



Monsieur Claude Wiseler
Président de la Chambre des Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 9 juillet 2026

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 80 du règlement de la Chambre des Députés, je vous prie de bien vouloir transmettre la question parlementaire suivante à Madame la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Un réseau de transport public se juge à sa capacité de servir l'ensemble des besoins de déplacement à toute heure du jour. Or, au Luxembourg, le réseau national cesse pour l'essentiel de fonctionner la nuit. Les bus qui circulent au-delà relèvent d'initiatives communales et intercommunales : des services d'autobus de nuit — « Late Night Bus », « Nightbus », « Nightlifestbus » — organisés par les communes, seules ou en association, avec le soutien d'un subside étatique, complétés par le service à la demande « Nightrider ». Ces services ont fait leurs preuves. Ils amènent les gens aux événements, notamment culturels, sportifs ou associatifs, et les ramènent chez eux en sécurité après une soirée, réduisant d'autant le nombre de conducteurs sur les routes aux heures les plus accidentogènes. Ils restent toutefois, pour l'essentiel, limités aux nuits de vendredi et de samedi, et leur densité varie sensiblement d'une région à l'autre.

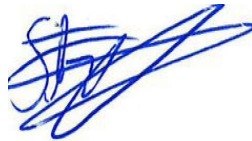
Par communiqué du 12 novembre 2025, le Gouvernement a annoncé le triplement du subside forfaitaire versé aux communes à partir de 2026. Le communiqué inscrit cette mesure dans « la démarche globale de promotion de la sécurité routière » et la rattache à l'engagement de l'accord de coalition 2023-2028 d'élargir l'offre de « Nightbus » et de « Nightrider ». Il précise par ailleurs que l'ensemble des 100 communes du pays ont bénéficié de ce subside en 2024. Ce taux de recours intégral confirme deux réalités : le besoin de mobilité nocturne est général, et il est aujourd'hui couvert commune par commune, en marge du réseau national. Le Gouvernement traite ainsi la mobilité nocturne comme un instrument de politique publique à part entière — de sécurité routière comme d'accès à la mobilité — tout en maintenant son organisation à l'échelon communal.

Dans ce contexte, j'aimerais poser les questions suivantes à Madame la ministre :

1. Madame la ministre estime-t-elle que le recours au subside par l'ensemble des communes reflète une couverture territoriale effective en matière de desserte nocturne, ou existe-t-il des écarts significatifs entre communes quant à la fréquence, à l'amplitude horaire et à la qualité du service offert ? Son administration dispose-t-elle d'un relevé de ces écarts ?

2. Comment ces services sont-ils financés ? Madame la ministre peut-elle détailler, pour le dernier exercice disponible, le montant total des subsides versés par l'État, le coût global des services de bus de nuit et la part restant à charge des communes après subvention ?
3. Pour quelles raisons les services de bus de nuit restent-ils, pour l'essentiel, limités aux nuits de vendredi et de samedi, alors que le besoin d'une desserte tardive existe également en semaine — tant pour les personnes exerçant un métier à horaires atypiques, notamment dans les soins, l'HORECA, la sécurité, le nettoyage ou la logistique, que pour celles participant à des activités culturelles, sportives ou associatives en soirée ?
4. Madame la ministre n'est-elle pas d'avis qu'un transport public performant relève de la responsabilité de l'État ? N'est-elle pas d'avis que le transport nocturne en fait partie intégrante ?
5. Madame la ministre est-elle disposée à faire examiner les modalités, les coûts et les bénéfices d'une intégration des bus de nuit dans le réseau national de transport public, en vue d'une offre coordonnée à l'échelle du pays et étendue au-delà des seules fins de semaine ?

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mon profond respect.



Ben Streff
Député