



CTS

L'ART DU MOUVEMENT  
DEPUIS 140 ANS



# SOM- MAIRE

---

## 11 Préfaces

- 23 Alain Fontanel
- 25 Jean-Philippe Lally

---

## 17 Histoire de la CTS

- 22 Un réseau sur les rails
- 30 De premières dessertes en zones rurales
- 34 Une entrée électrique dans le XX<sup>e</sup> siècle
- 42 « Une œuvre de redressement » après 1914-1918
- 52 Un élan freiné par la crise de 1929
- 64 À l'épreuve de 1939-1945 et de la reconstruction
- 82 À l'ère du tout routier dans les années 1960 et 1970
- 96 Le retour du tramway
- 110 Le plus grand réseau maillé français de tram

---

## 129 Les métiers de la CTS

- 134 Une conduite raisonnée et sécurisée
- 136 Un réseau régulé en temps réel
- 138 Une maintenance toujours plus technique
- 140 Au plus près de la clientèle
- 142 Des expertises complémentaires
- 144 Des opérations planifiées

---

## 145 Regards

- 146 Roland Ries
- 148 Robert Herrmann
- 150 Jacques Bigot
- 152 Fabienne Keller
- 154 Robert Grossmann
- 156 Catherine Trautmann
- 158 Jean-Claude Anton, André Etter, Angelo Minafra

---

## 161 L'art et la CTS

- 167 Un accompagnement artistique du réseau
- 194 Des œuvres mobiles à travers la ville
- 209 « Entre les lignes », la nouvelle de Bénédicte Junger
- 218 Les ponts Beatus Rhenanus et Citadelle-André Bord vus par le photographe Laurent Rothan
- 224 « Opéra Station », la création musicale de Michel Reverdy



Que l'on pense aux tramways ou bien aux autobus, les transports urbains véhiculent des usages et des images très inspirants pour les poètes, les écrivains et les artistes.

C'est donc naturellement que la Compagnie des transports strasbourgeois s'est tournée vers le monde de l'art pour accompagner ses grandes mutations et se projeter dans l'avenir. En 2016, la rencontre avec la Haute École des arts du Rhin s'est fixée sur l'idée d'une publication permettant aux étudiants d'explorer le potentiel graphique de son univers.

La CTS a ainsi permis à une douzaine d'étudiants de l'atelier de communication graphique de découvrir et d'interpréter très librement son riche patrimoine technique et photographique. L'exercice s'est progressivement mué en véritable expérience professionnelle animée par les enseignants, Philippe Delangle et Jérôme Saint-Loubert Blé, la graphiste Maria-del-sol Godard, de l'atelier Terrains vagues, et l'agence Welcome Byzance, représentée par Emmanuel George (ancien étudiant de l'école!).

Tout comme la compagnie accompagne le voyage des passagers au travers de séquences sensibles (panneaux, feux, indications sonores...), So-Hyun Bae, Laurianne Delaville-De La Parra et Héroïse Gosse, les trois graphistes lauréates, ont souhaité donner au lecteur de l'ouvrage la sensation d'un transport au moyen de repères visuels. Fortement inspirées par l'incroyable collection de tickets de la compagnie, elles ont retenu un jeu de trames et de couleurs créant un rythme et une dynamique qui révèlent les chapitres d'une histoire en mouvement.

**David Cascaro**  
Directeur de la HEAR

# PRÉ

# FA

# CES





La CTS est, depuis toujours, bien plus qu'une simple compagnie de transport en commun.

Depuis sa création, le 5 avril 1877, l'entreprise, qui fut d'abord la Compagnie des tramways hippomobiles de Strasbourg, a traversé tous les tourments de notre histoire et accompagné toutes les transformations de notre territoire comme le rappelle ce livre anniversaire. Elle a contribué à inventer un nouveau mode de gestion des services publics et continue, aujourd'hui plus que jamais, en lien étroit avec ses habitants, à bâtir la ville de demain, plus proche et plus durable.

Cette longue histoire si singulière, c'est avant tout notre propre histoire, celle de notre région et de nos familles, avec ses vicissitudes et ses drames.

Avec, bien sûr, deux conflits mondiaux mais aussi trois changements successifs de nationalité et donc de langue, de système administratif et juridique et même de fournisseur. Ces ruptures, brutales et successives, ont eu des conséquences profondes sur l'entreprise et le réseau de transport en commun dont elle a la charge.

À deux reprises, en 1914 et en 1939, la CTS a aussi été privée de la quasi-totalité de ses agents mobilisés par l'armée. Certains mourront en service, seront déportés ou incorporés de force.

Cette histoire, complexe et douloureuse, c'est aussi celle qui a permis à la CTS de contribuer à inventer un nouveau mode de gestion, et de développement, des services publics dans notre pays.

Née en droit allemand sous la forme d'une société par actions à capitaux privés, la CTS devient en 1912, avec l'acquisition par la ville de 51 % du capital, une société d'économie mixte dont le Président est désormais le maire de Strasbourg.

Avec le retour de l'Alsace-Moselle à la France en 1918, la CTS contribue à promouvoir dans notre pays ce nouveau mode de gestion des services publics associant savoir-faire et capitaux publics et privés. C'est le modèle allemand des *Stadtwerk* qui s'impose ainsi au reste du pays alors même que la législation française ne le prévoit pas encore.

L'exemple de la CTS, première société d'économie mixte française, est ainsi devenu une référence pour toute la France.

Tout au long de son histoire, la CTS a été un acteur essentiel de la transformation de notre territoire au service des autorités de la ville et de la métropole.

Elle a été créée pour répondre aux besoins croissants de transport en commun d'une ville en pleine mutation. Elle a accompagné, dès les années 1880, l'extension urbaine de la Neustadt et, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, la modernisation de la ville.

En redonnant, à partir du milieu des années 1990, une nouvelle pertinence au tram, la CTS contribue à relever les défis de la ville durable, nécessairement plus douce et apaisée. Elle redevient ce puissant instrument de transformation du territoire, qu'elle a été dès sa création, pour bâtir la ville de demain. Elle le fait de manière spectaculaire en inaugurant, en avril 2017, la première ligne de tram exploitée par une compagnie française de transport à l'étranger. Avec l'extension vers Kehl, la CTS participe à la construction d'une métropole transfrontalière de part et d'autre du Rhin.

La CTS est aujourd'hui, avec le premier réseau de tram maillé de France, un opérateur incontournable des mobilités et de l'intermodalité et un service public de grande qualité. Les usagers et les citoyens effectuent, chaque année plus de 116 millions de voyages sur ses lignes. Pour répondre à leurs attentes, la CTS continue à innover avec, notamment, la mise en place de bus à haut niveau de service (BHNS) et de bus électriques, le développement d'une offre de transport à la demande ou encore la dématérialisation progressive des titres de transport. En donnant toute sa place à la création artistique comme aux actions de solidarité, la CTS conforte par ailleurs son statut d'entreprise citoyenne.

Cette histoire de plus de 140 ans a contribué à tisser des liens très forts et très étroits entre la CTS, ses salariés, à qui il est important de rendre hommage pour leur engagement, et l'ensemble des habitants de l'Eurométropole.

Garder la mémoire de cette histoire si singulière est le meilleur moyen de construire, ensemble, un avenir solide.

#### **Alain Fontanel**

Président de la CTS,  
vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg  
et premier adjoint au maire de Strasbourg





La CTS n'est pas une entreprise comme les autres. Conformément à sa mission de service public, le fait de répondre aux attentes de clients toujours plus nombreux et exigeants constitue la première de ses préoccupations. Le taux de satisfaction des voyageurs ne cesse d'ailleurs de progresser, enquête après enquête, pour atteindre en 2016 un niveau de 92,6 % d'opinions positives.

Ce souci de satisfaire la clientèle s'accompagne d'une gestion financière raisonnée et d'une maîtrise rigoureuse des coûts. En tant que société d'économie mixte, la CTS n'a pas vocation à distribuer des dividendes, mais, au contraire, à donner à l'Eurométropole de Strasbourg les moyens de développer son réseau de transport en commun. Cette recherche de performance a permis de réduire la contribution de la collectivité de près de 10 millions d'euros entre 2009 et 2016, tout en réalisant, durant la même période, plusieurs extensions de lignes de tram et une première ligne de bus à haut niveau de service. Indicateur privilégié de bonne gestion des entreprises de transport public, le taux de couverture des dépenses par les recettes d'exploitation a augmenté de manière importante, positionnant la CTS comme le second meilleur réseau français en la matière.

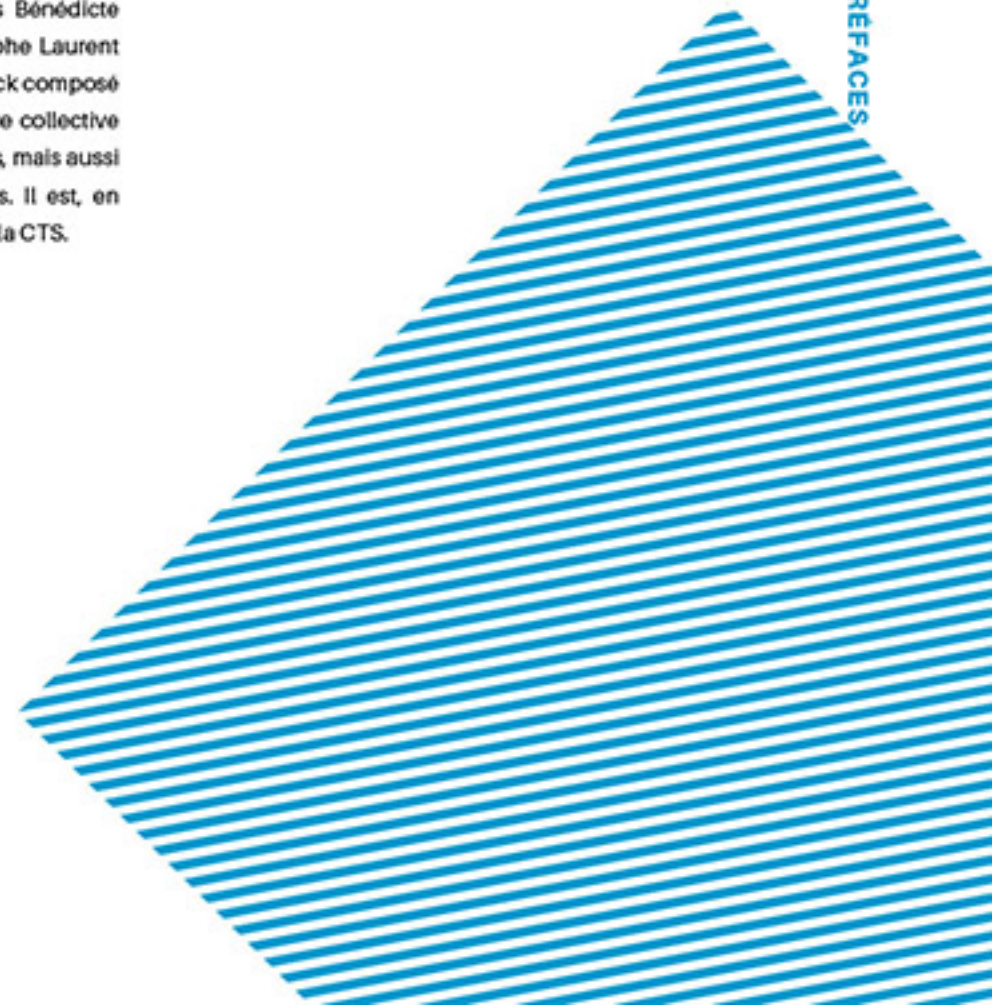
Ces résultats illustrent la capacité de la CTS à proposer des offres pertinentes et résolument tournées vers l'innovation, notamment numérique. Avant de lancer une application mobile, véritable assistant de mobilité, fin 2017, et de généraliser un système billettique 100 % sans contact à l'été 2018, l'entreprise a, dès 2013, mis en service U'GO, une application permettant l'achat et la validation de titres de transport via un smartphone. Depuis 2010, sa filiale Strasbourg Mobilités développe, quant à elle, des solutions complémentaires au transport public urbain avec d'autres acteurs importants des mobilités douces.

La recherche de performance inscrite dans l'ADN même de la CTS et son intérêt pour l'innovation se reflètent, également, dans sa stratégie vertueuse de développement durable. Son engagement en faveur de la défense de l'environnement et de la biodiversité anticipe, et dépasse même souvent, les réglementations françaises et européennes. Déjà déclinée en de nombreuses mesures, dont la formation des conducteurs à l'écoconduite, elle va encore franchir un cap avec le déploiement d'infrastructures photovoltaïques dans ses unités de production et avec l'arrivée demain, vraisemblablement, de la traction 100 % électrique dans son parc de bus.

Parallèlement encore, la capacité d'innovation de la compagnie s'applique dans sa responsabilité sociétale et sa préoccupation du lien social. Elle mène, en ce sens, des actions de sensibilisation des plus jeunes au vivre-ensemble dans les transports en commun, en partenariat avec des établissements scolaires et des associations telles que le mouvement d'éducation populaire les Francas ou encore Strasbourg Sporting Futsal. Par ces dispositifs, l'entreprise privilégie le dialogue, tout comme elle le fait en interne dans ses relations avec l'ensemble de ses salariés. À la CTS, l'humain a toute sa place; le dialogue social est riche et permanent. La réussite de l'entreprise démontre la motivation et l'expertise des hommes et des femmes qui la composent.

Toutes ces facettes de la CTS sont largement mises en exergue dans cet ouvrage paru à l'occasion de son 140<sup>e</sup> anniversaire. Si d'autres entreprises ont déjà publié des livres pour parler d'elles-mêmes, celui-ci se veut original par son approche, son ouverture et sa dimension collaborative, puisqu'il a permis à des étudiants de la Haute Ecole des arts du Rhin de se confronter à la réalité du travail d'édition en concevant sa maquette. Il a réuni, par ailleurs, des personnes d'horizons divers souhaitant exprimer ce que la CTS leur inspire, à commencer par son auteur, le journaliste Philippe Wendling, qui a mis beaucoup de lui-même dans sa rédaction. Il est, en outre, agrémenté d'une nouvelle sur le tram, écrite par la femme de lettres Bénédicte Junger, de clichés artistiques du photographe Laurent Rothan et de l'enregistrement d'un opéra-rock composé par le musicien Michel Reverdy. Cette œuvre collective est le livre de la compagnie et de ses salariés, mais aussi celui de gens extérieurs, de ses voyageurs. Il est, en somme, le livre de tous ceux qui vivent avec la CTS.

**Jean-Philippe Lally**  
Directeur général de la CTS





HISTOIRE

D  
E

L  
A

C  
T  
S





Page précédente :  
Quai des Pêcheurs,  
au début des années 1910.

## « Une œuvre de redressement » après 1914-1918

La ville de Strasbourg signe, le 18 juillet 1912, un nouveau contrat de concession avec la Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft. La compagnie obtient par ce biais l'exploitation exclusive du réseau jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1965, ainsi que celle de lignes encore à construire. L'éclatement, deux ans plus tard, de la Première Guerre mondiale freine, néanmoins, temporairement tous ses désirs de développement.



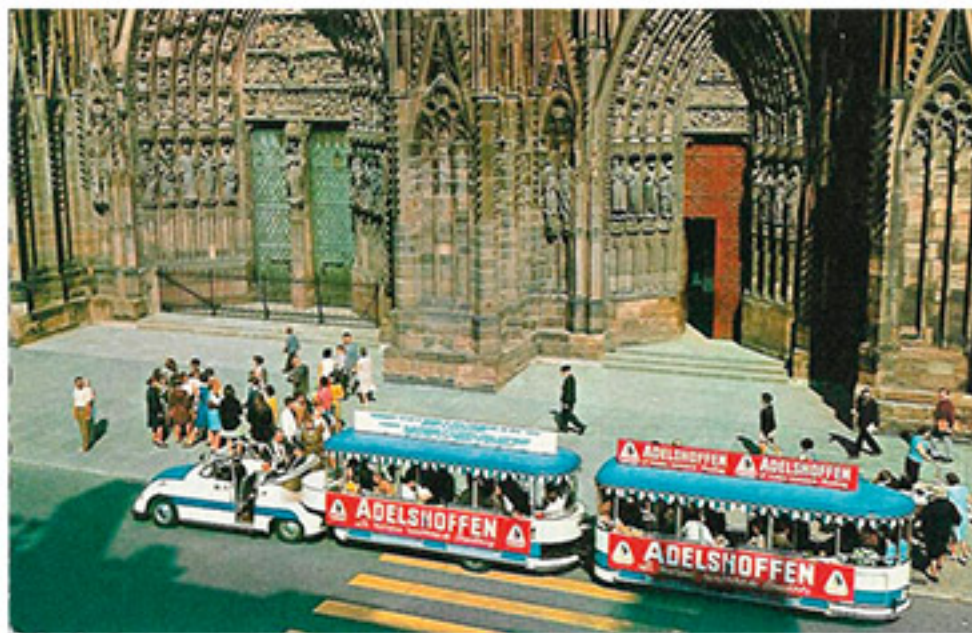
## Des conductrices à la rescousse

L'Autriche et la Serbie s'opposent déjà depuis le 28 juillet, lorsque l'empereur allemand Guillaume II déclare la guerre à la France le 3 août 1914. La compagnie poursuit néanmoins ses activités de façon quasi normale, du moins dans un premier temps. Elle réceptionne des rames commandées quelques mois auparavant au constructeur Herbrand, ou encore prolonge le tracé du tram au cœur du quartier de la Robertsau. Après quelques mois, la société est rattrapée par le conflit. À la demande des autorités militaires, qui siègent désormais dans son conseil d'administration, elle est, par exemple, amenée à poser des rails entre la rue de Zurich et l'hôpital militaire de Strasbourg. Des extensions envisagées avant le conflit sont, elles, reportées faute de trésorerie, mais aussi de main-d'œuvre à la suite de la mobilisation des hommes sur le front. La conduite des trams est également impactée par la mobilisation. Fin mars 1915, 500 des 540 membres du personnel de la compagnie manquent à l'appel. Le problème est d'autant plus sérieux pour l'entreprise que les trams n'ont jamais été aussi plébiscités. Alors que 35,09 millions de clients ont voyagé sur le réseau en 1914, ils sont quatre millions de plus à le faire l'année suivante (ils seront même 45,64 millions en 1917 et 46,42 millions en 1918). Pour remplacer ses agents masculins, la compagnie embauche 260 femmes dès le mois de septembre 1915. Elles seront même près de 350 à travailler pour elle en 1918, certaines comme traminote ou receveuse (avant d'être licenciées après le retour des salariés masculins à la fin du conflit). Si, grâce à elles, la conduite est assurée, la question de l'entretien du parc roulant et des infrastructures ferroviaires n'est, elle, pas pleinement réglée et même accentuée par une pénurie des matières premières.



**Les premières traminotes.**  
Pour pallier le départ au front de ses effectifs masculins, l'entreprise emploie des femmes à la conduite durant toute la première guerre mondiale.





**Le petit train.**  
À partir de l'été 1968,  
la CTS gère un service  
de visite des quartiers  
historiques de Strasbourg.

**Un projet de téléphériques**

Le 1<sup>er</sup> septembre 1966, une société installée à Pau adresse à la mairie une proposition d'implantation d'un réseau d'automoteurs aériens au cœur de Strasbourg. Le projet repose sur des « cabines de 80 places, éclairées et chauffées », suspendues à un câble et « conduites par un employé comme n'importe quel autobus ». Ces téléphériques pourraient desservir des stations aménagées jusqu'à 50 mètres de hauteur, accessibles par ascenseur et réparties tous les 300 à 500 mètres. Ils pourraient surtout atteindre une vitesse commerciale de 30 km et transporter de « 500 à 3000 clients/heure par sens de marche et par section de 2500 mètres ». Le promoteur avance aussi le fait que le dispositif permettrait « de libérer le sol des véhicules en surnombre » et ainsi « de diminuer le taux d'oxyde de carbone dans l'air ».

\*\*\*\*\*

**Sécurité et protection des sites**

La CTS est sollicitée par la mairie pour étudier la faisabilité de cette offre. Dans un rapport du 16 novembre 1966, elle estime que ce « transport aérien "futuriste" implanté à une certaine hauteur présenterait certainement un effet de curiosité sur un public avide de sensations nouvelles. Par beau temps, ce moyen de transport offrirait, en raison de sa hauteur, équivalente à celle de la cathédrale ou à celle du dernier étage de l'immeuble 8, place de l'Homme-de-Fer à Strasbourg, une vue panoramique très intéressante. Par mauvaises conditions atmosphériques en revanche (pluie, neige, givre, brouillard, verglas et pendant les orages), les voyageurs voudraient-ils se confier à un moyen de transport aérien suspendu, et dont les cabines et les stations supérieures se trouvent très exposées aux effets des intempéries? Le nombre et la gravité des accidents qui se sont produits dans des

installations similaires implantées dans des stations de montagne démontrent que - malgré l'arrêt de l'exploitation par mauvaises conditions climatiques - leur sécurité d'exploitation ne peut être assurée en toutes conditions. »

La compagnie met aussi en exergue la nécessité de protéger le centre-ville, argument qui va définitivement clore les discussions avec la société originaire des Pyrénées-Atlantiques. « L'expérience a démontré que toute ligne de transport en commun du réseau des transports urbains de Strasbourg, dont l'itinéraire ne touche pas le centre de la ville, n'est pas viable en raison de l'insuffisance d'un trafic voyageurs rémunérateur. Fait exception à cette règle la ligne de ceinture, qui forme une liaison entre la gare centrale et différents quartiers de la ville, et qui réalise en même temps une ligne de correspondance par excellence entre les différentes lignes diamétrales ou radiales du réseau des transports

publics. Tout autre transport public, s'il veut répondre à un besoin effectif, doit se plier à cette règle: toucher le centre urbain. Or, un transport aérien supporté par des câbles suppose la construction, à des distances de 300 à 400 mètres (distance entre arrêts), de bâtiments d'une hauteur d'une cinquantaine de mètres, contenant un système d'ascenseur de capacité appropriée et couronnés par deux quais d'embarquement et de débarquement d'une longueur de 12 à 15 mètres, cette longueur correspondant à celle des automotrices. Il appartiendrait aux architectes et aux urbanistes de juger de l'esthétique de telles constructions implantées dans l'area d'une ville, et particulièrement d'une ville ancienne. Mentionnons que l'exiguïté des lieux ne permettra guère d'implanter ces constructions aux endroits les plus indiqués pour le trafic des voyageurs à transporter. »



**Au cœur de la ville.**  
Au Pont du Corbeau,  
dans les années 1970.



**Désservir tous les quartiers.**  
Devant le Conseil de l'Europe,  
dans les années 1970.

Parallèlement, l'entreprise plaide aussi dès le début des années 1960 pour la création de couloirs réservés à ses bus dans Strasbourg. Les deux premiers sont créés en 1968, entre le pont Corbeau et la place Kléber, ainsi qu'entre la rue des Francs-Bourgeois et la rue de la Division-Leclerc (d'autres le seront ultérieurement, au point que leur longueur totale va dépasser les 3,7 kilomètres en 1978). L'objectif de ces aménagements est clair: offrir une régularité et une vitesse commerciale attractives, alors même que le boom de l'automobile particulière génère des embouteillages de plus en plus importants et détourne des clients du réseau.

« Si le progrès technique a permis à la CTS d'améliorer ses performances, il est aussi pour elle la source de graves difficultés, comme le déplore encore en 1978 Pierre Pflimlin, le maire de Strasbourg. Les véhicules individuels à deux roues et à quatre roues sont devenus des concurrents redoutables. Ils ont enlevé à la compagnie une grande partie de sa clientèle: en encombrant les rues, ils ralentissent la circulation des autobus, aggravant ainsi la désaffection à l'égard des transports collectifs. »

**« Le client n'est pas quelqu'un qu'il faut vaincre »**

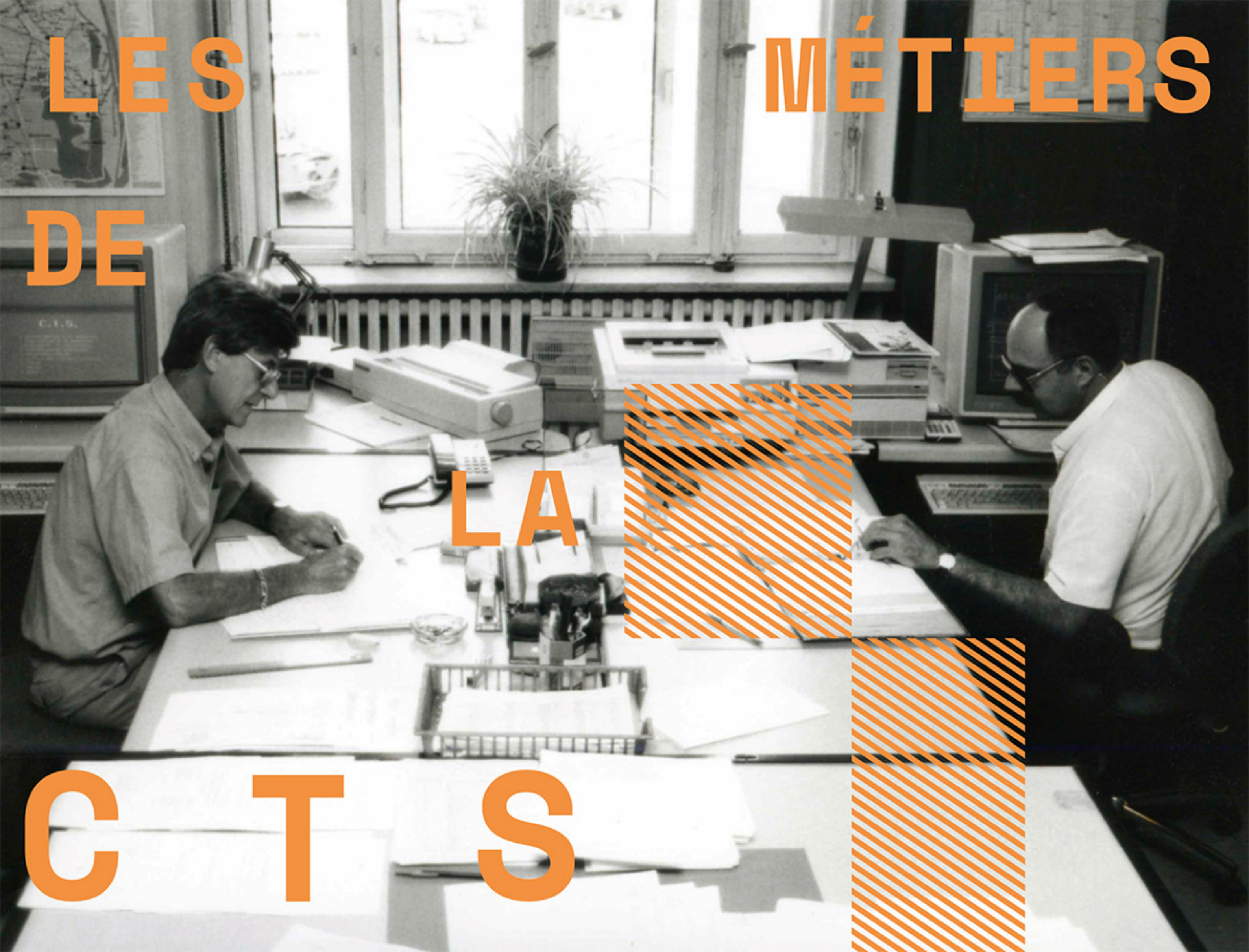
« Le client est en toute chose la personne la plus importante de cette maison, qu'il se manifeste en personne, par écrit ou par téléphone. Le client ne dépend pas de nous,

c'est nous qui dépendons de lui. Il n'est pas généreux; il n'interrompt pas notre travail; il en est le but. Nous ne lui faisons pas une faveur en le servant, mais il nous en fait une en nous donnant l'occasion d'agir. Le client n'est pas quelqu'un qu'il faut vaincre ou combattre. Personne n'a jamais

raison d'un client. Ne dit-on pas que le client est roi? Il est une personne qui nous apporte ses désirs. C'est notre métier de les réaliser, le plus heureusement pour lui et pour nous-mêmes. »

Extrait d'une charte de bonne conduite des conducteurs-receveurs rédigée par un formateur de l'entreprise dans les années 1960.





LES

MÉTIIERS

DE

LA

CTS



## Une conduite raisonnée et sécurisée

Le temps des cochers aux rênes des trams hippomobiles de la Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft n'est désormais plus qu'un très lointain souvenir. À la CTS, le métier de conducteur s'est complexifié au rythme des avancées technologiques, des mutations urbaines et de l'extension du réseau.

### Connaissances et réactivité

Premiers interlocuteurs des clients, les conducteurs de bus allient le sens de l'accueil à bien d'autres compétences. Leur professionnalisme leur permet d'alterner entre les différents modèles de véhicules composant le parc roulant de la compagnie et de s'adapter, notamment, à la diversité de leur motorisation. Qu'ils soient au volant de bus hybrides ou fonctionnant au gaz naturel de ville - après d'autres au gasoil et avant de futurs véhicules 100 % électriques -, ils pratiquent une écoconduite symbolisée par une consommation d'énergie raisonnée. Avec un même sens de la responsabilité, ils intègrent la présence toujours plus importante d'équipements embarqués dans les bus, à l'instar d'un système d'aide à l'exploitation. Indiquant leur avance ou leur retard sur les horaires théoriques de passage aux arrêts, ce dispositif leur permet de respecter une vitesse commerciale suffisante pour ne pas pénaliser les clients ou augmenter les coûts d'exploitation, et ce, tout en tenant compte des impératifs de sécurité et des réglementations routières.

Ces obligations s'imposent aussi aux agents chargés de la conduite des tramways qui, en outre, doivent prendre en considération de lourdes règles de signalisation ferroviaire applicables sur le réseau. Ce mode de transport est soumis, plus encore que le bus, à des procédures de conduite, tout comme il est davantage équipé d'outils embarqués. Une récente évolution technologique, cumulée au recours à des rames de plusieurs générations, demande à ses conducteurs une formation pointue, et un grand sens de l'analyse et de l'adaptation. Aucune place n'est laissée à l'improvisation, notamment lorsqu'il s'agit de partager en toute sécurité l'espace public avec d'autres usagers toujours plus nombreux (automobilistes, motards, cyclistes, piétons...). Le passage du tram dans certaines zones piétonnes, par exemple, réclame une grande concentration, une gestion du stress sans faille, ainsi qu'une réactivité et une anticipation de tous les instants. Les conducteurs doivent, par ailleurs, connaître parfaitement l'ensemble du réseau, ses subtilités ainsi que celles de ses infrastructures, comme les zones de manœuvre, un ensemble d'aiguillages permettant de circuler dans un périmètre donné. Depuis l'extension du réseau jusqu'à Kehl, en avril 2017, ils sont aussi aguerris à la législation ferroviaire en vigueur en Allemagne, ce qui fait d'eux les seuls conducteurs en France à être habilités pour circuler conjointement dans deux pays.



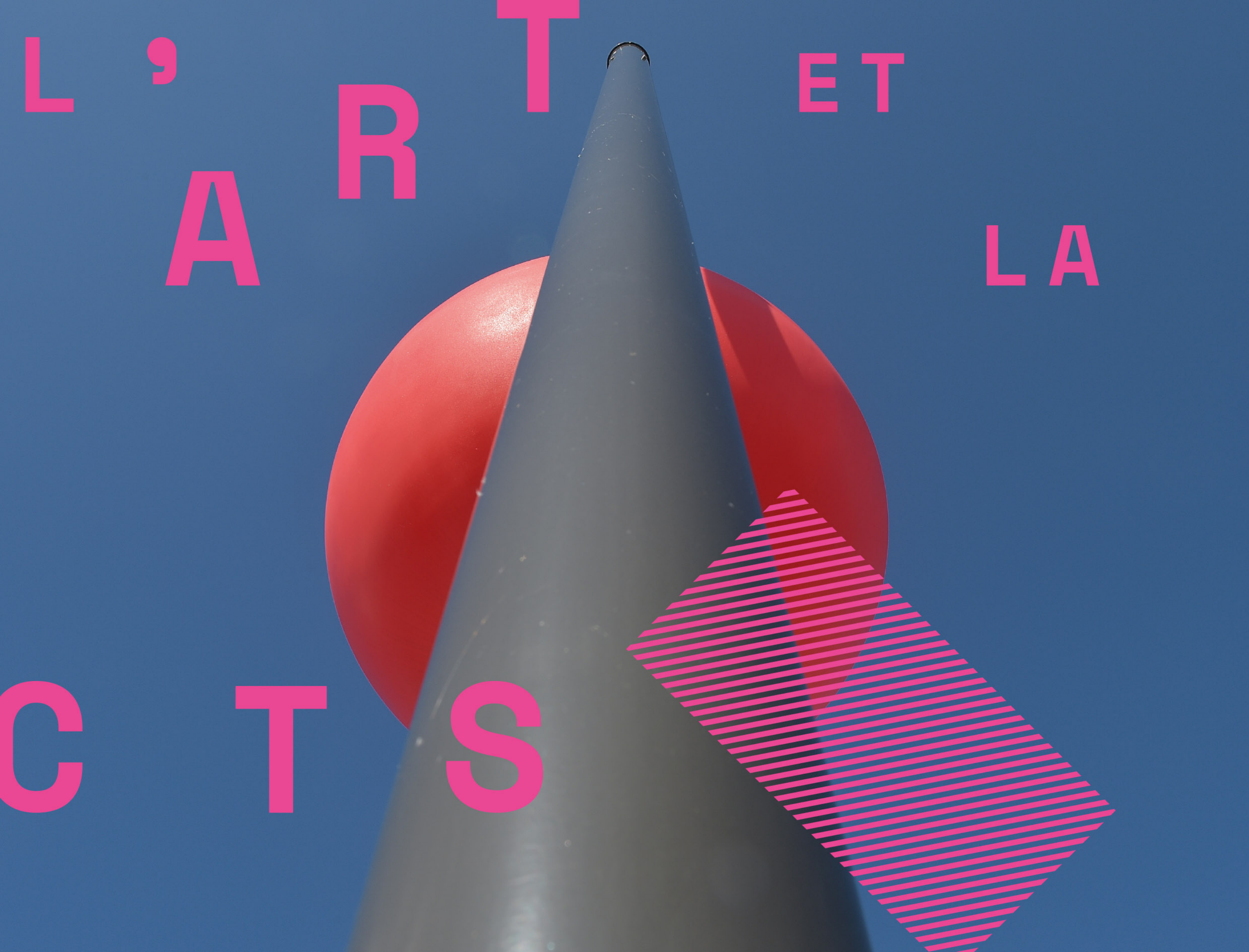
De haut en bas :  
Vareuse de wattman,  
vers 1900  
Vareuse de wattman,  
vers 1960  
Veste de conducteur-  
receveur,  
années 1990

Ci-contre :  
première conduite  
commerciale sur l'extension  
de la ligne D vers Kehl,  
lors de l'inauguration  
le 28 avril 2017.



# ome Merh venuto





L'ART ET

ART

LA

CTS











## Des œuvres mobiles à travers la ville

Entreprise citoyenne, la CTS a à cœur d'introduire l'art dans l'espace public afin de démocratiser son accès. Dans cette finalité, elle consacre l'habillage de ses nouveaux bus à des œuvres de plasticiens connus ou en devenir, originaires de Strasbourg ou ayant un lien fort avec la ville. Cette démarche sociétale, qui permet aussi de moderniser l'image du matériel roulant et de réaliser des économies en achetant des véhicules blancs, débute en 2011 avec un hommage à l'illustrateur Tomi Ungerer.

D'autres découpes mettent depuis en lumière le peintre contemporain François Génot et ses « broussailles » ; Theo van Doesburg, l'un des auteurs des décors modernistes de l'Aubette en 1928 ; Vincent Godeau, dont l'imaginaire a été plébiscité par les usagers lors d'une consultation ; et Gustave Doré, l'un des grands peintres strasbourgeois de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'initiative a, en outre, rejoint en 2016 les préoccupations sociales de la société. La carrosserie de sept bus articulés a, en effet, été habillée avec des dessins de masques africains réalisés par cinq jeunes sociétaires de l'Association régionale d'aide aux handicapés moteurs (ARAHM).



### Un tram dessiné par Schuiten

De façon totalement inédite, l'habillage d'un tram a été confié à l'architecte belge Luc Schuiten dans le cadre d'un partenariat avec la ville et le Shadok, la fabrique numérique de Strasbourg. Mise en circulation le 20 juillet 2015 sur le réseau, cette rame s'inspire de ce que pourrait être la ville du futur dans un contexte de protection de l'environnement. « J'ai voulu imaginer ce que l'avenir peut nous réserver en termes de transport, car il est important d'inventer de nouveaux moyens de se déplacer sans épuiser les ressources naturelles », pointe l'artiste en illustrant ainsi un principe cher à la CTS.

## Tomi Ungerer

2011







## « Opéra Station » la création de Michel Reverdy

Les œuvres picturales ou littéraires mettant en scène des trains et des cars sont légion depuis leur invention. Les bus et les trams de la CTS inspirent, eux aussi, régulièrement des peintres, des photographes et des écrivains mais plus rarement des musiciens. La CTS a donc pour cela soutenu, en 2016, Michel Reverdy dans son projet d'« Opéra Station », un parcours musical à travers le réseau des tramways strasbourgeois. Embarquant dans son voyage une vingtaine de musiciens ainsi que le plasticien Daniel Depoutot, le compositeur crée neuf titres telle une « ode à la joie façon fusion, transposition musicale de la pulsation eurométropolitaine ».

Violoncelle, piano, trombone, saxophone, guitare... Pop, rock, électro, tango, jazz... « Opéra Station » brasse les cultures et les références, illustre la diversité de Strasbourg, de ses habitants ainsi que celle des usagers de ses transports en commun. L'œuvre célèbre le statut européen et la dimension transfrontalière de la ville tout comme elle met en notes les quartiers traversés par le réseau de tram et les infrastructures jalonnant son tracé. Dans l'univers de Michel Reverdy, par exemple, les haubans des ponts permettant aux rames de rejoindre Kehl prennent la forme de harpes.

À création hors norme, scène hors norme. À l'occasion des 140 ans de la CTS, trois représentations d'« Opéra Station » sont données les 28 et 29 juin 2017 dans les ors de l'Opéra national du Rhin. Rendu possible grâce à un partenariat noué déjà depuis longtemps par la compagnie et cette institution culturelle strasbourgeoise emblématique, l'événement réunit une vingtaine de musiciens ainsi que des élèves de l'École européenne de Strasbourg. Il permet notamment l'enregistrement en live d'un inédit morceau intitulé « Le cœur du réseau », celui-ci rend hommage « aux femmes et aux hommes de la CTS qui, jour après jour, font vivre le réseau de transport public ».

