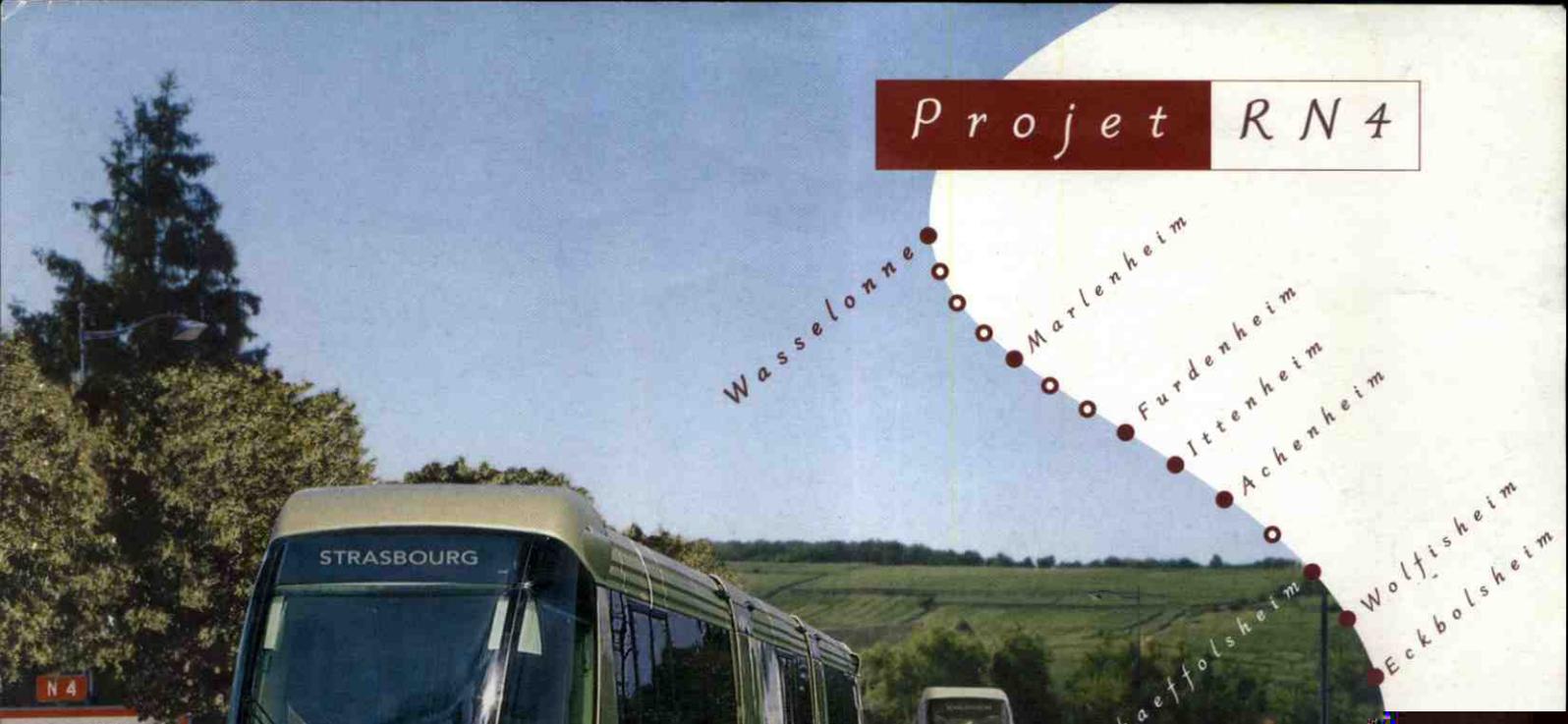


Projet RN4



N 4

Strasbourg

30 km
9 communes
20 stations
En service de 5 h à 22 h

Face à la congestion du réseau routier et notamment de la RN4, le Conseil Général du Bas-Rhin a apporté une première réponse en réalisant un couloir réservé aux autocars. Cet aménagement a permis un gain de 5 mn sur le temps de parcours Wasselonne-Strasbourg.

Les transports collectifs sur cet axe dépourvu d'offre ferroviaire pourraient trouver un nouvel essor par la mise en œuvre d'un TRG (Tramway Routier Guidé). Ce mode de transport, moderne, rapide et régulier, mettrait Wasselonne à 45 mn de la Place de l'Etoile.

Dans ce contexte, la société Lohr dispose d'une réponse parfaitement adaptée avec Translohr conçu et réalisé sur son site industriel de Duppigheim. Déjà choisi par les villes de Clermont-Ferrand, de Padoue et de l'Aquila

Le projet de la ligne de la RN4 est en cours de réalisation. Lohr est partenaire de la commune de Wasselonne.

LOHR



Le guidage du TRANSLOHR est assuré par 2 «galets» inclinés en forme de «V» à 45°, pinçant un rail central. Les faces internes des galets sont recouvertes d'un bandage en composite qui évite le contact fer sur fer et contribue à optimiser le silence de roulement. Les charges sur le rail sont minimales (75 kg par galet), l'ensemble du tram étant porté par les pneumatiques et non par le guidage.



Le rail central est posé dans une simple engravure à fleur de chaussée. Son impact visuel en ville reste modeste, tout en assurant au piéton la visibilité de la trace du tram en milieu urbain.



A peine plus large qu'une voiture, TRANSLOHR se distingue par un encombrement très faible. Comprenant 70% de surface vitrées, il se fonde dans la ville ; son emprise au sol reste contenue (2,20m).

L'architecture spécifique de la structure des caisses et de l'ensemble de la rame se caractérise par la présence d'un Bogie routier à l'articulation entre les modules. Les modules passagers sont réalisés en aluminium, les modules d'extrémités en acier et répondent à un taux de compression de 20t comme tous les tramways urbains.



La modularité des composants du TRANSLOHR permet de décliner une gamme de matériels, de 18, 25, 32 ou 39 m selon le nombre de modules passagers. L'allongement d'une rame par adjonction d'un module passager permet d'accroître la capacité de transport. Lorsque le besoin en est exprimé, TRANSLOHR est accouplable en rame, pour permettre une plus grande flexibilité, aux heures de pointe par exemple.



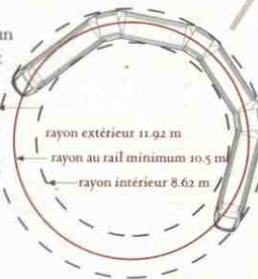
Grâce à une charge à l'essieu faible (7 t) et une pression minimale au sol dans les pneumatiques (6 bar), TRANSLOHR permet l'installation de chaussées modestes, limitant les temps de chantier et les travaux de génie civil. Grâce à des plateformes optimisées (longrines béton, tengoser etc...) toutes les solutions esthétiques sont proposées : finitions pavés, gazon, revêtements granitiques, colorés etc...



Dotées de 2 cabines de conduite à chaque extrémité, les rames TRANSLOHR sont bidirectionnelles. Cela permet une exploitation sans anneau de retournement en fin de ligne et l'utilisation de dépôt en cul de sac.

TRANSLOHR bientôt en service à :
Clermont-Ferrand,
Padoue (Italie),
l'Aquila (Italie)

TRANSLOHR possède un rayon de giration très court (10,5 m au rail et ce, quelque soit le modèle de la rame), ce qui permet une insertion particulièrement aisée dans les rues étroites imposant des angles serrés.



Rayon de giration identique pour tous les modèles (STE3 - STE4 - STE5)



Les 2 chaînes de traction (redundance) sont logées en toiture ainsi que le pack

