

NOS ROUTES NE PEUVENT PLUS ATTENDRE

La Région Grand Est agit
pour des **routes plus sûres,**
plus fiables et adaptées
aux besoins du territoire

Dossier de presse

Octobre 2026

La Région
Grand Est

LÀ OÙ L'AVENIR SE JOUE

NOS ROUTES NE PEUVENT PLUS ATTENDRE.

Plus de 2 milliards d'euros pour entretenir, sécuriser et moderniser les routes du Grand Est

Une route non entretenue aujourd'hui est une route qu'il faudra reconstruire demain. Un pont qu'on laisse se dégrader finit par imposer des restrictions de circulation. Et derrière chaque chantier repoussé, ce sont des détours, du temps perdu, des conditions de circulation dégradées et, à terme, une facture plus lourde.

Depuis 2025, la Région Grand Est a la responsabilité de 525 kilomètres de routes et d'autoroutes parmi les plus stratégiques du territoire. Ces 525 kilomètres, elle a fait le choix de les reprendre à l'État face à un constat clair : des années d'investissements insuffisants avaient laissé le réseau se dégrader et une importante « dette grise » s'accumuler, au fil des travaux d'entretien et de renouvellement repoussés. Or, derrière ces 525 kilomètres, ce sont des axes essentiels aux déplacements quotidiens, à l'activité des entreprises et aux échanges avec les territoires voisins, dont la fiabilité et la sécurité conditionnent directement la vie et l'économie du Grand Est.

La Région n'a pas repris 525 kilomètres de routes pour constater leur dégradation. Elle les a repris pour agir. Dès 2025, elle a plus que doublé l'effort consacré à leur entretien, investissant ainsi davantage que l'État ne le faisait auparavant chaque année sur ce réseau. Elle propose aujourd'hui d'aller plus loin avec plus de 2,1 milliards d'euros d'investissements d'ici 2035 pour entretenir, sécuriser et moderniser le réseau. L'éco-contribution poids lourds permettra de financer 1 milliard d'euros de cet effort ; le reste sera assuré par la Région et par des cofinancements.

Agir dès maintenant, investir dans la durée

Rénover les chaussées et les ponts avant qu'ils ne nécessitent des travaux plus lourds. Sécuriser les points dangereux. Moderniser les aires de repos et de service. Mieux surveiller et fluidifier le trafic. Réduire les nuisances. Et faire avancer des projets structurants attendus parfois depuis plusieurs décennies. Sécuriser le réseau, c'est aussi protéger celles et ceux qui l'empruntent chaque jour : prévenir les accidents, réduire le risque de blessés et de morts sur les routes et permettre d'intervenir plus rapidement lorsqu'un incident survient.

C'est tout l'enjeu des 2,1 milliards d'euros d'investissements programmés d'ici 2035 : engager dès aujourd'hui le rattrapage du réseau pour retrouver progressivement un entretien régulier et éviter que sa dégradation ne finisse par coûter davantage aux habitants, aux entreprises et aux territoires. Cette programmation représente aussi dix années de travaux et d'investissement public. Elle donnera de la visibilité à la filière des travaux publics et soutiendra durablement l'activité, la sous-traitance et l'emploi dans les territoires.

L'éco-contribution poids lourds en bref

À partir du **2 avril 2027** sur les routes concernées

525 km de réseau régional : A30, A31, A33, A313, RN4, RN44, RN52 et RN431.

Seuls les poids lourds de **plus de 3,5 tonnes** transportant des marchandises sont concernés, qu'ils soient français ou étrangers.

Les habitants du Grand Est ne paieront pas l'ECPL pour leurs déplacements : les voitures et camionnettes ne sont pas concernées, tout comme les engins agricoles.

Une contribution calculée selon les **kilomètres** parcourus, le **poids** du véhicule et ses **caractéristiques environnementales**.

Un principe : faire contribuer ceux qui utilisent le réseau, notamment le trafic de transit, et **réinvestir les recettes dans les routes et la transformation du transport de marchandises**. Les recettes alimenteront le budget annexe dédié aux routes : l'argent de la route revient à la route.

2,1 milliards d'euros d'investissements d'ici 2035 : dix années de travaux pour entretenir, moderniser et sécuriser le réseau, tout en soutenant l'activité et l'emploi dans les territoires.

Faire contribuer l'usage pour investir dans la durée

Pour financer cet effort dans le temps, l'éco-contribution poids lourds (ECPL) entrera en vigueur le 2 avril 2027. Elle concernera les poids lourds de plus de 3,5 tonnes transportant des marchandises et sera calculée en fonction des kilomètres parcourus sur le réseau concerné, du poids et des caractéristiques environnementales du véhicule.

Les habitants du Grand Est ne paieront pas l'éco-contribution poids lourds pour leurs déplacements : les voitures particulières et les camionnettes ne sont pas concernées. Les engins agricoles sont également hors du champ du dispositif, tout comme les véhicules de transport en commun.

Ce choix tient compte d'une réalité particulière du Grand Est : **frontalier de quatre pays européens qui appliquent eux-mêmes une contribution aux poids lourds, à des tarifs largement supérieurs**. Or, dans le Grand Est, 70 % du trafic poids lourds est aujourd'hui étranger. Emprunter nos routes, y compris pour les traverser depuis l'étranger, doit aussi signifier contribuer à leur entretien.

Les recettes de l'ECPL alimenteront le budget annexe dédié aux routes et contribueront au financement des actions prévues dans le plan d'investissement. Un principe simple : l'argent prélevé sur la route revient à la route.

Faire contribuer ceux qui traversent. Accompagner ceux qui produisent ici

Parce que toutes les activités ne disposent pas des mêmes marges de manœuvre face au transport routier, **la mise en œuvre de l'ECPL s'accompagne de mesures spécifiques pour les acteurs économiques du Grand Est**.

Entretien, sécuriser, moderniser. Faire contribuer ceux qui utilisent le réseau. Accompagner ceux qui produisent ici. Investir là où les besoins sont réels. Parce que l'enjeu, derrière l'ECPL, reste le même : agir maintenant pour des routes plus sûres, plus fiables et adaptées aux besoins du Grand Est.

Toutes les exonérations permises par la réglementation sont appliquées. En outre, tous les propriétaires de poids lourds, dont les transporteurs, bénéficieront d'aides à l'investissement, en particulier pour l'acquisition de camions à faible ou zéro émission. Pour **l'agriculture, la viticulture et la forêt**, la Région prévoit également un **accompagnement renforcé des acteurs concernés afin d'atténuer l'impact économique du dispositif**. Les **TPE et PME industrielles et artisanales** les plus exposées bénéficieront d'une aide pour atténuer les surcoûts restant à leur charge.

Investir pour les transports de demain

Au-delà de l'entrée en vigueur de l'ECPL, l'objectif est aussi d'accompagner la transformation du transport de marchandises : **aider les entreprises à renouveler ou convertir leurs flottes, réduire leur consommation de carburant et développer le recours au fret de marchandises lorsque celui-ci constitue une alternative possible**.

Des aides permettront de financer l'acquisition ou le retrofit des véhicules moins émetteurs, mais aussi les infrastructures nécessaires à leur utilisation, avec le développement de bornes de recharge électrique et de stations d'avitaillement en biocarburants, notamment en B100. La transition passe aussi par la modernisation des aires de repos et de service, pour offrir davantage de stationnements sécurisés et de solutions de recharge, notamment pour les poids lourds. L'objectif repose également sur l'amélioration de la sécurité des conducteurs routiers pendant leurs temps de repos, notamment face aux vols et aux incivilités, pour leur permettre de s'arrêter et de stationner dans de meilleures conditions. En parallèle, **101 millions d'euros de travaux sont identifiés d'ici 2035 pour maintenir et développer les lignes capillaires fret**.



La Région Grand Est est au carrefour de l'Europe. Chaque jour, des milliers de poids lourds traversent notre territoire, empruntent nos routes et contribuent à leur usure. Ces échanges font notre force. Mais leur coût ne peut pas reposer sur les seuls habitants et entreprises du Grand Est.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, la Région gère 525 kilomètres de routes nationales et d'autoroutes. Nous avons repris un réseau vieillissant, avec des chaussées et des ouvrages à rénover. Nous refusons de laisser cette facture aux générations suivantes.

Nous avons donc choisi d'agir en engageant plus de deux milliards d'euros d'investissements d'ici 2035. Notre objectif est concret : des routes plus sûres, des ponts rénovés, des déplacements plus fiables et moins de nuisances pour les riverains.

Pour financer cette ambition, l'effort doit être mieux partagé. C'est le sens de l'éco-contribution poids lourds : faire participer ceux qui utilisent nos routes à leur entretien et à leur modernisation. À compter du 2 avril 2027, elle concernera les poids lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Les automobilistes ne la paieront pas.

Cette démarche repose sur un principe simple : faire contribuer davantage ceux qui utilisent nos infrastructures, sans pénaliser ceux qui font vivre notre économie. Nos agriculteurs, viticulteurs, forestiers et transporteurs sont essentiels à nos territoires. Nous prévoyons donc des exonérations et des accompagnements ciblés pour les filières les plus exposées.

Nous soutenons également la modernisation des véhicules et le développement du fret ferroviaire et fluvial. La transition doit se construire avec les professionnels, en leur donnant les moyens d'avancer.

Faire contribuer ceux qui traversent, protéger ceux qui produisent ici et réinvestir dans nos territoires, voilà le cap que nous tenons.

Franck Leroy
Président de la Région Grand Est

LE MOT DU PRÉSIDENT



Chantier de nuit sur la RN52 vers Villers-la-Montagne (54)

Sommaire

PARTIE 1 : Pourquoi agir maintenant ?	6
PARTIE 2 : Une ambition claire : transformer le réseau routier régional	8
PARTIE 3 : L'éco-contribution poids lourds : un outil au service d'une ambition	10
PARTIE 4 : Tenir compte de ceux qui produisent ici	11
PARTIE 5 : Accompagner la transition énergétique du transport routier	13
PARTIE 6 : Investir, suivre, rendre compte	15

PARTIE 1

POURQUOI AGIR MAINTENANT ?

Attendre coûte toujours plus cher

Entretenir une route au bon moment permet d'en prolonger la durée de vie avec des travaux réguliers. Attendre que les dégradations s'installent oblige à intervenir plus lourdement : une chaussée qui aurait pu être simplement renouvelée doit être reconstruite en profondeur ; un pont ou un ouvrage fragilisé peut nécessiter de réduire la vitesse, de limiter le passage des poids lourds, voire de fermer temporairement une section.

C'est aujourd'hui tout l'enjeu sur le réseau régional : plus de la moitié des chaussées ont dépassé leur âge de renouvellement et 12 % des ouvrages d'art nécessitent un entretien lourd. Une couche de roulement, qui devrait généralement être renouvelée tous les 8 à 12 ans selon le trafic, ne l'était plus avant 2025 qu'en moyenne tous les 15 ans, voire 20 ans sur certaines sections.

C'est ce que l'on appelle la « dette grise ». À mesure que l'entretien est repoussé, les besoins et les coûts s'accumulent. Sur le réseau aujourd'hui géré par la Région, cette dette concerne les chaussées et les ponts, mais aussi les équipements, l'assainissement ou encore les aires de repos.

Quand un ouvrage fragilisé finit par peser sur toute une économie

Sur la RN4, à Perthes, un ouvrage hydraulique doit être rénové. Sans ces travaux, une limitation du tonnage imposerait aux poids lourds **5 km de détour et 14 minutes supplémentaires** entre Vitry-le-François et Saint-Dizier. Avec 6 400 poids lourds par jour sur cet axe, le rapport évalue le coût économique de cette contrainte à **6,3 millions d'euros par an**.

Sur l'A31, à Lesménils, la rénovation d'un autre ouvrage hydraulique doit éviter une situation comparable : une limitation du tonnage entraînerait **7 km de détour et 15 minutes supplémentaires** entre Nancy et Metz. Sur un axe emprunté par 9 800 poids lourds chaque jour, le coût est estimé à **13,4 millions d'euros par an**.

Et ce coût ne tient pas compte de l'usure supplémentaire des routes empruntées pour les déviations, ni de la gêne et des nuisances occasionnées aux riverains.



Dès la reprise du réseau, la Région a commencé à rattraper ce retard en consacrant **43,2 millions d'euros supplémentaires à son entretien**, soit plus du double des crédits annuels auparavant mobilisés par l'État.

Chantier de nuit sur la RN52 vers Villers-la-Montagne (54)

Plus de 2,1 milliards d'euros pour changer d'échelle

Rattraper le retard accumulé ne se fera pas en quelques années.

D'ici 2035, les besoins d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau sont estimés à 2,114 milliards d'euros.

Ce programme reposera sur les recettes de l'ECPL, complétées par les cofinancements mobilisés auprès des différents partenaires des projets.

Une part importante de cet effort répond directement aux besoins du réseau existant :

720 M€ pour enrayer la « dette grise »

50 M€ pour sécuriser les itinéraires

30 M€ pour mettre à niveau les aires de repos et de service

20 M€ pour poursuivre la supervision et la gestion dynamique du trafic

100 M€ pour répondre aux enjeux environnementaux

À ces investissements s'ajoutent les grands projets d'aménagement du réseau, sur la RN4, la RN44, la RN52 ou encore l'A31, qui représentent une autre part majeure de la programmation jusqu'en 2035.

Au-delà des infrastructures elles-mêmes, cette programmation donne une visibilité sur dix ans à la commande publique liée au réseau routier : entretien des chaussées, ouvrages d'art, terrassement, équipements ou encore aménagement des aires. Autant de travaux qui soutiendront l'activité de la filière des travaux publics, de ses sous-traitants et l'emploi dans les territoires.

Intervenir avant l'urgence

L'enjeu est donc de sortir d'une logique où l'on répare lorsqu'il devient impossible d'attendre. **Entretenir régulièrement coûte moins cher que reconstruire**, limite les périodes de travaux et évite que la dégradation d'une infrastructure ne finisse par pénaliser les déplacements et l'activité économique. Les travaux de reprise en profondeur sont en effet à la fois plus coûteux et plus longs que les travaux d'entretien courant.

C'est cette logique qui guide l'effort engagé sur le réseau : **rattraper le retard accumulé aujourd'hui pour retrouver au plus tôt un entretien régulier et préventif.**



RN4 vers Sézanne (51)

TRANSFORMER LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Entretien du réseau ne consiste pas seulement à réparer les chaussées lorsqu'elles sont dégradées. L'ambition est de retrouver une capacité à anticiper : entretenir régulièrement, sécuriser les points sensibles, améliorer les conditions de circulation et les services proposés aux usagers, tout en adaptant des infrastructures parfois anciennes aux exigences actuelles.

Entretenir pour ne plus avoir à reconstruire

La première priorité : rattraper le retard. Jusqu'en 2031, l'objectif est de traiter environ 90 km de chaussées par an, avant de stabiliser l'effort autour de 70 km/an. Les ponts, buses, glissières, panneaux, marquages et dispositifs d'assainissement sont aussi concernés.

Sécuriser les déplacements

Certains itinéraires présentent encore des configurations qui ne correspondent plus aux conditions de circulation actuelles. Sur la RN4 notamment, des carrefours et insertions traversent encore des sections à 2x2 voies limitées à 110 km/h, avec par endroits la présence d'engins agricoles et d'importants différentiels de vitesse.

L'objectif est de traiter progressivement ces points sensibles, mais aussi de mieux protéger les agents qui interviennent quotidiennement sur le réseau. Les grands projets engagés sur la RN4, la RN44, la RN52 ou l'A31 participent de cette même ambition : rendre les itinéraires plus cohérents et plus sûrs. La sécurité concerne ainsi tous ceux qui utilisent ou travaillent sur le réseau : prévenir les accidents pour protéger les usagers, sécuriser les interventions des agents et traiter les configurations routières les plus dangereuses.

Faire avancer les projets attendus

Entretenir mieux, mais aussi transformer. Plusieurs projets attendus depuis parfois de nombreuses années doivent permettre de sécuriser les itinéraires, compléter les aménagements manquants, réduire les nuisances sonores et adapter le réseau aux mobilités de demain.

Des aires de repos qui répondent vraiment aux besoins

Se reposer, stationner en sécurité, trouver des sanitaires propres et accessibles, pouvoir se restaurer ou recharger son véhicule : une route, ce sont aussi les services proposés tout au long du trajet.

Aujourd'hui, le nombre de places réservées aux poids lourds est insuffisant sur certaines aires, conduisant parfois à des stationnements dangereux sur les bretelles ou accotements. La modernisation prévoit davantage de stationnement sécurisé, des sanitaires ouverts et propres, de nouvelles solutions de restauration et de services, ainsi que le développement de la recharge électrique pour les voitures comme pour les poids lourds. Elle doit aussi améliorer la sécurité des conducteurs routiers pendant leurs temps de repos, notamment face aux vols et aux incivilités, pour leur permettre de s'arrêter et de stationner dans de meilleures conditions de tranquillité et de sécurité. Une première étape concerne 8 aires de l'A33 et de la RN4 entre Nancy et Phalsbourg.

Adapter les routes aux exigences environnementales

Une partie du réseau a été construite à une époque où les normes environnementales actuelles n'existaient pas. Les investissements doivent donc aussi permettre de mieux protéger les ressources en eau, restaurer les continuités écologiques et réduire les nuisances sonores pour les riverains.

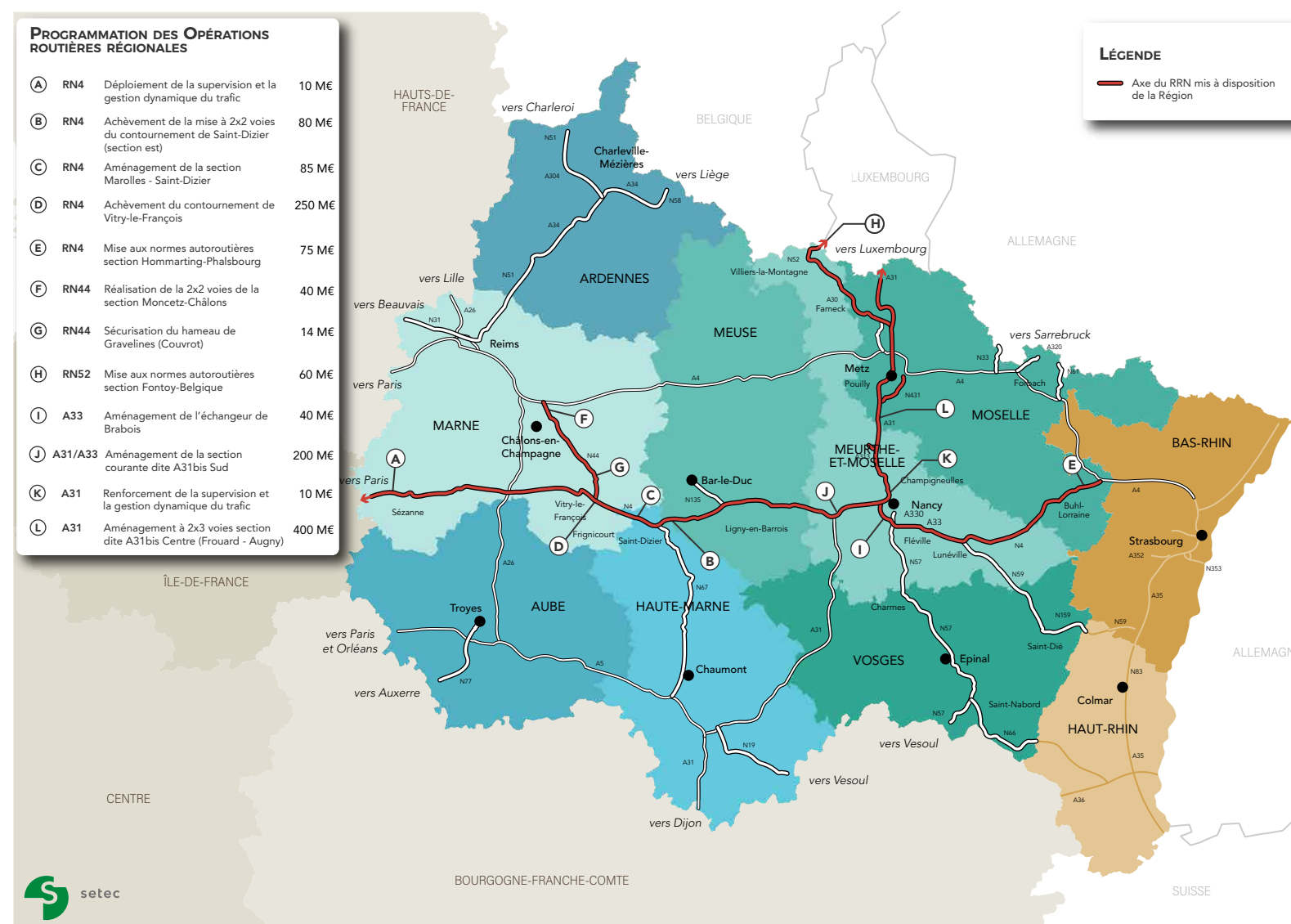
Concrètement, cela signifie moderniser les dispositifs de gestion des eaux de ruissellement, **pour mieux protéger les infrastructures face aux épisodes climatiques extrêmes**, mais aussi contenir une pollution en cas d'accident, créer des passages permettant à la faune de franchir les infrastructures ou encore poursuivre le traitement des secteurs particulièrement exposés au bruit.

Mieux connaître le trafic pour mieux le fluidifier

Accident, embouteillage, remontée de file : mieux connaître ce qui se passe sur la route permet d'agir plus vite. Caméras, capteurs et panneaux à messages variables permettent d'observer le trafic en temps réel, d'informer les conducteurs, d'adapter les vitesses ou de déclencher rapidement l'intervention des équipes. Ces caméras de supervision du trafic contribuent aussi à la sécurité routière, en permettant de détecter plus rapidement les incidents, les accidents et les situations dangereuses.

Déjà présente sur une grande partie de l'A31 et certaines sections de l'A30 et de l'A33, cette supervision doit être étendue, notamment sur la RN4 qui en est dépourvue, ainsi qu'entre Nancy et Metz et vers Longwy et la frontière belge.

Mise à disposition du réseau routier national à la Région Grand Est et l'éco-contribution poids lourds



PARTIE 3

L'ÉCO-CONTRIBUTION POIDS LOURDS : UN OUTIL AU SERVICE D'UNE AMBITION



L'éco-contribution poids lourds entrera en vigueur le **2 avril 2027** sur les **525 kilomètres de routes nationales et d'autoroutes** gérées par la Région.

→ SON PRINCIPE

Faire contribuer les poids lourds en fonction de l'usage qu'ils font du réseau, avec un tarif moyen de **0,15€/km** qui tient compte de leur poids et de leurs caractéristiques environnementales.

→ POURQUOI ?

Pour disposer d'une ressource durable dédiée au réseau routier et contribuer au financement des investissements nécessaires à son entretien, sa sécurisation et sa modernisation.

→ QUI CONTRIBUE ?

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes conçus ou utilisés pour le transport de marchandises, français comme étrangers, **lorsqu'ils circulent sur le réseau concerné.**

→ QUI N'EST PAS CONCERNÉ ?

Les habitants ne paient pas l'ECPL pour leurs déplacements en voiture ou en camionnette. Les engins agricoles et les transports en commun (autocar, autobus) ne sont pas concernés. Des exonérations sont également prévues pour certains transports liés à l'agriculture et à la forêt, pour les artisans utilisant leur véhicule comme outil de travail, pour les services publics et d'urgence ainsi que pour certaines activités spécifiques, comme les forains ou les centres équestres.

→ OÙ ?

Sur les 525 km du réseau régional : **A30 • A31 • A33 • A313 • RN4 • RN44 • RN52 • RN431**

Ainsi l'A31 sera concernée de la frontière luxembourgeoise jusqu'au sud de Toul ; la RN4 depuis la limite d'Île-de-France à Phalsbourg (A4).

→ COMMENT ?

L'ECPL est calculée au kilomètre parcouru. Son montant varie également selon le poids et les performances environnementales du véhicule : plus un poids lourd est léger et propre, plus le tarif appliqué est faible.

Pour les utilisateurs réguliers, le paiement pourra être automatisé grâce à un équipement embarqué compatible avec le système européen de télépéage. Les transporteurs abonnés qui empruntent le réseau au moins 12 jours par mois bénéficieront d'une réduction de 13 % sur la part du tarif liée à l'infrastructure.

→ OÙ VA L'ARGENT ?

Les recettes de l'ECPL alimenteront **exclusivement** le budget annexe dédié aux routes : elles seront ainsi identifiées et affectées au financement des actions prévues pour le réseau routier et pour accompagner la transformation du transport de marchandises. En clair : l'argent de la route revient à la route. Elles feront l'objet d'un suivi spécifique et n'alimenteront pas le budget général de la Région Grand Est.

Les filières économiques seront par ailleurs associées à la définition des priorités d'investissement, dans le cadre d'une gouvernance dédiée, lorsque des arbitrages entre projets seront nécessaires.



ecpl.fr

UNE QUESTION ? UN CAS PARTICULIER ?

Tarifs, exonérations, équipement embarqué, modalités pratiques : la FAQ ECPL détaille l'ensemble des situations

PARTIE 4

TENIR COMPTE DE CEUX QUI PRODUISENT ICI

Toutes les activités ne sont pas impactées de la même manière par le transport routier. Agriculture, viticulture, forêt, industrie, artisanat : plusieurs aides sont prévues pour tenir compte de la dépendance à la route de certaines activités et aider les entreprises à s'adapter.



Agriculture • Viticulture • Forêt

Jusqu'à 100 % de l'ECPL éligible prise en charge

→ POUR QUI ?

Agriculteurs, viticulteurs et propriétaires forestiers, mais aussi coopératives, négociants, entreprises de travaux agricoles, acteurs de la collecte et d'autres situations spécifiques détaillées dans le dispositif.

→ POUR QUOI ?

Les transports liés aux approvisionnements des exploitations, à la collecte et à la commercialisation des productions : céréales, lait, animaux, raisins et vins, bois, semences, engrais, aliments pour animaux...

→ COMBIEN ?

La prise en charge de toutes les dépenses éligibles sera possible, dans les limites réglementaires applicables avec un minimum de 350 € de dépenses présentées.

→ QUAND ?

Pour les transports réalisés l'année N, la demande est possible jusqu'au 31 mars de l'année N+1.



Industrie • Artisanat

Prendre en charge les surcoûts les plus importants

→ POUR QUI ?

Les TPE et PME industrielles et artisanales disposant d'une activité de production dans le Grand Est.

→ POUR QUOI ?

Les frais d'ECPL payés directement ou répercutés par le transporteur, lorsque l'entreprise ne peut pas les répercuter à son client final.

→ COMBIEN ?

TAILLE DE L'ENTREPRISE	SURCÔÛ ANNUEL À PARTIR DUQUEL L'AIDE PEUT ÊTRE SOLLICITÉE
Moins de 10 salariés	3 000 €
10 à 50 salariés	10 000 €
51 à 250 salariés	30 000 €

→ QUAND ?

Pour les surcoûts supportés en année N, avec un dépôt des demandes en année N+1.



RN4, dans la Meuse, vers Saint-Aubin-sur-Aire (55)



Transporteurs

Faciliter l'installation du boîtier embarqué :
80 % des frais éligibles

→ POUR QUI ?

Les propriétaires de poids lourds soumis à l'ECPL répondant aux conditions de l'aide et rattachés à un établissement du Grand Est.

→ POUR QUOI ?

Les premiers aménagements nécessaires à l'installation de l'équipement embarqué (OBU) : alimentation électrique, adaptation du poste de conduite et support de fixation.

→ COMBIEN ?

80 % des dépenses éligibles, dans la limite de 450 € par équipement.

→ QUAND ?

Toute installation réalisée entre le 1^{er} juin 2026 et le 30 avril 2027.

Accompagner la transition du transport : trois leviers de soutien



1

CHANGER DE VÉHICULE

Achat de poids lourds moins émetteurs, retrofit, recharge, avitaillement



2

CONSOMMER MOINS

Aérodynamisme, pneumatiques, équipements intelligents, optimisation des flux



3

DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES

Fret ferroviaire, lignes capillaires, raccordement des entreprises

PARTIE 5

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT ROUTIER

L'accompagnement ne s'arrête pas à la mise en œuvre de l'ECPL. La Région propose également d'aider les entreprises à réduire durablement leur consommation de carburant, à faire évoluer leurs véhicules et à développer le recours au fret de marchandises lorsque celui-ci constitue une alternative possible. Des aides à la décarbonation des poids lourds, un « chèque transition TRM* » et la poursuite des investissements dans le fret ferroviaire sont aussi mises en place.

1

Motorisation électrique : changer, recharger

Jusqu'à 100 000 € pour l'achat d'un poids lourd zéro émission

Le nouveau dispositif de décarbonation accompagnera les entreprises dans trois types d'investissements :

1. **Acheter** un poids lourd neuf à faible ou zéro émission
2. **Convertir** un véhicule existant grâce au retrofit
Pour les entreprises individuelles, micro et petites entreprises, la subvention pourra notamment atteindre **60 % dans la limite de 100 000 € pour un poids lourd zéro émission, 50 % dans la limite de 25 000 € pour un véhicule à faible émission, ou 40 % dans la limite de 15 000 € pour un retrofit**. Un prêt à taux zéro pourra également être proposé, avec des plafonds pouvant atteindre **150 000 € par véhicule zéro émission**. Les niveaux d'aide varient selon la taille de l'entreprise et la nature de l'investissement.
Une aide qui ne finance pas seulement la décarbonation de la motorisation des véhicules : elle accompagne aussi les infrastructures de recharge ou d'avitaillement nécessaires à son utilisation.
3. **Équiper** des bornes de recharge électrique ou des stations d'avitaillement en biocarburants — notamment B100, E85 et bioGNV — dédiées aux poids lourds
Des aides accordées aux entreprises du Grand Est pour l'installation de borne de recharge (IRVE) poids lourds et jusqu'à 100 000 € de subvention pour une station d'avitaillement biocarburant.

→ QUAND ?

Pour les dépenses réalisées à partir du 1^{er} novembre 2026.

2

Réduire sa consommation de carburant

50 % des investissements éligibles et jusqu'à 10 000 € par bénéficiaire à compter du 2 avril 2027

Tous les transporteurs ne peuvent pas renouveler immédiatement leur flotte. Le chèque transition TRM permettra donc d'investir dans des équipements réduisant la consommation des véhicules déjà utilisés ou nouvellement acquis.

- **Aérodynamisme** : Carénage du véhicule
- **Roulement** : Pneumatiques à faible résistance, jantes aluminium
- **Remorques** : Essieu relevable, bâchage des bennes
- **Conduite** : Aides intelligentes à la conduite, informatique embarquée
- **Gestion** : Suivi des pneumatiques, logiciels de gestion des flux et du transport

Le dispositif vise les propriétaires de véhicules de plus de 3,5 tonnes soumis à l'ECPL et répondant aux critères de l'aide ; il est notamment réservé aux structures comptant **20 salariés au maximum**.

* Chèque transition du Transport Routier de Marchandises



CALCULATEUR DU COÛT TOTAL DE POSSESSION

car un poids lourd électrique
peut offrir un coût total
de possession avantageux.



grandest.fr/mobilites/simulateur-ecpl.html

RN4 en Haute-Marne (52)

PARTIE 6

INVESTIR, SUIVRE, RENDRE COMPTE

INVESTIR

Les recettes de l'ECPL
contribueront au financement
du réseau routier régional et
des mesures accompagnant la
transformation du transport de
marchandises.

SUIVRE

La Région mettra en place
un observatoire des trafics,
en lien avec les collectivités
concernées, afin de suivre
les effets de l'ECPL sur les
déplacements et d'identifier
d'éventuels reports de circulation
vers le réseau secondaire.

RENDRE COMPTE

Un comité de suivi associant
les représentants des filières
économiques est prévu, ainsi
qu'un bilan annuel de l'ECPL et
de sa mise en œuvre.

3

Donner plus de place au transport de marchandises

101 M€ de travaux identifiés entre 2027 et 2035

Décarboner le transport de marchandises passe aussi par le développement d'alternatives à la route lorsqu'elles sont adaptées aux flux concernés. Depuis 2016, 18 lignes capillaires fret — 8 en Champagne-Ardenne, 6 en Lorraine et 4 en Alsace — ont bénéficié de financements publics, représentant 143,7 M€ d'investissements dont 41,4 M€ financés par la Région. **Pour 2027-2035, 101 M€ de travaux sont identifiés pour maintenir et développer ces lignes, avec une participation régionale prévisionnelle d'environ 33,85 M€.**

20 M€ pour mieux raccorder les entreprises au rail

Dans le cadre du CPER 2023-2027, l'État et la Région prévoient respectivement 6,6 M€ et 4 M€ pour **soutenir la création ou l'amélioration des installations terminales embranchées**, permettant de financer au total 20 M€ de travaux de raccordement ferroviaire des entreprises.





Échangeur sur la RN4

© Région Grand Est / Octobre 2026 / Crédits photos : Christian Creutz, Jean-Luc Stadler - Région Grand Est

Contact presse :
presse@grandest.fr



ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

Siège du Conseil régional
1 place Adrien Zeller
BP 91006
67070 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 15 68 67

Hôtel de Région
5 rue de Jéricho
CS70441
51037 Châlons-en-Champagne Cedex

Hôtel de Région
place Gabriel Hocquard
CS 81004
57036 Metz Cedex 01



www.grandest.fr