

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 janvier 2012

---

**ORGANISATION DU SERVICE ET INFORMATION DES PASSAGERS DANS LES  
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN - (N° 4157)**

Commission	
Gouvernement	

Re

**AMENDEMENT**

N° 13

présenté par

M. Paternotte, M. Calméjane, M. Chartier, M. Vitel, M. Straumann, M. Teissier, M. Sermier, M. Remiller, M. Garraud, M. Dosne, M. Gérard Voisin, M. Lefrand, M. Étienne Blanc, M. Bodin, M. Trassy-Paillogues, M. Proriol, M. Bonnot, M. Siré, M. Jeanneteau, M. Vandewalle, M. Reiss, M. Decool, M. Depierre, M. Cosyns, M. Carayon, M. Gaudron, M. Martin-Lalande, M. Boënnec, M. Vanneste, M. Couve, M. Saddier, M. Guibal, M. Gérard, M. Herbillon, M. Suguenot, Mme Marland-Militello, Mme Branget et M. Mourrut

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Avant l'article L. 1251-1 du code des transports, il est inséré une section 1 A ainsi rédigée :

« Section 1 A

« Service minimum pour le transport ferroviaire de marchandises

« *Art. L. 1252-1 A. – I. –* Après consultation des entreprises de transport ferroviaire de marchandises et des organisations ou associations de chargeurs, le ministère chargé des transports établit un plan de transport minimal de trains de marchandises prioritaires permettant de couvrir les besoins essentiels de la population en cas de perturbation prévisible du trafic.

« Afin de permettre la mise en œuvre de ce plan de transport minimal, le gestionnaire d'infrastructure garantit, en liaison avec le service gestionnaire des trafics et des circulations, l'accès aux infrastructures ferroviaires et la circulation sur le réseau de ces trains de marchandises prioritaires, le cas échéant en modifiant les règles de priorité entre trafic de marchandises et trafic de voyageurs.

« II. – Un décret fixe les modalités d'application du présent article. ».

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Il apparaît aujourd'hui crucial de relancer le transport ferroviaire de marchandises pour répondre à la demande économique et logistique des chargeurs tout en répondant aux objectifs des lois « Grenelle » qui visent à accentuer le report modal en particulier de la route vers le fer.

Le mode routier conserve 85 % de parts de marché. Pour atteindre les objectifs fixés par l'État, la fiabilité du mode ferroviaire pour les marchandises doit s'accroître. Les aléas doivent être résorbés. Il est donc nécessaire d'établir un service minimum pour le transport ferroviaire de marchandises qui s'appliquerait en toute circonstance.

Assurer aux entreprises ferroviaires de fret la possibilité de circuler, c'est-à-dire d'avoir accès à l'infrastructure, c'est donner l'engagement aux chargeurs de pouvoir transporter leurs marchandises par la voie ferroviaire.

Que ce soit en cas de grève (la perte pour le secteur fret est d'au moins 15 millions par semaine de grève) ou en tout autre situation dégradée, l'accessibilité des trains de marchandises doit être assurée en premier lieu pour des trains vitaux ou urgents et en second lieu selon des règles de priorité opérationnelles qui font intervenir les critères suivants :

- Distance bout-en-bout du train.
- Caractère international ou non.
- Stabilité horaire du sillon en conception (train régulier).
- Circulation du train dans son sillon au moment où se produit la situation dégradée.
- Nature de la marchandise caractère dangereux ou non.
- Caractère intermodal du trafic.

Redonner de la compétitivité au ferroviaire c'est appuyer une compétitivité relancée de notre économie et en particulier pour la desserte des ports.