

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1990.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres,*

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents* ; Bernard Barbier, Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Louis Minetti, René Trégouet, *secrétaires* ; MM. Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean-Eric Bouch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejané, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fossat, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Gineay, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Loyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccastra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Trévert.

Voir le numéro :  
Sénat : 73 (1989-1990).

---

Transports.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>I. EXPOSE GENERAL</b> .....	5
<b>A. L'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR PUBLIC ROUTIER DE PERSONNES</b> .....	5
<b>B. LA SOCIETE " DE GERANCE DES WAGONS DE GRANDE CAPACITE (S.G.W.)</b> .....	8
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	11
<b>Article premier : Uniformisation des conditions d'accès à la profession de transporteur routier de personnes</b> .....	11
<b>Article 2 : Abrogation de la loi du 15 octobre 1940</b> .....	13
<b>CONCLUSION</b> .....	14
<b>ANNEXE : Extrait de la directive du Conseil du 21 Juin 1989</b> .....	15
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	19

**Mesdames, Messieurs**

**"Portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres", le projet de loi qui vous est soumis rassemble, en réalité, deux articles sans commun rapport.**

**Le premier supprime le régime spécifique applicable dans la région Ile-de-France aux entreprises de transport public de personnes pour ce qui concerne les conditions d'accès à la profession.**

**Le second abroge la loi du 15 octobre 1940 relative à la réquisition des wagons de grande capacité et permettra de donner une base contractuelle, et non plus législative, à la gérance de ce parc de wagons.**

**Il s'agit, à l'évidence, de dispositions disparates dont votre rapporteur s'étonne qu'elles n'aient pu être discutées à l'occasion du précédent projet de loi relatif aux transports, promulgué le 2 janvier dernier.**

**Avant de procéder à l'examen des articles, votre rapporteur souhaite brièvement rappeler les conditions d'accès à la profession de transporteur public routier de personnes ainsi que l'activité de la société de gérance des wagons de grande capacité.**

## **EXPOSE GENERAL**

### **A. L'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR PUBLIC ROUTIER DE PERSONNES**

L'un des objets du projet qui vous est soumis est d'uniformiser les conditions d'accès à la profession de transporteur public routier de personnes. Aujourd'hui, en effet, les entreprises de la région Ile-de-France, au nombre de 600 environ, ne se voient pas appliquer en la matière la même réglementation que les 8.000 entreprises du reste de la France.

Ces différences portent :

- sur l'attestation de capacité professionnelle, obligatoire en Ile-de-France quel que soit le nombre de personnes transportées, alors que dans le reste de la France des dérogations sont admises ;

- sur l'inscription à un registre, introduit en 1982 par la LOTI (loi d'orientation des transports routiers) ; en Ile-de-France, n'existent que des plans départementaux de transports publics de voyageurs ;

- sur le régime de la radiation et les titulaires des services.

Le tableau comparatif ci-après présente les régimes applicables, respectivement, en Ile-de-France et dans le reste de la France.

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR PUBLIC ROUTIER DE PERSONNES

<p align="center"><b>En Ile-de-France</b> Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié</p>	<p align="center"><b>Hors région d'Ile-de-France</b> Décret n° 85-891 du 16 avril 1985 modifié</p>
<p><b>I. Condition de nationalité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit être français</li> <li>- soit être originaire d'un pays de la C.E.E., des Vallées d'Andorre et de la Principauté de Monaco ou être détenteur de la carte de résident en France (Loi n° 84-622 du 17 juillet 1984)</li> <li>- soit être ressortissant d'un pays avec lequel la France a conciu des accords de réciprocité.</li> </ul> <p><b>II. Condition de capacité professionnelle</b></p> <p>Condition requise de toute personne qui effectue un transport de voyageur par route</p> <p>...</p> <p>- L'attestation s'obtient : (arrêtés du 15 octobre 1985 modifié et du 3 avril 1987)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit par examen oral devant un jury désigné par arrêté préfectoral du Préfet de région,</li> <li>- soit au vu de diplômes de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, comptable, économique ou commerciale.</li> </ul>	<p><b>I. Condition de nationalité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit être français</li> <li>- soit être originaire d'un pays de la C.E.E., des Vallées d'Andorre et de la Principauté de Monaco ou être détenteur de la carte de résident en France (Loi n° 84-622 du 17 juillet 1984)</li> <li>- soit être ressortissant d'un pays avec lequel la France a conclu des accords de réciprocité.</li> </ul> <p><b>II. Condition de capacité professionnelle</b></p> <p>Condition subordonnant généralement toute inscription sauf en ce qui concerne les entreprises qui effectuent des transports publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteur compris sous réserve que le parc détenu ne dépasse pas trois véhicules ;</li> <li>- lorsque l'entreprise ne possède qu'un seul véhicule affecté à cet usage et que cette activité est l'accessoire d'une activité principale, autre que le transport public routier de personnes ;</li> <li>- au moyen de véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme ou de loisirs, et dont les caractéristiques et l'utilisation sont définies par arrêté du ministre chargé des transports ;</li> <li>- les régies dotées de la seule autonomie financière et ne disposant que de deux véhicules au maximum.</li> </ul> <p>...</p> <p>- L'attestation s'obtient : (arrêtés du 15 octobre 1985 modifié et du 3 avril 1987),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit par examen oral devant un jury désigné par arrêté préfectoral du Préfet de région,</li> <li>- soit au vu de diplômes de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, comptable, économique ou commerciale.</li> </ul>

Source : Direction des transports terrestres, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

<b>En Ile-de-France</b> Décret n° 49 1473 du 14 novembre 1949 modifié	<b>Hors région d'Ile-de-France</b> Décret n° 85-891 du 16 avril 1985 modifié
<p><b>III. L'inscription</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Il n'existe pas de registre des entreprises de transport routier de personnes. Il est établi, pour chaque département, un plan de transports publics de voyageurs :</li><li>- le plan des services routiers réguliers ;</li><li>- le plan des services routiers occasionnels ;</li><li>- la liste des périmètres des transports.</li></ul> <p>- Les titulaires des services peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les entreprises privées ;</li><li>- les collectivités territoriales ou leurs groupements.</li></ul> <p>La radiation de l'inscription aux plans de transports</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Une commission des sanctions administratives dont la composition a été fixée par arrêté peut prononcer cette radiation</li></ul>	<p><b>III. L'inscription</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Toute entreprise qui exerce une activité de transports publics de personnes doit être inscrite à un registre tenu par les services de l'Etat compétents en matière de transports dans les départements.</li></ul> <p>Elles sont inscrites au registre du département où elles ont leur siège.</p> <p>Cette inscription entraîne de droit l'inscription de leurs autres établissements qui toutefois doit être demandée au Préfet des départements dans lesquels ils sont implantés.</p> <p>Sont inscrites de droit les régies ou les entreprises qui, à la date de la publication du présent décret exploitent des services de transports de voyageurs par route conformément aux dispositions réglementaires en vigueur sont inscrites de droit au registre.</p> <p>- Titulaires des services (1) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les entreprises privées ;</li><li>- les régies de transports (ce sont soit des régies à autonomie financière, soit des établissements publics, industriels et commerciaux)</li></ul> <p>La radiation du registre (2) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail et de la sécurité après avis de la commission des sanctions administratives du comité régional des transports.</li></ul>

(1) L'article 7-II de la LOTI fait obligation aux communes et groupements de s'ériger en régie à autonomie financière ou en EPIC (Etablissement public industriel et commercial).

Tel n'est pas le cas en Ile-de-France, l'article 7-II de la LOTI n'étant pas applicable à cette région.

(2) L'article 17 de la LOTI n'étant pas applicable à l'Ile-de-France, il n'existe pas de comité régional des transports.

En revanche, subsistent des comités techniques départementaux des transports (CTDT) et les comités techniques interdépartementaux des transports (CTIT).

Ces deux points ne sont pas modifiés par le présent projet.

## B. LA SOCIÉTÉ DE GERANCE DES WAGONS DE GRANDE CAPACITÉ (S.G.W.)

Créée en 1941, en application de la loi du 15 octobre 1940, relative à la réquisition des wagons de grande capacité, la S.G.W., société anonyme de très faible capital, s'est vue confier la mission d'assurer l'exploitation, pour le compte de la S.N.C.F., du parc de wagons de grande capacité.

Il s'agissait, à l'origine, de protéger des exigences de l'occupant le parc des wagons de grande capacité alors dispersés entre différents propriétaires, essentiellement les sociétés minières et métallurgiques, en enjoignant à leurs propriétaires de les mettre à la disposition de la S.N.C.F. Cette dernière se voyait confier la charge de les exploiter, en pool, à titre provisoire et sous le contrôle étroit du ministre des transports.

La disparition de ce système très spécifique, puisque fondé sur le pouvoir de réquisition du ministre compétent, aurait dû logiquement intervenir à la Libération. Cependant, tant la S.N.C.F. que les industriels concernés ont estimé préférable de le laisser subsister au-delà de la période d'exception pour laquelle il avait été créé, dans la mesure où il donnait satisfaction.

Le dispositif réglementaire relatif aux conditions d'exploitation des wagons a été modifié par des arrêtés ministériels successifs relatifs à :

- la limitation à 12 % du capital du bénéfice de la société ; l'excédent devant être réparti, dans les six mois, entre les propriétaires de wagons ;

- la définition du parc exploité par la S.G.W. En 1948, quatre catégories de wagons ont été remises à la disposition de leurs propriétaires (wagon à potasse ou engrais, à chaux, couverts et découverts, autres), ne laissant dans le parc que les wagons à minerais, à coke et à houille. Cependant, à la demande de la S.N.C.F., la S.G.W. a étendu en 1965 son activité aux transports de matériaux de construction et de voirie par trains complets ;

- la répartition des bonifications et redevances.

En revanche, la définition des obligations de la S.G.W. , des propriétaires, expéditeurs et destinataires, est restée quasiment inchangée.

Le capital de la S.G.W., fixé aujourd'hui à 260.000 francs, est détenu à près de 80 % par la S.N.C.F. Les 20 % restant sont répartis entre USINOR (5,2 %), STEMI (4,5 %), les établissements ARBEL (2,25 %), SITRAM (2,2 %), SACILOR (1,4 %) et E.D.F. (0,9 %). La S.N.C.F. dispose de 6 des 12 postes d'administrateurs que comporte le conseil d'administration.

La S.G.W. ne possède, en propre, aucun wagon et a reçu pour mission de gérer le parc de wagons appartenant, soit à des propriétaires usagers (entreprises ayant fait construire des wagons pour leurs propres transports, telles E.D.F., Usinor/Sacilor, Pont à Mousson), soit à des propriétaires exploitants (sociétés n'ayant pas de trafic propre qui mettent leurs wagons à la disposition de la S.G.W. pour les usagers sans wagons).

Au 1er janvier 1990, la répartition des 7.737 (1) wagons du parc de la S.G.W. est la suivante :

- 1.902 wagons à charbon
- 1.928 wagons à coke
- 1.720 wagons à minerai
- 2.187 wagons à matériaux.

---

(1) Dont 6.369 appartenant à 33 sociétés de location de wagons (telles que SIMOTRA/STEMI, ARBEL, SITRAM/COMPAGNIE Auxiliaire du Midi, Groupe ERMEWA, SCRC, SGMF...) et 1.368 à 4 propriétaires-usagers (E.D.F., PONT à MOUSSON, SOLLAC (du groupe USINOR-SACILOR), Ets ROY (Carrier).

Le tableau ci-dessus retrace l'évolution du trafic assuré en wagons du pool S.G.W. :

ANNEE	TRAFIC (en millions de tonnes)
1978	50,8
1983	30,6
1984	29,6
1985	25
1986	22,7
1987	20,9
1988	21,1
1989	22,5 (1) (dont 11,7 de matériaux, 6,3 de houille, 1,8 de coke et 4,7 de minerais)
1990	Prévisions : de 25 à 27

(1) Non compris 2 millions de tonnes transportées pour le chantier TGV Nord.

La baisse continue de tonnage par rapport au niveau atteint en 1974 (68,8 millions de tonnes) s'est nettement ralentie. On peut raisonnablement estimer que le trafic de la S.G.W. devrait se maintenir dans les années à venir au-dessus de 20 millions de tonnes.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier*

#### **Uniformisation des conditions d'accès à la profession de transporteurs routiers de personnes**

Ce premier article, qui modifie l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a pour objet de rendre directement applicables à la région d'Ile-de-France les dispositions du premier paragraphe de l'article 7 de cette loi.

L'article 46 prévoit, en effet, que certaines dispositions de la loi précitée doivent faire l'objet de dispositions législatives spéciales. Il s'agit des dispositions relatives :

- aux conditions d'accès à la profession par l'inscription sur un registre (article 7, paragraphe I) ;

- à l'organisation des transports publics réguliers de personnes (article 7, paragraphe II) ;

- au financement de ces services (article 7, paragraphe III) ;

- aux différents conseils des transports (national, régionaux et départementaux) institués par les articles 16 et 17 ;

- à la définition d'un périmètre de transports urbains et à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains pour les transports urbains de personnes (articles 27 et 28) ;

- aux différentes catégories et à l'organisation du transport routier non urbain de personnes (articles 29 et 30).

Ces dispositions législatives spéciales n'ont pas été prises : comme il l'a été indiqué, la région d'Ile-de-France reste soumise au décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, les dispositions du décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains

de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ne lui étant pas applicables.

La modification proposée par le présent article aura pour effet, en supprimant l'obligation de mesures législatives spéciales, de rendre applicable à la région d'Ile-de-France les dispositions du premier paragraphe de l'article 7 et, par conséquent, celles du décret de 1985 relatif à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes.

Le premier paragraphe de cet article 7 fixe les conditions d'accès à la profession des entreprises de transport public de personnes ainsi que les conditions de radiation.

Ces entreprises doivent être inscrites sur un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription peut être subordonnée, selon des modalités fixées par décret au Conseil d'Etat, à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle, et le cas échéant, à des conditions de garantie financière.

En cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports du travail ou de la sécurité, ces entreprises peuvent être radiées du registre.

Leur radiation, en application de l'avant-dernier alinéa de l'article 17 de la LOTI, ne peut intervenir qu'après avis de la commission des sanctions administratives créée au sein du comité général des transports et présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire.

L'harmonisation des règles d'accès à la profession de transporteur public routier de personnes prévue par la directive 89/438 du 21 juin 1989, et la demande adressée par la Communauté à la France de mettre fin au régime dérogatoire de la région d'Ile-de-France, nécessitent que soit uniformisé le régime applicable pour l'accès à la profession.

Votre rapporteur relève qu'il ne s'agit là que d'une mise en conformité partielle avec la réglementation communautaire, puisque la directive européenne précitée (1) fait également obligation d'introduire, dans les conditions d'inscription au registre, des critères "d'honorabilité" dont ne fait pas état le présent projet de loi. En tout état de cause, dans la mesure où une modification ultérieure de l'article 7 sera nécessaire, votre rapporteur s'interroge sur la procédure suivie qui obligera, dans un avenir proche, à revenir sur cet article.

(1) Voir annexe.

Votre commission vous propose d'adopter un amendement rédactionnel puis l'article ainsi amendé.

## *Article 2*

### **Abrogation de la loi du 15 octobre 1940**

Le second article du projet de loi abroge la loi du 15 octobre 1940 relative à la réquisition des wagons de grande capacité.

Prise sous le régime de Vichy, cette loi, comme l'indique l'exposé des motifs du présent projet, n'a fait l'objet d'aucune abrogation explicite, que ce soit par l'ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine, ou ultérieurement, dans les conditions prévues par l'article 7 de ladite ordonnance.

L'article premier de cette loi enjoint aux propriétaires des wagons de grande capacité de les mettre à la disposition de la S.N.C.F. qui les exploitera jusqu'à une date et selon les directives fixées par "le secrétaire d'Etat aux communications". En contrepartie de cette privation de jouissance, les propriétaires bénéficient d'une indemnité.

L'article 2 charge la S.N.C.F. de l'exploitation du parc, conformément aux programmes de transport déterminés par le ministre compétent, dont l'autorisation préalable est requise pour la construction, la transformation ou la démolition de tout wagon de grande capacité.

L'article 3 prévoit que la S.N.C.F. peut confier l'exploitation de ce parc à une société dont la constitution et les statuts sont soumis à l'approbation du ministre des Finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

L'article 4 dispose que les conditions d'exploitation, sur propositions de la S.N.C.F., sont arrêtées par le secrétaire d'Etat aux communications. Le dernier arrêté pris sur cette base l'a été par le ministre des Transports, le 19 mai 1969.

Comme il l'a été indiqué, ce dispositif législatif et réglementaire, reposant sur le pouvoir de réquisition du ministre chargé des transports, a été contesté à différentes reprises par la Cour des Comptes. Le dispositif contractuel entre la S.N.C.F. et ses partenaires, permettant à la S.G.W. d'être gérée dans des conditions comparables à celles des autres pools de wagons, a été élaboré et pourra se substituer à la législation actuellement en vigueur dont l'abrogation est proposée.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

\*  
( )  
\* \*

Sous le bénéfice des observations consignées dans le présent rapport et compte tenu de l'amendement qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter ce projet de loi.

**EXTRAIT DE LA DIRECTIVE DU CONSEIL DES COMMUNAUTÉS**

**DU 21 JUIN 1989**

modifiant la directive 74/561/C.E.E. concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, la directive 74/562/C.E.E. concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et la directive 77/796/C.E.E. visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement des transporteurs.

(89/438/C.E.E.)

**Article 2 - 3)**

"2. Les Etats membres déterminent les conditions qui doivent être remplies par les entreprises établies sur leur territoire afin de satisfaire à la condition d'honorabilité.

Ils prévoient que cette condition n'est pas ou n'est plus remplie si la ou les personnes physiques qui sont censées la remplir en vertu de l'article 3 paragraphe 1 :

- ont fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial,

- ont été déclarées inaptes à l'exercice de la profession de transporteur en vertu des réglementations en vigueur,

- ont été condamnées pour des infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant :

- les conditions de rémunération et de travail de la profession,

ou

 l'activité de transport, et notamment les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs, aux poids et dimensions des véhicules utilitaires, à la sécurité routière et à la sécurité des véhicules.

Dans les cas visés aux trois tirets précédents, la condition d'honorabilité continue de ne pas être remplie tant qu'une réhabilitation ou une autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue en application des dispositions nationales existantes en la matière".

4)

"3. a) La capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise.

b) Pour évaluer la capacité financière, l'autorité compétente prend en considération : les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant : les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs, y compris les biens, qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise : les frais y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que le fonds de roulement.

c) L'entreprise doit disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 3.000 écus par véhicule ou 150 écus par place assise des véhicules utilisés par l'entreprise, le montant exigible étant celui qui résulte du calcul donnant le chiffre le plus bas.

Les Etats membres peuvent déroger au premier alinéa dans le cas d'entreprises de transport qui exercent leurs activités exclusivement dans le cadre du marché national.

d) Aux fins des points a), b) et c), l'autorité compétente peut accepter à titre de preuve la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie sous la forme d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire.

e) Les points b), c), et d) ne s'appliquent qu'aux entreprises autorisées, à partir du 1er janvier 1990, dans un Etat membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur de voyageurs par route".

5)

**"4. La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les compétences constatées, dans le cadre d'un examen écrit pouvant prendre la forme de questions à choix multiple, par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque Etat membre, dans les matières visées dans la liste en annexe.**

**Les Etats membres peuvent dispenser de l'examen les candidats transporteurs qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction.**

**Les Etats membres peuvent dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui impliquent une bonne connaissance des matières visées dans la liste figurant en annexe, et qu'ils désignent spécialement à cet effet, de l'examen dans les matières ouvertes par ces diplômes.**

**Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au premier alinéa doit être produite à titre de preuve de la capacité professionnelle".**

---

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p> <p>.....</p> <p>Art.46.- L'adaptation des dispositions de l'article 7, du chapitre IV du titre 1er et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Ile- de- France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.</p> <p>.....</p> <p>Loi relative à la réquisition des wagons de grande capacité</p> <p><i>Art 1er.</i> - Tous les propriétaires de wagons de grande capacité immatriculés par la Société nationale des chemins de fer français, qu'il s'agisse de wagons appartenant à des usines, à des mines, à des services concédés, à des sociétés de location de wagons et plus généralement à tout particulier ou société privée, seront, nonobstant tous engagements qui auraient pu être pris antérieurement, tenus de mettre ces wagons à la disposition de la Société nationale des chemins de fer français qui les exploitera jusqu'à une date fixée par le secrétaire d'Etat aux communications et conformément à ses directives.</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres.</p> <p>Article premier.</p> <p>A l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les mots : "des dispositions de l'article 7", sont remplacés par les mots : "des dispositions du II et du III de l'article 7".</p> <p>Art.2.</p> <p>La loi du 15 octobre 1940 relative à la réquisition des wagons de grande capacité est abrogée.</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres.</p> <p>Article premier.</p> <p><i>Le début de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé : "L'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7,".</i></p> <p>Art.2.</p> <p>Sans modification</p>

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la commission**

Les propriétaires recevront, en contrepartie de cette privation de jouissance, une indemnité qui sera fixée dans les conditions définies à l'article 4 du présent décret.

**Art. 2.-** A titre provisoire, la Société nationale des chemins de fer français sera chargée de l'exploitation du parc de tous les wagons de grande capacité visés à l'article 1er, conformément aux programmes de transports arrêtés par le secrétaire d'Etat aux communications.

L'autorisation préalable du secrétaire d'Etat aux communications sera indispensable pour la construction, la transformation ou la démolition de tout wagon de grande capacité.

**Art. 3.-** La Société nationale des chemins de fer français pourra confier l'exploitation du parc des wagons de grande capacité qui lui incombe aux termes de l'article 2 ci-dessus à une société dont la constitution et les statuts seront soumis à l'approbation du ministre secrétaire d'Etat aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

**Art. 4.** Les conditions d'exploitation des wagons seront arrêtées par le secrétaire d'Etat aux communications, sur la proposition de la Société nationale des chemins de fer français.

Ces conditions devront déterminer notamment la répartition des bonifications allouées par les tarifs homologués entre les propriétaires de wagons, les expéditeurs et la société d'exploitation prévue à l'article 3 ci-dessus, s'il y a lieu.

**Art. 5.-** Le présent décret sera publié au *Journal Officiel* et exécuté comme loi de l'Etat.