



16ème législature

Question N° : 15914	De M. René Pilato (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Charente)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Réouverture de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême	Analyse > Réouverture de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême.
Question publiée au JO le : 05/03/2024 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4974		

Texte de la question

M. René Pilato interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'éloignement de l'horizon d'une réouverture de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême. Depuis le 13 mars 2018, la ligne ferroviaire entre Limoges et Angoulême est « temporairement » fermée. 6 années, c'est « temporairement » long ! À l'heure de la catastrophe climatique en cours et alors que la forte augmentation de la fréquentation des trains express régionaux ces dernières années (+ 8 % en 2023, + 21 % en 2022, etc.) témoigne de l'attente des citoyens de plus d'offre de services ferroviaires, les usagers des bassins d'Angoulême, de Limoges mais aussi de Royan voient s'éloigner l'horizon d'une réouverture de leur ligne de train. Voilà six années que les usagers sont contraints de trouver des alternatives de transport plus polluantes que le train ; six années que les usagers sont contraints de prendre leur voiture ou des bus de substitution qui n'offrent pas les mêmes dessertes ; six années que les usagers circulent sur les routes nationales saturées par le transport de marchandises, rendues ainsi plus dangereuses. À la demande des usagers, des citoyens, des travailleurs, des élus locaux et des acteurs économiques de la Haute-Vienne, de la Charente et de la Charente-Maritime, il l'interpelle pour qu'il agisse enfin pour la réouverture de cette ligne du quotidien. Le 24 février 2023, la Première ministre Mme Borne avait annoncé vouloir débloquer « 100 milliards d'euros pour rénover et développer le réseau ferroviaire d'ici à 2040 ». Afin que cette liaison soit opérationnelle pour les voyageurs et les marchandises, il sollicite 1 % de cette enveloppe pour les travaux de réhabilitation de la ligne Limoges-Angoulême en transport de voyageurs et de marchandises et pour aménager un axe fret Limoges-Royan. Cet investissement répondrait aux besoins concrets de 1,4 million d'habitants qui vivent dans ces trois départements. Ces travaux permettront de désenclaver les campagnes alentour, de relier directement les petites villes qui sont les points de passage de cette ligne et surtout de tracer les axes Limoges-Royan et Limoges-Bordeaux, nécessaires pour justifier de la cohérence de la région « Nouvelle-Aquitaine ». Plus encore, sachant que le fret a existé jusqu'aux années 2010 sur cette ligne, que des entreprises locales ont depuis signalé leur besoin réel d'avoir accès au transport ferroviaire de marchandises, qu'une dizaine d'embranchements particuliers existent déjà tout au long du tracé, il n'est pas possible de se résigner à une simple réouverture au transport léger. Ce projet de réhabilitation peut avoir des retombées positives pour les acteurs économiques locaux pour un investissement minime en proportion de son coût total. Conçu ainsi, il répond à un besoin territorial de planification : des flux pendulaires, économiques, touristiques. Il lui demande s'il peut s'engager à investir pour permettre la pleine réouverture de la ligne ferroviaire entre Limoges et Angoulême et combien de temps il faudra « temporairement » attendre.

Texte de la réponse



La ligne Angoulême-Limoges fait partie des "petites" lignes ferroviaires dont les besoins de régénération sont cofinancés entre l'État, la région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau, conformément au protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, signé le 22 avril 2021. La ligne est fermée sur sa section charentaise entre Angoulême et Saillat-Chassenon depuis mars 2018 à la suite du constat que la plateforme s'était déformée, malgré des travaux d'urgence de régénération de la voie réalisés fin 2017, pour un coût de 3,12 M€ dont 1,06 M€ apportés par l'État. Avant sa fermeture, la ligne était empruntée par environ 80 000 voyageurs par an et circulée par 21 TER chaque jour. Des bus de substitution ont été mis en place sur la partie fermée de la ligne. L'État et la région Nouvelle Aquitaine se sont engagés pour la régénération de cette ligne au travers du volet mobilités du contrat de plan entre l'État et la région (CPER) 2015-2022. L'État a ainsi apporté 6,4 M€ pour financer les travaux d'urgence et les études préliminaires de régénération de la voie, qui ont été restituées fin 2023. Cet engagement sera confirmé dans le cadre du volet mobilités du CPER 2023-2027, dont la négociation est en cours de finalisation, avec la réalisation des études d'avant-projet et l'engagement d'une première phase des travaux avant 2027. S'agissant de l'ouverture de la ligne au trafic de marchandises, cette composante a été intégrée dans les scénarios étudiés dans le cadre des études préliminaires livrées fin 2023. L'opportunité d'ouverture de la ligne au trafic de marchandises sera également examinée lors de la prochaine phase d'études.