



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Évaluation des incidences sur la sécurité routière du projet RN 147

Question écrite n° 16561

Texte de la question

Mme Manon Meunier interroge M. le ministre des transports sur l'évaluation des incidences sur la sécurité routière du projet d'aménagement de la RN147 à 2 x 2 voies au nord de Limoges, dans les communes de Couzeix et Nieul, en Haute-Vienne et sur la réévaluation du bénéfice socio-économique de ce projet au regard du contexte budgétaire actuel et des orientations du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis au Gouvernement le 3 avril 2026. L'article 3 de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008, modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du 23 octobre 2019, transposée à l'article D. 118-5-3 du code de la voirie routière, prévoit que chaque projet d'infrastructure routière du réseau routier d'importance européenne fait l'objet, lors de la phase de planification initiale et avant l'approbation du projet, d'une évaluation de ses incidences sur la sécurité routière. Cette évaluation indique « les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée » et fournit « toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées ». Le projet d'aménagement de la RN147 à 2x2 voies au nord de Limoges a été déclaré d'utilité publique par arrêté du 18 juin 2020 sur le fondement principal d'une raison impérative d'intérêt public majeur tenant à la sécurité routière. La connaissance des considérations de sécurité routière qui ont contribué au choix de la solution retenue et de l'analyse comparative des différentes options évaluées sur ce critère constitue par conséquent une information essentielle à la fois pour l'appréciation de la pertinence du projet et pour la transparence de son évaluation socio-économique. Aucun document portant explicitement la dénomination d'évaluation des incidences sur la sécurité routière au sens de l'article D. 118-5-3 du code de la voirie routière ne figure dans le dossier d'enquête publique unique conduite du 24 mars au 23 avril 2025 sur les demandes d'autorisation environnementale et de permis d'aménager, à l'issue de laquelle la commission d'enquête a rendu, le 6 juin 2025, un avis défavorable au projet. Il est en outre rappelé que le dossier d'évaluation socio-économique soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 2019 mentionne que « l'accidentologie dans le secteur d'étude sur la période 2010-2014 a été analysée et ne fait pas apparaître de spécificité du secteur par rapport aux moyennes nationales », ce qui interroge sur l'analyse comparative des scénarios sous l'angle de la sécurité routière qui aurait dû être conduite au titre de l'évaluation des incidences. Cette demande s'inscrit en outre dans un contexte budgétaire profondément modifié depuis la déclaration d'utilité publique. Les éléments de chiffrage transmis par le Gouvernement en réponse à la question écrite n° 7492 (*Journal officiel* du 16 septembre 2025) reposent sur une hypothèse de mise en service en 2028 et un taux d'actualisation de 4 % par an pour aboutir à un coût à terminaison de 132 millions d'euros et sur une valeur actuelle nette du projet de 26 millions d'euros calculée en valeur 2018. La loi de finances pour 2026, promulguée le 19 février 2026, comporte plus d'un milliard d'euros de coupes en investissement public. Le rapport pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat sur les crédits transports routiers du projet de loi de finances pour 2026 fait état, en novembre 2025, de la diminution des recettes affectées à l'AFIT France et d'inquiétudes fortes sur la trajectoire d'investissement du réseau routier national non concédé. Ce contexte budgétaire est désormais éclairé par les conclusions du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures intitulé remis au Gouvernement le 3 avril 2026. Le Conseil alerte sur le risque d'éviction des investissements de régénération et de modernisation des réseaux existants, pourtant prioritaires, par la réalisation de grands projets d'infrastructures nouvelles. Le Conseil souligne que la trajectoire budgétaire actuelle est difficilement compatible avec la priorité donnée à la régénération et à la modernisation de l'existant et le maintien des engagements déjà pris et que le retard annuel par rapport à ses recommandations de 2023 s'établit, pour la régénération et la modernisation routière, à environ 300 millions d'euros par an. Le rapport du

Conseil d'orientation des infrastructures du 3 avril 2026 fournit en outre un point de comparaison directement pertinent pour le projet d'aménagement de la RN147 à 2x2 voies au nord de Limoges. Examinant un projet de profil analogue, à savoir la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dont les niveaux de trafic constatés (4 000 à 8 000 véhicules par jour) sont du même ordre de grandeur que ceux de la RN147 dans le secteur concerné, le Conseil considère que « la mise à 2x2 voies systématique, dont le coût est très élevé, est moins évidente ; des aménagements localisés et proportionnés au trafic et aux enjeux de sécurité (déviations de bourgs, créneaux de dépassement, etc.) apparaissent aujourd'hui suffisants ». Le Conseil exclut en conséquence ce projet de mise à 2x2 voies des trajectoires de dépenses pluriannuelles qu'il propose, parmi les deux seuls projets routiers qu'il recommande de ne pas réaliser sur les dix-huit examinés. Au regard de ces éléments, elle souhaiterait que M. le ministre veuille bien lui faire connaître si l'évaluation des incidences sur la sécurité routière prévue à l'article D. 118-5-3 du code de la voirie routière a été conduite préalablement à l'approbation du projet d'aménagement de la RN147 à 2x2 voies au nord de Limoges et dans l'affirmative, si le document correspondant peut être communiqué à la représentation nationale et rendu public ; quelles ont été les considérations en matière de sécurité routière qui ont contribué au choix de la solution proposée, par comparaison avec les autres options évaluées, notamment le scénario de référence et les solutions alternatives d'aménagement de la RN147 existante ; si, dans le contexte budgétaire actuel marqué par les arbitrages de la loi de finances pour 2026 et par la priorité donnée à la régénération du réseau existant à la suite de la conférence Ambition France Transports et du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures du 3 avril 2026, le ministère chargé des transports a procédé à une réévaluation de l'opportunité du projet, notamment de son bénéfice socio-économique actualisé au sens de l'article R. 1511-1 du code des transports, dont la version issue du dossier soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique date de 2018. Dans le cas où une réévaluation socio-économique aurait été conduite, elle lui demande s'il peut en communiquer les conclusions principales et la mesure de la valeur actualisée nette par acteur retenue dans cette actualisation, à comparer avec la valeur de 26 millions d'euros (valeur 2018) figurant dans la réponse à la question écrite n° 7492 ; comment il articule la poursuite du projet d'aménagement de la RN147 à 2x2 voies au nord de Limoges avec les principes énoncés par le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport du 3 avril 2026 et plus particulièrement avec la recommandation formulée par le Conseil concernant la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dont les niveaux de trafic sont d'un ordre de grandeur comparable à ceux de la RN147 dans le secteur concerné et pour laquelle le Conseil considère que des aménagements localisés et proportionnés au trafic et aux enjeux de sécurité apparaissent suffisants et, enfin, s'il peut indiquer si une analyse de la pertinence d'une solution alternative d'aménagement sur place de la RN147 existante, intégrant des déviations d'agglomérations, des créneaux de dépassement et des sécurisations ponctuelles, a été ou sera conduite et dans quel calendrier ses conclusions pourront être rendues publiques.

Données clés

Auteur : [Mme Manon Meunier](#)

Circonscription : Haute-Vienne (3^e circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16561

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 juin 2026](#), page 5912