



© DIR Est



ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

DOSSIER DE PRESSE

Janvier 2025

La Région Grand Est :
Au cœur de la mobilité, un réseau routier géré pour vous

SOMMAIRE

1. Réseau Routier National :
La Région Grand Est s'engage pour des routes plus sûres et modernes *p.3*
2. Un transfert de compétences inédit *p.4*
3. L'Eco-contribution Poids Lourds (ECPL) :
Un dispositif innovant et juste *p.6*
4. Projets et retombées *p.7*
5. Chiffres clés *p.8*
6. Foire aux questions *p.9*

Réseau Routier National : la Région Grand Est s'engage pour des routes plus sûres et modernes

La Région Grand Est passe à l'action pour moderniser et sécuriser un réseau routier national nécessitant un financement renforcé. Dès le 1^{er} janvier 2025, elle prendra en charge la gestion de 525 km de routes nationales non concédées, dans le cadre de la loi 3DS. Ce projet inclut la mise en place d'une Eco-Contribution Poids Lourds (ECPL), un levier clé pour offrir des infrastructures plus sûres, plus fluides et adaptées aux besoins des habitants comme des entreprises.

« La Région Grand Est, à travers cette expérimentation inédite, se positionne comme un acteur clé des mobilités du quotidien. Nous reprenons la gestion d'une partie stratégique du Réseau Routier National pour y apporter des solutions concrètes en matière de sécurité, d'environnement et de fluidité du trafic. L'éco-contribution poids lourds est l'outil qui nous permettra d'atteindre ces objectifs ambitieux sans peser sur les usagers locaux ni sur les finances publiques régionales. »

Franck Leroy, Président de la Région Grand Est.

Le budget alloué en 2025 reflète cette ambition : **92 millions d'euros** en investissement, soit trois fois plus que ce que l'Etat avait initialement prévu pour cet exercice. Ces moyens exceptionnels viseront prioritairement des travaux de rénovation, de modernisation et de sécurisation des infrastructures.

À titre d'exemple, la Région engagera environ 34 millions d'euros pour des travaux de régénération des chaussées, couvrant près de 75 km de routes, dont 45 km sur la RN4, et ce pour la seule année 2025.

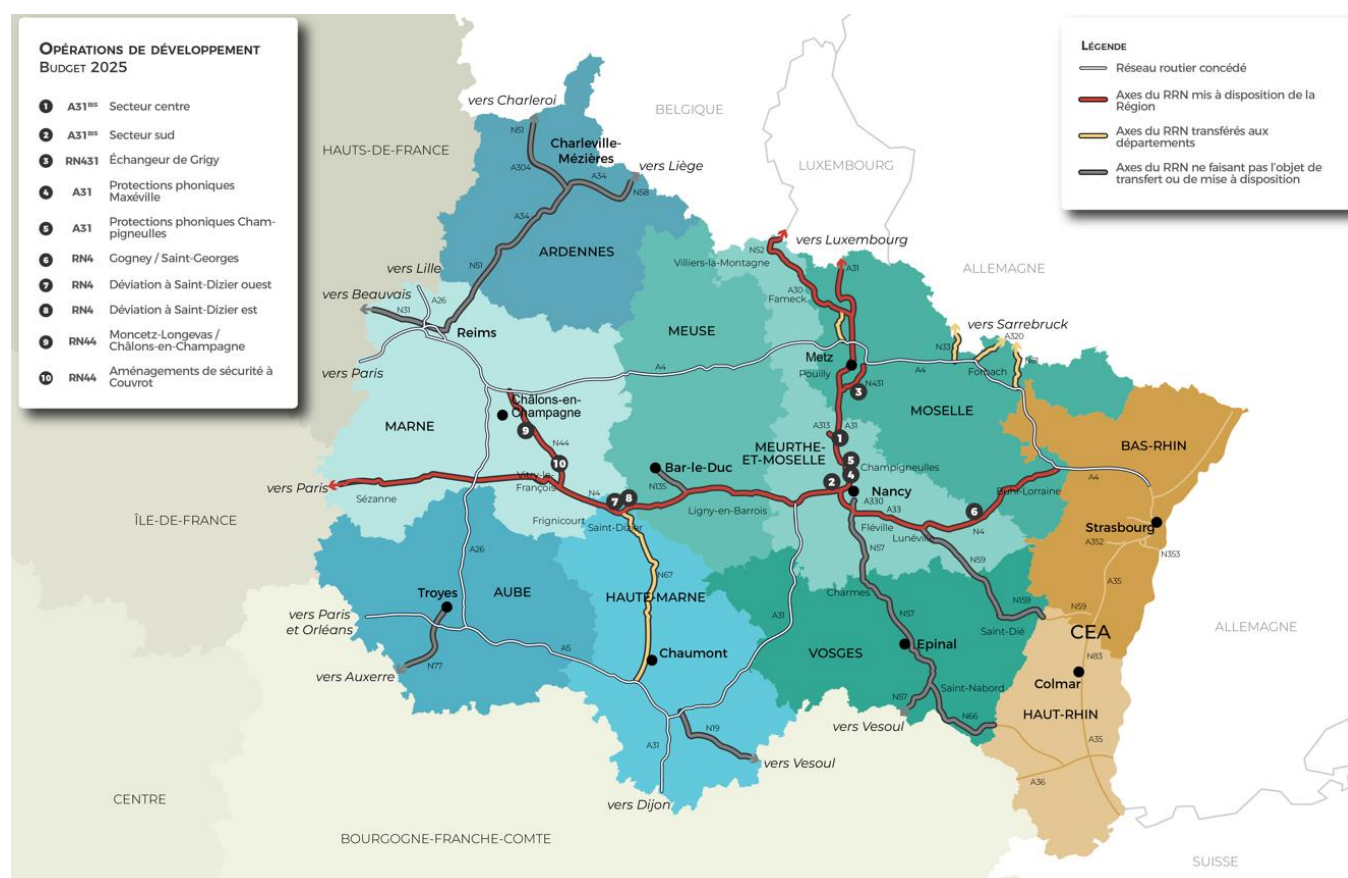


A 330 © DIR Est

Un transfert de compétences inédit

Adoptée en février 2022, la loi 3DS permet aux régions volontaires de gérer une partie du Réseau Routier National.

Au 1^{er} janvier 2025, la Région Grand Est assumera ainsi la gestion de 525 km d'axes routiers stratégiques : RN4, A33, RN44, A31, A313, RN431, A30, RN52 section Meurthe-et-Mosellane. Ces axes concentrent des flux de poids-lourds importants, avec un taux de camions étrangers ou hors Grand Est variant de 60 à plus de 90 %.



Ce transfert repose sur un principe de substitution à titre expérimental, la Région prenant le relais de l'Etat pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de ce réseau pendant les cinq années à venir (2025-2029). Une partie des services de la DIR Est¹ et de la DREAL Grand Est² sera mise à disposition pour accompagner cette expérimentation, encadrée par une convention Etat-Région.

Depuis des décennies, ces infrastructures n'ont pu bénéficier de tous les moyens financiers nécessaires, ce qui a pu affecter parfois leur sécurité et leur capacité à répondre aux besoins croissants des usagers. Aujourd'hui, plus de 50 % des chaussées nécessitent un entretien de surface et 12 % des ouvrages d'art requièrent des travaux lourds.

En reprenant le pilotage de ce réseau, la Région ambitionne de devenir un acteur clé de la mobilité, alliant modernisation des infrastructures, sécurité accrue et soutien au développement économique. Cette gestion expérimentale durera jusqu'en 2029, avec l'objectif de pérenniser cette démarche si elle s'avère concluante.



A 31 © DIR Est

¹ Direction Interdépartementale des Routes Est.

² Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est.

L'Eco-Contribution Poids Lourds : un dispositif innovant et juste

Pour financer les investissements nécessaires, la Région souhaite s'appuyer sur la mise en place d'une éco-contribution poids lourds. Ce dispositif repose sur une redevance kilométrique appliquée aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes, transport des marchandises et circulant sur les axes routiers concernés.

Elle permettra notamment de rénover et d'entretenir les infrastructures routières mises à disposition, en complément des dotations de l'Etat, d'accélérer la transition écologique en incitant les transporteurs à adopter des véhicules moins polluants, de financer le report modal vers le ferroviaire et d'autres modes alternatifs, de réguler les flux de poids lourds en transit, en optimisant leur répartition sur les différents axes régionaux.

« Avec l'éco-contribution poids lourds, nous prenons nos responsabilités en tant que Région et agissons concrètement pour moderniser notre réseau routier. Ce projet, pensé pour l'ensemble du territoire, contribuera à rendre le Grand Est plus attractif, plus sûr et plus respectueux de l'environnement. »

Franck Leroy

D'ici 2035, ce dispositif pourrait générer jusqu'à 1 milliard d'euros d'investissements, dont une partie sera dédiée à des projets structurants, tels que la modernisation des pôles d'échanges multimodaux.

Fonctionnement :

- Les transporteurs réguliers seront équipés de dispositifs embarqués pour un paiement automatisé.
- Les utilisateurs occasionnels auront accès à une solution dématérialisée via une application mobile ou des bornes spécifiques.

Objectifs :

- Investir massivement dans la rénovation et la modernisation des infrastructures routières : 1 milliard d'euros d'ici 2035.
- Accélérer le verdissement des flottes de transport grâce à des aides ciblées pour les transporteurs locaux.
- Réduire les nuisances environnementales et améliorer la fluidité du trafic.

Une démarche concertée et équilibrée

Consciente des impacts potentiels sur les transporteurs locaux et les secteurs économiques, la Région a initié une large concertation avec les acteurs concernés : transporteurs, chargeurs, représentants agricoles, collectivités locales et associations. Cette approche garantit que les préoccupations et suggestions des parties prenantes soient prises en compte dans la mise en œuvre du projet.

Une étude indépendante est en cours pour mesurer l'impact de l'éco-contribution sur l'attractivité et la compétitivité de l'économie régionale secteur par secteur. Les résultats guideront l'ajustement du dispositif afin d'en maximiser les bénéfices pour le territoire et de proposer des alternatives pour la compétitivité des entreprises.

La Région a instauré un budget annexe spécifiquement dédié à la gestion expérimentale du Réseau Routier National, garantissant ainsi une transparence et une traçabilité exemplaires. Ce dispositif assure que les recettes issues de l'éco-contribution, ainsi que les dotations de l'État, seront intégralement réinvesties dans les infrastructures de transport.

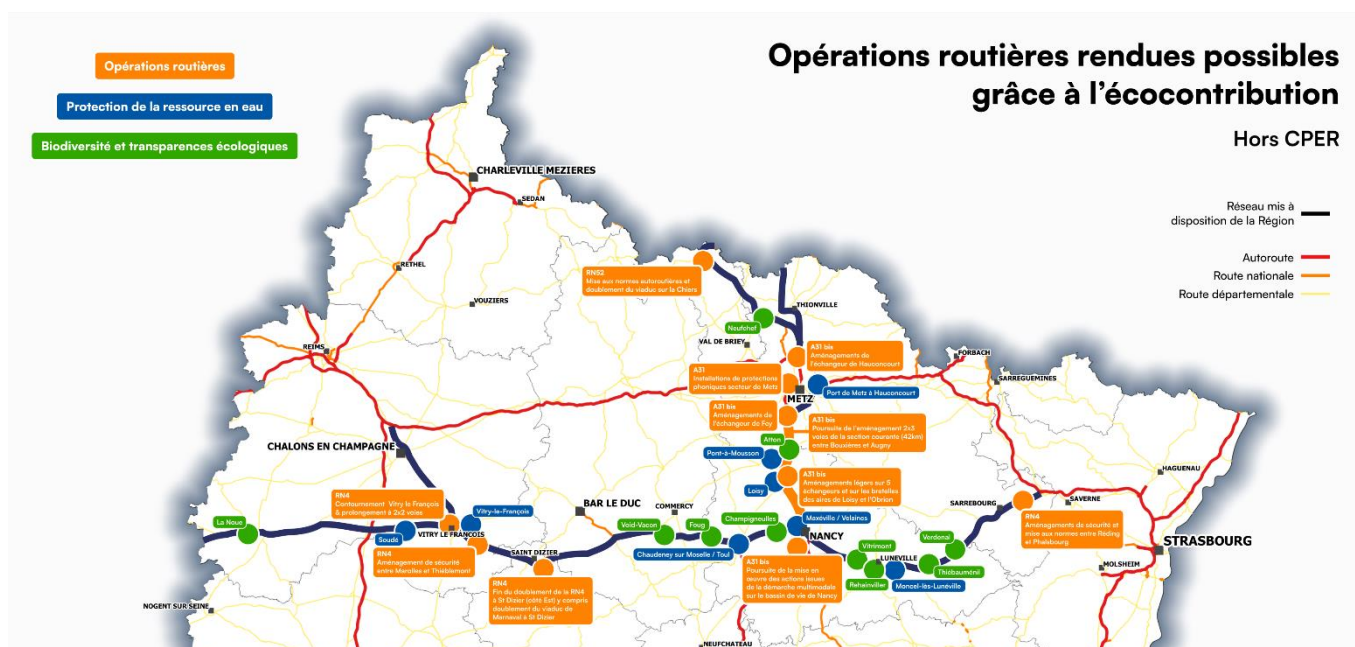
Projets et retombées : Des améliorations concrètes pour le Grand Est

L'éco-contribution permettra de financer plusieurs projets structurants, répondant aux attentes des habitants et des entreprises du territoire :

- Doublement de la RN4 à Saint-Dizier pour sécuriser un axe saturé.
- Modernisation de l'A31, incluant des aménagements pour fluidifier le trafic et réduire les accidents.
- Aménagements environnementaux, tels que des protections phoniques à Metz, des passages pour la faune et des aménagements de la protection de la ressource en eau, le long des axes mis à disposition.

Parmi les premiers chantiers, la Région met l'accent sur des aménagements à fort impact pour améliorer le quotidien des habitants et des usagers du réseau :

- **L'A31**, avec des études et travaux pour fluidifier le trafic entre Metz et Nancy et améliorer la qualité de vie des riverains (1,1 million d'euros).
- **La RN4 entre Gogney et Saint-Georges**, pour le démarrage de l'élargissement à 2x2 voies attendu depuis des années (opération évaluée à 70 millions d'euros). Début des travaux préparatoires également prévus pour la déviation de Saint-Dizier (opération évaluée à 18 millions d'euros).
- **Des études de sécurité et d'aménagement réalisées sur la RN44** entre Moncetz-Longevas à Châlons-en-Champagne pour permettre de finaliser la mise à 2x2 voies (opération évaluée à 38 millions d'euros).
- **La poursuite des études pour mettre en place en 2026 des protections acoustiques sur l'A31** pour les habitants de Maxéville et Champigneulle, dans un souci de confort et de réduction des nuisances (14 millions d'euros).
- **Des aménagements de sécurité**, comme la construction d'un giratoire à Couvrot pour sécuriser un carrefour accidentogène (6,5 millions d'euros).



Les retombées de cette initiative seront visibles au quotidien : des routes plus sûres grâce à des aménagements ciblés, une meilleure qualité de vie pour les riverains, avec moins de nuisances sonores et environnementales, et des déplacements fluidifiés, essentiels pour les habitants et le transport de marchandises.

Chiffres clés : ce qu'il faut retenir

- **1^{er} janvier 2025** : reprise de la gestion d'une partie du Réseau Routier National par la Région Grand Est.
- **1 milliard d'euros d'investissements** dans les infrastructures d'ici 2035.
- **525 km de routes mises à disposition** de la Région Grand Est.
- **60 à 90 %** de poids lourds extérieurs au Grand Est utilisent ces axes.
- **52 % des chaussées** nécessitent un entretien de surface, **22 %** un entretien de structure, **12 %** des ouvrages d'art des travaux d'entretien lourds.
- **35-55 centimes/km** : comparaison du coût kilométrique avec les pays voisins.
- **Plus de 55 réunions de concertations déjà tenues** avec les territoires et le monde économique.
- **2027** : date de mise en œuvre prévue pour l'éco-contribution.
- **31 décembre 2029** : fin de l'expérimentation.



A 31 © DIR Est

Foire aux questions

Pourquoi cette expérimentation ?

Depuis des décennies, les infrastructures n'ont pu bénéficier de tous les moyens financiers nécessaires. Ce sont des axes essentiels, non seulement pour les habitants de la Région, mais aussi pour les échanges économiques à l'échelle nationale et européenne. Grâce à la loi 3DS, la Région peut agir directement pour améliorer ces infrastructures en déployant des solutions modernes et adaptées aux besoins spécifiques du territoire.



Qu'est-ce que l'Eco-Contribution Poids Lourds ?

L'Eco-Contribution Poids Lourds (ECPL) est une redevance appliquée uniquement aux poids lourds empruntant les axes routiers concernés. Elle répond à deux objectifs clairs : financer la rénovation et la modernisation des infrastructures, tout en favorisant une transition écologique dans le secteur des transports.

Quels sont les bénéfices pour le territoire ?

Les recettes de l'éco-contribution permettront d'investir massivement dans des projets qui amélioreront le quotidien des habitants et renforceront l'attractivité de la région. Ces projets incluent la sécurisation de l'A31, le doublement de la RN4 et des aménagements environnementaux tels que des protections phoniques et des passages pour la faune.

Bénéfices directs :

- Réduction des congestions routières sur les axes principaux.
- Amélioration de la sécurité et de la qualité des infrastructures.
- Réduction de l'impact environnemental grâce à des flottes de transporteurs plus propres.

C'est un projet à la fois économique, environnemental et social. Les usagers locaux bénéficieront d'infrastructures modernisées, et les entreprises de la région auront des axes plus fiables et mieux adaptés à leurs besoins logistiques.

Pourquoi taxer les poids lourds ?

Les poids lourds étrangers ou extérieurs au Grand Est représentent jusqu'à 90 % du trafic sur certains axes. Ces poids lourds qui utilisent intensivement le réseau usent jusqu'à 100 000 fois plus une chaussée qu'un véhicule léger.

Ainsi, ce dispositif est équitable et s'aligne sur les pratiques des voisins européens. La Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse appliquent déjà des dispositifs similaires avec des résultats probants en termes de sécurité et de maintenance.

L'Eco-Contribution impactera-t-elle les entreprises locales ?

Non, car il est prévu des mesures spécifiques pour accompagner les acteurs économiques en particulier dans le verdissement de leurs flottes, mais plus généralement dans l'optimisation de leur outil productif. Cela inclut des aides financières pour l'acquisition de véhicules moins polluants, notamment électriques ou à hydrogène.

Cette taxe va-t-elle entraîner un report de trafic sur d'autres routes ?

Le dispositif a été conçu pour limiter ce risque. Les temps de trajets et les coûts supplémentaires liés aux itinéraires alternatifs non taxés rendent cette stratégie peu compétitive. De plus, des contrôles seront mis en place.

Pourquoi ne pas appliquer cette taxe uniquement aux transporteurs étrangers ?

Le droit européen interdit de discriminer selon l'origine des transporteurs. Cependant, ce dispositif a été conçu pour qu'il bénéficie avant tout aux habitants et aux entreprises du Grand Est.

CONTACT PRESSE

Julie Saucède

06 74 08 42 30 — julie.saucede@grandest.fr — presse@grandest.fr