

N° 5710⁴**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 DES EMPLOYES PRIVES
SUR LE PROJET DE LOI, LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
PORTANT APPROBATION DU PROGRAMME DE FORMATION SPE-
CIALE POUR LES AGENTS VISES A L'ARTICLE 4 DE LA LOI DU ...
SUR LA POLICE ET LA SURETE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS,
LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL RELATIF AUX AVERTIS-
SEMENTS TAXES ET AUX CONSIGNATIONS EN MATIERE DE TRAN-
SPORTS PUBLICS ET LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
SUR LES OBLIGATIONS DES USAGERS DE TRANSPORTS PUBLICS**

(7.6.2007)

Par lettres du 15 mars 2007, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

Par lettre du 4 avril 2007, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

Par lettre du 24 mai 2007, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Les projets avisés ont pour objet de mettre en place les mesures requises pour permettre aux voyageurs d'utiliser les transports en commun en toute sécurité et aux agents employés dans le secteur des transports publics de faire leur travail en toute sécurité.

1bis. La CEP•L se propose d'analyser dans un même avis les quatre projets.

**1. Un champ d'application aligné sur celui de la loi
du 29 juin 2004 sur les transports publics**

2. Les mesures et dispositions mises en place par le projet de loi pour assurer la police et la sûreté des services de transports publics, couvrent les services de transports publics exécutés sur le territoire national, ainsi que ceux qui ont leur origine, voire leur destination au Luxembourg.

3. Les règles de police et de sûreté proposées seront applicables aussi bien dans les moyens de transports publics, dans les gares, sur les haltes et aux arrêts desservis dans le cadre des services de transports publics.

La CEP•L tient à relever que les mesures proposées par le présent projet de loi doivent aussi être applicables dans la centrale de mobilité dont l'institution a été prévue par la loi de 2004 sur les transports publics.

La CEP•L demande ainsi qu'à l'article 1, paragraphe 2 du projet de loi, la centrale de mobilité soit énumérée. Ainsi, même si un jour, la centrale de mobilité, ou une filiale éventuelle, est organisée ailleurs que dans une gare, les règles édictées par le projet de loi continueront à être applicables.

4. Sont à qualifier de „*services de transports publics*“, les transports publics de personnes effectués par rail ou par route, tels que définis par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, ceux dépassant les limites territoriales d'une commune ainsi que ceux confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes.

5. Suivant l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004, font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services réguliers et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services occasionnels publics et spécifiques, à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière.

Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés.

6. Suivant l'article 4 de la loi de 2004, les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.

On considère comme services réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant un titre de transport.

On considère comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

On considère comme services occasionnels publics les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.

On considère comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécialement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.

7. Précisons encore que l'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'exploitation des services de transports publics par route, ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route.

2. Plus de pouvoirs et de responsabilités pour les agents de services par le biais des mesures de police et de sécurité mises en place par le projet

8. Le projet de loi qualifie d'agent de service:

- les conducteurs d'autobus,
- les contrôleurs,
- les accompagnateurs de trains,
- les agents de guichet,
- les agents de gare,
- les agents agréés,
- les agents chargés par un opérateur d'assurer la sûreté des services de transports publics.

8bis. La CEP•L est d'avis que la notion d'agent de service telle que libellée à l'article 2 du projet de loi, devrait aussi englober les conducteurs de train et de tram. Cela afin de garantir à ces travailleurs les mêmes droits et responsabilités en matière de sécurité dans les transports publics qu'à leurs collègues d'ores et déjà énumérés par l'article 2 du projet de loi.

9. En ce qui concerne les agents chargés par un opérateur d'assurer la sûreté des services de transports publics, vu le libellé du projet de loi, la CEP•L estime que ces agents peuvent être des agents non liés par une relation de travail à l'opérateur.

La CEP•L estime néanmoins que la mission d'assurer la sécurité dans les transports publics doit prioritairement incomber au personnel employé par l'opérateur lui-même. Ces agents seront en effet mieux armés (mieux formés, mieux informés, meilleure connaissance du terrain) pour assurer la sécurité sur leur réseau.

Pour les cas de figures ou néanmoins l'opérateur sous-traite les services liés à la sécurité sur son réseau, la CEP•L est d'avis que l'article 2 point b du projet de loi devrait faire référence aux dispositions de l'article 8 de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de gardiennage et de surveillance.

De cet article 8 résulte en effet l'exigence que l'engagement des agents de sécurité par des entreprises privées est soumis à l'approbation du ministre de la justice. L'autorisation d'engager sera refusée si l'agent est âgé de moins de dix-huit ans; s'il ne remplit pas les conditions d'honorabilité nécessaires; ou encore si l'agent exerce des activités jugées incompatibles avec ses missions.

10. A ce jour l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 prévoit déjà la possibilité d'agréer des agents pour assurer le contrôle de l'application conforme de la loi de 2004 et de ses règlements d'exécution. Le même article prévoit aussi la possibilité d'agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles en ce qui concerne le paiement et le paiement correct du prix du transport. En vue de leur agrément, ces agents doivent avoir suivi une formation spéciale dispensée sous la responsabilité du ministre du transport, formation dont le contenu est fixé par un règlement grand-ducal du 21 juillet 2006.

11. L'article 22 paragraphe 3 de la loi modifiée de 2004 accorde à ce jour le droit aux agents agréés de vérifier, dans la mesure nécessaire à l'exécution de leur mission, l'identité des personnes contrôlées.

Aussi ont-ils le droit (paragraphe 4 de l'article 22 de la loi de 2004) de se faire exhiber une pièce d'identité dans le cadre de ce contrôle. Lorsqu'une personne trouble l'ordre ou la sécurité dans un moyen de transports publics, dans une gare, une halte ou un arrêt, par son comportement, l'agent agréé est en droit de lui enjoindre de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.

12. Le projet de loi sous avis, prévoit l'abrogation des paragraphes 3 et 4 de l'article 22 de la loi modifiée de 2004. La possibilité d'agréer des agents sera dorénavant réglée par le biais de la future loi sur la police et la sûreté dans les transports publics.

13. L'article 4 du projet de loi donne en effet la possibilité au ministre d'agréer des agents relevant d'une autorité organisatrice d'un service de transports publics.

Ces agents agréés seront autorisés à procéder aux contrôles relatifs à la validité des titres de transport sur le réseau de l'autorité organisatrice de laquelle relèvent les agents en question. Le contrôle peut néanmoins aussi être opéré sur le réseau d'une autre autorité organisatrice avec l'accord de celle-ci.

L'agrément sera personnel et ne pourra être délégué. L'agrément présupposera une formation spéciale qui sera dispensée sous la responsabilité du ministre et dont le programme sera arrêté par règlement grand-ducal.

Les frais de la formation seront à charge de l'autorité organisatrice.

L'agrément pourra être retiré ou sa validité limitée par le ministre, s'il est établi que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions, en cas de manquement grave ou répété à ses fonctions ou en cas d'abus de pouvoir. L'agrément perdra sa validité de plein droit en cas de cessation ou de changement des fonctions.

14. Le projet prévoit l'attribution de plus de pouvoirs d'intervention aux agents de service. Il leur appartiendra de veiller à ce que les usagers des transports publics respectent l'ordre et la sûreté dans les moyens de transports publics ou dans les gares, haltes et arrêts.

15. Concrètement le projet de loi fixe les mesures de police et de sûreté suivantes, dont l'exécution est à assurer par les différents agents:

15.1. En ce qui concerne tous les agents de service:

- Droit pour les agents de service de donner des injonctions aux usagers des transports publics pour l'observation des prescriptions légales; les usagers des transports publics sont alors tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de service.

15.1.1. Ces prescriptions sont précisées par l'avant-projet de règlement grand-ducal sur les obligations des usagers de transports publics.

15.1.2. Ce projet a en effet pour objet d'arrêter les prescriptions que les usagers de transports publics sont tenus de respecter dans les moyens de transports publics, dans les gares, sur les haltes et aux arrêts desservis dans le cadre des services de transports publics confinés au territoire national ou qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont visés tous les moyens de transports publics par rail ou par route.

Réitérant sa remarque formulée au point 3, la CEP•L demande que ces prescriptions soient aussi applicables dans la centrale de mobilité.

15.1.3. Dans ce cadre, ledit projet énumère les objets que sont autorisés à emporter avec eux les usagers des transports publics, à savoir les colis à main, les bagages de voyage, les voitures d'enfants, les bicyclettes et les animaux dans des conditions à ne pas blesser, gêner, salir, incommoder par leur volume, leur nature ou leur odeur les autres usagers et pourvu que les prescriptions fiscales, de police ou administratives ne s'y opposent pas.

L'utilisateur doit assumer la surveillance des objets qu'il emporte et il est responsable de tout dommage pouvant en résulter.

Les agents de service ont le droit de s'assurer, en présence de l'utilisateur, de la nature des objets introduits dans les véhicules, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une infraction aux règlements en vigueur.

La CEP•L s'interroge quant à cette notion de „motifs sérieux permettant de soupçonner une infraction“, qui sera sujette à interprétation de la part de l'agent de service concerné. La CEP•L estime plus sécurisant que le règlement grand-ducal à venir fixe de façon exhaustive les critères permettant un examen des objets transportés par les agents de service.

15.1.4. Par ailleurs, les agents de service veillent à ce que les usagers des transports publics respectent l'ordre et la sûreté dans les moyens de transports publics, dans une gare, sur une halte ou à un arrêt.

Dans l'exercice de cette mission, ils peuvent donner des injonctions aux usagers des transports publics pour l'observation des prescriptions légales et réglementaires applicables dans les espaces publics ainsi que pour l'observation des prescriptions prévues au présent avant-projet de règlement grand-ducal.

Réitérant sa remarque formulée au point 3, la CEP•L demande que soit également visée la centrale de mobilité.

15.1.5. Le projet défend:

1. d'utiliser les services de transports publics sans être en possession d'un titre de transport valable;
2. de troubler l'ordre ou la sûreté des services de transports publics;
3. d'entraver le service de transports publics;
4. de commettre des actes malséants, de tenir des propos inconvenants ou de faire du bruit, de sorte à incommoder les autres usagers;
5. de contrevenir à toute consigne affichée de manière appropriée par l'autorité organisatrice.

Le ministre peut préciser les différentes obligations des usagers des transports publics.

La CEP•L s'interroge quant à la portée de cette dernière disposition: le Ministre peut-il compléter cette liste ou développer les différentes prescriptions qu'elle comporte?

15.1.6. Les usagers des transports publics ont l'obligation de céder leur place aux personnes dont la mobilité est réduite en raison d'une incapacité physique, sensorielle ou locomotrice, d'une déficience intellectuelle, de l'âge, d'une maladie, ou de toute autre cause, lors de l'usage d'un moyen de transport public.

Ces personnes ont la priorité d'accès dans les véhicules et aux places assises.

La CEP•L se demande pourquoi les femmes enceintes, ainsi que les personnes accompagnant des enfants en bas âge, ne sont pas expressément visées par cette priorité d'accès aux véhicules et aux places assises?

15.1.7. Les obligations des usagers des transports publics doivent être affichées de manière appropriée dans les véhicules.

La CEP•L approuve cette communication aux usagers par voie d'affiche, qui remplira ainsi un double rôle: un rôle d'information (l'usager n'aura plus d'excuses pour ignorer la loi) et un rôle de dissuasion, donc de prévention.

- Les agents de service pourront enjoindre aux usagers des transports publics, qui refusent d'obtempérer à une injonction leur faite, de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux pour une durée de deux heures.

Ces attributions sont nouvelles dans notre législation et impliquent une nouvelle responsabilité pour les agents de service. La CEP•L approuve ces mesures.

Notons encore que les conducteurs des moyens de transports publics, seront tenus de s'arrêter immédiatement sur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction sera puni d'une amende de 25 à 500 euros.

15.2. En ce qui concerne les agents agréés:

- Droit pour les agents agréés de procéder aux contrôles relatifs à la validité du titre de transport sur le réseau de l'autorité organisatrice de laquelle il relève ou sur un autre réseau de l'accord de l'autorité organisatrice.

La CEP•L est d'avis que les contrôles relatifs à la validité des titres de transport ne doivent pas seulement incomber aux agents agréés.

Il doit aussi être dans les attributions d'un chauffeur d'autobus par exemple de vérifier que les personnes qui montent à bord de son véhicule, se soient bien acquittées du prix du transport.

- En cas de refus d'un usager des transports publics de respecter l'injonction lui faite par un agent de service, les agents agréés sont autorisés à contrôler l'identité des usagers des transports publics et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

A ce jour déjà les agents agréés au sens de l'article 2 paragraphe 3 de la loi modifiée de 2004 relative aux transports publics sont chargés de procéder aux contrôles du paiement du prix du transport et si nécessaire, ils peuvent vérifier l'identité des personnes contrôlées et demander à se faire exhiber une pièce d'identité.

Le projet de loi abroge et remplace ces dispositions dans la loi modifiée de 2004. Or, il ne stipule pas clairement le droit pour les agents agréés de vérifier l'identité des personnes contrôlées et demander à se faire exhiber une pièce d'identité dans le cadre du contrôle du prix du transport.

La CEP•L demande que le projet de loi soit précisé sur ce point.

La CEP•L demande en outre qu'à l'article 4 du projet de loi, en dehors du contrôle relatif à la validité des titres de transport, les attributions des agents agréés soient clairement précisées. A l'article 4 il est en effet écrit, que les agents agréés sont notamment autorisés à procéder aux contrôles relatifs à la validité du titre de transport.

15.3. En ce qui concerne les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises:

- Droit pour les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises d'enjoindre aux usagers des transports publics, qui contreviennent aux injonctions des agents de service, de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux.

Lorsque l'intéressé refuse d'obtempérer volontairement à l'injonction donnée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à le contraindre par la force.

- En cas de refus d'un usager des transports publics de respecter l'injonction lui faite par un agent de service, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises, au même titre que les agents agréés, sont autorisés à contrôler l'identité des usagers des transports publics et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

Les dispositions concernant les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises ne sont pas nouvelles. La loi de 2004 réserve en effet les mêmes droits à ces agents. Désormais ces dispositions se trouveront dans la future loi relative à la sécurité dans les transports publics.

15.4. En ce qui concerne l'autorité organisatrice du service de transports publics:

- Droit pour l'autorité organisatrice d'interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas six mois aux usagers des transports publics, qui contreviennent à la présente loi, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, dans les gares, sur les haltes et aux arrêts relevant de sa compétence. Le ministre des transports est informé de l'interdiction prononcée. A la demande motivée de la part d'une ou de plusieurs autorités organisatrices, le ministre pourra interdire, en tout ou en partie, pour une durée ne dépassant pas un an aux usagers des transports publics qui contreviennent à la présente loi, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, dans les gares, sur les haltes et aux arrêts.

Actuellement le ministre a déjà la possibilité de prononcer une telle interdiction. La loi modifiée de 2004 ne prévoit néanmoins pas que l'interdiction soit prononcée par le ministre suite à une demande émanant d'une ou de plusieurs autorités organisatrices.

Alors que la législation actuelle prévoit que l'interdiction prononcée par le ministre sera valablement notifiée par lettre recommandée à la personne concernée, le projet de loi instaure une procédure contradictoire, imposant aussi bien à l'autorité organisatrice qu'au ministre de recueillir avant toute décision les explications et moyens de défense de la personne concernée.

A cette fin une lettre recommandée est adressée à la personne concernée moyennant laquelle elle est invitée à présenter dans un délai de 15 jours ses observations.

Les nouveautés introduites par le projet de loi concernent donc la possibilité pour l'autorité organisatrice de prononcer une interdiction d'accès en ce qui concerne son réseau, la procé-

dure contradictoire entourant les interdictions d'accès prononcées pour une durée prolongée par une autorité organisatrice ou le ministre, ainsi que le fait que le non-respect de l'interdiction d'accès est érigé en infraction pénale.

La CEP•L approuve ces mesures.

Elle se demande néanmoins comment sera contrôlé en pratique le respect de cette interdiction d'accès à un réseau.

3. Le non-respect de certaines mesures de sécurité et de police est sanctionné pénalement

16. Le projet prévoit un certain nombre de sanctions pénales en cas de non-respect des injonctions de quitter le réseau de transports publics prononcées par un agent de service, des interdictions d'accès prononcées par une autorité organisatrice ou le ministre ou encore en cas de refus d'exhiber une pièce d'identité.

17. Ces infractions seront punies d'une amende de 25 à 250 euros, voire d'une amende de 25 à 500 euros en ce qui concerne le non-respect de l'interdiction d'accès au réseau prononcée par le ministre.

18. En cas de non-respect d'une injonction de quitter le réseau de transports publics prononcée par un agent de service, de refus d'exhiber une pièce d'identité, ainsi qu'en cas de non-respect d'une interdiction d'accès prononcée par une autorité organisatrice ou le ministre, un avertissement taxé peut être décerné par un membre de la police grand-ducale habilité à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale ou par un agent de l'administration des douanes et accises habilité à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

19. L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans un délai de 45 jours à compter de la constatation de l'infraction. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

20. L'avertissement taxé est néanmoins obligatoirement remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

21. Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

22. Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus à l'alinéa précédent, a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

23. Précisons encore que si le contrevenant est un non-résident non communautaire et que celui-ci ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux membres de la police grand-ducale ou aux agents de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente.

24. Conformément au projet de loi, un projet de règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités d'application des avertissements taxés.

25. Suivant ce projet de règlement grand-ducal, les montants des avertissements taxés s'établissent à 24, 49, 74 et 145 euros, soit:

- 24 euros pour un refus par un usager d'obtempérer à l'injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux,
- 24 euros pour un refus d'exhiber une pièce d'identité,
- 49 euros pour un non-respect de l'interdiction d'accès aux transports publics d'une durée de deux heures suite à une injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux,
- 74 euros, pour le non-respect de l'interdiction d'accès aux transports publics prononcée par une autorité organisatrice pour une durée maximale de six mois,
- 145 euros pour le non-respect de l'interdiction ministérielle d'accès aux transports publics pour une durée maximale de douze mois.

26. En ce qui concerne la consignation prévue à l'égard d'un contrevenant non résident non communautaire qui ne s'acquitte pas du montant de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, le projet de règlement grand-ducal fixe les montants des sommes à consigner au double des montants prévus pour les avertissements taxés.

27. La CEP•L approuve ces nouvelles dispositions.

28. Elle tient néanmoins à formuler la remarque suivante:

Il résulte du commentaire des articles du projet de loi sous avis, que si le projet de loi prévoit la consignation uniquement à charge des contrevenants non résidents non communautaires, c'est pour être conforme à une jurisprudence récente de la Cour de Justice des Communautés Européennes qui estime qu'une consignation qui n'est pas imposée dans des conditions identiques aux nationaux qu'aux autres résidents communautaires, n'est pas conforme au Traité.

Or la loi modifiée du 29 juin 2004 prévoit aussi le système des avertissements taxés pour sanctionner un certain nombre d'infractions aux règles édictées par cette même loi.

L'article 26 de la loi modifiée de 2004 prévoit la consignation à charge du contrevenant non résident peu importe qu'il soit communautaire ou non communautaire, s'il ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu de l'infraction.

La CEP•L se demande dès lors si l'article 26, prévoyant la consignation aussi à charge des non-résidents communautaires, est conforme au Traité, dans la mesure où il y a une différence de traitement entre les résidents et les non-résidents communautaires placés dans des conditions identiques.

4. Une formation spéciale pour les agents agréés calquée sur celle issue du règlement grand-ducal du 21 juillet 2006 portant approbation du programme de la formation spéciale pour les agents visés à l'article 22, paragraphe 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

29. Les auteurs du projet de loi proposent aussi un projet de règlement grand-ducal qui détermine le programme de la formation spéciale pour agents agréés.

30. Cette formation spéciale doit porter sur

- le cadre légal de l'intervention des agents agréés, tels que les dispositions pertinentes de la loi sur les transports publics et ses règlements d'exécution;
- la prévention des agressions et la gestion de conflits, avec notamment les sources potentielles de conflit, la conséquence d'une gestion inadaptée des conflits et les techniques relationnelles pour désamorcer les tensions;
- la structure tarifaire nationale;
- la structure tarifaire particulière;
- les réseaux de vente;
- l'organisation des transports publics.

31. Le ministre des transports pourra dispenser partiellement ou intégralement de la formation spéciale, l'agent qui a suivi avec succès une formation équivalente.

32. Le contenu proposé pour cette formation spéciale est identique à celui fixé par le règlement grand-ducal précité du 21 juillet 2006.

33. La CEP•L estime néanmoins que la formation spéciale pour les agents agréés doit aussi porter sur la législation en matière de police et de sûreté dans les transports publics. Cela d'autant plus que celle-ci fixera désormais les droits et devoirs d'intervention de ces agents.

34. Au-delà de la formation spéciale pour agents agréés, la CEP•L est d'avis que tous les agents de service, et notamment ceux qui travaillent sous un statut de droit privé, doivent recevoir une formation spéciale notamment en matière de gestion des conflits, de façon à être en mesure d'appréhender dans les meilleures conditions une situation conflictuelle et d'éviter de mettre en danger les autres voyageurs ainsi que eux-mêmes.

*

35. La Chambre des employés privés accueille de manière favorable le présent projet de loi ainsi que les deux projets de règlement grand-ducal et l'avant-projet de règlement grand-ducal.

Garantir la sécurité des usagers et des travailleurs dans le domaine des transports publics est une mission d'intérêt national dont la responsabilité incombe à l'Etat. La CEP•L approuve par conséquent toute mesure prise en faveur d'une sécurité accrue.

36. En dehors des remarques formulées ci-dessus, la CEP•L se permet encore de rendre le législateur attentif au fait que, au-delà de la répression, d'autres mesures, notamment d'ordre préventif, peuvent aider à augmenter la sécurité dans les transports publics, tels que l'installation de caméras à des endroits sensibles (gares, arrêts, etc.), plus d'éclairage sur certains arrêts de bus la nuit, renforcer la présence sur le terrain des agents affectés à la sécurité, etc.

37. Notons pour finir, que garantir la sécurité des citoyens dans les transports publics, est facteur de bien-être non seulement pour les personnes concernées, mais aussi pour l'environnement.

En effet si le citoyen doit craindre d'endurer une agression au cours d'un voyage dans un moyen de transport public, il sera réticent, voire il s'abstiendra de l'utiliser. Par contre si le problème de l'insécurité dans les moyens de transports publics ne se pose pas, alors il y a plus de chances pour que les citoyens soient plus nombreux à avoir recours aux moyens de transports publics.

Luxembourg, le 7 juin 2007

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

