

Georges Feltz

Chef de service honoraire du Service
Autobus de la Ville de Luxembourg
Ingénieur en mécanique de la RWTH Aachen
621 141 354
gfeltz@pt.lu

Mathias Foehr

Actuaire, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris
661 80 80 66
mf@mathiasfoehr.lu



Communiqué de presse

Le tram remplace une infrastructure par une autre, le téléphérique urbain s'ajoute

Le téléphérique urbain constitue un changement de paradigme.

Alors que les moyens de transport habituels, voitures, autobus et trams se disputent l'espace urbain, le téléphérique urbain passe dans les airs, loin des embouteillages, en silence et offrant de surcroît une plus-value touristique.

Cerise sur le gâteau, son prix est relativement minime et sa construction n'engendrera pratiquement pas d'embouteillage. Outre les deux gares, il n'y a que cinq pylônes à prévoir et qui sont loin des grands axes de circulation.

Bien entendu, la Seelbunn s'intégrera dans le réseau de transport public. Ainsi:

- il est impératif que les titres de transport usuels seront valables dans la Seelbunn
- le point de départ à la Gare sera construit directement au-dessus des quais de la gare et donc très facilement accessible.

- l'arrivée au Kirchberg se fera de plain pied avec le Boulevard Kennedy à la hauteur du Héichhaus. Bien entendu, il faudra une distribution fine en autobus à partir du Héichhaus. Le Héichhaus et le Centre de Conférences seront accessibles de pied sec.
- Nominale, la Seelbunn a une capacité de 5.000 personnes par heure, la durée du trajet Gare-Kirchberg étant de 8 minutes. Ces données sont à rapprocher des chiffres du Tram, tels que repris dans le projet de loi, qui sont de 2.700 personnes par heure et 13 minutes de trajet (1 minute de plus que les bus actuels).
- Il est exact qu'il est possible de dédoubler le tram en ajoutant des rames au prix d'embouteillages supplémentaires; il est évidemment aussi possible de dédoubler le téléphérique urbain, sans embouteillages.
- Cette comparaison est factice et favorise encore indûment le Tram en ce sens qu'avant de devenir productif au sens urbanistique du terme, le Tram devra remplacer un service d'autobus hautement optimisé.
- La Seelbunn quant à elle s'ajoute alors que le tram veut remplacer

Indépendamment des possibilités d'optimisation existantes, il est essentiel de garder à l'esprit que le réseau d'autobus existant pourrait être conservé. Les lignes reliant la gare au Kirchberg (RGTR, Eurobus, 1, 18, etc) seront aménagées voire supprimées de manière à réduire le débit actuel des autobus qui circulent entre la gare et le Kirchberg.

Georges Feltz a été Chef de Service responsable du Service des Autobus de la Ville de Luxembourg. A ce titre, il a été pendant 22 années en charge de la définition des parcours d'autobus.

Mathias Foehr est ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris et mathématicien financier. Dans sa carrière de consultant, il s'est fait une spécialité d'initier des changements de paradigmes.

Pour plus d'informations: www.seelbunn.lu oder seelbunn@gmail.com