



AVIS ET RAPPORTS DU CESER

**Protéger ceux qui produisent ici, faire contribuer ceux qui
traversent : modernisation et développement
du réseau routier régional &
Mesures d'accompagnement à la mise en œuvre de
l'écocontribution poids lourds**

Adopté en séance plénière du 15 octobre 2026

Saisine



Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à la majorité des suffrages exprimés avec 31 voix contre et 31 abstentions.

Avis présenté par la commission Mobilités et infrastructures de transport :

Jean-Pierre LANGLET, Président

Christian DEJARDIN, Vice-président

Marie BRETON, Rapporteure

Alexandre BERGER

Stéphane BUSOLINI

Jean COLLIGNON

Raphaël DUPENLOUX

Nicole GLIN

Jean KELLER

Alexian LAJOIE

Dominique LIGER

André LOTT

Albane PILLAIRE

Claudine RENARD

Nadège RISSE

Dominique STEIGER

Caroline TRIPIED

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Notre Région est aujourd'hui appelée à faire des choix importants pour son avenir, notamment en matière d'infrastructures de transport. Ces choix doivent répondre à des enjeux multiples : maintenir la qualité et la sécurité des réseaux, accompagner les transitions, soutenir l'activité économique et tenir compte des capacités financières de la collectivité comme des acteurs concernés.

L'écocontribution poids lourds s'inscrit pleinement dans ces enjeux. Elle soulève des questions légitimes, tant sur le financement et l'entretien des infrastructures que sur ses conséquences économiques, environnementales et sociales. Les échanges conduits au sein du CESER ont permis de faire entendre des points de vue parfois convergents, parfois différents.

Dans ce contexte, un mot d'ordre pourrait résumer la contribution du CESER : « écoutez-nous ».

Écoutez les acteurs économiques et les filières concernées, les territoires, les usagers et l'ensemble des parties prenantes. Écoutez les inquiétudes comme les attentes. La mise en place d'un dispositif de cette nature appelle un dialogue approfondi et continu.

C'est dans la confrontation des points de vue, dans la prise en compte des consensus comme des dissensus, que peuvent se construire des solutions partagées et contribuer à produire du commun.

Le CESER considère ainsi que les modalités de mise en œuvre de l'écocontribution doivent pouvoir être appréciées au regard de la réalité socio-économique du moment, des contraintes et capacités budgétaires de la collectivité, des effets sur les entreprises et les filières, mais également des enjeux environnementaux et de l'acceptabilité du dispositif.

C'est dans cet esprit que le CESER formule ses observations et ses préconisations : avec la volonté de contribuer à une mise en œuvre éclairée par l'évaluation et la concertation, afin que les décisions prises aujourd'hui puissent répondre au mieux aux enjeux de demain.

INTRODUCTION

La Loi « Climat et résilience » (Art. 137) prévoit que certaines voies du domaine public routier national peuvent être mises à disposition des Régions dans le cadre d'une expérimentation, et que celles-ci peuvent instituer des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transports routiers de marchandises sur ces voies. Les Départements peuvent également étendre des contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier départemental susceptibles de subir un report significatif de trafic du fait des contributions régionales.

Le déploiement de l'écocontribution est observé dans de nombreux pays européens dont nos voisins transfrontaliers (Suisse, Luxembourg, Allemagne). Ce sujet revêt un caractère stratégique pour la collectivité régionale au regard des montants financiers en jeu avec une estimation de près de 1 milliard d'euros de travaux sur 8 années à compter de 2025. Il convient de rappeler que le suivi se fera à travers un budget annexe spécifiquement dédié.

La Région Grand Est gère depuis le 1^{er} janvier 2025 un réseau de 525 km : axes nord-sud A31 (Toul-Luxembourg), A30, A313, RN 431 et RN 52 (section meurthe-et-mosellane) ; axes est-ouest RN 4, A33 et RN 44. Le Conseil régional propose que l'intégralité du réseau mis à disposition soit concernée par l'écocontribution. Les axes transférés aux Départements, distincts du réseau régional, ne sont pas concernés. La durée de l'expérimentation proposée est de huit ans (2035).

Le Conseil régional envisage un tarif moyen d'environ 15 centimes d'euros par kilomètre. Les éléments détaillés sont disponibles dans la grille tarifaire proposée. Le tarif serait modulé selon le tonnage, la classe Euro et la classe CO₂.

Les usagers réguliers utiliseront un équipement embarqué (OBU) compatible avec les principaux équipements existants. Les usagers occasionnels déclareront leur trajet et paieront en amont via une solution dématérialisée. Les prestataires du service européen de télépéage pourront proposer des solutions de paiement de l'écocontribution poids lourds (ECPL) à compter de 2027. Les contrôles reposeront sur des portiques (DSRC/ANPR), des dispositifs déplaçables et des contrôles manuels par des agents assermentés, en coordination avec les corps de contrôle. Un marché global de performance a été notifié le 6 janvier 2026 au consortium T-Systems-GEA (société ECOPASS Est). L'installation des équipements de contrôle était prévue à l'été 2026.

Un budget annexe dédié, créé en octobre 2024, retrace les dépenses liées à la compétence routière, le droit à compenser versé par l'État (environ 35 M€ par an) et, à terme, les recettes de l'ECPL. Le Conseil régional propose un programme d'environ un milliard d'euros d'investissements d'ici 2035 grâce au levier de l'écocontribution : mise

à 2x2 voies de la RN 4, voie supplémentaire sur l'A31, mise en sécurité, régénération des chaussées et des ouvrages d'art, aires de services et plateformes multimodales. Elle cite aussi la mise à 2x2 voies de la RN 4 entre Gogney et Saint-Georges puis à Saint-Dizier, la prolongation de la mise à 2x3 voies de l'A31 au sud de Metz, des aménagements sur la RN 4 entre Saint-Dizier et l'Île-de-France, ainsi qu'un soutien à la multimodalité fret (ports fluviaux, plateformes de transbordement, plateforme de ferroutage de type Bettembourg).

I. L'ÉCOCONTRIBUTION : INVESTIR POUR L'AVENIR DES INFRASTRUCTURES

Le CESER partage la vision du Conseil régional sur plusieurs des enjeux mis en avant au travers de cette prise de compétence volontariste à savoir :

- Remettre à niveau le réseau en enrayant sa dégradation et en évitant l'accumulation de la « dette grise »
- Proposer un niveau de service adapté aux usagers du réseau
- Impulser, aux côtés des acteurs de la filière logistique, la transition énergétique du fret

Sans oublier le volet lié à la relance de la filière des travaux publics via la commande publique.

1. Financer un réseau dégradé sans alourdir la charge des habitants

L'état du réseau est documenté : 52 % des chaussées nécessitent un entretien de surface, 22 % un entretien de structure et 12 % des ouvrages d'art des travaux lourds. Cette situation fait suite à la baisse des effectifs de la DIR Est (- 11,3 % de 2014 à 2019), du budget d'entretien des chaussées (- 21,2 % de 2019 à 2021) et des investissements après 2016. Le Président du Conseil régional évoquait en 2024 une situation devenue insupportable sur ces axes, avec une mise en danger potentielle des citoyens. Le financement actuel repose sur le droit à compenser de l'État, environ 35 M€ par an, que le Conseil régional considère insuffisant.

2. Faire contribuer ceux qui usent le réseau, y compris les usagers extérieurs à la région Grand est

L'usure des routes par les camions de marchandises est souvent questionnée, que ce soit pour les actuels gabarits ou ceux en cours de discussion à l'échelle européenne avec le potentiel déploiement des méga-camions. Qu'elle soit vue selon une approche

statique ou dynamique, cette usure est proportionnellement très supérieure pour des camions, comparativement à des véhicules légers.

Il faut également souligner les effets du changement climatique et ses impacts sur les routes. Les amplitudes de changement de température et les variations plus brutales d'hygrométrie rajoutent des contraintes et des facteurs d'usure supplémentaires¹. Ainsi, il peut être mis en avant que « *Un euro non dépensé aujourd'hui, dans la résilience des infrastructures en tenant compte des défis liés au réchauffement climatique impliquera 5 ou 6 euros de dépense dans 30 ans.* »².

S'agissant de la région Grand Est, il convient de souligner qu'avec 60% à plus de 90% du trafic lourd sur certains axes provenant de l'extérieur de la région et avec jusqu'à 45% de trafic de transit, l'absence de contribution reviendrait à faire supporter aux contribuables du Grand Est une charge dont profitent majoritairement d'autres territoires.

3. Un cadre juridique désormais complété

L'ECPL s'appuie sur l'article 137 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, sur l'ordonnance n° 2023-661 du 26 juillet 2023 qui permet aux régions volontaires d'instaurer une contribution sur les voies mises à leur disposition, susceptibles de supporter un report significatif de trafic depuis les autoroutes à péage ou des voies soumises à une autre taxe — et, pour son volet fiscal, sur l'article 128 de la loi de finances pour 2022 (code des impositions sur les biens et services).

Dans la proposition du Conseil régional, **la contribution** concerne tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, sans possibilité de ne taxer que le transit (cadre réglementaire). Le tarif est obligatoirement modulé selon le tonnage, la classe Euro et la classe CO₂. Elle **couvre des coûts d'infrastructure et des coûts externes** (pollution atmosphérique et sonore, émissions de CO₂) et la congestion.

Le décret n° 2026-693 du 27 juillet 2026 (JO du 29 juillet 2026) vient préciser la taxation d'office, l'instruction des réclamations, la forfaitisation des amendes et l'accès aux données d'immatriculation, et renvoie à l'article R. 3313-2 du code des transports pour les exonérations.

L'ordonnance prévoit des exonérations de fait (véhicules de services publics tels que la défense nationale et la protection civile ; véhicules d'entretien des routes) et des exonérations possibles : véhicules à émission nulle ; véhicules de travaux publics ou industriels ; transports intérieurs aux chantiers ou aux entreprises ; cirques et fêtes foraines ; centres équestres ; activités spécifiques, dont le transport par les exploitants

¹ CESER Grand Est – CESER Hauts de France - Rapport – Avis Arc Nord du 16 juin 2026 - Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : perspectives et leviers de financement

² Pascal BERTEAUD, directeur général du CEREMA le 10 juin 2025 - « Nous avons très fortement diminué nos investissements sur la route »

agricoles de leurs récoltes, le transport du bois par les exploitants sylvicoles, la collecte du lait³ et le transport d'animaux vivants.

Enfin, le Conseil régional rappelle que la directive Euro vignette impose d'affecter les recettes au secteur des transports.

4. Éviter que le Grand Est ne devienne un axe de contournement

Le législateur a prévu ce dispositif pour les voies susceptibles de supporter un report significatif de trafic depuis des voies à péage ou soumises à une autre taxe.⁴ Le Conseil régional rappelle, à juste titre, que tous les pays frontaliers ont mis en place une redevance et que le R-Pass entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027. La mise en place de l'écocontribution vise un rééquilibrage des flux de transit. Sans contribution sur ses axes, il existe un risque d'effet d'aubaine : une partie du trafic évitant l'Alsace et les péages viendrait se reporter sur des routes régionales déjà saturées et dégradées.

5. Un signal en faveur de la transition écologique

La modulation du taux selon le tonnage, la classe Euro et la motorisation, avec une exonération pour les véhicules électriques (la possibilité d'une exonération des véhicules à émissions nulles restant conditionnée à sa transposition en droit national), les véhicules utilisant le carburant B 100 (en attente de révision du droit européen), constitue une incitation au renouvellement des flottes. Le cadre européen de l'Euro vignette encourage précisément cette différenciation. Par ailleurs, l'ordonnance de 2023 prévoit que le produit puisse contribuer au financement de la transition des infrastructures de transports.

II. L'ÉCOCONTRIBUTION : ENTRE PERTE DE COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES RÉGIONALES ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE TENDUE

1. Un mauvais « timing » et un risque de perte de compétitivité

Le CESER fait le constat d'une conjoncture économique défavorable⁵ dans son ensemble. Cette situation fragilise les entreprises de transports de marchandises

³ Véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail dans un rayon maximal de 150 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise

⁴ Localtis, 29 juil. 2026 - « Mise en œuvre d'une écocontribution poids lourds régionale : le décret est paru »

⁵ CESER Grand Est – Tableau de Bord Conjoncture économique des 25 novembre 2025 et 21 mai 2026 « Des fondamentaux économiques qui se fragilisent »

implantées en région Grand Est ainsi que certaines filières telles l'agriculture, la sylviculture et la viticulture.

Ces acteurs étant déjà fragilisés selon les cas par des aléas climatiques et/ou la hausse des carburants. Plus spécifiquement le gazole atteint des niveaux historiques et l'indice CNR a progressé d'environ +42% sur les 8 premiers mois de l'année 2026.

Plusieurs organisations professionnelles, dont l'AUTF⁶, TLF Grand Est, CCEA, prennent position pour un report de la mise en œuvre qu'elles estiment inopportune et mettent en avant le risque de perte de compétitivité et un risque accru de défaillances.

2. Un risque de report de trafic sur le réseau secondaire

La taxation de sections déterminées peut inciter une partie des poids lourds à emprunter des routes départementales ou communales non taxées, non dimensionnées pour ce trafic et traversant des zones habitées. Il en résulterait des nuisances, des risques accrus pour la sécurité et une dégradation prématurée de voiries dont l'entretien incombe aux départements et communes.

3. Gouvernance : cumul de deux dispositifs sur le territoire de la Région Grand Est

Un transporteur pourra être soumis, sur un même trajet, au R-Pass, à l'ECPL, aux péages des autoroutes concédées et aux redevances étrangères (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Suisse). Il devra utiliser un équipement embarqué ou déclarer et payer chaque trajet à l'avance pour les usagers occasionnels. Cette superposition complexifie les obligations déclaratives et alourdit les coûts d'observance, en particulier pour les petites entreprises.

4. Environnement : quel effet sur le report modal ?

En l'absence d'alternative modale suffisante à court terme (fer, fluvial), l'écocontribution risque de fonctionner comme un simple prélèvement plutôt que comme un levier de report modal. La modulation par classe Euro pourrait pénaliser les petits transporteurs dont les véhicules sont les plus anciens, alors que le renouvellement des flottes vers des motorisations alternatives représente un investissement difficilement supportable en période de conjoncture économique dégradée.

⁶AUTF : <https://autf.fr/blog/actualites-autf-2/ecocontributions-poids-lourds-en-grand-est-des-projets-qui-suscitent-de-fortes-inquietudes-economiques-508>

III. L'ÉCOCONTRIBUTION : DES PISTES DE CONVERGENCE

En dépit des arguments en faveur et défaveur du déploiement de l'écocontribution, le CESER identifie des possibles pistes de convergence pour aller à terme vers son déploiement.

Thème	En faveur du déploiement	Réserves	Piste de convergence
Financement	Réseau dégradé (52 % des chaussées) - Droit à compenser d'environ 35 M€/an jugé insuffisant	Produit net et affectation peu documentés ; investissements jusqu'en 2035 au-delà de l'expérimentation	Publier le plan de financement et le rendement net
Équité	60 à 93 % de poids lourds d'entreprises extérieures à la Région Grand Est – trafic transit jusqu'à 45 %	Flux d'échange et internes : 55 à 92 % du trafic selon les axes - impossible de ne taxer que le transit	Accompagnement ciblé des acteurs locaux captifs
Compétitivité (Transports routiers de marchandises)	0,15 €/km ; + 9,3 % du coût du transport (base 2024) - en dessous des péages et de plusieurs barèmes voisins	Choc carburant (+ 42 % de l'indice CNR) - trésorerie tendue (déphasage perception des aides) - concurrence frontalière	Montée en charge progressive - calendrier révisable
Prix et consommateurs	Répercussion discutée avec les filières lors de l'étude	Surcoûts agricoles et agroalimentaires estimés par le collectif – possible effet en cascade	Étude d'impact sectorielle – Sécuriser la répercussion
Report de trafic	Sans taxe : risque de report depuis l'Alsace vers le Grand Est	Avec taxe : contournement possible – risque potentiel changement de comportement	Observatoire et comptages avant/après - coordination avec les départements
Environnement	Modulation Euro/CO ₂ - exonération électrique - aides au verdissement - - report modal / multimodal	Alternatives modales limitées à court terme - dossiers d'aide complexes de temps longs	Allocation d'une part des recettes à des mesures de soutien à la filière transport de marchandises
Cadre juridique	Exonération des véhicules à émissions nulles – Intégration possible des véhicules à faibles émissions utilisant le carburant B 100	En attente de transposition en droit national (risque juridique) - dimension temporaire du dispositif européen	Absence de piste de convergence : dépend de décisions à l'échelon national et européen
Gouvernance	Budget annexe - concertation continue - groupes de travail avec la CEA		Comité de suivi associant le CESER

IV. LA POSITION DU CESER

Le CESER reste favorable sur le principe au déploiement à terme de l'Eco contribution Poids Lourds (ECPL) toutefois il ne trouve pas adaptées les modalités envisagées par le Conseil régional pour son déploiement.

S'agissant de la conjoncture économique, il considère que les réserves émises lors des deux précédents avis sont majorées au regard des impacts sur le tissu des entreprises régionales. Plus spécifiquement il souligne les risques pour les entreprises de transports de marchandises ainsi que plusieurs secteurs identifiés comme fragiles tels les secteurs agricoles, viticoles et forestiers.

Si le Conseil régional a bien identifié ces fragilités et propose d'apporter en réponse des mesures de soutien à destination de ces acteurs, le CESER n'est pas en mesure de s'exprimer sur l'ensemble des mesures et reste sceptique sur la portée, le ciblage et la durée des mesures à destination de entreprises de transports de marchandises. En effet cela nécessiterait des données chiffrées et une analyse détaillée tenant compte de la typologie des acteurs (TPE/PME/ETI).

Il souligne toutefois que si des mesures d'accompagnement sont bien proposées, leur effectivité risque d'être remise en cause au regard des difficultés de trésorerie rencontrées par beaucoup d'acteurs économiques et notamment les entreprises de transports de marchandises⁷. Ainsi « *La FNTR fait état de marges structurellement faibles, de l'ordre de 1 à 2 %* ».

S'agissant des 6 mesures d'accompagnement à la mise en œuvre de l'écocontribution poids lourds⁸, le CESER Grand Est apporte les précisions suivantes :

- Concernant le soutien aux lignes capillaires fret et aux installations terminales embranchées : le CESER Grand Est renouvelle son avis sur l'importance des lignes capillaires de fret et ses réserves sur le dispositif en faveur des ITE. Il souligne qu'il s'agit de dispositifs déjà existants.
- S'agissant des mesures de soutien des entreprises de transport de marchandises (aide à l'installation de l'équipement embarqué, décarbonation du transport routier de marchandises, chèque transition): si le CESER prend acte de la prise en compte des difficultés des entreprises de transports de marchandises de la région Grand Est, il considère que la conjoncture économique en général couplée à l'augmentation du carburant constitue un contexte défavorable au déploiement de l'écocontribution poids lourds dans les modalités définies.

⁷https://portail.documentation.developpementdurable.gouv.fr/exlphp/cadcg.php?CMD=CHERCHE&MODELE=vues/mte_recherche_avancee/tpl-r.html&WHERE_IS_DOC_REF_LIT=PACOUV00268946&TABLE=PUB_DOC

⁸ CESER Grand Est – Rapport- Avis 5 décembre 2024 – Budget Primitif 2025

Aussi au regard des éléments évoqués ci-dessus, le CESER considère qu'il convient de revoir le calendrier de déploiement de l'écocontribution Poids Lourds (ECPL) ainsi que les modalités et la grille tarifaire mise en place durant une phase d'expérimentation.

V. LES PRÉCONISATIONS

Le CESER Grand Est :

- **Souhaite** le report de 8 mois au 1^{er} janvier 2028 de la mise en œuvre du dispositif avec une période d'expérimentation et d'évaluation sur une année civile et une grille tarifaire adaptée tenant compte de la conjoncture économique
- **Demande** à être associé au comité de suivi piloté par le Conseil régional (Observatoire des trafics, analyse des impacts sur le tissu économique etc.)
- **Réaffirme** sa préconisation⁹ de convergence des dispositifs de perception, de contrôle et de la grille tarifaire entre les dispositifs déployés par la Région Grand Est et par la Communauté Européenne d'Alsace (CEA)
- **Souhaite** la transparence financière et demande la publication chaque année du produit brut et du produit net de l'ECPL, du coût de collecte et du détail de l'affectation des recettes au budget annexe ainsi que l'avancement des investissements financés.
- **Demande** des éclaircissements quant à l'affectation possible d'une part des recettes au report modal et à la transition écologique

Au-delà de la position du CESER Grand Est et des préconisations ci-dessus, **il rappelle qu'à ce jour plusieurs obstacles au déploiement efficace de l'écocontribution sont liés à des carences du cadre réglementaire en vigueur** dont notamment :

- La possibilité pour les entreprises de transports de marchandises d'appliquer systématiquement une répercussion « en pied de facture », à la différence de l'indexation du gasoil, ce qui dans la pratique pénalise les entreprises de transports dépendantes des chargeurs
- La transposition en droit national de l'exonération de l'écocontribution poids lourds pour les véhicules à émissions nulles¹⁰

⁹ CESER Grand Est – Rapport – Avis du 5 décembre 2025 : <https://www.ceser-grandest.fr/wp-content/uploads/2025/12/2025-12-11-avis-budget-primitif-2026-adopte.pdf>

¹⁰ Art 7 octies bis de la Directive Euro vignette modifiée le 25 novembre 2025



EXPLICATIONS DE VOTE

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DÉMOCRATIQUE DU TRAVAIL (CFDT)

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, et ses émissions reculent trop lentement, en Grand Est comme ailleurs. Pour la CFDT, l'urgence climatique et environnementale impose de mettre en place sans attendre des dispositifs à la hauteur. La transition écologique juste est notre boussole : chaque année perdue alourdit le coût économique et social, pour les travailleurs comme pour les territoires.

C'est pourquoi la CFDT s'oppose à l'idée d'un report de l'ECPL régionale. Le principe du pollueur-payeur, que nous défendons de longue date, est légitime : les poids lourds, nombreux en transit, usent nos routes et pèsent sur la qualité de l'air et la santé des habitants. Différer sans cesse, comme avec l'abandon de l'écotaxe nationale, ferait perdre des recettes, de la crédibilité et du temps. La concertation et l'accompagnement des secteurs exposés sont nécessaires, mais ils ne doivent pas servir de prétexte à l'immobilisme.

La CFDT exprime également une divergence sur l'affectation des recettes. Telles qu'elles sont présentées par la Région Grand Est, elles servent surtout à entretenir et développer le réseau routier. Pour la CFDT, une écocontribution ne doit pas être détournée de son objectif d'origine : réduire les émissions et favoriser le report modal. Nous demandons qu'une part significative et clairement identifiée soit fléchée vers :

- le fret ferroviaire et fluvial, dont les lignes capillaires, et le transport combiné ;
- la décarbonation des flottes, avec un soutien aux PME du transport ;
- l'accompagnement des salariés : formation, reconversion, conditions de travail des conducteurs.

Sur le suivi de ces recettes et de leurs affectations, la CFDT propose que le comité régional des partenaires de la mobilité soit saisi chaque année d'un bilan de leur emploi, via le budget annexe, et puisse rendre un avis sur leur affectation.

Malgré nos divergences de point de vue, nous voterons pour cet avis, car nous réaffirmons la nécessité d'une ECPL régionale.

Valérie ALEXANDRIS, Alexandre BERGER, Mélanie BLANDIN,
Didier GABRIEL, Alex GORGE, Philippe GUETH, Roland HARLAUX,
Elodie HASSLER, Dominique LEDEME, Daniel LOUVION,
Corinne MARCHAL, Paul NKENG, Albert RITZENTHALER,
Evelyne PEIGNIER, Francine PETER

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL (CGT)

Le groupe CGT partage le constat posé dans cet avis : notre réseau routier est fortement dégradé et son entretien nécessite des investissements importants. Il est légitime que les poids lourds, qui contribuent à l'usure de nos infrastructures, participent à leur financement, notamment lorsque le trafic provient largement de l'extérieur de notre région.

Pour autant, l'écocontribution ne peut être considérée comme une simple nouvelle recette. Elle doit s'inscrire dans une véritable politique de transport, d'aménagement du territoire et de transition écologique.

C'est pourquoi la CGT considère que la date du **1er janvier 2028** doit être retenue pour sa mise en œuvre. Le transport routier de marchandises traverse aujourd'hui une période difficile : hausse des carburants et des coûts d'exploitation, tensions sur les trésoreries et faibles marges fragilisent de nombreuses entreprises, en particulier les TPE et PME.

Une mise en œuvre dès avril 2027 ferait peser une charge supplémentaire sur des entreprises déjà en difficulté. Le report au 1^{er} janvier 2028 doit permettre d'évaluer précisément la situation économique du secteur, d'ajuster la grille tarifaire et de construire des dispositifs d'accompagnement efficaces.

Ce délai doit également être mis à profit pour mieux encadrer et contrôler l'utilisation des aides publiques. La CGT demande que les dispositifs destinés au verdissement des flottes, à la décarbonation du transport routier et aux équipements nécessaires à l'écocontribution bénéficient prioritairement aux entreprises réellement implantées dans le Grand Est, notamment les TPE et PME, ainsi qu'au report modal.

L'argent public régional doit bénéficier à l'économie régionale. Nous refusons qu'il puisse financer indirectement des groupes ou multinationales sans réel ancrage territorial. Des critères précis doivent donc permettre de vérifier le siège social, l'activité réelle, les emplois et les établissements implantés dans la région, ainsi que l'utilisation des aides. Pour les grands groupes, ces aides doivent être conditionnées à de véritables contreparties en matière d'emploi, d'investissement et d'ancrage territorial.

Enfin, le verdissement du transport ne peut reposer uniquement sur le renouvellement des camions. Il doit s'accompagner d'une politique ambitieuse de **report modal vers le ferroviaire et le fluvial**, du développement du fret ferroviaire et du maintien des infrastructures permettant de véritables alternatives au transport routier.

L'écocontribution doit ainsi contribuer à transformer notre système de transport et pas seulement à créer une nouvelle recette.

Pour le groupe CGT, le **report au 1^{er} janvier 2028**, une **expérimentation évaluée sur plusieurs mois**, la **transparence sur les recettes et leur utilisation**, ainsi que des **aides contrôlées et prioritairement destinées aux transporteurs régionaux**, constituent des conditions essentielles à la réussite du dispositif.

C'est à ces conditions que l'écocontribution pourra devenir un véritable outil au service des infrastructures, de l'emploi et de la transition écologique dans le Grand Est.

Au regard de ces éléments, le groupe CGT votera pour cet avis.

Odile AGRAFEIL, Loukas BENARD, Chantal BERTHELEMY, Chahid BOUGNOUCH, Stéphane BUSOLINI, Jean-Luc CARDOSO, Bénédicte DA PONT, Marc JOUDELAT, Jean-Pierre LANGLET, Emmanuelle MOISSONNIER, Yolande ROSENBLATT, Delphine ROUXEL, Doris WARTH

EXPLICATION DE VOTE D'UNE MEMBRE DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (CPME)

Je souhaite saluer deux orientations importantes de ce projet d'avis.

La première est la demande d'un report ou d'un délai de mise en œuvre tenant compte de la situation économique des entreprises. Dans une période marquée par le ralentissement de l'activité, les difficultés de trésorerie et une forte pression sur les coûts, il est indispensable d'évaluer précisément les conséquences de cette nouvelle contribution avant son entrée en vigueur.

La deuxième est la proposition de recourir à un test PME. C'est une excellente démarche. Elle permettra de mesurer concrètement les effets de l'éco-contribution sur les entreprises concernées et d'adapter le dispositif avant sa généralisation.

Sur le fond, personne ne conteste la nécessité d'entretenir et de moderniser les infrastructures routières qui assurent plus de 80 % des mobilités et du transport de marchandises. Il est également légitime de rechercher une contribution des poids lourds en transit international qui utilisent massivement nos infrastructures.

En revanche, une préoccupation majeure demeure pour les transporteurs de notre région. À ce stade, la législation ne permet pas la répercussion de cette taxe sur les chargeurs et les clients finaux. Les entreprises de transport devraient donc absorber directement cette charge alors même que leurs marges sont extrêmement faibles, souvent de l'ordre de 1,7 %.

Dans ces conditions, une contribution pouvant représenter plusieurs points de chiffre d'affaires pourrait fragiliser des entreprises déjà sous tension.

C'est pourquoi il apparaît indispensable que la phase d'expérimentation et le test PME permettent également d'étudier les mécanismes de compensation ou de répercussion de la taxe, comme cela avait été envisagé lors des précédents projets d'écotaxe.

L'enjeu n'est pas de remettre en cause le principe de l'ECPL, mais de garantir qu'elle atteigne son objectif sans pénaliser les transporteurs régionaux qui constituent un maillon essentiel de notre économie.

Nadège RISSE

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LE MOUVEMENT DES ENTREPRISES DE FRANCE (MEDEF)

Les représentants du MEDEF Alsace ont décidé de voter contre cet avis, en cohérence avec la position constante du MEDEF Alsace : nous sommes opposés à l'instauration de l'écocontribution poids lourds (ECPL).

Ce vote contre ne doit cependant souffrir d'aucune ambiguïté : le MEDEF Alsace soutient pleinement la demande de report de sa mise en œuvre portée par cet avis.

Le principe de l'ECPL ayant déjà fait l'objet d'une délibération, l'enjeu immédiat est désormais son calendrier et ses modalités d'application. Or, dans la conjoncture économique actuelle, les conditions ne sont pas réunies pour imposer une charge supplémentaire aux entreprises.

Les transporteurs sont confrontés à des marges faibles, à des coûts élevés et à une fragilisation de leur activité. Mais l'impact dépassera largement leur seul secteur : toute hausse durable du coût du transport est susceptible de se répercuter sur les chargeurs, l'industrie, l'agriculture, la distribution et, in fine, les consommateurs.

Cette nouvelle charge intervient en outre au moment même où nous demandons aux entreprises d'investir massivement dans la décarbonation de leurs activités. Réduire leur capacité d'investissement tout en leur demandant d'accélérer leur transition constitue une contradiction économique qu'il faut résoudre.

Le MEDEF Alsace demande donc que le report soit mis à profit pour engager une phase préalable d'expérimentation à blanc, permettant de mesurer les impacts économiques et opérationnels du dispositif, sa capacité réelle de répercussion, ses effets sur les différentes filières et sa compatibilité avec les investissements nécessaires à la transition énergétique.

Ce délai doit également permettre de replacer l'ECPL dans une stratégie cohérente du transport de marchandises. Route, ferroviaire et fluvial ne doivent pas être opposés mais rendus complémentaires, avec les infrastructures et les capacités nécessaires à un report modal effectif.

Notre position est donc claire :

Nous votons contre parce que nous restons opposés à l'ECPL.

Et si sa mise en œuvre demeure envisagée, nous demandons fermement son report, une expérimentation préalable et une réévaluation de ses modalités au regard de la situation économique des entreprises.

Ce report est indispensable.

David LELEU

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT L'UNION DES ENTREPRISES TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE ET L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Nous avons décidé de voter cet avis. Ce vote ne doit toutefois pas être interprété comme une approbation du principe de l'écocontribution poids lourds.

Nous considérons que développer une fiscalité régionale du transport routier constitue une erreur. Avec l'entrée en application parallèle du R-Pass alsacien, l'ECPL ajoute un nouvel étage au millefeuille de taxes, péages et contributions.

Cette charge ne s'arrêtera pas aux transporteurs. Le transport est un maillon essentiel de la chaîne économique : toute hausse de son coût peut se diffuser aux chargeurs, agriculteurs, industriels, distributeurs et, in fine, aux consommateurs.

Cette question est d'autant plus sensible dans une conjoncture économique très dégradée. L'agriculture, le transport et de nombreux secteurs connaissent de fortes tensions, tandis que le pouvoir d'achat des ménages reste contraint. Nous l'avons vu avec les carburants : quelques centimes de plus à la pompe ont des conséquences concrètes pour les ménages comme pour les entreprises. Il en va de même ici : au bout de la chaîne, quelqu'un supportera la charge.

À cette superposition fiscale s'ajoutent deux dispositifs de perception distincts dans le Grand Est. Nous regrettons qu'une approche commune permettant de mutualiser outils, coûts et procédures n'ait pas été recherchée.

Nous votons néanmoins cet avis car il souligne l'urgence de reporter l'ECPL et les insuffisances de son déploiement.

Le transport routier est fragilisé par la faiblesse des marges, la hausse des coûts et les risques de défaillances. Une nouvelle charge réduirait encore les capacités d'investissement nécessaires à la transition énergétique.

Les alternatives modales restent insuffisantes à court terme. L'été 2026 l'a démontré : les conditions climatiques ont perturbé le transport fluvial, avec les basses eaux du Rhin, mais aussi le ferroviaire. La route a alors dû prendre le relais pour assurer la continuité de certains approvisionnements, notamment en céréales et en carburants. Cet épisode rappelle que nous ne devons pas opposer les modes, mais organiser leur complémentarité et leur résilience. Taxer davantage la route ne créera ni infrastructures ferroviaires ou fluviales supplémentaires, ni plateformes multimodales.

L'ECPL devrait s'inscrire dans une stratégie globale associant l'État, la Région, la Collectivité européenne d'Alsace et les acteurs économiques : routes sûres et entretenues, transition énergétique, développement du ferroviaire, du fluvial et du transport combiné, compétitivité des entreprises.

Enfin, le report doit servir à expérimenter avant de généraliser. Un test en conditions réelles, avec une tarification réduite, permettrait d'évaluer le coût pour les entreprises, sa répercussion sur les filières et les consommateurs, les reports de trafic et les difficultés techniques.

Testons Mesurons Évaluons Corrigeons si nécessaire Puis décidons

Parce que cet avis demande le report de l'ECPL et la révision de son calendrier, de son déploiement et de sa grille tarifaire, nous le votons. Notre vote soutient les alertes et les corrections demandées par le CESER ; il ne vaut pas approbation de l'écocontribution régionale.

Marie BRETON, Nicole GLIN



Châlons-en-Champagne

5 rue de Jéricho
51037
03 26 70 31 79



www.ceser-grandest.fr

Metz

Place Gabriel Hocquard
57036
03 87 33 60 26



[company/ceser-grand-est](https://company.ceser-grand-est)

Strasbourg

1 Place Adrien Zeller
67000
03 88 15 68 00



[@cesergrandest](https://www.facebook.com/cesergrandest)