

Luxembourg, le 10 juillet 2026

Objet : Projet de loi n°8754¹ relative à la construction du contournement d'Alzingen. (7152STH)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(21 mai 2026)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'autoriser le Gouvernement à financer le projet de construction du contournement d'Alzingen, pour un montant maximal de 390.000.000 euros, à la charge du Fonds des routes.

En bref

- La Chambre de Commerce salue un projet nécessaire au désengorgement routier de l'axe Hesperange-Alzingen-N3 et à l'amélioration de l'accessibilité d'un axe important pour l'économie luxembourgeoise.
- Elle demande, dans un souci de planification rigoureuse et de gestion efficiente des ressources, que le contournement tienne compte du futur réseau d'hydrogène national et garantisse une cohérence de traitement pour l'ensemble des opérateurs de télécommunications impactés.
- Elle appelle enfin à une clarification de la fiche financière, notamment concernant l'évolution du coût global, le projet de réaménagement de la N3 et la cohérence avec la programmation pluriannuelle du Fonds des routes.
- La Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

Contexte

Le Projet s'inscrit dans un contexte de congestion persistante de l'axe Hesperange–Alzingen–N3, lequel constitue l'un des itinéraires importants de liaison entre le sud/sud-est du pays, la frontière française et la Ville de Luxembourg. Selon l'exposé des motifs, environ 20.000 véhicules traversent chaque jour les quartiers résidentiels de Hesperange et de ses environs, le contournement devant précisément permettre de transférer une partie de ce trafic de transit de la N3 vers une nouvelle infrastructure routière.

La problématique n'est toutefois pas uniquement locale. Elle s'inscrit dans une réalité luxembourgeoise plus large, marquée par une forte concentration des emplois dans l'Agglo-Centre et par des flux domicile-travail particulièrement importants. En 2023, le Luxembourg comptait près de 500.000 emplois, dont 47% occupés par des travailleurs frontaliers ; l'Agglo-Centre concentre à elle seule plus de la moitié des emplois du pays, tandis que la Ville de Luxembourg en regroupe plus d'un tiers. Cette concentration alimente mécaniquement des besoins de déplacement importants vers la capitale et ses pôles économiques périphériques.

Dans ce contexte, l'accessibilité demeure un facteur déterminant de compétitivité et d'attractivité économique. Les trajets domicile-travail sont longs : l'Observatoire du développement territorial² relève une distance moyenne de 16,7 km pour les résidents luxembourgeois et de 47,6 km pour les frontaliers, avec des moyennes atteignant 44,7 km pour les frontaliers venant de France, 48 km pour ceux venant d'Allemagne et 53,9 km pour ceux venant de Belgique. Malgré les investissements réalisés dans les transports publics, la congestion routière et les longs trajets quotidiens restent identifiés comme une problématique centrale. Ces difficultés de mobilité ont une incidence directe sur l'attractivité du marché du travail luxembourgeois. Dans une économie dépendante d'un bassin d'emploi transfrontalier important, la qualité et la prévisibilité des déplacements constituent des éléments concrets de décision pour les salariés et les entreprises. Des travaux récents du LISER³ modélisent précisément les interactions entre congestion, choix résidentiels, marché du travail et prix du logement dans le Luxembourg et la Grande Région, à partir d'un maillage spatial de plus de 10.000 cellules de 1 km². Ces travaux soulignent que la congestion ne constitue pas seulement une nuisance de mobilité, mais également un facteur susceptible d'affecter les décisions de résidence, d'emploi et partant, l'attractivité du marché du travail luxembourgeois.

C'est également un constat dressé par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), qui identifie la congestion routière comme un frein important pour les talents français, belges et allemands vivant près de la frontière et susceptibles de travailler au Luxembourg.⁴

Le Projet s'inscrit par ailleurs dans plusieurs cadres stratégiques de planification. D'une part, il est présenté comme inscrit dans le Plan national de mobilité 2035⁵ (PNM 2035), lequel vise à organiser les capacités futures de mobilité et à accompagner les évolutions de la demande de transport. Le contournement d'Alzingen est ainsi conçu non seulement comme une infrastructure routière de délestage, mais également comme un levier permettant de réorganiser l'espace public au profit des transports publics, du vélo et de la marche. Cela se traduit dans le Projet par la mise en place de filtres modaux, avec des solutions d'apaisement du trafic comme des « shared space » situés dans le centre de Hesperange.

² [Lien vers le travail de l'Observatoire du développement territorial. Emploi et mobilité, le Luxembourg au cœur des dynamiques transfrontalières sur le site du gouvernement](#)

³ Burzynski, M., Kudashev, R. and Verheyden, B. *Traffic Congestion in Luxembourg: Implications for Labour and Housing Markets*. Esch-sur-Alzette: Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER), *Policy Brief 17*, Labour Market. (2025)

⁴ OECD Economic Surveys: Luxembourg 2025 — Reviving Productivity Growth. Paris: OECD Publishing.(2025)

⁵ [Lien vers le PNM 2035 sur le site transports.lu](#)

D'autre part, le Projet s'inscrit dans la logique du Plan directeur sectoriel « transports » (PST)⁶. Celui-ci a pour objectif de garantir la réalisation et le réaménagement de projets d'infrastructures de transport, notamment par la réservation de couloirs et zones destinés à accueillir ces projets dans les instruments d'aménagement du territoire. Le PST constitue ainsi un outil de sécurisation foncière et de coordination entre planification territoriale et infrastructures de transport, et le contournement d'Alzingen y apparaît au sein de la section 2 « Projets d'infrastructures de trafic individuel motorisé », projet 5.12 avec un niveau de priorité moyen (2 sur 3).

Le Projet a également fait l'objet de réflexions antérieures sur ses variantes et sur son insertion territoriale. Une présentation publique de 2021 relative au contournement d'Alzingen mentionnait déjà des charges de trafic très élevées dans le centre de Hesperange, évaluées à 22.400 véhicules par 24 heures, ainsi que plusieurs objectifs structurants : délestage des localités de la commune de Hesperange et du quartier de Bonnevoie, connexion directe à la zone urbanistique en développement Ban de Gasperich/Midfield/Howald, cohérence avec le projet de tram, évitement du trafic de contournement clandestin en cas de surcharge du réseau autoroutier, développement d'un réseau cyclable performant et priorisation des transports en commun.

Enfin, le projet de contournement présente une complexité particulière en raison de ses contraintes environnementales, foncières et administratives. L'exposé des motifs indique que la réalisation du contournement est conditionnée par plusieurs étapes préalables, dont la finalisation des études, les acquisitions foncières, les analyses techniques, l'obtention des autorisations nécessaires, ainsi que la mise en œuvre progressive de mesures environnementales et compensatoires. Le volet environnemental est notamment lié à l'adaptation de la zone de protection nationale « Réiserbann » et à la renaturation de l'Alzette et de ses affluents, cette dernière devant intervenir en amont du commencement des travaux liés au Projet dans la vallée de l'Alzette.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce considère que le Projet doit être apprécié à l'aune de deux impératifs complémentaires : d'une part, la nécessité d'améliorer l'accessibilité d'un axe structurant pour les déplacements quotidiens et l'activité économique ; d'autre part, l'exigence d'une planification claire, réaliste et transparente d'un projet complexe, dont les effets attendus sur la mobilité dépendront fortement de la maîtrise du phasage, des coûts, des contraintes environnementales, des acquisitions foncières et de la coordination avec les autres infrastructures existantes ou futures.

Considérations générales

Concernant l'amélioration de l'accessibilité d'un axe structurant pour l'économie du pays

La Chambre de Commerce accueille favorablement l'objectif poursuivi par le Projet, qui répond à une problématique de congestion identifiée de longue date, dans un secteur où les charges de trafic sont particulièrement élevées et où le trafic de transit affecte à la fois la qualité de vie des riverains, la fluidité des déplacements et l'accessibilité des pôles économiques environnants.

La Chambre de Commerce considère que l'amélioration de la fluidité sur cet axe doit être appréciée sous l'angle de la compétitivité du territoire. Dans une économie luxembourgeoise fortement dépendante des déplacements quotidiens, notamment transfrontaliers, la prévisibilité des temps de trajet constitue un facteur concret d'attractivité pour les salariés, comme pour les entreprises. À cet égard, le Projet apparaît de nature à contribuer à une meilleure organisation des flux, tout en permettant, selon les auteurs, de délester la N3 et de réorienter une partie du trafic de transit vers une infrastructure plus adaptée.

⁶ [Lien vers le règlement grand-ducal du 10 février 2021 rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » sur Legilux](#)

La Chambre de Commerce note également positivement que le Projet ne se limite pas à la seule création d'une infrastructure routière, mais s'inscrit dans une logique plus large de réorganisation des mobilités locales. Le contournement doit en effet permettre d'apaiser certaines traversées urbanisées et de libérer de l'espace au profit des transports publics, du vélo et de la marche, notamment à travers des filtres modaux et des aménagements de type « shared space ». Cette articulation entre délestage routier, transports publics et mobilité douce est cohérente avec les objectifs du PNM 2035 et avec la logique de planification du PST.

Concernant le phasage du Projet et la coordination avec les infrastructures existantes et futures

La Chambre de Commerce relève que le Projet s'inscrit dans une temporalité longue et complexe. Les présentations publiques antérieures⁷ relatives au contournement d'Alzingen faisaient état, en 2021, d'un objectif de passage à la Chambre des Députés au début de l'année 2023, alors que le dépôt du Projet n'intervient que mi-2026. Ce décalage illustre la complexité du dossier, mais renforce également la nécessité de disposer désormais d'un calendrier réaliste, documenté et suivi avec rigueur. Cette exigence est d'autant plus importante que certaines mesures, notamment la renaturation de l'Alzette et de ses affluents ainsi que l'adaptation de la zone de protection nationale « Réiserbann », doivent intervenir en amont du commencement de certains travaux liés au Projet dans la vallée de l'Alzette. Ces mesures préalables seront également accompagnées de mesures d'atténuation (*continuous ecological functionality*, CEF) dont certaines doivent, au regard de l'impact sur plusieurs espèces protégées, aussi être anticipées.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce insiste sur l'importance d'une coordination précoce avec les opérateurs de réseaux concernés. Cette coordination ne devrait pas se limiter aux seuls réseaux existants, mais également tenir compte, lorsque cela est pertinent, des infrastructures futures susceptibles d'interagir avec le tracé ou les emprises du Projet.

À cet égard, **la Chambre de Commerce attire l'attention des auteurs sur la nécessaire prise en compte du futur réseau de transport d'hydrogène du pays.** Creos Luxembourg Hydrogen S.A. a été désignée par le Ministère de l'Economie gestionnaire national du réseau de transport d'hydrogène au Luxembourg dans le cadre de la loi du 31 mars 2025 relative à l'établissement de réseaux de transport d'hydrogène⁸. À ce titre, Creos Hydrogen S.A développe notamment le projet HY4Link, destiné à connecter le Luxembourg aux infrastructures européennes de transport d'hydrogène. Les premières études de faisabilité technique indiqueraient qu'une partie de cette infrastructure pourrait être intégrée ou coordonnée avec le projet de contournement d'Alzingen. Plus précisément, alors que le Projet mentionne déjà une conduite en acier de diamètre DN400 qui ne serait pas déplacée, il s'agirait de la pose enterrée d'une future conduite en acier de diamètre DN600 dans le cadre de l'interconnexion hydrogène avec la Belgique, prévue au titre du projet HY4Link.

De multiples avantages découleraient d'une telle inclusion. Elle permettrait d'abord d'identifier en amont les éventuelles synergies en matière de planification, de génie civil, de travaux et d'occupation du domaine public. Elle contribuerait également à limiter le risque de devoir intervenir ultérieurement sur les mêmes emprises, dans un secteur déjà fortement concerné par des travaux lourds, de nombreux ouvrages d'art et des contraintes environnementales sensibles. Une coordination optimisée des infrastructures permettrait ainsi de réduire les désagréments cumulés pour la population, les riverains et les usagers économiques, tout en améliorant l'acceptabilité publique du Projet.

⁷ [Lien vers la présentation publique du 1^{er} Juillet 2021 sur le site de la commune d'Hesperange](#)

⁸ [Lien vers la loi du 31 mars 2025 relative à l'établissement de réseaux de transport d'hydrogène sur Legilux](#)

La Chambre de Commerce invite dès lors les auteurs à examiner l'ajout d'une mention spécifique relative au projet HY4Link dans la section 3.5 « Réseaux », afin de tenir compte des infrastructures futures d'hydrogène susceptibles d'interagir avec le tracé du contournement d'Alzingen.

La Chambre de Commerce estime par ailleurs nécessaire de garantir un traitement cohérent des différents opérateurs de télécommunications concernés par le Projet. À cet égard, elle relève que la section 3.5 « Réseaux » précise les conditions applicables à certains opérateurs, notamment s'agissant la mise à disposition de gaines ou conduits nécessaires à l'insertion de câbles de télécommunications, sans qu'une précision équivalente ne semble être prévue pour POST Luxembourg.

Dans un souci d'équité, de cohérence, de sécurité juridique et de bonne coordination technique lors des phases ultérieures d'exécution, la Chambre de Commerce invite les auteurs à compléter la section 3.5 « Réseaux » ainsi que le tableau 5 « Résumé de l'inventaire des réseaux » afin d'y préciser les conditions applicables à POST Luxembourg. Il conviendrait notamment d'indiquer que, pour les infrastructures existantes devant faire l'objet d'un déplacement, notamment à Howald, Fentange et Alzingen, l'Administration des ponts et chaussées (PCH) mettra à disposition de POST Luxembourg des conduits vides (fourreaux) conformes aux exigences techniques en vigueur. Une telle précision permettrait d'assurer un traitement équivalent des opérateurs concernés par les adaptations de réseaux.

Concernant la fiche financière du Projet

La Chambre de Commerce relève que l'enveloppe maximale prévue par le Projet, soit 390.000.000 euros, s'écarte sensiblement des ordres de grandeur présentés lors des réflexions publiques antérieures relatives à la variante Nord-Ouest du Projet finalement retenue. La présentation publique de juillet 2021 faisait état d'une estimation sensiblement inférieure (93.000.000 euros) tout en précisant que ce devis sommaire ne tenait pas compte de plusieurs postes importants, notamment les études spécialisées, les prestations de planification, certaines entreprises et les éventuelles mesures compensatoires.

La Chambre de Commerce ne remet donc pas en cause l'évolution du coût du Projet. Elle estime toutefois que l'ampleur de l'écart entre les estimations initiales et l'enveloppe actuellement prévue justifie une explication plus détaillée des principaux facteurs d'augmentation. Une telle clarification apparaît d'autant plus nécessaire que le Projet comporte de nombreux postes susceptibles de générer des surcoûts, notamment les contraintes environnementales, les acquisitions foncières, les adaptations de réseaux, etc.

La Chambre de Commerce invite également les auteurs à clarifier le traitement budgétaire du réaménagement de la traversée N3 entre Alzingen et Howald. Elle relève qu'un montant de 9.700.000 euros semble être prévu à ce titre dans le Projet, alors que la présentation publique de 2021 faisait déjà état d'un ordre de grandeur d'environ 9.000.000 euros pour ce réaménagement.

La Chambre de Commerce s'interroge sur l'opportunité d'inclure dès à présent ce poste dans l'enveloppe financière du Projet, en l'absence d'un projet suffisamment élaboré et d'une estimation actualisée. Elle estime qu'il conviendrait soit de documenter plus précisément le contenu, le phasage et le coût actualisé de ce réaménagement, afin de s'assurer que son inscription dans l'enveloppe du Projet repose sur un degré de précision suffisant.

La Chambre de Commerce relève enfin que les montants inscrits dans la programmation financière pluriannuelle pour le Fonds des routes apparaissent limités au regard de l'enveloppe

globale du Projet. Selon le projet de loi n°8601⁹ relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2026-2029, les crédits relatifs au contournement d'Alzingen s'élèvent à 500.000 euros en 2025, 2.000.000 euros en 2026, puis 3.000.000 euros par an en 2027, 2028 et 2029, auxquels s'ajoutent 86.000 euros déjà réalisés en 2024.

Ainsi, les crédits prévus pour la période 2025-2029 atteignent 11.000.000 euros, soit environ 2,8% de l'enveloppe totale de 390.000.000 euros prévue par le Projet. En incluant les montants réalisés ou prévus entre 2024 et 2029, le total atteint 11.586.000 euros, soit environ 3% de l'enveloppe globale. Si cette situation peut s'expliquer par le fait que les travaux d'envergure interviendront à un horizon plus éloigné, elle appelle néanmoins des précisions. En effet, les études, acquisitions foncières, procédures d'autorisation, mesures environnementales préalables, travaux de renaturation et adaptations de réseaux sont précisément appelés à intervenir en amont des grands travaux et devraient donc se traduire par des besoins budgétaires croissants dans les prochaines années.

Dans cette perspective, la Chambre de Commerce s'attend à ce que les prochains projets de budget et de programmation financière pluriannuelle reflètent de manière lisible le phasage opérationnel du Projet. Elle invite les auteurs à présenter, dans la mesure du possible, un profil prévisionnel des dépenses par grandes phases, afin de garantir la cohérence entre l'autorisation de financement, les crédits inscrits au Fonds des routes et les besoins financiers liés aux étapes préparatoires du Projet.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

STH/DJI

⁹ [Lien vers le projet de loi de programmation financière pluriannuelle 2025-2029 sur le site de la Chambre des Députés \(p. 463\)](#)