



Réponse de Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n° 4140 du 26 mai 2026 de Monsieur le Député Meris Sehovic au sujet des nouveaux appels d'offres relatifs à l'exploitation de plusieurs lots du réseau RGTR.

- 1. Pour quelles raisons le nouveau cahier des charges ne prévoit-il plus explicitement certaines garanties sociales figurant dans les versions précédentes, notamment en matière d'application de la convention collective sectorielle et de reprise du personnel en cas de changement d'opérateur ? Le Gouvernement a-t-il évalué les conséquences potentielles de ces modifications sur l'emploi, les conditions de travail et les risques de dumping social dans le secteur ?**

La convention collective de travail applicable au secteur, en plus d'être déclarée d'obligation générale¹, est mentionnée à la page 9 du cahier administratif téléchargé sur le portail des marchés publics en date du 30 avril 2026. Ce document, conjointement avec le cahier des charges reprenant les volets techniques du marché, fait partie intégrante de la soumission en question.

Comme la reprise du personnel de conduite n'a pas soulevé de difficultés lors de la procédure de passation et lors de l'exécution des marchés de l'appel d'offres publié en 2020, les appels d'offres suivants pour des services publics d'autobus, publiés en 2023, 2024 et 2025, ne comprenaient plus de dispositions sur la reprise du personnel de conduite et aucune question relative à ce sujet n'avait alors été soulevée.

À la suite de questions introduites via le portail des marchés publics, et afin de renforcer les documents de soumission, la mention de la convention collective de travail a été rappelée dans le cahier des charges, et des précisions relatives sur la reprise du personnel ont été réintroduites par la mise en ligne en date du 28 mai 2026 de documents adaptés.

- 2. Pour quelles raisons le nouveau cahier des charges permet-il encore, jusqu'en 2030, l'utilisation de véhicules thermiques ou hybrides sur certains lots où l'exploitation est aujourd'hui déjà assurée exclusivement par des autobus électriques ? Le Gouvernement a-t-il évalué les conséquences de ce recul pour les opérateurs ayant investi massivement dans l'électrification de leur flotte conformément aux orientations précédemment défendues par l'Etat ?**

L'objectif de l'électrification de l'ensemble de la flotte d'ici 2030 reste inchangé. Seulement, les dispositions de l'appel d'offres en cours donnent aux entreprises la flexibilité nécessaire pour définir leur propre stratégie en vue d'atteindre l'objectif final pour le lot en question. Aussi, la possibilité donnée d'utiliser des véhicules thermiques ou hybrides jusqu'en 2030 au plus tard, se limite à des véhicules déjà actuellement en exploitation. Tous les nouveaux véhicules commandés dans le cadre de ce marché doivent satisfaire aux exigences des nouvelles catégories, notamment celle d'être électriques.

¹ règlement grand-ducal du 4 juin 2024 portant déclaration d'obligation générale de la convention collective de travail pour le personnel mobile et le personnel technique sédentaire des exploitants d'autobus et d'autocars privés conclue le 9 février 2024 entre la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars a.s.b.l. - FLEAA, d'une part, et le LCGB ainsi que l'OGBL d'autre part.



3. Pour quelles raisons le nouveau cahier des charges prévoit-il désormais que la seule maîtrise de l'anglais puisse suffire pour le personnel de conduite et assouplit-il les exigences relatives aux infrastructures locales des opérateurs ? Le Gouvernement considère-t-il que ces modifications risquent de favoriser une mise en concurrence reposant principalement sur une réduction des coûts salariaux et des standards d'exploitation ?

Contrairement à ce qui est avancé, le cahier des charges ne prévoit pas que la seule maîtrise de l'anglais suffise. La maîtrise des langues officielles reste obligatoire, afin d'assurer notamment la communication avec le poste de commande de l'Administration des transports publics. À la suite de questions via le portail des marchés publics, il a été précisé le 28 mai 2026 que la compréhension et la communication en anglais constituent un atout.

Cette disposition repose sur deux constats : elle facilite le recrutement dans un contexte de pénurie de personnel de conduite, notamment parmi les résidentes et résidents récents et les frontaliers, et elle répond à l'évolution du besoin étant donné qu'une part croissante des usagères et usagers des lignes RGTR s'exprime en anglais.

Enfin, les opérateurs restent soumis à la convention collective de travail, les exigences linguistiques nationales sont maintenues, et les contrats prévoient des pénalités renforcées pour garantir la qualité du service rendu.

Dans ces conditions, ces adaptations ne sauraient être interprétées comme favorisant une réduction des coûts salariaux ou une dégradation des standards.

4. Madame la Ministre peut-elle expliquer pour quelles raisons le nouveau cahier des charges prévoit, sur certaines lignes desservant l'Est du pays et la région de Grevenmacher-Wormeldange, une réduction des capacités de transport via le recours à des véhicules plus petits ? Comment le Gouvernement justifie-t-il cette orientation à un moment où les prix des carburants restent élevés et où l'attractivité du transport public devrait au contraire être renforcée, notamment pour les habitants des zones rurales ?

Il convient de préciser que les soumissionnaires potentiels ne se sont pas prononcés à ce sujet dans la procédure du marché.

Mes services analysent continuellement la fréquentation des lignes RGTR pour adapter l'offre à la demande en capacité. Alors que sur de nombreuses lignes à travers le pays, des véhicules plus capacitaires, voire des courses supplémentaires s'avèrent nécessaires et sont mis en place au fil des changements d'horaire semestriels, il s'avère que sur les lignes en question, des véhicules moins capacitaires suffisent actuellement à satisfaire la demande. L'appel d'offre prévoit la possibilité de passer à des bus plus longs lorsque les comptages en montreront le besoin. Du moment que le bus circule et qu'il dispose de suffisamment de places, la taille du bus n'influe en rien sur l'attractivité du transport en commun. Par contre, un bus plus petit est souvent mieux adapté à des situations exigües, notamment en milieu rural.

Luxembourg, le 29 mai 2026

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes