

Lohr, l'ETI multimodale

Aux portes de Strasbourg, le groupe industriel Lohr, éponyme de Robert Lohr son fondateur, a été créé en 1963. Il a commencé par fabriquer des porte-voitures, puis des engins militaires, avant de se tourner vers le ferroutage et les nouvelles mobilités à la veille du XXI^e siècle. Sur route ou sur rail, en ville, (presque) tout roule sur Lohr...

Par Cécile Perrin

L'entreprise Lohr aura bientôt 60 ans d'existence et peut encore se targuer de réaliser 80 % de sa production dans l'usine mère de Duppigheim, en lisière de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle peut même être fière d'exporter 80 % de sa production et de déposer une trentaine de brevets par an. Mais en tant qu'industriel, alsacien de surcroît, on préfère la jouer modeste. Peut-être aussi parce que l'entreprise a connu de sérieuses

difficultés après la crise de 2008. Aujourd'hui, le groupe pèse 500 millions d'euros de chiffre d'affaires et compte 2 000 salariés, ce qui en fait une entreprise de taille intermédiaire (ETI). Lohr se développe sur quatre branches : l'historique filiale automobile de camions porte-voitures, la seconde branche est celle de la défense et de la logistique militaire, la troisième concerne les mobilités urbaines et la dernière, le ferroutage.

DES CHOIX ENTREPRENANTS

« C'est audacieux d'avoir quatre secteurs d'activité », estime Marie-José Navarre, directrice générale déléguée chez Lohr. Cela demande en tout cas de courir plusieurs lièvres à la fois car, face à la concurrence industrielle mondiale, pour rester dans la course, il faut innover. En ce qui concerne la branche du transport de véhicules, les camions porte-voitures ont dû évoluer car « comme les voitures changent, les produits aussi », constate la directrice générale. Puis, « lorsqu'à la fin des années 1990, l'entreprise familiale se lance sur deux marchés en parallèle, elle saisit des chances, au sens anglais de "take a chance" que je préfère à l'expression française "prendre des risques" », poursuit Marie-José Navarre. Lohr se lance donc dans les mobilités avec les tramways sur pneus, Translohr, qui sont un hybride entre le rail et ce que l'on appelle aujourd'hui un BHNS (bus à haut niveau de service). Le Translohr sera notamment vendu dans plusieurs villes européennes, dont Clermont-Ferrand, Paris, Venise mais aussi à Medellin en Colombie.

LOHR EN CHIFFRES

- ▶ 500 M€ de chiffre d'affaires.
- ▶ 7 usines réparties sur 3 continents.
- ▶ 2 000 collaborateurs.
- ▶ 120 ingénieurs et techniciens pour la R&D.
- ▶ 4 branches d'activité.



D'autre part, fort de son expérience sur les porte-voitures, l'industriel a conçu un dispositif pour transporter des camions par ferroutage : le Lohr Railway System combine des wagons et des terminaux. Un dispositif de pivotement permet de charger ou décharger 40 semi-remorques en 30 minutes. À partir d'un démonstrateur italien en 2000, le groupe Lohr a fait ses preuves : il a depuis transporté un million de tonnes de CO2 économisées et compte 5 terminaux Lohr sur les autoroutes ferroviaires entre les Pyrénées-Orientales et Calais, vers le Luxembourg, mais aussi l'Italie et la Pologne.

RENAISSANCE AVEC CRISTAL

« Nous avons connu toutes les péripéties du secteur automobile. La crise de 2008, financière, particulièrement forte, a entraîné une récession dure chez nos clients. Le marché a été "flat" jusqu'en 2010 », explique la directrice générale. Le fondateur, Robert Lohr, a dû céder la branche Translohr à Alstom et à l'État en 2012, pour aider le groupe à passer le cap. Loin de se concentrer sur les autres branches, c'est à nouveau sur le transport public urbain que l'entreprise mise : « On renaît sur une activité nouvelles mobilités, se réjouit Marie-José Navarre. Nous avons anticipé les

« NOUS ASSURONS UN LOBBYING NORMATIF »

Pour Marie-José Navarre, directrice générale déléguée chez Lohr, « il faut des solutions coconstruites entre espaces publics et privés, et il faut faire bouger les normes ». Les lois et règlements ne prévoyaient pas que des camions transporterait des voitures, ni que les trains transporterait des camions, encore moins que des véhicules circuleraient sans chauffeur... Même si Strasbourg et ses parlementaires européens sont à sa porte, pour la directrice générale, « le territoire national est le premier terrain de jeu. Le pays a été pionnier dans la révolution TGV ou le ferroutage. Nous parlons sans complexe à nos ministres de tutelle afin de co-porter les sujets. À ce titre, l'arrêt de l'écotaxe a été une grosse déception, on l'a vécu comme une catastrophe nationale ! » Mais le groupe alsacien continue à prôner en faveur des autoroutes ferroviaires et désormais des véhicules autonomes.

besoins de la ville, ce n'est pas un autre métier puisqu'avec Translohr, nous avons acquis la compétence en matière de transport public et nous connaissons le besoin, les acteurs. » C'est ainsi que la navette électrique Cristal est créée : longue comme une voiture citadine, elle a une capacité de 20 places. Fruit d'une réflexion sur l'usage, elle peut être utilisée en mode libre-service :

dans ce cas, tout titulaire d'un permis B peut la conduire, jusqu'à 70 km/h, mais sa capacité est alors de seulement 5 places. En mode navette, conduite par un professionnel, il est possible d'attacher jusqu'à 4 véhicules transportant 80 personnes, à 40 km/h maximum. Le groupe alsacien entend répondre aux besoins des collectivités sur les premier et dernier kilomètres, mais aussi sur le transport à la demande.

« En 2017, la stratégie d'open innovation avec Transdev porte sur le véhicule autonome, i-Cristal, souligne Marie-José Navarre. Nous n'aurions pas su le faire seuls, aussi vite et aussi bien. Avec le partenariat Transdev, un acteur dix fois plus gros que nous en termes de chiffre d'affaires, qui est aussi opérateur mondial, nous avons gagné beaucoup de vitesse depuis deux ans. » Au point de lancer des expérimentations, comme à Rouen et Paris-Saclay, dans les pas des start-up françaises présentes sur ce marché. « Les pionniers EasyMile et Navya, qui sont des roboticiens, ont fait la démonstration utile et précieuse de la possibilité de navettes autonomes. Mais nous apportons des châssis aptes à répondre à nos futurs clients, les collectivités et les opérateurs, en termes de navigabilité et de durabilité », détaille encore la directrice générale. C'est ce savoir-faire industriel et réglementaire de constructeur-manufacturier que Transdev est venu chercher en Alsace. Les navettes i-Cristal, sans chauffeur, sont développées en solution MaaS (Mobility as a Service), associée notamment avec un centre de supervision Transdev.

RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Le groupe s'est lancé dans la mobilité propre dès la fin des années 1990. Marie-José Navarre parle de « révolution industrielle. Tous les jours, de jeunes ingénieurs veulent rejoindre l'entreprise car ces questions environnementales préoccupent la génération millénaire et sûrement aussi la génération Z ». De bon augure pour un groupe en pleine force de l'âge. ♦

