logo ECPL

Agir dès maintenant, sans attendre 2027

Les besoins du réseau sont immédiats. **Dès sa prise de compétence en 2025, la Région Grand Est a voté un budget trois fois plus important que celui que consacrait l'État.** En 2026, cette somme est encore majorée.

Pour tenir ses engagements, la Région a mobilisé les financements nécessaires, notamment par l'emprunt. Ce choix a permis de lancer les opérations prioritaires : augmentation du linéaire de réfections des chaussées, accélération de la réfection d'ouvrages notamment. Au total, **92 millions d'euros ont été investis en 2025** pour des opérations urgentes ou structurantes sur l'ensemble du réseau.

Le recours à l'emprunt reste une solution d'urgence, mais ne s'inscrit pas dans la pérennité. L'emprunt permet d'agir sans délai, mais il est indispensable de disposer d'un levier de financement qui s'inscrive dans la durée pour consolider les efforts dans le temps.

Un nouveau levier de financement : l'Écocontribution Poids Lourds (ECPL)

Les 525 km de routes nationales mis à disposition de la Région Grand Est sont des axes essentiels pour la mobilité quotidienne des habitants et le transport de marchandises. Ils relient les grandes agglomérations, desservent les territoires ruraux et jouent un rôle clé dans l'attractivité économique et touristique de la Région. Pour permettre aujourd'hui d'assurer les

92 millions d'euros
ont été investis en 2025

dépenses d'entretien et résorber la dette grise induite aux baisses de crédits les années passées, mais aussi engager des projets indispensables, un nouveau levier de financement se traduira pour la Région Grand Est par l'introduction d'une **Écocontribution Poids Lourds (ECPL) au 1^{er} avril 2027**. Ce dispositif, similaire au dispositif R-Pass pour certains axes routiers gérés par la Collectivité européenne d'Alsace dès le 1^{er} janvier 2027, s'inscrit dans la directive européenne « Eurovignette » (visuel ci-contre), applicable aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes.

L'expérimentation de la gestion du réseau routier national par la Région répond à trois objectifs majeurs :

Investir dans la durée

Grâce à une planification pluriannuelle et stratégique des investissements et une transparence totale des financements, rendue possible par un budget annexe dédié.

Faire contribuer les usagers qui sollicitent le plus fortement l'infrastructure

Cette contribution, déjà largement déployée à travers l'Europe (Allemagne, Belgique, Suisse, Pays-Bas, etc.) cible les véhicules de transports de marchandises à partir de 3,5 tonnes (poids lourds). Les recettes de l'ECPL sont affectées au budget annexe dédié, garantissant le financement de l'entretien et la modernisation du réseau.

Accompagner la transition des filières économiques

Alignée sur les objectifs de transition écologique, l'ECPL sera modulée en fonction du tonnage et des émissions de CO₂ des véhicules. Ce modèle incitatif favorisera l'adoption de flottes moins polluantes et soutiendra les initiatives visant à réduire l'impact environnemental des transports, verdissement des parcs de véhicules, sobriété hydrique, décarbonation des processus.

La Région déploiera différents dispositifs de soutien aux filières économiques du Grand Est.

Une démarche préparée avec les acteurs économiques

Consciente des enjeux économiques auxquels font face les acteurs économiques locaux, la Région Grand Est a engagé un travail de dialogue approfondi avec l'ensemble des filières professionnelles concernées. Des rencontres régulières se tiennent pour expliquer le dispositif, recueillir les observations des acteurs économiques et identifier les mesures d'accompagnement nécessaires. Une étude permettant d'évaluer l'impact sur l'économie locale de l'ECPL a été conduite, même si sa portée reste limitée en raison d'une mobilisation limitée des partenaires économiques.

Ces échanges portent sur les modalités de mise en œuvre de l'ECPL, les impacts pour les entreprises, les enjeux de compétitivité et les leviers de transition : verdissement des parcs de véhicules, formations, amélioration de l'efficacité énergétique des outils de travail et développement de solutions intermodales.

Cette phase de concertation est essentielle. Elle permet d'associer les parties prenantes en amont et de rappeler une conviction portée par la Région Grand Est, l'objectif de l'ECPL est de constituer une opportunité unique pour renforcer l'attractivité économique et environnementale du territoire, tout en garantissant des infrastructures routières de qualité.

Un accompagnement des filières impactées par l'ECPL

La mise en place de l'ECPL s'inscrit aussi dans une volonté de la Région Grand Est d'accompagner les différentes filières impactées. Pour les propriétaires de flottes de poids lourds, la Région accompagnera leur décarbonation en soutenant des motorisations à faible émission (biodiesel B100, bioéthanol E85 ou bioGNV) et à zéro émission (électrique sur batteries ou hydrogène). L'objectif à travers les aides régionales, en complément des aides déjà disponibles et mobilisables (suramortissement et certificats d'économie d'énergie), est de réduire au mieux le reste à charge dans une lecture de coût total de possession. Ces aides permettront aussi de soutenir la mise en œuvre d'installation de rechargement de véhicules électriques et de stations de ravitaillement. D'autres mesures de soutien s'inscriront à destination de filières particulièrement exposées, voire fragilisées, en particulier dans les secteurs agricoles et forestiers.

525 km de routes nationales mis à disposition de la Région Grand Est



AURORE JANIN

Directrice adjointe de la DIR Est
en charge de l'exploitation

Portrait

Quel a été votre parcours avant et depuis votre arrivée à la DIR Est ?

J'ai débuté ma carrière en 2007 au sein du ministère de l'Intérieur puis j'ai intégré le Ministère, à l'époque dit de l'équipement, à la suite d'une année de scolarité à l'Institut Régional de Metz. Après un premier poste dans la filière urbanisme, mon parcours a principalement été orienté autour du pilotage des fonctions supports. Secrétaire générale de la DIR Est depuis 2021, j'ai pris mes fonctions de directrice adjointe exploitation le 1^{er} avril 2026.

Quelles sont vos principales missions en tant que directrice adjointe de l'exploitation ?

La direction est composée d'un directeur et deux directeurs adjoints exploitation et ingénierie. J'assiste le directeur pour le pilotage stratégique et opérationnel de la DIR et le supplée en son absence sur l'ensemble des missions.

J'assure pour le compte de la direction le management hiérarchique du Service Régional Exploitation Grand Est, du Service Régional Exploitation et Ingénierie Franche-Comté et du Service Systèmes et Réseaux.

Je suis ainsi plus particulièrement en charge du domaine de l'exploitation, de l'entretien, de l'élaboration des orientations stratégiques et des politiques techniques dans ces domaines, ainsi que de la gestion du trafic et l'information des usagers. Je pilote l'organisation et la gestion des crises routières.

Quel est, selon vous, le principal défi de l'exploitation routière aujourd'hui ?

Au-delà de la question de la sécurité du personnel qui est un enjeu permanent à maintenir, le principal défi qui se pose en matière d'exploitation routière aujourd'hui consiste à pouvoir proposer un niveau de service adapté aux usagers en matière d'aires de service et de repos: qu'il s'agisse d'un nombre de places de stationnement suffisant en particulier

pour les poids lourds en réponse à la demande, d'une amélioration des conditions de sécurité et de propreté des aires et des sanitaires, ou encore de l'accroissement de services en matière de restauration par exemple.

Comment voyez-vous évoluer la place des femmes dans les métiers de l'exploitation routière ?

Les femmes représentent 16 % de l'effectif global de la DIR Est et concernant les agents d'exploitation, elles représentent 4 %.

La place des femmes au sein des DIR évolue toutefois, même timidement. Bien qu'elles restent très présentes dans les fonctions administratives (60 % d'entre elles pour ce qui concerne la DIR Est), elles occupent aujourd'hui des postes variés: techniciennes d'exploitation, cheffes de centre d'entretien et d'intervention, ingénieures trafic, ou encore sur des fonctions de membres du comité de direction. Sur 4 chefs de district à la DIR Est, deux d'entre eux sont d'ailleurs des femmes.



Inauguration du viaduc d'Autreville: un chantier d'envergure au service des mobilités du Grand Est



Chiffres clés

1 milliard d'euros d'investissements mobilisables sur 10 ans grâce à l'Éco-Contribution Poids Lourds.

2027

année prévue pour l'entrée en vigueur de l'Éco-Contribution Poids Lourds.

2,8 millions d'euros financés par la Région Grand Est pour les travaux de chaussée à Saint-Dizier.

À Maxéville, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région.

6 millions d'euros mobilisés pour les protections acoustiques de l'A31

emprunté par **87 000 véhicules par jour**

428 mètres de longueur prévue pour l'écran acoustique de la rue de la Justice à Maxéville.

TRAVAUX DE L'ÉTÉ : LA RÉGION GRAND EST POURSUIT LA MODERNISATION DU RÉSEAU

Focus

Chaque hiver, les agents de la DIR Est se mobilisent jour et nuit pour garantir la sécurité des usagers sur plus de 1200 km de routes nationales et autoroutes non concédées. L'été 2026 confirme l'engagement de la Région Grand Est sur tous les fronts : sécurité des usagers, qualité des chaussées, réduction des nuisances, modernisation des ouvrages et préparation des grands aménagements à venir. De l'A31 à la RN4, en passant par l'A30 et l'A33, les équipes sont mobilisées sur l'ensemble du réseau.

A31 — Maxéville

Les travaux de protections acoustiques se poursuivent dans le cadre du Contrat de Plan État-Région, pour un montant de 6 millions d'euros. Sur une section supportant 87 000 véhicules par jour, l'opération prévoit la réalisation d'un écran acoustique de 428 mètres, d'une hauteur comprise entre 3 et 5 mètres, ainsi que des dispositifs d'isolation de façade pour les bâtiments les plus exposés.

A31 — Champigneulle

Les travaux de réfection d'ouvrage d'art se déroulent d'avril à octobre. Ils entraînent ponctuellement des fermetures de bretelles et des adaptations de circulation, nécessaires pour garantir la sécurité des usagers et des équipes mobilisées.

A31 — Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz, Augny

La Région Grand Est finance à hauteur de 9 millions d'euros une opération de réfection de chaussée sur 10 kilomètres dans le sens Luxembourg vers Nancy, contribuant à la remise à niveau structurale du réseau en Moselle.

A30 — Uckange

Les travaux sur l'ouvrage AU72 se déroulent de mai à octobre 2026, pour un montant de 2,4 millions d'euros. Ils s'inscrivent dans le programme de remise à niveau des ouvrages structurants du réseau.

RN4 — Saint-Dizier

Les travaux de chaussée engagés au printemps constituent la première étape

avant le lancement de la mise à 2x2 voies, opération prévue sur environ deux ans sous le pilotage de la DREAL Grand Est pour le compte de la Région. À Lunéville, des travaux d'entretien courant permettent de corriger les déformations transversales apparues lors des épisodes caniculaires.

A33 — Rosières-aux-Salines

Des travaux correctifs de réfection complète de la chaussée et de la glissière en terre-plein central sont programmés de juillet à septembre 2026, après l'abaissement temporaire de la vitesse à 90 km/h pour des raisons de sécurité.

Voir carte interactive de situation des chantiers en page 2



Autant d'interventions qui illustrent l'ambition de la Région : moderniser les infrastructures pour améliorer les déplacements, investir afin de répondre aux besoins d'aujourd'hui et préparer ceux de demain.

À venir

GOGNEY — SAINT-GEORGES ET SAINT-DIZIER, DEUX MISES À 2X2 VOIES POUR PRÉPARER L'AVENIR DE LA RN4

La RN4 est un axe structurant pour le Grand Est, qui traverse le territoire d'Est en Ouest. Elle assure l'attractivité des territoires desservis, permet les déplacements du quotidien notamment vers les principaux centres économiques. Sa modernisation constitue un enjeu majeur pour la sécurité et la fluidité du trafic, mais aussi pour le développement des territoires.



L'engagement des travaux de mise à 2x2 voies de la RN4 entre Gogney (54) et Saint-Georges (57) représente une étape importante du développement des axes routiers. Cette portion de route accueillait, en 2025, 10 500 véhicules / jour en moyenne annuelle, dont 31 % de poids lourds.

Ainsi, l'opération, en adaptant l'infrastructure aux flux actuels et futurs, améliorera notablement les conditions de sécurité. À l'autre extrémité, sur le contournement de Saint-Dizier, sont également lancés les travaux de mise à 2x2 voies et de protections phonétiques.

Une première tranche de ce chantier concerne la section Ouest du contournement, qui voit passer plus de 18 500 véhicules / jour en moyenne annuelle, dont 34 % de poids lourds.

Ce chantier revêt donc un caractère indispensable puisque le contournement, ouvert à l'automne 2000 en chaussée bidirectionnelle, est régulièrement coupé avec déviation du trafic par le centre-ville de Saint-Dizier (entre Ancerville à l'Est et l'Ouest de Saint-Dizier).

*Photo ci-dessus :
Démarriage des travaux de mise à 2x2 voies et protections
acoustiques sur le contournement de St-Dizier, côté Ouest (RN4)*

COMMENT FINANCER CES CHANTIERS AVANT L'ECPL ?

La Région Grand Est a fait le choix d'agir sans attendre. Afin de respecter ses engagements et de lancer dès maintenant les opérations prioritaires, elle pré-finance une partie des investissements routiers par l'emprunt. Ce choix permet de maintenir le calendrier des grands chantiers et de répondre rapidement aux besoins des usagers, des entreprises et des territoires.

Prévue pour entrer en vigueur en 2027, l'Écocontribution Poids Lourds (ECPL) permettra de mobiliser près d'un milliard d'euros sur dix ans pour accompagner la modernisation du réseau routier régional. Elle assurera un financement pérenne du programme d'investissements, contribuera au remboursement progressif des emprunts engagés et garantira la poursuite des grands projets au service des territoires. Pour garantir la clarté et la transparence de cette démarche, la Région Grand Est a fait le choix d'isoler

ces opérations au sein d'un budget annexe dédié au réseau routier national. Cette organisation permet de suivre distinctement les recettes de l'ECPL, les emprunts mobilisés et les dépenses d'investissement consacrées à la modernisation du réseau, sans les mêler aux autres politiques régionales. Elle offre ainsi une lisibilité complète sur l'équilibre financier de l'opération, depuis le pré-financement par l'emprunt jusqu'au remboursement progressif assuré par les recettes de l'écocontribution.

Cette stratégie donne à la Région les moyens de conduire une programmation pluriannuelle ambitieuse et lisible.

Elle permettra de poursuivre la modernisation des grands itinéraires, d'améliorer la sécurité et la résilience du réseau routier, tout en renforçant l'attractivité et la compétitivité des territoires.

En images

BEAUREGARD :
UNE FIN DE CHANTIER ATTENDUE

La visite de fin de chantier de Beauregard, organisée le 26 juin dernier, marque une étape importante pour cette **opération très attendue localement**. Elle a réuni une vingtaine de participants et près d'une dizaine de médias, témoignant de l'intérêt porté à ce chantier structurant pour le territoire.

À cette occasion, **Thibaud Philipps** et **Jérôme Meyer** ont pris la parole pour rappeler les enjeux de l'opération et saluer l'engagement des équipes mobilisées. Le chantier a notamment nécessité la construction d'une nouvelle structure en béton armé venant encapsuler et maintenir la culée existante, ainsi que la réalisation de **148 pieux de fondation** ancrés jusqu'à **20 mètres de profondeur**. La surveillance de l'ouvrage a également fait l'objet d'un dispositif exceptionnel, avec

236 prismes**148** pieux
de fondation**3** caméras
20 mètres
de profondeur

236 prismes ⁽²⁾ et **3 caméras** mobilisés pour suivre en permanence les mouvements de la structure.

D'un coût total actualisé de **13,1 millions d'euros**, l'opération a bénéficié de **8,6 millions d'euros financés par la Région Grand Est** depuis le transfert de gestion du réseau routier national.

La Région a également assumé **2,38 millions d'euros de surcoût** lié à l'avancement du chantier, afin de garantir son achèvement dans de bonnes conditions.

(2) Le prisme est un instrument optique utilisé pour réfracter la lumière, la réfléchir ou la disperser.

Visite du chantier

**Investir**

aujourd'hui pour garantir
la mobilité de demain

En images

Avec la fin de ce chantier, le viaduc de Beauregard retrouve pleinement son rôle sur l'A31 : **un ouvrage sécurisé, une circulation rétablie à 90 km/h et une infrastructure durablement confortée**. Cette opération illustre l'engagement de la Région Grand Est : **investir aujourd'hui pour garantir la mobilité de demain**, tenir les engagements pris auprès des territoires et assurer aux usagers des routes plus sûres, plus fiables et mieux adaptées aux besoins du quotidien.



Pour toute question ou contribution,
nous vous invitons à écrire à l'adresse suivante :
mission.rrn@grandest.fr

