

## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8999</b>	De <b>Mme Caroline Colombier</b> ( Rassemblement National - Charente )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Avenir de la ligne TER Limoges-Angoulême	<b>Analyse</b> > Avenir de la ligne TER Limoges-Angoulême.
Question publiée au JO le : <b>13/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/10/2023</b> page : <b>8875</b> Date de renouvellement : <b>19/09/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Caroline Colombier alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'avenir de la ligne TER Limoges-Angoulême. Le 14 mars 2018, la SNCF annonçait la fermeture temporaire pour 3 semaines de la ligne Limoges-Angoulême. Cinq ans plus tard, la ligne TER n'a toujours pas rouvert et a pour terminus la commune de Saillat-sur-Vienne, mettant de côté la 3e circonscription de la Charente et son terminus d'origine Angoulême. Cette fermeture laisse tout une partie de la ligne totalement à l'abandon, ligne qui ressemble davantage à une voie verte qu'à un réseau ferroviaire. Empruntée pour se rendre sur la côte atlantique notamment par les Français les plus modestes au cours de l'été, cette ligne ne reste plus qu'un lointain souvenir pour beaucoup de Français qui se sentent totalement oubliés. Par ailleurs, la coupure de cette ligne ne laisse aucune alternative à la voiture, obligeant les personnes et le transport de marchandises à utiliser la nationale 141, déjà fortement empruntée. Le signal d'alarme a pourtant été tiré de nombreuses fois, à travers des manifestations ou des actions symboliques, la dernière ayant réuni 400 personnes à Chabanais dont de nombreux élus locaux de tous bords qui ne comprennent pas le manque de soutien de la part de l'État. Dès 2017, Mme la Première ministre, à l'époque ministre des transports annonçait « l'ère des petites lignes du quotidien ». Le Président de la République Emmanuel Macron lors de son *interview* du 14 juillet 2020, promettait « le développement des trains de nuit, des petites lignes et du fret ferroviaire » et en février 2023 Mme la Première ministre officialisait 100 milliards d'euros pour le train. De plus, en avril 2021, le ministre des transports Jean-Baptiste Djebbari signait avec la région Nouvelle-Aquitaine le protocole d'accord pour la sauvegarde des « petites lignes ferroviaires » qui comprenait justement la ligne Limoges-Angoulême, or à ce jour aucun fonds n'ont été débloqués. Aussi, alors que le pays connaît depuis plusieurs années une dégradation de l'offre des services ferroviaires dans les territoires ruraux, elle lui demande de lui indiquer si le Gouvernement compte tenir ses engagements pris lors du protocole d'accord pour la sauvegarde des « petites lignes ferroviaires » et quand la ligne Limoges-Angoulême rouvrira intégralement.

### Texte de la réponse

La ligne Angoulême-Limoges relie les préfectures des départements de Charente et de Haute-Vienne, deux agglomérations importantes de la Région Nouvelle-Aquitaine dont une ancienne préfecture de région. C'est une ligne de desserte fine de 117 km à voie unique et non électrifiée. Elle est inscrite au volet ferroviaire du Contrat de Plan de l'ex-Région Poitou-Charentes puis de la Région Nouvelle-Aquitaine pour la période 2015-2020 prolongé jusqu'en 2022. La régénération de la ligne est également prévue au protocole d'accord sur l'avenir des lignes de

desserte fine du territoire signé le 22 avril 2021 entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine, qui prévoit la poursuite du cofinancement des investissements de régénération de la ligne dans le cadre des CPER. Des travaux d'urgence ont été réalisés à partir de 2017 au titre du CPER pour éviter une limitation de la vitesse des trains. Cependant, les circulations sur la section ouest entre Angoulême et la gare de Saillat-Chassenon ont dû être suspendues en mars 2018, l'état de l'infrastructure ne permettant pas d'assurer un niveau de sécurité suffisant. Un service de substitution par autocar a été mis en place. Des études préliminaires pour la réouverture de cette section ont été lancées en 2021, et financées au titre du plan de relance. Les résultats doivent être présentés avant la fin 2023. Ils permettront de préciser les travaux à mener pour la régénération de la ligne, ainsi que le besoin de financement et le calendrier prévisionnel. La phase d'avant-projet pourra être lancée à partir de 2024. En parallèle de ces études, des travaux pour le maintien de l'infrastructure sur la section Limoges – Aix-sur-Vienne ainsi que des travaux d'urgence entre Aix-sur-Vienne et Saillat sont programmés en 2023. L'ensemble de ces travaux vise à éviter la mise en place d'une limitation de la vitesse des trains à 40 km/h en 2024, et ne se substitue pas à la régénération globale de la ligne actuellement à l'étude. L'Etat a donc bien toujours été présent pour soutenir cette ligne et prévoit les investissements nécessaires à sa réouverture. Les négociations en cours au niveau régional relatives à la période de contractualisation 2023-2027 du volet mobilités des CPER devront ainsi intégrer les investissements qui seront jugés les plus pertinents pour la pérennisation de cette ligne, en accord avec la Région Nouvelle-Aquitaine et les dispositions du protocole de 2021.