



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TER

Question orale n° 54

Texte de la question

M. Charles de La Verpillière appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les investissements qu'il faudrait réaliser sur la voie ferrée Lyon-Ambérieu-en-Bugey. La ligne TER Lyon-Ambérieu-en-Bugey figure parmi les douze lignes "sensibles" recensées par l'audit commandé par le précédent gouvernement. La ligne est victime de son succès : en raison de l'accroissement du nombre de trains, les voies et les gares sont saturées et tout événement (panne, blocage d'un passage à niveau, accident de personne...) entraîne des retards qui peuvent aller jusqu'à plusieurs heures lorsqu'il faut remorquer un train. Les travaux programmés par Réseau ferré de France (RFF) en 2014 ne régleront pas ces problèmes. En effet, RFF prévoit seulement de renouveler les voies (rail, ballast et traverses) et d'allonger les quais pour recevoir les futures rames TER. En revanche, il n'est prévu aucun aménagement qui permettrait de dégager les convois immobilisés et de faire dépasser les trains lents et omnibus par les trains rapides. Il est donc impératif de programmer des investissements supplémentaires sur cette ligne. De toute évidence, RFF n'en prendra pas seul l'initiative. Il lui demande donc quelles instructions et quels moyens le Gouvernement compte donner à RFF au sujet de ces investissements indispensables sur la ligne TER Lyon-Ambérieu-en-Bugey.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE LYON-AMBÉRIEU-EN-BUGEY

M. le président. La parole est à M. Charles de La Verpillière, pour exposer sa question, n° 54, relative à l'aménagement de la ligne Lyon-Ambérieu-en-Bugey.

M. Charles de La Verpillière. Ma question, à laquelle j'associe mon collègue Damien Abad, s'adresse au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, et concerne les investissements qu'il faut absolument réaliser sur la voie ferrée Lyon-Ambérieu-en-Bugey.

La ligne TER Lyon-Ambérieu-en-Bugey figure parmi les douze lignes sensibles recensées dans l'audit commandé par le précédent gouvernement. Plus largement, c'est tout l'axe Genève-Saint-Etienne, via la gare de La Part-Dieu, dont l'exploitation est perturbée, et son taux de régularité laisse fortement à désirer.

Ces difficultés ne sont pas dues à l'insuffisance de l'offre TER. Même si des améliorations sont encore possibles, le cadencement a globalement produit des effets bénéfiques et 3 000 voyageurs sont recensés chaque jour entre Lyon et Ambérieu.

Ce sont donc les infrastructures qui doivent à tout prix être renforcées. La ligne est victime de son succès : en raison de l'accroissement du nombre de trains, les voies et les gares sont saturées et tout événement - panne sur le matériel roulant ou la signalisation, blocage d'un passage à niveau, accident de personne - entraîne des retards qui peuvent atteindre plusieurs heures.

Les travaux programmés par Réseau ferré de France en 2014 ne régleront pas ces problèmes. RFF prévoit seulement de renouveler les voies et d'allonger les quais pour recevoir les futures rames TER. En revanche, RFF n'a prévu aucun aménagement permettant de dégager les convois immobilisés et de faire dépasser les trains lents et omnibus par les trains rapides. Il est donc impératif de programmer des investissements

supplémentaires.

Tous les spécialistes s'accordent sur la nécessité de renforcer l'alimentation électrique ; de moderniser la signalisation ; de réaliser des aménagements tels que des installations permanentes de contresens, la banalisation des voies, une aiguille télécommandée à Montluel ; enfin de supprimer les passages à niveau les plus fréquentés ou les plus dangereux, le PN 19 et le PN 20, en plus de celui de Saint-Denis-en-Bugey. De toute évidence, RFF ne prendra pas seul l'initiative de ces investissements. En effet, s'ils amélioreraient significativement l'exploitation de la ligne, ils n'augmenteraient pas le nombre de sillons commercialisés. Par conséquent, RFF n'y trouve pas d'intérêt financier.

Quelles instructions et quels moyens le Gouvernement compte-t-il donner à RFF pour ces travaux indispensables ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

Mme George Pau-Langevin, *ministre déléguée chargée de la réussite éducative*. Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les difficultés que connaît la ligne ferroviaire entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey. M. Frédéric Cuvillier vous en remercie et vous prie de l'excuser de son absence car il est en déplacement avec le Président de la République à Lens.

La ligne Lyon-Ambérieu-en-Bugey supporte aujourd'hui un important trafic de fret et de voyageurs, principalement des TER à courte ou longue distance, dont la circulation est fragilisée par l'engorgement du noeud ferroviaire lyonnais et de la gare de La Part-Dieu. D'importants travaux de renouvellement y seront réalisés par Réseau ferré de France en 2014 pour remettre l'infrastructure à niveau. Ces travaux, indispensables pour garantir à long terme une desserte de qualité, seront bien sûr organisés en réduisant autant que possible leur impact sur les circulations. Réseau ferré de France et la SNCF veilleront pendant cette période à informer au mieux les usagers des adaptations du service.

Au-delà de cette échéance, les études menées dans le cadre du contrat de projets État-région 2007-2013, notamment pour le renforcement de l'alimentation de traction électrique sur cet axe, tracent d'autres perspectives d'amélioration de la qualité de service. La réalisation de ces investissements, qui permettront de gagner en robustesse et en fiabilité dans la gestion des circulations, notamment en cas de situations perturbées ou lors de travaux de maintenance, devra être convenue entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre d'une prochaine contractualisation.

De manière générale, le Gouvernement donnera la priorité à l'amélioration du réseau existant, au travers notamment du plan de modernisation du réseau que Frédéric Cuvillier a demandé à Réseau ferré de France d'établir dans les six mois. Ce plan doit renforcer la qualité du service rendu aux usagers, notamment en améliorant la régularité des trains et en repartant des besoins de mobilité des habitants au quotidien. Réseau ferré de France devra travailler au plan local avec les régions, autorités organisatrices, pour que cet objectif soit bien pris en compte.

Le ministre examinera avec attention les propositions que lui fera RFF au printemps prochain et sera attentif à ce que les lignes qui connaissent le plus de difficultés soient concernées en priorité par ce plan.

M. le président. La parole est à M. Charles de La Verpillière.

M. Charles de La Verpillière. Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse, qui témoigne d'une prise de conscience de la gravité des problèmes rencontrés sur cette ligne. Il faudra absolument que des travaux soient faits en plus de ceux prévus en 2014. Le Gouvernement devra donner l'impulsion nécessaire le moment venu.

Données clés

Auteur : [M. Charles de La Verpillière](#)

Circonscription : Ain (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 54

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 novembre 2012](#), page 6834

Réponse publiée au JO le : [5 décembre 2012](#), page 6091

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [27 novembre 2012](#)