

Georges Feltz

Chef de service honoraire du Service Autobus de la Ville de Luxembourg

Ingénieur en mécanique de la RWTH Aachen

58, rue Henri VII

L – 1725 Luxembourg

621 141 354

[gfeltz@pt.lu](mailto:gfeltz@pt.lu)

Mathias Foehr

Actuaire, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris

17, rue des légionnaires

L - 1926 Luxembourg

661 80 80 66

[mf@mathiasfoehr.lu](mailto:mf@mathiasfoehr.lu)

Monsieur le député Xavier Bettel  
Formateur du Gouvernement

Luxembourg, le 7 novembre 2013

## Een Neufank mat enger Seelbunn - un téléphérique urbain en préparation du Tram

Monsieur le Député Bettel

Un téléphérique urbain<sup>1</sup> provisoire, mis en place avant le démarrage des chantiers Luxtram et reliant la Gare au Kirchberg sur seulement 2,3 km, constituera pour notre pays un atout économique important. La Seelbunn facilitera de surcroît la réalisation du projet Tram.



*Le téléphérique de Koblenz : 4.000 personnes/heure. Site faisant partie du patrimoine mondial de l'Unesco*

- Avec un taux d'endettement de l'Etat qui augmente depuis des années d'environ 5 % du PIB par an, le gouvernement devra consolider ses dépenses à brève échéance. Après avoir contacté le principal constructeur de téléphériques, nous estimons que le coût d'un téléphérique urbain serait de l'ordre du quart du prix du projet Tram. Notre estimation est nettement plus conservatrice que celle du constructeur.

<sup>1</sup> Ce projet n'a aucune relation avec celui d'un téléphérique culturel et touristique présenté il y a plusieurs années par M. Léon N. Nilles.

Le projet Tram pourra être lancé dès la mise en service de la Seelbunn provisoire, qui délestera considérablement les 2 principaux axes de circulation et de chantier. De ce fait, la Seelbunn contribuera à la réalisation et à une plus grande acceptation du Tram de la part des riverains concernés.

- A cause de changements politiques au niveau international (échange automatique d'informations fiscales, modification de la réglementation en matière de TVA sur les livres informatiques, lutte contre l'évasion fiscale), la place financière devra renouveler son modèle économique dans les toutes prochaines années.

Selon Monsieur Carlo Thill, Président du Comité de Direction de BGL BNP Paribas, de 2.000 à 6.000 emplois sur 10.000, uniquement dans le Private Banking, seraient menacés à très brève échéance (OGBL Newsletter, Land 1. Novembre). Les plans sociaux se succèdent.

Alors que la place financière va devoir fournir des efforts colossaux dans les prochaines années, ce serait une bonne chose si la ville pouvait se présenter pimpante de 2014 à au moins 2017. Les services financiers s'achètent aussi avec les yeux et, dans une phase cruciale, un chantier de plusieurs années sur l'axe de circulation principal serait un handicap supplémentaire important.

Il est indispensable d'harmoniser les plannings du projet Luxtram avec celui de la réorientation de la place financière.

- La Seelbunn comme nous la concevons aura une capacité de l'ordre de 5.000 passagers par heure et par direction et pourra être opérationnelle endéans deux ans d'une décision y relative.

Le délai d'attente sera faible et moins important qu'avec un tram ou avec un bus. En effet les cabines avec 35 personnes défilent avec une fréquence de l'ordre de 25 secondes<sup>2</sup>.

Le trajet de la gare au Kirchberg se fera en huit minutes, donc nettement plus vite qu'avec ces deux autres moyens de transport en commun.

- L'économie en espace urbain est évidente.

---

Nous avons demandé au principal constructeur de téléphériques, la firme Doppelmayr, de dresser un avant-projet qui est joint à la présente. Comme vous pourrez constater, l'empiètement sur des zones habitées est minime et tout ce qu'il y a de plus acceptable, ce d'autant plus qu'il s'agit du projet d'une installation provisoire. Nous souhaitons vous présenter ce projet et trois aspects connexes importants :

---

<sup>2</sup> plusieurs cabines étant à quai simultanément, en embarquant dans la dernière cabine disponible, le temps disponible pour embarquer sera de l'ordre de 2 minutes sans aucune gêne pour le trafic. L'embarquement se fera de plein pied, comme dans un ascenseur.

- Nous lisons avec plaisir que le chantier du pont bleu progresse comme planifié. Ce chantier est essentiellement une construction métallique qui est construite en dehors du flux de trafic. De par sa petite taille, ce chantier est facilement gérable.

La situation de grands chantiers impliquant des travaux importants de manutention de sol, de démolition, de gestion du maintien en opération de conduites souterraines, de déviation de trafic, bref d'imprévus de toute sorte est une autre problématique. Et plus la taille du chantier augmente, plus les retards augmentent exponentiellement. Les grands chantiers ont tous des retards importants (cf l'aéroport Berlin Brandenburg (BER), le bâtiment Konrad Adenauer au Kirchberg).

L'analyse du dérapage de la planification du projet tram suggère que le projet Luxtram ne sera pas terminé en 2018, ni en 2023. Ceci paraîtra peut-être exagéré à certains. La taille du projet et son imbrication dans le tissu urbain existant sont des facteurs fondamentaux.



*Construction du Pont Rouge, Léon Stirn, 1966*  
© Photothèque de la Ville de Luxembourg

C'est d'ailleurs cette analyse qui a poussé les auteurs de la présente à s'intéresser à la solution Seelbunn. Une solution intermédiaire pour la durée du chantier Tram nous paraît inéluctable. Paradoxalement, le fait d'attendre d'avoir dévié la circulation du centre-ville par la Seelbunn avant de commencer la construction du Tram pourrait même accélérer la mise en service du Tram.

- la mise en place de la Seelbunn se fera par petits chantiers situés en dehors des axes de circulation<sup>3</sup>. Il y aura donc relativement peu de gêne pour la

population et les navetteurs. De surcroît, ces chantiers seront spectaculaires et se prêteront à une médiatisation.

Luxembourg, ville forteresse, offre des panoramas fantastiques pour un téléphérique. La Seelbunn constituera une attraction pour les touristes et les visiteurs de la place financière. Et dont le caractère éphémère et le démontage programmé augmenteront encore l'attractivité.

<sup>3</sup> La gestion des chantiers de la Seelbunn s'apparente à celle du pont bleu. De petits chantiers de construction métallique et à une certaine distance les uns des autres. La seule exception concerne la construction de la station de départ dans la gare qui sera très imbriquée avec la gare.

- Une partie importante des efforts politiques consacrés au projet Tram a pour objectif de limiter la circulation et la pollution dans le centre-ville. Et cet objectif de limiter circulation et pollution est fondamental. Il pourra même être atteint, avant la construction du Tram, en taxant la circulation automobile dans le centre-ville pendant les heures de grande affluence ou de grand smog.

---

Un projet comme Seelbunn ne mûrit pas en vase clos. Il renoue avec la tradition d'innovation du Luxembourg. Nous avons présenté nos vues aux personnes intéressées et nous diffusons parfois écrits et dessins. Nous pensons qu'une discussion plus large permettra d'améliorer encore ce projet pour le bien de notre pays.

Cependant nous préférerions, si évidemment les décideurs politiques partageaient notre analyse, que ce soient les décideurs élus qui informent l'opinion publique. Ce serait donc notamment à vous, Monsieur le Formateur Bettel de présenter le projet Seelbunn. Voilà pourquoi nous n'avons à ce jour pas informé la presse.

Nous espérons que vous conviendrez que le projet Seelbunn pourrait symboliser le Neufank de notre pays.

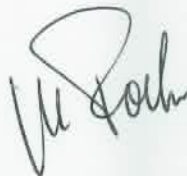
Restant à votre disposition pour vous présenter de vive voix le projet Seelbunn, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Député Bettel, l'expression de nos sentiments distingués



Georges Feltz

Chef de service honoraire du  
Service Autobus de la Ville de Luxembourg

ingénieur en mécanique de la RWTH Aachen



Mathias Foehr

Actuaire, Consultant en Informatique  
Financière

Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris

PS : Une copie de cette lettre a été envoyé aux chefs de délégation Messieurs Etienne Schneider, Claude Meisch, Félix Braz ainsi qu'à Monsieur le Député François Bausch, responsable du Groupe de Travail Développement durable, Infrastructures, Transport. Par ailleurs, nous diffusons des copies de cette lettre de manière restrictive dans l'esprit énoncé dans la présente lettre, à savoir de laisser en priorité aux décideurs politiques le soin d'informer l'opinion publique s'ils le jugent utile.

Annexe : Plan