

N° 5125<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

---

---

**PROJET DE LOI**

sur les transports publics

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL**

(19.3.2004)

**Remarque liminaire**

Notre chambre renonce à reprendre des objections et propositions déjà faites par d'autres structures consultatives, si elle les partage.

**Analyse des articles***Ad article 2*

Notre chambre se demande, si, sur le vu de l'alinéa 2 in fine, les transports de la ville de Luxembourg sont compris dans le champ d'application de la loi. En tout état de cause notre chambre est demande-resse pour qu'ils y soient intégrés s'ils ne l'étaient pas, étant donné leur importance dans l'ensemble des transports publics.

Au-delà, nous pensons également que tous les transports publics devraient être compris dans le champ d'application de la loi, qu'ils soient confinés au territoire d'une seule commune ou non. En effet, nous voyons mal comment les transports publics pourraient être optimisés sans inclure ceux des grandes communes p.ex.

*Ad article 3*

Le 3ème tiret du paragraphe 1 et le paragraphe 2 ont trait aux véhicules automoteurs de moins de 10 places, y compris celle du chauffeur. Considérant certaines dispositions du code de la route – art. 2, point 27° et art. 2 point 13° de la loi du 14.2.1955 – les transports publics en question sont réservés jusqu'à présent aux taxis ou aux voitures de location. Or, le 3ème tiret laisse entendre que dorénavant ces types de transport seraient repris par la nouvelle loi.

Notre chambre craint que cette innovation ne fasse désordre sur le plan social, étant donné que les chauffeurs des minibus (de moins de 10 places) et ceux des taxis et des voitures de location ont 2 statuts juridiques différents et sont couverts par 2 conventions collectives différentes.

Il importe dès lors de clarifier la situation légale des véhicules concernés aux fins d'éviter, dès le départ, des litiges de droit du travail.

*Ad article 4*

Les définitions contenues dans cet article contredisent d'autres contenues dans d'autres textes. Ainsi, celles concernant les différents services publics sont différentes de celles contenues dans la convention collective applicable aux chauffeurs d'autobus privés, qui émanent pourtant du ministère des Transports, et celle ayant trait au transport rémunéré diffère de celle employée par le code de la route (art. 2 point 27° de la loi du 14.2.1955).

*Ad article 10*

Notre chambre constate que cet article confère de larges pouvoirs de décision au ministre, pouvoirs qui devraient être transférés à la Régie générale des transports publics (RGTP).

*Ad article 12*

Le 3ème alinéa du point 1) dispose que „les engagements (de la RGTP) sont réputés commerciaux“, mais le commentaire de l'article n'explique nullement le pourquoi, la signification ou les conséquences de cette phrase. Pourrait-elle signifier qu'en cas de litige sur ces engagements, le seul tribunal de commerce serait compétent au cas où un cocontractant de la RGTP esterait en justice?

*Ad article 13*

D'après cet article, le conseil d'administration de la RGTP se composera de 5 personnes. A ce sujet, notre chambre a 2 objections à faire:

- Le nombre (de 5) risque fort d'être trop petit pour que le conseil puisse fonctionner correctement;
- Le conseil devrait comprendre des représentants de toutes les parties concernées par les transports publics, à savoir, entre autres, les communes et/ou les syndicats communaux, les usagers, les entreprises de transports et les salariés de celles-ci, afin qu'il renforce et sa compétence et sa légitimité démocratique.

*Ad article 21*

Si cet article innove opportunément, force est de constater que le comité créé ne dispose pas de pouvoirs réels en matière de transports publics et notre chambre craint qu'il ne partage rapidement le sort de nombre de structures pareilles: végéter tout simplement.

*Ad article 22*

- En ce qui concerne le point 1g, notre chambre attire l'attention sur la nécessité de respecter et le code de la route national et les dispositions européennes en la matière.
- En ce qui concerne le point 2, alinéa 3, notre chambre s'oppose à ce qu'il puisse aboutir à une sanction de tel ou tel chauffeur nommément désigné.
- En ce qui concerne le point 4, notre chambre se demande si les chauffeurs d'autobus auront encore le droit leur confié actuellement par arrêté ministériel, affiché dans les autobus, de refuser un client ou d'enjoindre à un voyageur de quitter l'autobus du fait de son comportement.

*Ad articles 23 et 24*

Certaines sanctions contenues dans ces articles sont en contradiction avec d'autres prévues dans d'autres textes légaux, p. ex. dans le code de la route.

### **Conclusion**

Sous réserve des objections qui précèdent, notre chambre approuve le projet de loi dans sa finalité, ses objectifs et ses moyens.

Luxembourg, le 19 mars 2004

*Pour la Chambre de Travail,*

*Le Directeur,*  
Marcel DETAILLE

*Le Président,*  
Henri BOSSI