



NTL Translohr

13 langues

Article [Discussion](#)

Lire [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#) [Outils](#)

Translohr est le nom du [tramway](#) sur pneumatiques développé par la société [Lohr Industrie](#) puis par la société [NTL](#). Il s'agit d'un [système de transport guidé](#) assujetti à suivre sur la totalité de son parcours une trajectoire déterminée¹, ce qui le distingue des véhicules routiers tels que le [TVR](#) de Bombardier.

Depuis la reprise de la division tramway de Lohr par [Alstom](#) et le [Fonds stratégique d'investissement](#) (devenu [Bpifrance](#)) en juin 2012, le Translohr est commercialisé par la société [NTL](#) (New Translohr), filiale d'[Alstom](#).

Le système [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le Translohr roule sur des [pneus](#) et est guidé par des [galets](#) serrés sur un rail central. Les [essieux](#), au nombre de 4 à 7, sont situés entre les modules (système de [bogie](#)-pneu). Chaque essieu compte 2 paires de galets de guidage.

Le Translohr est à propulsion électrique, alimenté par ligne aérienne mais il peut également recevoir un système de batteries pour circuler dans des zones où les câbles d'alimentation sont indésirables ; sa vitesse est alors limitée. Ce système est par exemple utilisé à [Padoue](#) pour traverser la place du [Prato della Valle](#)².

Le véhicule est un ensemble articulé de 3 à 6 caisses (aussi appelées modules), avec une cabine de conduite à chaque extrémité. Les extrémités se nomment Module d'Extrémité (ME), les caisses Module Porteur (MP). Les parties reliant les différents modules sont quant à elles appelées Module d'Inter-circulation (MI)³.

NTL Translohr



Translohr du tramway de [Medellín](#).

Identification

Désignation	Translohr
Type	Tramway sur pneumatiques
Motorisation	Électrique
Composition	3 à 6 caisses
Commande	175 rames
Construction	Depuis 2006
Constructeur(s)	NTL , Lohr Industrie (avant 2012)
Nombre	134 rames
Utilisation	Ligne A Clermont-Ferrand T5 Île-de-France T6 Île-de-France Tramway de Medellín Tramway de Padoue Tramway de Venise Tramway de Shanghai Tramway de Tianjin

Caractéristiques techniques

Captage	1 pantographe
Tension ligne de contact	750 V
Longueur HT	25, 32, 39, 46 ou 51 m
Largeur	2,20 m

Le voie utilisée par le Translohr peut aussi bien être en [site propre](#) qu'en site partagé. Elle doit toutefois mesurer 250 centimètres de large et, peut être composée en :

- Chaussée béton
- Chaussée enrobé asphalte
- Chaussée béton finition pavé
- Chaussée béton finition gazon

Hauteur	2,89 m
Rayon min.	10,5 m
Rampe max.	130 ‰
Capacité	127, 170, 213 ou 255 p.
Vitesse maximale	70 km/h

[modifier](#)



L'important dans les deux dernières réside dans le fait que les bandes de passages des pneus soient en béton⁴.

Versions [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le Translohr devait être décliné en deux versions. La première version, Translohr STE, est le tramway bidirectionnel actuellement en service sur tous les réseaux possédant des Translohr. La seconde version développée est un tramway unidirectionnel dénommé Translohr SP Prime⁵.

Translohr SP Prime (Unidirectionnel) [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La version unidirectionnelle, déclinable en 3 à 4 modules, est conçue comme alternative aux **BHNS**. Elle possède une cabine de pilotage, l'autre extrémité étant destinée aux passagers. Outre les extrémités, les autres changements résident dans le fait que les portes ne se situent que d'un seul côté⁶.

Son design réalisé par Haiku Design⁷, s'est vu récompensé par le Trophée de l'innovation du Transport Public 2014 dans la catégorie Accessibilité, aménagement, confort et design par le **GART**⁸.

Les configurations suivantes sont possibles (capacité pour 6 personnes par mètre carré) :

Type	Longueur	Nombres de passagers
SP3 (3 caisses)	25 m	186
SP4 (4 caisses)	32 m	246

Cette version ne trouva cependant jamais preneur et a disparu des [pdf](#) de présentation du Translohr par **NTL** et du site de **NTL**.

Translohr STE (Bidirectionnel) [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Son design a, lui aussi, été réalisé par Haiku Design⁹.

Outre le fait qu'il soit déclinable en ensemble de 3 à 6 modules, la conception du véhicule a été revue par trois fois donnant ainsi trois générations de Translohr différentes^{10,11}.

Les trois générations se nomment respectivement THR1, THR2 et THR3 (THR pour Translohr). Néanmoins, cette dénomination est avant tout utilisée en interne^{10,12}.

Translohr de première génération (THR1) [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Mis en service depuis 2006, ces véhicules équipent une partie du [Tramway de Clermont-Ferrand](#), du [Tramway de Padoue](#), du [Tramway de Venise](#), du [Tramway de Shanghai](#) et du [Tramway de Tianjin](#)².

Les configurations suivantes sont possibles (capacité pour 4 personnes par mètre carré) :

Type	Longueur	Nombres de passagers
STE3 (3 caisses)	25 m	127
STE4 (4 caisses)	32 m	170
STE5 (5 caisses)	39 m	213
STE6 (6 caisses)	46 m	255

Translohr de seconde génération (THR2) [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La première ligne à en être équipée fut la [Ligne 5 du tramway d'Île-de-France](#) en 2013. Suivirent la [Ligne 6 du tramway d'Île-de-France](#) et le [Tramway de Medellín](#). Les 5 nouvelles rames du [Tramway de Clermont-Ferrand](#) livrées en 2019 sont également des THR2¹³.

Les configurations suivantes sont possibles (capacité pour 6 personnes par mètre carré)² :

Type	Longueur	Nombres de passagers
STE3 (3 caisses)	25 m	178
STE4 (4 caisses)	32 m	238
STE5 (5 caisses)	39 m	298
STE6 (6 caisses)	46 m	358



Haut de la carrosserie bosselé (THR1 à Clermont-Ferrand)

Quant aux changements, ils résident dans une carrosserie plus haute de près de dix centimètres permettant ainsi de loger le système de climatisation repensé et plus puissant. Cela se remarque assez facilement par le fait que de l'extérieur, le haut de la carrosserie des THR1 est bosselé tandis que celui des THR2 est lisse¹³. La configuration du poste de conduite a également été repensée du fait de nombreux arrêts maladie. Elle est donc plus ergonomique et sécuritaire^{14,15}.

Translohr de troisième génération (THR3) [[modifier](#) |

[modifier le code](#)]

C'est le 23 septembre 2022, lors de l'annonce de la production de 26 nouvelles rames (20 STE4 et 6 STE3) que fut dévoilée la création d'une troisième génération de véhicules, la THR3. Leur livraison sera effectuée en 2025 pour une mise en service en 2026.



Elles équiperont les lignes SIR2 et SIR3 du [Tramway de Padoue](#) et mettent « une plus grande inclusivité, un meilleur confort et une plus grande sécurité »¹¹.

On peut voir que le haut de la carrosserie est parfaitement lisse (THR2 à Medellín)

Les configurations suivantes sont possibles (capacité pour 8 personnes par mètre carré) :

Type	Longueur	Nombres de passagers
STE3 (3 caisses)	25 m	?
STE4 (4 caisses)	32 m	292
STE5 (5 caisses)	39 m	?
STE6 (6 caisses)	46 m	?

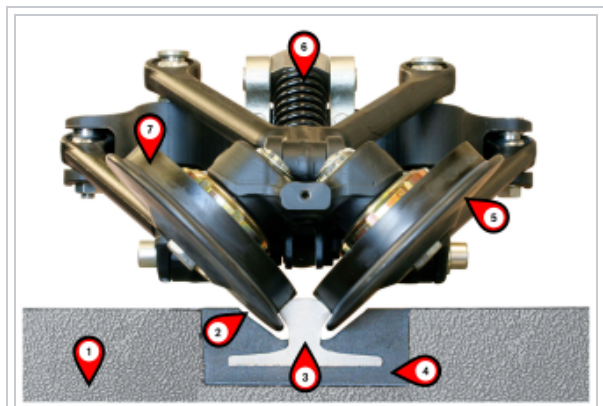
Avantages [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le Translohr génère moins de bruit qu'un tramway sur roulement fer¹⁶ ou qu'un bus et l'infrastructure à installer est plus légère que celle d'un tramway classique, puisqu'il n'y a qu'un rail à installer [[réf. nécessaire](#)]. Enfin, le Translohr a une masse plus réduite que son équivalent sur rail (7 tonnes par essieu) [[réf. nécessaire](#)], source de moins de vibrations¹⁶ qui, théoriquement, réduit le phénomène d'[orniérage](#) dû au passage répété des pneus sur la plateforme de roulement, par rapport au TVR utilisé à [Nancy](#) et à [Caen](#)¹⁷.

L'utilisation de pneus procure une adhérence supérieure au rail : le Translohr peut ainsi franchir des pentes de 13 % [[réf. souhaitée](#)] (contre 11 % pour le Bombardier Flexity Outlook [Tramway d'Augsbourg](#)¹⁸ mais 13,5 % pour [celui de Lisbonne](#)). Son freinage et ses accélérations sont aussi plus efficaces et reprennent les avancées du métro sur pneu. Toutefois, afin de respecter les normes pour le confort des voyageurs, ces performances plus grandes ne sont pas exploitées en service commercial car les accélérations et freinage de service sont plafonnés. Le freinage d'urgence est plus performant que les tramways sur rails. [[réf. nécessaire](#)]

Le rayon de braquage du Translohr (10,50 m au rail de guidage) est plus réduit qu'un tramway à voie normale (11 m à 25 m¹⁹) et sa largeur réduite de 2,20 m lui permet d'emprunter des rues relativement étroites.

Le tramway sur pneus nécessite des infrastructures moins chères à la construction, un rayon giratoire inférieur à un matériel fer, un plus grand silence de fonctionnement et la possibilité de franchir des pentes



Système de guidage.

1- Chaussée, 2- Lacune, 3- Rail, 4- Résine, 5- Mentonnet, 6- Ressort, 7- Galet



Section du rail du système de guidage (lors de la pose à Clermont-Ferrand en 2006).

jusqu'à 13% quand le fer est limité à 10%¹⁶.

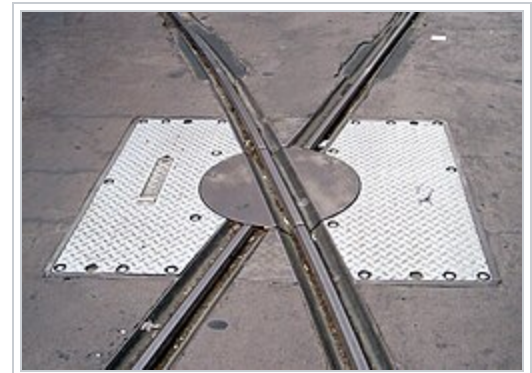
Inconvénients [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

À l'inverse d'un tramway sur fer, le système de guidage du Translohr est un **système propriétaire**. C'est-à-dire qu'une fois l'infrastructure installée, seul du matériel du constructeur peut utiliser le rail, ce qui impose cet unique prestataire lors du renouvellement du parc de véhicules. Le principe de système de guidage déposé bloque toute mise en concurrence entre constructeurs. A contrario, les villes de **Nantes** ou **Strasbourg**, équipées d'un système tram classique, ont pu remplacer le constructeur initial lors de l'extension du réseau : Strasbourg, la ville de l'**Eurotram (Bombardier)**, a choisi le **Citadis** et Nantes, la ville qui a vu rouler le **premier tram d'Alstom**, a choisi le constructeur **Adtranz** (depuis racheté par **Bombardier**), puis le **CAF Urbos 3** pour finalement revenir vers Alstom récemment.



Aiguillage du Translohr

Le système de roulement pneu/enrobé est à première vue plus économique à la construction¹⁶, mais laisserait apparaître des problèmes liés à l'usure des pneus qu'il faut changer tous les 100 000 kilomètres ou tous les 250 000 kilomètres si un rechapage est effectué²⁰. L'adhérence supérieure du roulement pneu par rapport au roulement fer se traduit également par une consommation énergétique plus importante¹⁶.



Plaque tournante au croisement de deux voies du Translohr

Comme un tramway fer, il ne peut quitter son rail de guidage. Par conséquent, en cas d'incident sur la ligne, il ne peut contourner l'obstacle. Les réseaux souterrains doivent être déplacés de la même manière que lorsqu'on construit une ligne de tramway fer pour permettre leur maintenance ultérieure sans devoir interrompre la circulation.

Son mode de guidage particulier rend impossibles les interconnexions avec le réseau ferré classique de type **tram-train**.

Enfin, d'un point de vue esthétique, le Translohr ne permet pas les mêmes aménagements qu'un tramway, un espace de roulement pour les pneus étant nécessaire. Par exemple, les voies engazonnées sont plus difficiles et plus coûteuses à installer.

Coût [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le coût du matériel roulant Translohr est significativement plus onéreux. Cette situation s'explique par la complexité de sa technologie et le faible nombre de séries construites et proposées par un seul fabricant qui se trouve ainsi en position de monopole¹⁷.

Le coût de construction des voies semble comparable entre rail et pneus puisque la ligne T6 d'Île-de-France (Translohr) a coûté 27,4 millions d'euros du kilomètre et la ligne T8 (tramway sur rail), inaugurée simultanément en décembre 2014, revient à 28,7 millions²¹.

Deux marchés ont été passés en 2010, l'un par la RATP, pour la commande de 28 Translohr de type STE6 d'un coût de 141 millions pour 252 places dont 60 assises par engin²², l'autre par le Syndicat des transports de l'agglomération de Tours (Sitcat), pour la commande de 21 tramways Citadis fabriqués par Alstom, d'un coût de 73,2 M€ pour 291 places dont 85 assises par engin²³. Ces deux marchés permettent une comparaison au nombre de places : le coût du Translohr en 2010 (hors système de guidage) est de 19 983 € la place (5,06 M€ par rame) et celui d'un Citadis est de 11 978 € la place (3,49 M€ par rame). Dans cet exemple, le Translohr est donc 67 % plus cher que le Citadis.

Incidents notables [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La première année d'utilisation en conditions réelles du Translohr a mis en évidence une sensibilité importante du système de guidage à l'environnement extérieur.

En effet, le 2 octobre 2006, une rame de **Clermont-Ferrand** déguide sur le viaduc Saint-Jacques lors de la marche à blanc. La présence d'un objet étranger dans la gorge du rail est en cause²⁴. L'accident ne fait aucun blessé mais la mise en service sera retardée d'un mois. Depuis cet incident, la plate-forme est systématiquement nettoyée par un véhicule spécialisé avant chaque début de service et les rames de Clermont-Ferrand sont équipées d'un dispositif de dégagement d'objets ; appelé DDO. De plus, à la même période, une rame de **Padoue** déraile pour une raison similaire lors d'une phase de test²⁵.

Toujours à **Padoue**, le 5 mai 2007 se produit un nouveau déraillement faisant un blessé léger et des dégâts sur le véhicule. La cause de l'accident n'est pas connue²⁵.

À **Tianjin**, une rame déraile quelques mois après l'inauguration, le 20 août 2007²⁶.

Le 26 décembre 2009, vers 7 h 10, une rame du **tramway de Clermont-Ferrand** s'embrase au terminus de La Pardieu. L'incendie ne fait aucun blessé, mais la rame est entièrement détruite²⁷. D'après le BEA-TT, « la cause directe de l'accident est le blocage d'un frein dû à une corrosion généralisée de son système d'actionnement des plaquettes, dont ni la conception ni la fabrication ne permettaient d'assurer l'étanchéité ». La propagation des flammes et l'embrassement total de la rame est due à la faible distance et à l'absence de pare-feu efficace entre le système de freinage et le soufflet d'inter-circulation ainsi qu'à la présence de matériaux d'un niveau de protection contre les incendies inférieur aux normes ferroviaires²⁸.

Le 10 janvier 2011, une rame du tramway de Clermont-Ferrand déguide en service voyageurs entre les stations Carmes et Delille, blessant une personne²⁹. D'après le rapport du BEA-TT, « la cause directe de



Un Translohr de la **ligne 6 en Île-de-France** en essais près de la station Hôpital Béclière.

L'incident de cette rame Translohr est l'arrachement du rail de guidage des deux galets avant qui l'enserrent la cabine de conduite, lors de leur passage sur l'appareil de dilatation situé une centaine de mètres avant la station « Les Carmes »³⁰. Ce rapport du BEA-TT met en cause la conception même du système de guidage. En effet, la détérioration des bandages du galet de roulement dont les morceaux, accumulés au niveau du galet de guidage, ont fait sortir ces mêmes galets du rail de guidage, supprimant le guidage et entraînant le véhicule contre le mur à la première courbe venue. Les matériaux entraînant la sortie du galet provenant du galet même, le système de dégagement d'objet placé sur le premier galet de guidage n'a pas pu fonctionner. De plus le rapport du BEA-TT souligne le nombre d'accidents et incidents fréquents liés à ce matériel et surtout le fait que « la majorité de ces déguidages a été occasionnée par la présence d'un élément étranger au système, soit dans la gorge du rail de guidage, soit dans un appareil de voie. » À la suite de cet accident, le BEA-TT demande à Lohr Industrie de mettre au point de nouveaux bandages, plus solides. Le BEA-TT demande aussi une collaboration plus importante entre les parties afin d'assurer un meilleur retour d'expérience pour la mise au point de ce matériel roulant.

Le 9 novembre 2011, à [Clermont-Ferrand](#), une rame sort de son rail de guidage et percute un poteau à la suite d'une erreur humaine (le conducteur de la rame n'a pas respecté la signalisation ferroviaire)³¹.

Le 1^{er} septembre 2021, à [Clermont-Ferrand](#), à la suite d'une erreur humaine (le conducteur de la rame n'a pas respecté la signalisation ferroviaire), une rame sort de son rail de guidage et percute un poteau juste après avoir quitté la station Campus. L'accident a fait 6 blessés légers³².

Dans la nuit du 28 au 29 juin 2023 à [Clamart](#), une rame de la [ligne 6 du tramway d'Île-de-France](#) a été prise pour cible puis incendiée, dans le contexte des [émeutes consécutives à la mort de Nahel Merzouk](#), survenue le 27 juin 2023 à [Nanterre](#)³³.

Le 8 juillet 2023, un rail servant au guidage du tramway de [Clermont-Ferrand](#) se soulève sous l'effet de la chaleur³⁴.

Systemes concurrents [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Du fait de l'usage de pneumatiques et l'appellation « tram », le concept du Translohr s'approche du [TVR](#) du constructeur [Bombardier](#). En réalité, de nombreuses différences les opposent :

Les TVR de [Nancy](#) à perches ou ceux de [Caen](#) à pantographe (à ce jour remplacés par un tramway fer) sont des véhicules routiers, [immatriculés](#) comme des [bus](#), et dont le guidage est optionnel (ils sont bimodes, munis de moteurs diesel et d'un système de direction). Il en résulte qu'il leur est impossible, contrairement au Translohr, de circuler en [unité multiple](#) (plusieurs rames accouplées) comme des [tramways](#), d'être rallongés (leur longueur étant tributaire de la législation routière) et d'être [réversibles](#) : ils doivent disposer de boucles de retournement à chaque terminus.



[TVR de Nancy](#)

Toutefois la possibilité de circuler sans alimentation électrique ou, du moins, sans guidage (les TVR de Nancy sont alimentés par des perches de trolleybus, la ligne n'étant guidée qu'en centre-ville ; ceux de Caen ne pouvaient rouler que sur le moteur Diesel en mode non-guidé) est un élément essentiel du choix de ce système : moindre investissement d'infrastructures et, dans le cas de Nancy, réutilisation des lignes aériennes de l'[ancien réseau de trolleybus](#).

À l'inverse, le Translohr STE est un véhicule ferroviaire : il est réversible (peut circuler dans les deux sens), car il possède une cabine de conduite à chaque extrémité ; il n'est pas [immatriculé](#) ; son guidage est permanent (il ne peut sortir de son rail de guidage), et n'est pas bi-mode (si ce n'est les batteries) ; il peut circuler en [unité multiple](#) (deux rames accouplées), ou être rallongé ; sa traction étant assurée par des roues munies de pneumatiques, il est similaire au [métro sur pneus](#), même si ce dernier est généralement guidé par des rails de guidage latéraux, et le Translohr par un rail central.

La confusion possible avec les véhicules routiers vient de ce que le Translohr n'étant pas enterré, il roule sur la chaussée de la voirie urbaine, et non sur des pistes de roulement spécifiques.

Inconvénient majeur de tous ces systèmes intermédiaires, ils sont tous incompatibles entre eux. Le système NeoTram peut être une réponse à l'utilisation d'une même plate-forme, soit par des véhicules dits ferroviaires, soit par des véhicules routiers.

Bus ou tramway [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Bien que le Translohr puisse être considéré comme un [bus guidé](#), car roulant sur pneus, il s'apparente en fait beaucoup plus au tramway, avec lequel il partage des procédures d'homologation. Il n'est pas soumis au [code de la route](#) et n'a pas de plaques d'immatriculation, contrairement au [TVR](#).

Il ne peut circuler qu'en mode guidé, contrairement au TVR qui est débrayable et peut circuler sur un parcours sans rail de guidage (il doit alors respecter les contraintes propres à un véhicule routier).

Comme un tramway, le Translohr est bidirectionnel et ne dispose pas de volant asservi à la direction, ce qui est impossible pour un véhicule routier. Comme pour un tram, l'alimentation électrique est assurée par un [pantographe](#) et le retour du courant par un rail au sol.

Le Translohr est développé autour d'un chaudron pour les caisses et d'anneaux d'articulation recevant les essieux, à l'image de ce qui se fait dans le monde ferroviaire, et non sur un châssis. Cette architecture lui permet d'avoir un plancher bas et plat sur toute sa longueur utile.

À ce titre, on relève d'importantes différences technologiques entre le Translohr, dont la conception s'approche effectivement plus d'un [transport routier guidé](#), et le [TVR](#) dont le développement s'apparente plus à un [trolleybus](#) guidé, fût-il muni de perches (à Nancy) ou d'un pantographe (à Caen).



Intérieur d'une rame de Padoue.

Achats confirmés [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Pays	Ville	Type	Nombre	Année de livraison	Alimentation électrique	Observations - Particularités
 Chine	Shanghai	STE3	9 ³⁵	2009	750V	Retiré du service en mai 2023 ³⁶
 Chine	Tianjin	STE3	8	2006	750V	Retiré du service en 2023 (service suspendu à partir du 1er juin, démolition de la ligne annoncée le 19 juillet)
 Colombie	Medellín	STE5	12 ³⁷	2014	750V	
 France	Clermont-Ferrand	STE4	31 ^{38, 39, 40}	2006	750V	Il ne reste plus que 30 véhicules, l'un ayant pris feu en 2009 au terminus de La Pardieu sans faire de victime ²⁷ .
 France	T5 Île-de-France	STE3	19 ^{41, 42}	2012	750V	
 France	T6 Île-de-France	STE6	28 ⁴¹	2013	750V	Il ne reste plus que 27 véhicules, l'un d'eux ayant été incendié en juin 2023 lors d'émeutes urbaines ⁴³ .
 Italie	Venise	STE4	20	2010	750V	
 Italie	SIR 1 Padoue	STE3	29?	2007	750V + Batteries 535m d'autonomie avec une station	Les batteries embarquées servent pour traverser la place du Prato della Valle ² .
 Italie	SIR 2 Padoue ⁴⁴	STE4	20	2026	750V	Commande de 20 rames de troisième génération annoncée le 23 septembre 2022 ⁴⁵
 Italie	SIR 3 Padoue ⁴⁶	STE3	6	2026	750V	Commande de 6 rames de troisième génération

						annoncée le 23 septembre 2022 ⁴⁵
 Italie	L'Aquila	STE3	10 ²⁰	?	750V	projet abandonné après construction d'une grande partie de la ligne
 Italie	Latina	STE3	13?	?	750V	projet abandonné après construction d'une partie des véhicules (revendus à Padoue), travaux d'infrastructure jamais entamés

Projet abandonné [modifier | modifier le code]

Dans le cadre du 2^e appel à projet de **TCSP** lancé par le gouvernement français à la suite du **Grenelle II**, la **Communauté Urbaine de Strasbourg** a déposé, fin 2010, un dossier auprès du **Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement** afin d'obtenir des subventions pour la création d'un transport guidé sur pneus sur l'axe **Wolfisheim – Vendenheim** via Strasbourg⁴⁷. Cette hypothèse est très critiquée par des associations locales, les riverains ainsi que l'opposition municipale⁴⁷ et est finalement annulée en 2013 au profit d'un **tramway**⁴⁸.

Galerie [modifier | modifier le code]

Les différents modèles de Translohr en exploitation.



Zhangjiang (Shanghai)



Ayacucho (Medellín)



Tianjin



Ligne T5 en Île-de-France



Clermont-Ferrand



Ligne T6 en Île-de-France



Mestre / Venise



Padoue

Tests [modifier | modifier le code]

La majeure partie des tests sont effectués sur la piste d'essais d'1,6 km située à proximité directe de l'usine de Duppingheim près de [Strasbourg](#)⁴⁹.

Une autre ligne expérimentale a été ouverte au [Japon](#) dans la ville de [Sakai](#)^{20,50}.

Reprise par Alstom et le FSI [modifier | modifier le code]

Le 12 décembre 2011, Lohr Industrie annonce la mise en vente, ou au moins l'ouverture partielle du capital, de sa division tramway⁵¹. Alors que cette activité se trouve en réalité en bonne santé, le groupe est contraint de prendre cette décision pour éviter la [faillite](#), l'activité historique de l'entreprise, la fabrication de camions et remorques porte-voitures, étant en chute libre⁵².

Le 10 avril 2012, [Alstom](#) et le [Fonds stratégique d'investissement \(FSI\)](#) annoncent étudier l'achat conjoint de 85 % de Translohr. La transaction porterait sur un montant de l'ordre de 60 millions d'euros et Lohr conserverait 15 % du capital. Le chinois [CSR](#) aurait également été intéressé par une reprise de Translohr⁵³.

Le 1^{er} juin 2012, Lohr rejette l'offre de reprise reçue la veille par Alstom et le FSI, qui avaient finalement proposé de reprendre 100 % de Translohr pour un montant de l'ordre de 35 millions d'euros^{54,55}. Lohr considère que cette offre ne lui permettrait pas de rembourser un prêt à court terme de 50 millions d'euros, dont l'échéance avait déjà été reportée à plusieurs reprises, et de conforter les autres activités de l'entreprise⁵⁴. En conséquence, Lohr Industrie s'est déclaré en cessation de paiement et a déposé son bilan devant la chambre commerciale du tribunal de Strasbourg le 4 juin 2012⁵⁶. Robert Lohr, dirigeant du groupe familial, aurait déclaré avoir « mal anticipé la durée de la crise » et avoir aussi fait preuve « d'un peu de naïveté vis-à-vis d'Alstom »⁵⁶.

Le 11 juin 2012, seulement quelques heures après l'accord d'un délai d'une supplémentaire de la part du tribunal, les parties annoncent un accord^{57,58}. Conformément à l'offre formulée le 31 mai 2012, Alstom (51 %) et le FSI (49 %) reprennent donc ensemble 100 % de Translohr et ses 196 salariés pour 35 millions d'euros⁵⁸. Pour faciliter un accord et éviter des difficultés dans la réalisation de ses projets en région parisienne, les lignes [T5](#) et [T6](#), la [RATP](#) avait décidé de renoncer à 5,1 millions d'euros de pénalités⁵⁹.

Notes et références [modifier | modifier le code]

1. ↑ Article L2000-1 du Code des Transports ([1] [archive])

2. ↑ ^{a b c et d} NTL, « [Tramways sur pneus Translohr](#) » ([Archive.org](#) • [Wikiwix](#) • [Google](#) • [Que faire ?](#)), sur *newtl.com*, 2017 (consulté le 13 novembre 2022).
3. ↑ **[PDF]** BEA-TT, « [Rapport d'enquête technique sur l'incendie d'une rame du tramway sur pneumatiques de Clermont-Ferrand \(63\), le 26 décembre 2009](#) [[archive](#)] », sur *bea-tt.developpement-durable.gouv.fr*, novembre 2011 (consulté le 14 novembre 2022).
4. ↑ **[PDF]** NTL, « [Tramways sur pneus Translohr](#) » ([Archive.org](#) • [Wikiwix](#) • [Google](#) • [Que faire ?](#)), sur *newtl.com*, 2017 (consulté le 13 novembre 2022).
5. ↑ **[PDF] (en)** NTL, « [Tramways sur pneus Translohr](#) [[archive](#)] », sur *fr.scribd.com*, 2015 (consulté le 13 novembre 2022).
6. ↑ **[PDF] (en)** NTL, « [Tramways sur pneus Translohr](#) [[archive](#)] », sur *fr.scribd.com*, 2015 (consulté le 14 novembre 2022).
7. ↑ Haiku Design, « [Tramway TRANSLOHR SP Prime](#) [[archive](#)] », sur *haiku-design.com*, 2014 (consulté le 14 novembre 2022).
8. ↑ Bus&Car, « [Tramways sur pneus Translohr](#) [[archive](#)] », sur *busetcar.com*, 10 juin 2014 (consulté le 14 novembre 2022).
9. ↑ Haiku Design, « [Tramways TRANSLOHR STE](#) [[archive](#)] », sur *haiku-design.com*, 2014 (consulté le 14 novembre 2022).
10. ↑ ^{a et b} Alstom, « [Stage en Bureau d'Etude - Travaux sur PLM TeamCenter](#) [[archive](#)] », sur *jobsearch.alstom.com*, 1^{er} novembre 2022 (consulté le 13 novembre 2022).
11. ↑ ^{a et b} Alstom, « [Alstom fournira 26 nouveaux tramways sur pneus Translohr à l'agglomération de Padoue, en Italie](#) [[archive](#)] », sur *alstom.com*, 23 septembre 2022 (consulté le 13 novembre 2022).
12. ↑ T2C, « [Principales réalisations](#) [[archive](#)] », sur *t2c.fr*, 2021 (consulté le 13 novembre 2022).
13. ↑ ^{a et b} Emmanuel Moreau, « [Clermont-Ferrand: cinq nouvelles rames pour le tramway](#) [[archive](#)] », sur *francebleu.fr*, 4 septembre 2019 (consulté le 13 novembre 2022).
14. ↑ Philippe Cros, « [Cinq nouvelles rames de tramway sont en service à Clermont-Ferrand : ce qui change pour les usagers](#) [[archive](#)] », sur *lamontagne.fr*, 4 septembre 2019 (consulté le 13 novembre 2022).
15. ↑ Agathe Rigo, « [De nouvelles rames de tram à Clermont-Ferrand](#) [[archive](#)] », sur *radioscoop.com*, 4 septembre 2019 (consulté le 13 novembre 2022).
16. ↑ ^{a b c d et e} Olivier Cognasse, « [UN TRAMWAY NOMMÉ DÉSASTRE](#) [[archive](#)] », sur *usinenouvelle.com*, 23 février 2012 (consulté le 20 octobre 2016).
17. ↑ ^{a et b} Damien Senger, « [Le Translohr : une fausse bonne idée](#) [[archive](#)] », sur *tc-alsace.eu*, 13 février 2011 (consulté le 20 octobre 2016).
18. ↑ Par exemple [Bombardier Flexity Outlook Augsburg](#) ([2] [[archive](#)])
19. ↑ Par exemple, 11 m pour le [Bombardier Flexity Outlook Toronto](#) ([3] [[archive](#)]) et 25 m pour l'[Alstom Citadis](#) (**[PDF]** [Alstom Citadis](#) [[archive](#)]).
20. ↑ ^{a b et c} **[PDF]** Translohr ou URBA 2000?, « [Journée de coopération franco-chinoise pour les transports intelligents et durables en Chine](#) [[archive](#)] », sur *urba2000.com*, 11 octobre 2007 (consulté le 14 novembre 2022).
21. ↑ Olivier Razemon, « [Les 7 différences entre les tramways de banlieue et le tramway parisien](#) [[archive](#)] », sur *transports.blog.lemonde.fr*, 16 décembre 2014 (consulté le 7 juin 2016).
22. ↑ Cécile Nangeroni, « [Le Stif et la RATP achètent 107 tramways en crédit-bail sur plus de trente ans](#) [[archive](#)] », sur *le site de Ville Rail et Transports*, 29 novembre 2011 (consulté le 12 juin 2012).
23. ↑ « [Alstom retenu pour le tram de Tours](#) [[archive](#)] », sur *ville-rail-transports.com*, 10 septembre 2010.
24. ↑ « [Le tramway reste fermé après avoir "désentraillé"](#) [[archive](#)] », sur *le site de LCI*, 14 octobre 2006 (consulté le 12 juin 2012).
25. ↑ ^{a et b} **(it)** « [Legislatura 15 Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-01891](#) [[archive](#)] », sur *le site du Sénat de la République italienne*, 8 mai 2007 (consulté le 12 juin 2012).

26. † (zh) « Photos : déraillement du premier tramway chinois [archive] », sur *le site QQ.com*, 20 mai 2007 (consulté le 12 juin 2012).
27. † ^{a et b} « Incendie du tramway : la rame expertisée cette semaine [archive] », sur *Maville.com*, *La Montagne*, 29 décembre 2009 (consulté le 12 juin 2012).
28. † « Rapport d'enquête technique sur l'incendie d'une rame du tramway sur pneumatiques de Clermont-Ferrand (63), le 26 décembre 2009 [archive] », sur *le site du BEA-TT*, novembre 2011 (consulté le 12 juin 2012).
29. † « Spectaculaire déraillement du tramway cet après-midi à Clermont-Ferrand [archive] », sur *le site de La Montagne*, 10 janvier 2011 (consulté le 12 juin 2012).
30. † « Rapport d'enquête technique sur le déguidage d'une rame de tramway sur pneumatiques de Clermont-Ferrand (63), survenu le 10 janvier 2011 [archive] », sur *le site du BEA-TT*, mars 2012 (consulté le 12 juin 2012).
31. † « Déraillement du tramway mercredi matin : la réaction du président de la T2C [archive] », sur *le site de La Montagne*, 9 novembre 2011 (consulté le 12 juin 2012).
32. † « Faits divers : plusieurs blessés dans le déraillement du tramway [archive] », 2 septembre 2021.
33. † Pauline Landais-Barrau, « Mort de Nahel : «cela va prendre du temps pour remettre en état» le tram T6, estime Valérie Péresse [archive] », sur *Le Figaro*, 29 juin 2023 (consulté le 30 juin 2023).
34. † Arthur Cesbron, « A Clermont-Ferrand, un rail du tramway se soulève sous l'effet de la chaleur : des bus de substitution prennent le relais [archive] », sur *La Montagne*, 9 juillet 2023 (consulté le 9 juillet 2023).
35. † (en) Arrivée des premiers Translohr à Shanghai [archive]
36. † (de) Dirk Budach, « Erste Translohr-Straßenbahn stillgelegt: Shanghai [archive] », 31 mai 2023.
37. † « Colombie : Translohr retenu pour fournir 12 tramways sur pneus à Medellín [archive] », sur *Ville, Rail & Transports*, 17 février 2012 (consulté le 17 février 2012).
38. † SYLVIE JOLIVET, « Le tramway sur pneus Translohr roulera à Clermont-Ferrand en 2005 »(Archive.org • Wikiwix • Google • Que faire ?), 17 décembre 2011 (consulté le 29 avril 2013).
39. † Sylvie Jolivet, « Clermont-Ferrand va allonger sa ligne de tramway »(Archive.org • Wikiwix • Google • Que faire ?), 28 août 2007 (consulté le 29 avril 2013).
40. † Emmanuel Moreu, France Bleu oays d'Auvergne, « Cinq nouvelles rames pour le tramway de Clermont-Ferrand [archive] », 4 septembre 2019 (consulté le 29 octobre 2019).
41. † ^{a et b} Christian Lienhardt, « Avec les lignes T5 et T6, New TL tient sa vitrine [archive] », 16 novembre 2012 (consulté le 29 avril 2013).
42. † Claude Bardavid, « Des tramways nommés désir... contrarié [archive] », sur *lejsd.com*, 2 mai 2018 (consulté le 31 octobre 2018).
43. † « Transports : les bus et tramways à l'arrêt à 21h00 jeudi soir en raison des violences [archive] », sur *ici, par France Bleu et France 3*, 29 juin 2023 (consulté le 29 juin 2023).
44. † (it) « Projet nouvelle ligne SIR2 [archive] », sur *padovanet.it* (consulté le 12 novembre 2022).
45. † ^{a et b} « Alstom fournira 26 nouveaux tramways sur pneus Translohr à l'agglomération de Padoue, en Italie [archive] », sur *alstom.com* (consulté le 12 novembre 2022).
46. † (it) « Projet nouvelle ligne SIR3 [archive] », sur *padovanet.it* (consulté le 12 novembre 2022).
47. † ^{a et b} « TCSP : un tram sur pneus à Strasbourg ? [archive] », sur *wk-transport-logistique.fr*, 1^{er} mars 2011 (consulté le 14 décembre 2011).
48. † Marie Marty, « Deux lignes de tram fer relieront les Poteries et Schiltigheim au centre [archive] », 5 juillet 2013 (consulté le 5 juillet 2013).
49. † [vidéo] NTL Mobilité, « NTL Tramways sur pneus Translohr [archive] », sur *youtube.com*, 29 mai 2015 (consulté le 14 novembre 2022).
50. † Soichiro Minami, « La Petite Galerie des Tramways au Japon 1 (Ouest de Kansai) [archive] », sur *eurotram.com*, 2004 (consulté le 14 novembre 2022).
51. † « Le groupe Lohr va ouvrir le capital de sa division tramway » sur *mobilicites.com*, 12 décembre 2011 (consulté le 13 décembre 2011).

52. ↑ « La course pour sauver un fleuron industriel français » [archive du 13 décembre 2011], sur *le site du Figaro*, 12 décembre 2011 (consulté le 13 décembre 2011).
53. ↑ « Industrie ferroviaire : le chinois CSR a failli reprendre Translohr » [archive], sur *ville-rail-transport.com*, 23 avril 2012 (consulté le 31 mai 2012).
54. ↑ ^a et ^b « Lohr rejette l'offre d'Alstom et menace de déposer le bilan » (Archive.org • Wikiwix • Google • Que faire ?), sur *le site des Échos*, 1^{er} juin 2012 (consulté le 1^{er} juin 2012).
55. ↑ « Tram : Lohr rejette l'offre d'Alstom et du FSI » [archive], sur *lemonde.fr*, 1^{er} juin 2012 (consulté le 1^{er} juin 2012).
56. ↑ ^a et ^b « Lohr Industrie dépose son bilan » (Archive.org • Wikiwix • Google • Que faire ?), sur *le site des Échos*, 4 juin 2012 (consulté le 4 juin 2012).
57. ↑ « Nouveau délai pour un accord entre Lohr, Alstom et le FSI » [archive], sur *le site du Point*, 11 juin 2012 (consulté le 11 juin 2012).
58. ↑ ^a et ^b « Alstom et le FSI empochent Translohr pour 35 millions d'euros », sur *mobilicites.com*, 11 juin 2012 (consulté le 11 juin 2012).
59. ↑ [PDF] « Conseil d'Administration de la RATP réuni en séance extraordinaire » (Archive.org • Wikiwix • Google • Que faire ?), sur *le site de la RATP*, 11 juin 2012 (consulté le 11 juin 2012).

Voir aussi [modifier | modifier le code]

Articles connexes [modifier | modifier le code]

- NTL (entreprise)
- Liste des tramways sur pneumatiques du monde
- Tramway sur pneumatiques
- Bombardier TVR

Sur les autres projets Wikimedia :
NTL Translohr, sur Wikimedia Commons

Liens externes [modifier | modifier le code]

- Fiche du T6 sur le site de NTL [archive]

v · m	Véhicules NTL	[masquer]
Autobus actuels	 Aptis	
Véhicules routiers guidés	 Translohr	



Portail du chemin de fer



Portail des transports en commun



Portail de l'Alsace

Catégories : Constructeur de tramway | Tramway sur pneus | Véhicule NTL [+]

La dernière modification de cette page a été faite le 8 avril 2026 à 12:55.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la [Wikimedia Foundation, Inc.](#), organisation de bienfaisance régie par le paragraphe [501\(c\)\(3\)](#) du code des États-Unis.

[Politique de confidentialité](#) [À propos de Wikipédia](#) [Avertissements](#) [Contact](#) [Contacts juridiques & sécurité](#) [Code de conduite](#)

[Développeurs](#) [Statistiques](#) [Déclaration sur les témoins \(cookies\)](#) [Version mobile](#)

