



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Éco-contribution décentralisée sur les routes nationales

Question orale n° 410

Texte de la question

M. Inaki Echaniz interroge M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur la mise en place décentralisée d'une éco-contribution sur les routes nationales pour endiguer le trafic routier de marchandises internationales. Dans les zones frontalières, force est de constater que le trafic dense sur les routes nationales, notamment dans la volonté d'éviter les péages, nuit à la qualité de vie des habitants de ces territoires. Puisqu'elles sont des alternatives gratuites aux autoroutes payantes, ces routes sont privilégiées par les transporteurs pour des raisons économiques évidentes. Outre le manque à gagner pour les finances publiques, la circulation de camions de marchandises sur ces voies inadaptées augmente sensiblement le risque d'accidents, engendre des nuisances importantes pour les riverains, notamment des pollutions sonores ou la dégradation de leur maison, mais aussi une perte d'attractivité pour les communes et conduit à des travaux fréquents de réfection des routes. C'est notamment le cas sur la RN 134 dans les Pyrénées-Atlantiques où le trafic de marchandises, particulièrement dense entre Pau et le tunnel du Somport, dépasse largement la capacité de cet axe, ce qui impacte lourdement le quotidien des habitants de la vallée d'Aspe et du piémont oloronais. Aux nuisances précitées s'ajoute un risque accru d'accident puisqu'il s'agit d'une route de montagne sinueuse sur laquelle circulent de nombreux camions transportant parfois des cargaisons dangereuses qui peuvent engendrer de graves conséquences environnementales et sanitaires en cas d'incident. Le trafic sur la RN 134 génère aussi des dépenses publiques de l'ordre de 4 à 5 millions d'euros chaque année pour assurer les travaux de maintenance. Depuis la mise en place de péages à Bariatou et au Perthus, deux autres points de passage frontaliers, le trafic international sur la RN 134 s'est encore densifié puisque la route est la seule voie gratuite. Alors que les voisins espagnols, belges et allemands ont mis en place des taxes poids lourds contraignantes sur leurs routes, la France tarde à s'engager dans la même voie. Les lois 3DS et climat et résilience ont permis à certaines régions d'instituer une telle taxe sous forme d'expérimentation à condition d'accepter le transfert de compétences pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de sections routières nationales. Ce qui n'est pas le cas de la région Nouvelle-Aquitaine. Il souhaite donc le sensibiliser à la situation particulière de la RN 134 et lui demande qu'un avis favorable soit donné en faveur de la mise en place d'un système d'éco-contribution sur les routes nationales empruntées par les poids lourds du trafic international au titre de la loi climat et résilience et en dehors du cadre expérimental de la loi 3DS. À défaut, il souhaiterait qu'une expérimentation soit accordée aux territoires transfrontaliers, comme pour la RN 134, donnant ainsi la possibilité à la région Nouvelle-Aquitaine d'instituer une telle éco-contribution sans transfert de compétence et interroge le Gouvernement sur une telle solution.

Données clés

Auteur : [M. Inaki Echaniz](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (4^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 410

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 juin 2025

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 10 juin 2025