

N° 5710³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI**sur la police et la sûreté dans les transports publics
et modifiant**

- a) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer,
- b) la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et
- c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal portant
approbation du programme de formation spéciale pour les
agents visés à l'article 4 de la loi du ... sur la police et la sûreté
dans les transports publics**

(25.5.2007)

Par lettre en date du 15 mars 2007, No réf.: TP/2006/469, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre du projet de loi sur la police et la sûreté dans les transports publics et modifiant a) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer, b) la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ainsi que du projet de règlement grand-ducal portant approbation du programme de la formation spéciale pour les agents visés à l'article 4 de la loi du ... sur la police et la sûreté dans les transports publics du projet de règlement grand-ducal portant institution d'un comité de conjoncture.

Avant d'analyser les projets de loi et de règlement grand-ducal proprement dits, notre chambre se doit de critiquer l'inaction du gouvernement en ce qui concerne la police et la sûreté dans les transports publics.

**1. Le gouvernement devrait réagir davantage à l'augmentation des agressions
et violences dans les moyens de transport public!**

En vertu d'un sondage qui a été effectué en décembre 2006 auprès des conducteurs d'autobus d'entreprises privées et des chauffeurs de taxis, plus de 65% parmi ceux qui ont répondu jusqu'à ce jour au questionnaire reconnaissent avoir déjà été victime d'une agression.

Malgré ces chiffres inquiétants, notre chambre constate avec stupéfaction qu'aucune suite favorable n'a été réservée aux revendications des organisations syndicales ayant demandé au gouvernement de prendre en charge et de dispenser une formation pour TOUS les agents de service employés dans le secteur des transports publics, qu'il s'agisse des entreprises privées ou des entreprises publiques.

Lorsqu'il y va de la santé et de la sécurité des salariés travaillant dans le domaine des transports publics, notre chambre trouve tout simplement scandaleux le fait que le gouvernement (c.-à-d., les ministères ayant participé au comité de pilotage) ne dispose pas de crédits budgétaires.

Notre chambre tient par ailleurs à souligner que le manque de volonté du gouvernement ne préjudicie pas seulement à la réputation – désormais médiocre auprès du public – des transports publics au Luxembourg,

mais risque également de remettre en question les objectifs de l'„IVL“ visant à augmenter la part des usagers des transports collectifs par rapport aux transports individuels de actuellement 10% à 25%.

2. Les projets de loi et de règlement grand-ducal ne permettent pas suffisamment d'améliorer les conditions de travail des agents de service!

Au lieu de miser sur la prévention et la gestion des conflits, notre chambre se doit de constater que le projet de loi en question a avant tout une orientation répressive.

Lors du sondage effectué au cours du mois de décembre 2006 parmi les conducteurs d'autobus des entreprises privées et des chauffeurs de taxi, ceux-ci ont fait les propositions suivantes pour endiguer le phénomène des agressions dans les transports publics:

- une campagne de sensibilisation auprès des usagers, surtout et avant tout dans les établissements scolaires;
- l'installation de caméras à certains points névralgiques (gares, arrêts importants);
- une personne d'accompagnement obligatoire sur certaines lignes à risque (p. ex. City Night Bus, Late Night Bus, courses scolaires) pendant des plages horaires restant à définir;
- l'amélioration de l'éclairage sur certains arrêts d'autobus, surtout à la campagne;
- l'amélioration du système d'alarme dans les autobus (bouton de secours);
- la formation des conducteurs d'autobus.

Force est cependant de constater que les projets de loi et de règlement grand-ducal n'ont repris qu'une partie infinitésimale des revendications des conducteurs d'autobus et de taxi.

En ce qui concerne la formation des agents de service

Notre chambre revendique qu'une telle formation soit dispensée non seulement aux agents agréés par le ministre des Transports, mais à tous les agents de service dont notamment les chauffeurs et conducteurs des moyens de transport.

La pratique a montré que dans les moyens de transports routiers (bus, taxi), ce sont surtout les chauffeurs qui font l'objet d'agressions de la part d'usagers. Notre chambre estime qu'une telle formation pour les conducteurs s'impose d'autant plus que le nombre d'agents agréés et engagés par la société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCFL) est largement insuffisant pour desservir, à tout moment, toutes les lignes d'autobus et ferroviaires du grand-duché.

Voilà pourquoi elle revendique non seulement une augmentation des agents agréés, mais également l'obligation pour les agents agréés travaillant sous le statut de la SNCFL de contrôler les lignes d'autobus desservies par des entreprises autres que les SNCFL (TICE, RGTR ...).

Notre chambre estime par ailleurs que le nombre des agents agréés peut également être augmenté par l'embauche de personnes faisant l'objet d'un reclassement interne ou externe (par exemple des personnes ayant, par le passé, travaillé comme chauffeur de bus ou conducteur de train, mais qui, en raison d'une déficience, étant inaptes à exercer leur dernière profession, pourront néanmoins, en raison de leur expérience, travailler comme agents agréés).

En raison des observations précédentes, notre chambre exige du gouvernement en tant que veilleur de la *res publica* de prendre en charge financièrement la dispense d'un programme de formation pour TOUS les agents de service sinon exclusivement alors conjointement avec les employeurs de transport public.

Ou bien faudra-t-il attendre un incident plus grave pour que le gouvernement réagisse pour débloquer des deniers publics en faveur d'un tel programme de formation?

En ce qui concerne les pouvoirs attribués aux agents de service

Notre chambre estime que les pouvoirs accordés aux agents de service n'ont aucun, sinon très peu d'effet dissuasif à l'égard des auteurs de violences non seulement en raison du fait que le gouvernement n'accorde pas de crédits budgétaires pour une formation qui devrait principalement être centrée sur la prévention et la gestion des conflits, mais encore en raison du fait que les pouvoirs réservés aux agents de service ne sont souvent pas en relation avec la réalité des faits et événements.

Comment concilier le fait qu'un chauffeur d'autobus peut (s'il y arrive !) obliger un usager de quitter le véhicule et doit, pour le surplus, dresser un rapport circonstancié sur l'incident en cause tout en étant simultanément obligé de respecter les horaires de desservir sa ligne?

Que vaut en pratique une disposition permettant aux agents de service de faire appel à la police en cas de refus de l'usager d'obtempérer à leur injonction alors que l'usager a déjà commis une infraction (vandalisme, injure, coups et blessures) et probablement pris la fuite? Une interdiction de deux heures pour la personne expulsée d'entrer à nouveau dans un moyen de transports publics ou dans une gare ou de se trouver sur une halte ou à un arrêt ne frise-t-elle pas le ridicule, alors qu'à tout moment, au cours des deux heures, elle peut utiliser une autre ligne ou un autre moyen de transport?

Qui des agents de service, à part celui qui a prononcé l'injonction, saura, au courant des deux heures subséquentes, que telle personne a désormais fait l'objet d'une injonction de quitter un véhicule s'il n'existe pas de fichier central des personnes ayant fait l'objet d'une interdiction auquel pourrait avoir accès chaque agent de service?

3. Un projet de loi incomplet et arbitraire!

Notre chambre se doit finalement de constater que le projet de loi est incomplet dans la mesure où les règlements grand-ducaux auxquels renvoient les articles 3, 10 et 11 du projet de loi font actuellement défaut de sorte que notre chambre n'est pas en mesure de juger le bien-fondé de ces dispositions réglementaires.

A défaut des règlements grand-ducaux auxquels renvoie le projet de loi, celui-ci risque d'être sinon inapplicable, alors du moins arbitraire dans son application et, par là, préjudiciable au justiciable.

Afin de juger le bien-fondé des mesures d'exécution, notre chambre demande que dorénavant les projets de règlement grand-ducal auxquels se réfère un projet de loi soient annexés à ce dernier, à défaut de quoi toute analyse reste hasardeuse, incomplète et par là, superfétatoire.

Compte tenu des observations formulées ci-dessus, notre chambre a le regret de vous communiquer qu'elle marque son désaccord aux projet de loi et de règlement grand-ducal cités sous rubrique.

Luxembourg, le 25 mai 2007

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

