



**2017** RAPPORT D'ACTIVITÉ  
ET DE RESPONSABILITÉ SOCIALE  
ET ENVIRONNEMENTALE

**CTS**  
140  
ANS

## SOMMAIRE

ÉDITORIAL	1
STRUCTURE ET GOUVERNANCE	4
CHIFFRES CLÉS	8
2016 / LES FAITS MARQUANTS	10
RIGUEUR ET MAÎTRISE GUIDENT LE RÉSEAU	14
CONTRIBUER À L'EUROMÉTROPOLE DE DEMAIN	20
DES OFFRES ET DES SERVICES OPTIMUMS	26
UNE ENTREPRISE IMPLIQUÉE ET RESPONSABLE	34
RÉSULTATS FINANCIERS	46
L'ART DU MOUVEMENT DEPUIS 140 ANS	52

# ÉDITORIAL

## UNE ANNÉE SOUS LE SIGNE DE LA PERFORMANCE

### Alain Fontanel

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

### Jean-Philippe Lally

Directeur général de la CTS

**Les résultats de l'exercice 2017 de la CTS ont été validés, ce 21 juin 2018, par son conseil d'administration ainsi qu'en assemblée générale. Satisfaits de ce bilan ?**

### Alain Fontanel

La CTS a plus que jamais placé l'année sous le signe de la performance et de la qualité. L'entreprise a, une fois encore, été au rendez-vous des attentes de clients toujours plus nombreux. La fréquentation du réseau est, en effet, en hausse de 2,8 % par rapport à 2016 et le nombre d'abonnés a continué de croître pour atteindre les 137 700 personnes. Ces progressions confirment notre place de deuxième réseau de France, avec près de 250 voyages par an et par habitant. Elles démontrent aussi l'adéquation de l'offre avec les besoins des usagers de l'agglomération strasbourgeoise, au même titre que le haut niveau de qualité des services qui leur sont proposés. Mesuré au travers de seize critères, le niveau de performance des activités de l'entreprise a atteint le taux de 95,25 %, soit 7,16 % de plus que l'objectif fixé par l'Eurométropole de Strasbourg en sa qualité d'autorité organisatrice. Mais nous devons continuer à apporter des améliorations au service des usagers.

### Jean-Philippe Lally

Nous pouvons également nous réjouir du fait que les déplacements ont augmenté de 2,8 % pour une hausse de l'offre de seulement 0,1 %. Cette progression atteste d'une très bonne productivité de l'offre kilométrique et de la pertinence des investissements consentis pour le développement du réseau.

De même, il faut se réjouir de la progression constante, depuis près d'une décennie, du taux de couverture des dépenses par les recettes d'exploitation, qui s'est établi à 46,4 % en 2017. Cette dynamique s'accompagne d'un souci permanent de maîtrise fine et responsable de nos finances. Ainsi, les résultats 2017 montrent une nouvelle baisse du niveau de la contribution de l'Eurométropole de Strasbourg. Celle-ci s'élève *in fine* à 109,3 M€, soit 6,8 M€ de moins que celle prévue au budget initial 2017. Elle est même inférieure de 0,8 M€ par rapport à celle versée en 2016, et de plus de 11 M€ par rapport à celle allouée en 2009.

**Au regard de ces excellents chiffres, l'entreprise est-elle encore capable d'améliorer son niveau de performance ?**

### Jean-Philippe Lally

La CTS peut être fière de ses résultats et cherche toujours à faire encore mieux. Comme l'indiquait un audit externe commandé par l'Eurométropole en 2016 dans la perspective de la fin du contrat de concession, la productivité et la compétitivité de la CTS pouvaient encore être améliorées, bien que ses niveaux de performance et de qualité soient déjà remarquables. Dans cette perspective, nous avons signé, en 2017, un contrat de performance avec l'Eurométropole. Cet accord, unique dans le secteur des transports, nous engage à réaliser une économie de 6 M€ en base annuelle sur l'exercice 2019, dont 5 M€ dépendant directement de nos méthodes et



organisations du travail. Toute l'entreprise s'est mobilisée pour atteindre ce but, et chaque direction a trouvé au moins un levier pour dégager des économies et améliorer la performance collective. En raison de leur mise en œuvre progressive, ces mesures n'ont eu qu'un impact marginal sur l'exercice 2017, mais elles nous permettent déjà d'affirmer que notre objectif sera atteint dans le délai imparti. Nous sommes, en effet, déjà parvenus à un total de 5,24 M€ d'économies estimées sur la contribution annuelle que la collectivité nous versera en 2019.

#### **Qu'est-ce que la réussite de ce contrat de performance va apporter à la CTS ?**

##### **Alain Fontanel**

Conformément à un engagement pris par l'Eurométropole, cette réussite va nous permettre de bénéficier d'une relation privilégiée dite « *in house* » avec elle dans la perspective du renouvellement de la concession du réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2021. En somme, elle a décidé, au regard de nos performances, de ne pas organiser d'appel d'offres formel. Cet engagement est important, pour ne pas dire crucial, puisqu'il garantit l'existence même de la CTS, les emplois et le statut de ses collaborateurs. L'entreprise, qui a fêté les 140 ans de sa fondation en 2017, ne méritait pas de voir s'arrêter là son histoire intimement liée à celle de Strasbourg et de ses habitants. Elle a su prendre son destin en main par ses résultats.

##### **Jean-Philippe Lally**

En atteignant l'objectif du contrat de performance, la CTS a, en effet, su relever un défi aussi exigeant que primordial. D'ici à 2019, nous allons continuer sur cette voie en consolidant encore nos résultats. Nous allons également devoir opérer une transformation des statuts de l'entreprise, car, conformément à la législation européenne, le renouvellement d'un contrat de concession « *in house* » ne peut se faire avec une société d'économie mixte. Dans les mois qui viennent, la CTS va donc ouvrir une nouvelle page de son histoire en devenant une société publique locale (SPL), comme l'y autorise une délibération entérinée le 29 juin 2018 par les élus de l'Eurométropole.

#### **Si ce contrat de performance est donc gagnant/gagnant pour l'Eurométropole et la CTS, comment ces bons résultats se traduisent-ils pour les usagers du réseau ?**

##### **Jean-Philippe Lally**

Ce contrat vise, certes, à améliorer les méthodes et les organisations de l'entreprise, mais ce, avant tout et surtout, à la faveur de la qualité de ses services, ce qui est l'une de nos préoccupations permanentes. Nous l'avons démontré une fois de plus en 2017 en lançant une nouvelle application mobile conçue comme un véritable assistant de déplacement ou encore en commercialisant la carte Badgé Multi, une carte non nominative, donc partageable, particulièrement adaptée aux voyageurs occasionnels. L'année a aussi été marquée par la mise en service de l'extension de la ligne D jusqu'à Kehl, après trois ans d'un vaste chantier dont nous avons assuré la maîtrise d'ouvrage. Dès le lendemain de son ouverture commerciale, le succès a été au rendez-vous et, désormais, la ligne D est la deuxième ligne la plus fréquentée du réseau.

##### **Alain Fontanel**

En plus d'être en adéquation avec les attentes des Strasbourgeois et des Kehlois, cette extension est également très symbolique, pour ne pas dire historique. Elle se veut un véritable trait d'union entre la France et l'Allemagne, ainsi qu'un vecteur de dynamisation pour les Deux-Rives, un secteur de Strasbourg ouvert sur le Rhin aujourd'hui en pleine urbanisation. La CTS a toujours répondu et continue à répondre aux besoins de mobilité de la ville et de son agglomération, tout comme elle s'évertue à accompagner leurs transformations. Ainsi, elle pilote actuellement la réalisation de deux nouvelles extensions du réseau tram, l'une au cœur du quartier de la Robertsau, et l'autre entre le centre-ville et le quartier de Koenigshoffen.

#### **2017 a donc permis la concrétisation du projet d'extension du tramway vers Kehl et le lancement de nouveaux services, mais a-t-elle aussi donné lieu à l'adoption d'innovations technologiques ?**

##### **Jean-Philippe Lally**

Oui. Après avoir été, par exemple, le premier réseau français à tester le GTL en 2016, nous avons aussi été le premier, durant cette année 2017, à généraliser son utilisation. Issu du gaz naturel, ce carburant alternatif est moins polluant, puisqu'il réduit les émissions de particules fines. Innovant, ce choix illustre aussi notre engagement en faveur de la protection de l'environnement. L'engagement de l'entreprise en la matière se reflète également dans l'expérimentation de cinq bus 100 % électriques depuis 2016, dont trois en 2017. Ces tests, menés en conditions réelles d'exploitation, ont nourri nos réflexions avant l'acquisition prochaine de tels véhicules.

##### **Alain Fontanel**

L'innovation est inscrite au cœur même de l'ADN de la CTS. Les exemples en ce sens sont légion au cours de ses 140 premières années, que nous avons célébrées en 2017. La CTS a débuté avec des tramways tirés par des chevaux. Elle gère aujourd'hui des trams, des bus à haut niveau de service ainsi que des bus électriques et au gaz naturel. Trois événements inédits ont émaillé cet anniversaire : une exposition coorganisée avec les Archives de la ville et de l'Eurométropole ; la création d'un spectacle musical inspiré par le réseau ; la publication d'un ouvrage sur l'histoire de l'entreprise et le savoir-faire de ses collaborateurs. Ces moments forts ont aussi permis de rappeler combien cette « vieille dame » est impliquée dans la vie de Strasbourg et l'importance de son impact sur le quotidien de ses habitants et de ses usagers. La CTS est définitivement bien plus qu'une société de transport en commun. Elle incarne un véritable pan du patrimoine strasbourgeois.

**Interview réalisée à l'été 2018.**





# Structure et gouvernance





# OPÉRATEUR, MAIS AUSSI MAÎTRE D'OUVRAGE DU RÉSEAU URBAIN

Société anonyme d'économie mixte au capital de cinq millions d'euros, la CTS compte pour actionnaires principaux l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et le conseil départemental du Bas-Rhin. Liée à l'EMS depuis 1990 par un contrat de concession d'une durée de 30 ans, l'entreprise mène deux grandes activités distinctes, mais complémentaires :

- > En tant qu'exploitant des transports publics urbains de l'agglomération de Strasbourg, la CTS est un opérateur à forte valeur ajoutée. La qualité de ses services et sa capacité d'innovation lui valent une reconnaissance au niveau européen.
- > En tant que maître d'ouvrage, la CTS met son expertise au profit de l'EMS dans toutes les grandes décisions concernant le réseau de l'agglomération de Strasbourg, dont son développement et sa tarification. Par ailleurs, elle conçoit, réalise et finance ses infrastructures, telles que les voies, les stations ou encore la billettique.

## Eurométropole & CTS Qui fait quoi ?



### Qui décide de l'offre de transport et du prix du ticket ?

En sa qualité d'autorité organisatrice, **l'Eurométropole** définit la politique de transport. Elle fixe également les tarifs et l'offre (tracé, fréquence..).

Dans le cadre d'un contrat de concession, **la CTS** gère le réseau et le service public de transport, tout en étant force de proposition et d'expertise pour l'Eurométropole.



### Qui choisit les infrastructures ?

**L'Eurométropole** mène les études d'avant-projet pour les extensions de lignes, fournit le foncier et assure la maîtrise d'ouvrage pour les travaux de voirie et d'aménagement d'espaces verts. En outre, elle valide le renouvellement des infrastructures et du matériel roulant.

Maître d'ouvrage pour le compte de l'Eurométropole, **la CTS** mène les études post avant-projet et gère la construction des ouvrages. Elle assure l'entretien ainsi que le renouvellement des infrastructures, des équipements, des bus et des trams.



### Qui finance ?

**L'Eurométropole** couvre la charge comptable annuelle d'investissement portée par la CTS pour le renouvellement des biens affectés à la concession, ainsi qu'au financement des extensions du tram.

**La CTS** assure le financement des investissements dont elle a la charge, par le biais de ses ressources propres, de subventions de l'Eurométropole, et d'emprunts contractés auprès d'organismes bancaires.

## Les missions

### Rapprocher les personnes et les territoires

En exploitant un réseau bus/tram de haut niveau connecté avec les autres modes de transport collectifs ou individuels, la CTS réduit les distances entre les personnes autant qu'entre les territoires.

### Offrir des solutions durables et performantes

Grâce au professionnalisme de ses agents, au recours à des technologies propres et à des actions volontaristes menées au quotidien, la CTS propose une qualité de service optimale et responsable.

### Répondre aux attentes de l'EMS et des clients

La CTS facilite la mobilité dans Strasbourg et son agglomération en tenant compte à la fois des besoins des usagers et des contraintes financières de l'Eurométropole, son autorité organisatrice.

### Assurer sécurité maximale et satisfaction

L'expertise et l'implication de ses collaborateurs, associées à la qualité de son matériel roulant et de ses infrastructures ferroviaires, permettent à la CTS de garantir un service sûr et fiable sur son réseau.

### Améliorer en continu la qualité de service

Dans l'objectif de perfectionner sans cesse ses prestations, la CTS mise sur l'innovation et l'anticipation de l'attente des clients en matière d'information, d'accessibilité à la mobilité, de confort, de sécurité et de sûreté.

### Développer les infrastructures

Consciente des enjeux liés aux transports collectifs et à l'intermodalité, la CTS mène de front l'entretien et la modernisation de son réseau, ainsi que la conception et la réalisation de grands projets.

## Le conseil d'administration de la CTS (2017)

### PRÉSIDENT

Alain FONTANEL,  
vice-président de l'EMS,  
1<sup>er</sup> adjoint au maire de Strasbourg

### DIRECTEUR GÉNÉRAL

Jean-Philippe LALLY

### LES VICE-PRÉSIDENTS

Sébastien ZAEGEL,  
maire de Geispolsheim,  
conseiller départemental  
du Bas-Rhin

Pierre PERRIN,  
maire de Souffelweyersheim,  
conseiller communautaire

### LES ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT L'EMS

Robert HERRMANN,  
président de l'EMS,  
adjoint au maire de Strasbourg

Roland RIES,  
maire de Strasbourg,  
vice-président de l'EMS

Marie-Dominique DREYSSE,  
conseillère communautaire,  
adjointe au maire de Strasbourg

Anne-Pernelle RICHARDOT,  
conseillère communautaire,  
adjointe au maire de Strasbourg

Fabienne KELLER,  
conseillère communautaire,  
conseillère de Strasbourg,  
sénatrice

### LES ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU BAS-RHIN

Étienne BURGER,  
maire de Kuttolsheim,  
vice-président du conseil  
départemental du Bas-Rhin

Yves LE TALLEC,  
conseiller départemental du Bas-Rhin

### LES ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LES ACTIONNAIRES PRIVÉS

Laurent GELHAYE,  
directeur régional pôle Grand Est,  
Transdev

Laurence DEHAN,  
directrice déléguée  
de la Caisse des dépôts  
et consignations

### LES CENSEURS

Harald KRAPP,  
Beigeordneter der Stadt Kehl

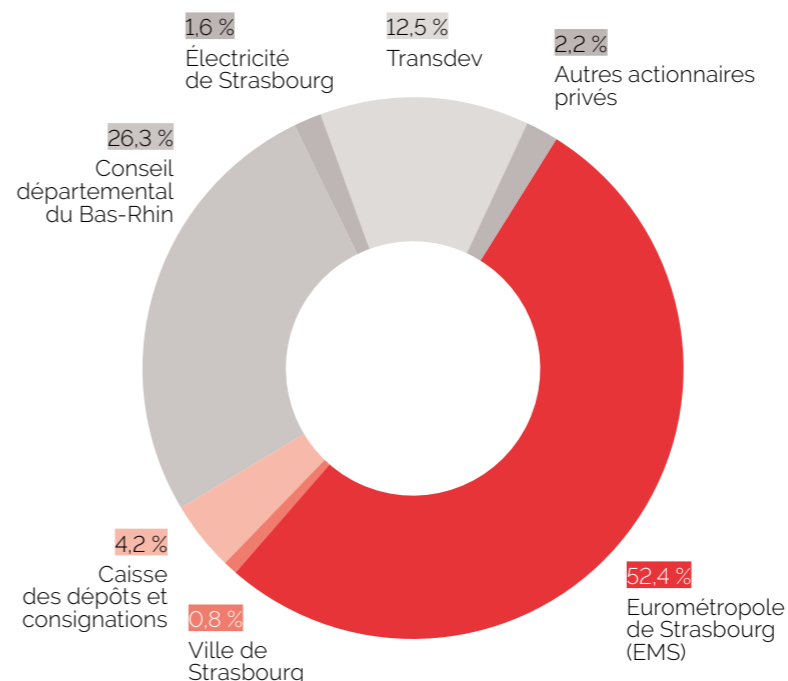
Frédéric BAVEREZ,  
directeur exécutif  
Groupe-France Keolis

Alain JUND,  
adjoint au maire de Strasbourg,  
vice-président de l'EMS

### DÉLÉGATION DU COMITÉ D'ENTREPRISE

Alexandra PFEIFFER  
Angelo MINAFRA  
Michel WERNERT  
Laurent MAI

## Actionnariat de la CTS



## Une collaboration privilégiée avec SNCF-KEOLIS

La CTS entretient une relation contractuelle avec SNCF-KEOLIS depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013. D'une durée de cinq ans, ce partenariat, qui a été renouvelé fin 2017, permet à l'entreprise de bénéficier de l'appui de Keolis en matière de :

- partages et retours d'expérience ;
- bases de données métiers ;
- services et innovations techniques ;
- communication et valorisation ;
- contrats fournisseurs.





## CHIFFRES-CLÉS

### Fréquentation

**119,7 millions**  
de voyages sur le territoire  
de l'EMS  
(484 000 habitants)

**Près de 250 voyages**  
par an par habitant

**Plus de 442 000 voyages**  
en moyenne par jour

**+ 2,8 %** de fréquentation  
par rapport à 2016

**88,7 millions**  
de déplacements

### Réseau

**6** lignes de tram

**1** ligne de BHNS

**27** lignes de bus

**3** lignes de nuit

**5** navettes

**5** taxis-bus

**311 km** de lignes  
commerciales de bus

**71,8 km** de lignes  
de tram et de BHNS

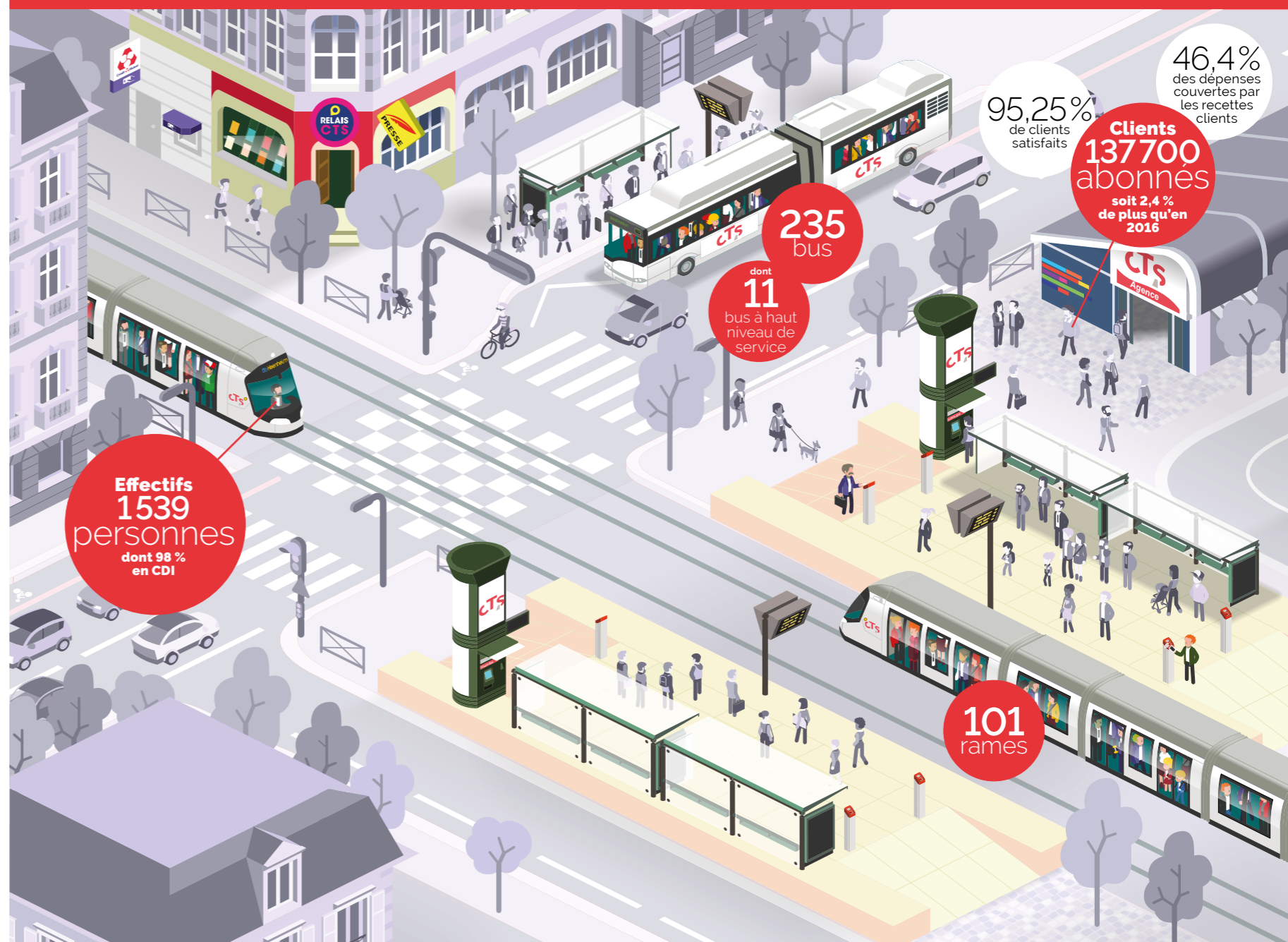
## LES FILIALES

### STRASBOURG MOBILITÉS, L'OPÉRATEUR DES MOBILITÉS DOUCES

Filiale à 70 % de la CTS, Strasbourg Mobilités a pour mission de développer les mobilités douces et complémentaires au transport public urbain. La société pilote le dispositif de vélos partagés Vélhop. Ses plus de 6 500 deux-roues, dont certains à assistance électrique, sont proposés à la location dans cinq boutiques et vingt stations automatiques (1,98 million de journées vendues en 2017). Ils sont aussi « réservables » sur un site Internet lancé en mai (velhop.strasbourg.eu), et disponibles pour les détenteurs d'un « Pass Mobilité ». Ce pass permet aux habitants de l'EMS d'accéder de façon illimitée aux bus, trams et TER circulant dans ledit territoire, ainsi qu'aux véhicules partagés Citiz, aux P+R et aux Véloparcs. Ces abonnements ont progressé de 14,1 % par rapport à 2016. Outre le site des Tanneurs, qui lui est confié depuis 2016, Strasbourg Mobilités gère, désormais, les Véloparcs Sainte-Aurélie et Gare. Accessibles uniquement aux abonnés, ces parcs abritent près de 1 700 places de stationnement réservées aux vélos. Strasbourg Mobilités propose également un « Tram Découverte », produit unique en France. Son concept : offrir un parcours dans Strasbourg à bord d'une rame privatisée pouvant être associée à une visite de la cave historique des hospices de la ville.

### LA CTBR, L'OPÉRATEUR DES LIGNES INTERURBAINES

Responsable de 36 lignes interurbaines dans le bassin strasbourgeois, la Compagnie des transports du Bas-Rhin (CTBR) est une filiale à 61 % de la CTS. Les autres parts sont réparties entre trois actionnaires privés, en l'occurrence Striebig-Keolis, Mugler et Transdev Alsace (qui exploitent aussi une partie de ses lignes). Pour la CTBR, l'année 2017 a notamment été marquée par le transfert, au 1<sup>er</sup> janvier, de sa délégation de service public du conseil départemental du Bas-Rhin au conseil régional du Grand Est. Cette modification a été opérée dans le cadre de la loi NOTRe. Durant l'exercice 2017, elle a enregistré 3,2 millions de déplacements (- 1,7 % sur un an). S'élevant à 3 636,8 k€, ses recettes interurbaines payées par les voyageurs ont progressé de 11,1 % par rapport à 2016.





# LES FAITS MARQUANTS 2017

## UN RÉSEAU TOUJOURS EN MOUVEMENT

### Une ligne structurante plébiscitée

Dans un souci de montée en gamme, la ligne 15, qui relie Lingolsheim et la Robertsau, a été transformée en L1 à la fin du mois d'avril. Première ligne structurante du réseau, elle propose un niveau de services proche de ceux du tram et du BHNS, grâce à l'aménagement de 5 km de voies dédiées, l'instauration de priorités aux feux, la pose de bornes d'information voyageurs aux arrêts, ainsi qu'une amplitude horaire élargie en soirée.



### Le premier tram transfrontalier

Après trois ans de chantier marqués par la construction de deux ponts et la réalisation de 2,7 km de voies ferrées, l'extension de la ligne D jusqu'à la gare de Kehl est entrée en service le 29 avril. Pour célébrer l'inauguration de cette première liaison de tram transfrontalière en France, une grande « Tramfest » a réuni plus de 100 000 participants sur un week-end. Le succès de la ligne ne se dément pas depuis.



### Un projet tram vertueux à la Robertsau

Afin de répondre aux besoins des usagers du quartier et d'anticiper ceux de ses futurs riverains, des travaux de prolongement de la ligne E ont démarré au cœur de la Robertsau. Cette extension jusqu'au futur terminus Papeterie prévoit la création de trois stations et de 1,4 km d'infrastructures caractérisées par une plateforme engazonnée présentant un espace de terre végétale augmenté. Son ouverture est prévue en juin 2019.



## TOUJOURS PLUS PROCHE DES CLIENTS

### Une carte « Multi » avantages

Une nouvelle carte Badgéo, baptisée « Multi », complète la gamme des titres depuis février. Non nominative et impersonnelle, elle ne nécessite aucun enregistrement préalable de la part de son détenteur et peut même être partagée. Valable durant six ans, elle permet de bénéficier de tarifs plus avantageux lors du rechargement de titres. Preuve de sa pertinence : près de 7800 supports ont été vendus au cours de l'année.



### Un ticket de secours dans les bus

Acheter un titre dans un bus coûte, depuis le 1<sup>er</sup> février, plus cher que dans un distributeur automatique ou chez un relais CTS (2 € contre 1,70 €). Initié à la demande de l'Eurométropole, ce ticket, dit « de secours », vise à améliorer la vitesse commerciale et la régularité en réduisant le temps de vente à bord, et donc d'immobilisation des véhicules en station. Son instauration a déjà porté ses fruits.



### Un réseau de revendeurs étoffé



Dans l'objectif de faciliter encore l'accès aux titres, notamment dans les communes les plus excentrées de l'Eurométropole, le réseau des relais CTS a été étendu au cours du second semestre. Alors qu'ils n'étaient encore que 30 à la fin de l'hiver, 90 commerces bénéficient désormais des équipements nécessaires à la commercialisation des abonnements sur carte Badgéo et des tickets à l'unité ou en carnets.

### L'innovante solution Wizway

À la suite d'un partenariat signé en juin avec son concepteur, la CTS est le premier opérateur de transport à intégrer Wizway Solutions, un nouveau service qui permet de proposer simplement et rapidement un dispositif de billettique sans contact sur un téléphone mobile. Fondée sur la norme NFC, cette solution en faveur de la mobilité a l'avantage d'être compatible avec les différents systèmes de validation sans contact existants.

### La génération 2 des Citadis

Deux rames Citadis de deuxième génération sont entrées en service à l'occasion du lancement, en avril, de l'extension de la ligne D jusqu'à Kehl. Fin 2017, 11 des 22 nouvelles rames commandées circulaient sur le réseau. Produites par Alstom, ces dernières peuvent accueillir 288 passagers. Leur utilisation va permettre d'accompagner la hausse de fréquentation et le développement du réseau.



### Une application mobile « tout-en-un »

Depuis le 23 novembre, les clients peuvent télécharger gratuitement, sur Android et IOS, une application englobant toutes les informations nécessaires à leurs déplacements, à l'instar des horaires et de l'état du trafic. Baptisée « Appli CTS », elle a été conçue en interne et expérimentée par des membres de la communauté de 1000 testeurs constituée par l'entreprise. Un mois seulement après son lancement, plus de 22 000 personnes l'avaient déjà téléchargée.



### Le succès de l'intégration tarifaire

Depuis le 11 décembre 2016, les abonnés CTS habitant l'Eurométropole peuvent emprunter sans surcoût les TER circulant dans l'Eurométropole à la condition de résider dans ledit territoire et d'être âgés de plus de 19 ans. Cette intégration tarifaire est le fruit d'un partenariat avec la SNCF, l'EMS et la région Grand Est. Pour sa première année pleine d'application, elle a séduit, en moyenne, 2 850 clients mensuels, soit bien plus que les prévisions.



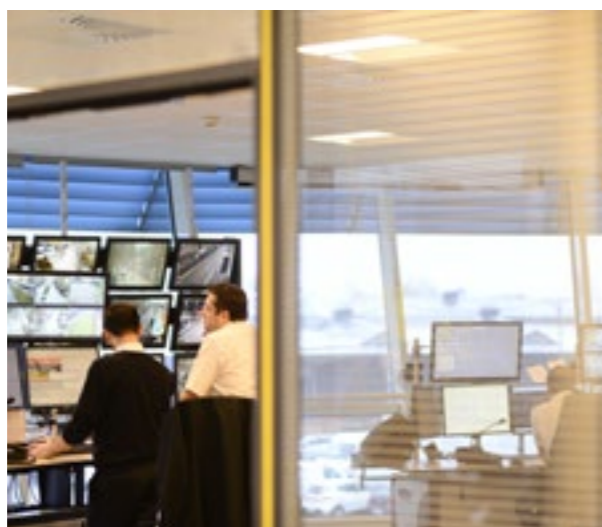
# LES FAITS MARQUANTS 2017

## ENGAGÉE POUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ



### Un PCC reconfiguré

Implanté dans le dépôt de Cronembourg, le poste de commande centralisé a fait l'objet, de juin à octobre, d'un vaste chantier de rénovation et de modernisation. Six postes de régulation inédits, dotés d'un écran multiplexé, ont notamment été créés. L'opération répond à la double ambition d'améliorer l'environnement de travail des agents et d'anticiper les impératifs de régulation inhérents au développement du réseau.



### Un réseau encore modernisé

Dans le cadre de son plan pluriannuel de modernisation et de sécurisation des infrastructures ferroviaires, la CTS a mené, tout au long de l'été, d'importants travaux sur les lignes de tram A et D. Les divers chantiers ont exigé sept semaines de coupure tram, ainsi que la fermeture du tunnel de la gare.

### Feu vert au photovoltaïque

Dans le courant de l'été, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) a autorisé le principe d'exploitation de panneaux photovoltaïques sur quatre sites de l'entreprise.



### Le GTL généralisé sur le parc diesel

Après avoir été, en 2016, le premier réseau de transport public français à le tester, la CTS a décidé, au cours du second semestre, de recourir de façon pérenne au GTL (gas-to-liquid) pour ses 90 bus diesel et 60 véhicules de service. Produit par Shell, ce carburant alternatif issu du gaz naturel réduit les émissions de particules fines. Il ne génère pas de fumée et offre même un gain olfactif puisqu'il est sans odeur.



### Trois bus 100 % électriques testés

Afin d'aller vers des modes de transport toujours plus doux, la CTS a expérimenté, durant l'année, trois bus 100 % électriques en conditions réelles d'exploitation (sur la ligne 10). En l'occurrence: le Bluebus de Bolloré, un véhicule Ebusco et le prototype APTIS d'Alstom-NTL. Prolongeant deux autres tests menés en 2016, ces essais ont permis de collecter des données, entre autres, sur l'autonomie et la consommation énergétique.

## PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

### Un contrat de performance gagnant

La CTS a signé, le 23 juin, un protocole d'accord préalable à un contrat de performance avec l'Eurométropole. Ce contrat engage l'entreprise à réaliser, d'ici à 2019, une économie de 5 M€ par le biais de mesures sur ses méthodes et son organisation. Si les économies fixées sont atteintes, la collectivité s'est engagée, quant à elle, à lui renouveler la concession de son réseau en 2021, et ce, de gré à gré.



## 140 ANS

### Un anniversaire exceptionnel

Les 140 ans de l'entreprise ont été émaillés par trois grands événements. 5 200 personnes ont visité l'expo « *En voiture! 140 ans de CTS* » proposée, de mars à juin, avec les Archives de la ville et de l'EMS. En juin, « *Opéra Station* », un spectacle musical inspiré par le réseau, a été présenté sur la scène de l'Opéra national du Rhin. En décembre, un ouvrage intitulé « *CTS, l'art du mouvement depuis 140 ans* » a été offert aux salariés avant sa sortie en librairie.





# Rigueur et maîtrise guident le réseau





# DES TRAMS ET DES BUS TOUJOURS PLUS FRÉQUENTÉS

Avec ses six lignes de tram, la CTS gère le plus grand réseau maillé de France, auxquelles s'ajoutent une ligne de bus à haut niveau de service et 27 lignes de bus classiques. La pertinence des dessertes ainsi que la qualité de l'offre répondent pleinement aux attentes des habitants et des usagers de l'agglomération strasbourgeoise, comme l'atteste une nouvelle hausse de fréquentation en 2017.

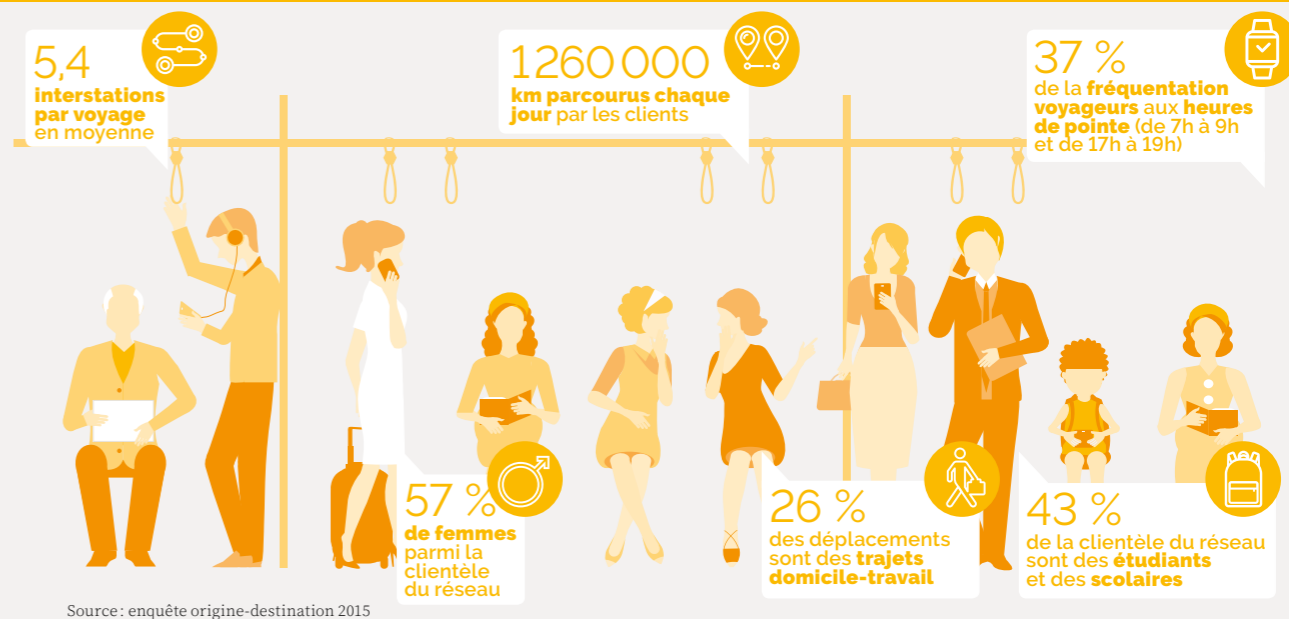
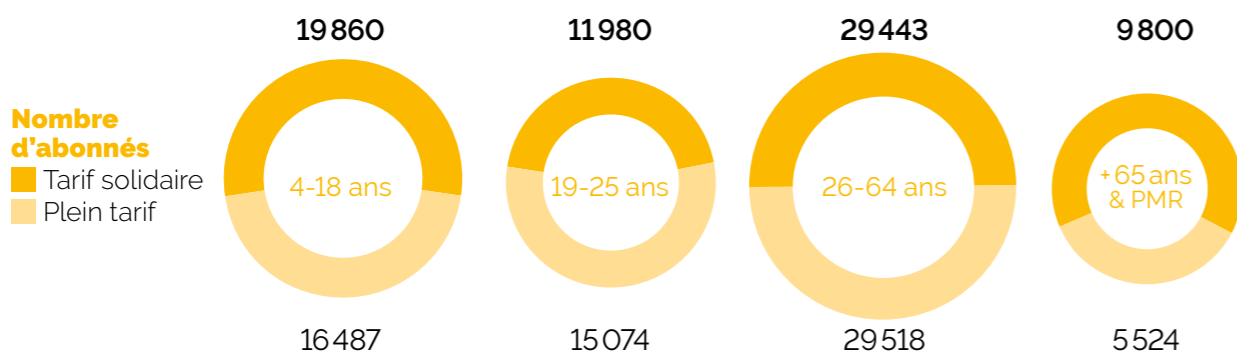
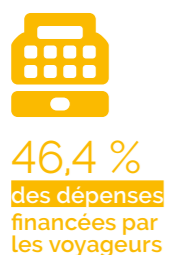
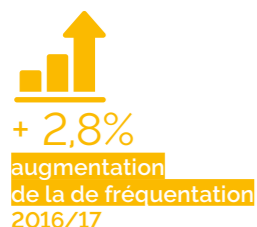
## Des clients au rendez-vous...

La fréquentation des bus et des trams a encore augmenté de 2,8 % par rapport à 2016, après avoir déjà progressé de 0,3 % et 0,7 % au cours des deux exercices précédents. Quelque 119,7 millions de voyages ont été enregistrés (+ 3,2 millions sur un an), soit une moyenne de 442000 voyages par jour (+ 14000 sur un an), et quelque 250 voyages par an et par habitant de l'EMS.

## ... Et plus souvent abonnés

Si l'année 2016 avait déjà été marquée par un record des abonnements commercialisés, ce dernier a encore été largement battu en 2017. Avec 2200 souscriptions supplémentaires, le nombre moyen d'abonnés par mois a atteint les 137700 personnes. Pour rappel, ils étaient encore moins de 100000 en 2010. Parmi les raisons de ce succès : une offre et un niveau de service en adéquation avec les attentes de la clientèle ainsi qu'une tarification solidaire calculée selon les ressources réelles des foyers et leur composition.

Ces abonnés et les voyageurs occasionnels ont contribué au financement de 46,4 % des dépenses de fonctionnement du réseau, contre 44,4 % en 2016. Cette couverture exceptionnelle est largement supérieure à la moyenne de 36 % recensée dans les réseaux en site propre desservant des bassins de population de plus de 250000 habitants (source : données UTP 2016). À taille égale, la CTS conserve donc nettement son statut de réseau français le plus performant.



## Une offre consolidée

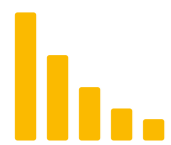
L'offre globale a été consolidée durant l'année. Elle s'est établie à 17725983 km, soit 0,1 % de plus qu'en 2016. L'offre bus a baissé de 3,6 %, en raison, essentiellement, d'une hausse de l'offre kilométrique affrétée (+ 18,3 %), de mouvements de grève (- 108000 km) et de la suppression de la ligne 21 dans le cadre de l'arrivée du tram D à Kehl en avril. Pour sa part, la production kilométrique tramway a augmenté de 190000 km (+ 3,2 %) pour atteindre les 6127744 km. Cette progression résulte, principalement, de la mise en service de l'extension du tram D jusqu'à la gare de Kehl, ainsi que de la montée en puissance du prolongement, depuis le printemps 2016, des lignes A et E dans la commune d'Illkirch.





# FINANCES: RÉALISME ET VIGILANCE

La CTS remplit ses missions dans le plus grand respect des contraintes financières qui pèsent sur l'Eurométropole de Strasbourg. Preuve de son engagement : la contribution versée par son autorité organisatrice s'est élevée à 109,3 M€, soit 6,8 M€ de moins que l'enveloppe prévue dans le budget initial de la collectivité. Cette contribution est, en outre, inférieure de 0,8 M€ à celle allouée en 2016, et de plus de 11 M€ à celle attribuée en 2009.



- 0,8 M€

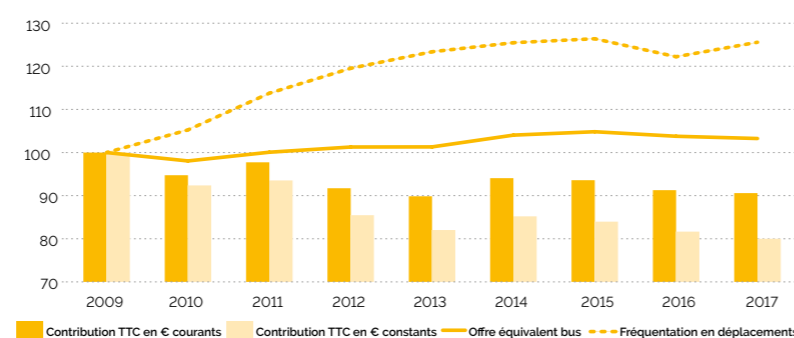
baisse de la contribution  
de l'Eurométropole  
2016/17

## Contribution et recettes

La nouvelle augmentation du nombre des voyageurs couplée à une hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> juillet a permis d'enregistrer une hausse des recettes urbaines. Les recettes directes ont crû de 5,9 % sur un an, passant ainsi de 48,8 M€ en 2016 à 51,7 M€. Elles avaient déjà progressé de 4,3 % au cours du précédent exercice. Pour sa part, la contribution forfaitaire de l'Eurométropole consacrée au financement de l'exploitation urbaine est passée de 67,2 M€ à 65,6 M€ (- 2,4 %). Comme elle le fait depuis 2013, conformément à son contrat de concession, la CTS a reversé à la collectivité le crédit d'impôt compétitivité et emploi, via une indexation du prix kilométrique.

## Évolution 2009-2017 de l'offre, du trafic et de la contribution

Base 100 en 2009



## Une lutte contre la fraude renforcée

Avec 10,7 %, la CTS affiche l'un des taux de fraude les mieux maîtrisés de France. Pour autant, cette pratique frauduleuse reste à l'origine d'une évasion de près de 5 M€ de recettes par an. La faire reculer de seulement 1 % permettrait de réduire cette perte de 500 000 €. Face à ce constat, et conformément au principe voulant que la contribution au transport public se doive d'être partagée par tous les usagers, l'entreprise a décidé de renforcer encore son dispositif antifraude en s'appuyant sur la loi Savary du 22 mars 2016. Ledit texte autorise les sociétés de transport à ne plus indexer le montant de leurs amendes sur les tarifs RATP/SNCF « au profit d'un montant maximal de 40 % de l'amende forfaitaire majorée de la classe de contravention correspondante ». Au 1<sup>er</sup> décembre, l'entreprise s'est saisie de cette occasion pour augmenter le montant des amendes pour infractions tarifaires. Parallèlement,



10,7 %

de taux  
de fraude  
en 2017

les contrôles ont été intensifiés et le seront encore à court terme grâce à une augmentation de 33 % des effectifs des équipes dédiées. Leurs méthodes ont aussi évolué. En plus d'opérations aux terminus et entre deux arrêts, des contrôleurs en mènent désormais à la descente des véhicules sur les quais et aux stations. De même, des agents interviennent désormais en civil.

## Des investissements maîtrisés

La politique de maîtrise des coûts poursuivie par la CTS s'applique à tous les niveaux. Dans cette optique, par exemple, elle n'acquiert plus que des bus sur la base d'une carrosserie blanche depuis 2011. Cette spécificité a encore été la règle cette année à l'occasion de la signature avec Solaris d'une commande de sept bus articulés à plancher surbaissé de type Urbino 18. Moins chère à l'achat, cette option permet un « adhésivage » moins onéreux que des opérations de peinture. Associée à l'utilisation de matériaux issus des catalogues standards pour les aménagements intérieurs, elle permet de réduire de 30 % le coût global d'habillage des véhicules.

## Optimisation du capital roulant

Dans l'objectif de prolonger leur durée d'utilisation de quatorze à vingt ans, l'entreprise mène, depuis 2015, de grandes révisions sur ses bus atteignant l'âge de dix ans. Cette opération s'est traduite, en 2017, par une remise à niveau technique et esthétique d'une dizaine de bus, à raison de 310 heures de travail et 35 000 € de pièces neuves par véhicule. Moins onéreuse que l'acquisition de bus neufs, cette opération permet à l'Eurométropole d'économiser 600 k€ par an. Répondant à une logique similaire d'optimisation des coûts et de renforcement de la fiabilité, du confort et du niveau de sécurité des matériels durant une décennie, la grande révision des rames Citadis du parc s'est poursuivie en 2017. Commencée en 2015, la démarche doit s'achever en 2020. Son coût : 219 k€ par rame.

« La mise en place de la tarification sociale pour les abonnements, en 2010, s'est accompagnée d'une baisse significative de la fraude. »

DNA



10

bus révisés  
soit

310 h  
de travail

35 000 €  
de pièces  
neuves par bus

600 k€  
économisés  
par an

## Un contrat de performance ambitieux

Commandé par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la fin de la concession de son réseau au 31 décembre 2020, un audit a révélé que les niveaux de performance et de qualité de la CTS sont remarquables. L'étude souligne, néanmoins, que ses efforts en termes de productivité et de compétitivité pouvaient encore être poursuivis. Au regard de cette conclusion, la CTS et l'Eurométropole ont signé, en juin 2017, un contrat de performance. Ce cadre

contractuel engage l'entreprise à réaliser, d'ici à 2019, une économie de 6 M€ sur la contribution annuelle que lui verse la collectivité, dont 5 M€ dépendent directement de ses méthodes et de son organisation.

### Objectif : une relation « in house »

Afin de parvenir à cet objectif d'économie de 5 M€, cinq grands axes d'intervention ont été identifiés :

> une augmentation de la productivité d'exploitation ;

- > l'affrètement de lignes de bus périurbaines dont les caractéristiques ne permettent pas à la CTS de produire une offre optimale ;
- > l'intensification de la lutte contre la fraude ;
- > l'optimisation des organisations à la maintenance ;
- > la politique sociale.

Déclinés en de nombreux chantiers, ces leviers de productivité ont déjà permis une économie de plus de 3,3 M€ au 31 décembre 2017, laissant ainsi entrevoir la réussite du contrat dans les délais impartis. Cette réussite est importante pour l'entreprise, car ce contrat de performance lui ouvre la perspective d'une relation « in house » avec l'EMS. En somme, si les résultats fixés sont atteints en 2019, la collectivité s'engage à renouveler la concession de son réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2021, sans recourir à un appel d'offres formel.





# Contribuer à l'Eurométropole de demain





# UN RÉSEAU EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Conformément à son rôle de maître d'ouvrage, la CTS est responsable du développement du réseau de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce cadre, l'entreprise a achevé en 2017 l'extension de la ligne D jusqu'à Kehl, lancé le chantier du prolongement de la ligne E dans le quartier strasbourgeois de la Robertsau, ou encore transformé la ligne de bus 15 en ligne structurante.



Ligne D :

**70 000**  
clients  
quotidiens  
contre 55 000  
auparavant

## Le succès de la liaison transfrontalière avec Kehl

Un moment symbolique, pour ne pas dire historique. Après plus de sept décennies d'absence et trois années de chantier marquées par la construction de deux ponts et la pose de 2,7 km de voies ferrées, le tram relie à nouveau la ville allemande de Kehl depuis le 29 avril. La première phase de cette extension outre-Rhin de la ligne D élève ainsi la CTS au rang de premier réseau transfrontalier de France. Pour fêter son lancement, plus de 100 000 personnes ont participé, durant un week-end, à une grande « Tramfest ». La liaison continue depuis d'avancer sur la route du succès. Pour preuve, l'offre sur la ligne a dû être revue à la hausse deux

semaines seulement après son entrée en service, afin de répondre à l'engouement de la clientèle. Quelque 7 000 voyageurs l'empruntent désormais chaque samedi, et 4 500 en moyenne les jours de semaine. Résultat : avec 70 000 clients quotidiens, contre 55 000 auparavant, la ligne D est devenue la deuxième ligne du réseau tram en termes de fréquentation. La station Kehl Bahnhof est, par ailleurs, le terminus le plus fréquenté et la station la plus usitée en dehors de celles de l'hypercentre de Strasbourg. Précision : les travaux de la seconde phase de l'extension de la D se sont poursuivis durant l'année entre la gare et la mairie de Kehl, afin de permettre sa mise en service en décembre 2018. Contrairement au chantier de la première phase, la CTS n'est pas responsable de la maîtrise d'ouvrage des opérations, prérogative remplie par la municipalité kehloise. L'entreprise assure, en revanche, le rôle de conseiller pour la collectivité allemande.

« Un tramway franco-allemand pour fêter l'union en Europe. »  
**Le Monde**

« La fréquentation enregistrée sur la ligne D est au-delà des espérances. »



## Une voie verte à la Robertsau

Dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma directeur des transports collectifs, le conseil de l'Eurométropole a confié à la CTS la réalisation d'une extension de la ligne E dans le quartier strasbourgeois de la Robertsau. Sa construction a démarré en début d'année, afin de permettre sa mise en service en juin 2019. Ce prolongement de 1,4 km nécessite la création de trois stations, et va se caractériser par une plateforme engazonnée présentant un espace de terre végétale augmenté permettant de réduire l'utilisation de béton aux seules zones situées sous les rails. La voie va, en outre, être jalonnée par de nombreux aménagements paysagers illustrant la richesse de l'écosystème urbain.







### Destination Koenigshoffen

Le prolongement sur 1,7 km de la ligne F, du secteur de la gare de Strasbourg jusqu'au cœur du quartier de Koenigshoffen, a été déclaré d'utilité publique en novembre de cette année. Le chantier, engagé en janvier 2018, prévoit la construction de trois stations et d'un P+R de 330 places. Parmi ses spécificités: la création de deux zones en voie unique, dont l'une en voies dites « entrelacées », un dispositif jusque-là inédit sur le réseau. La ligne va également disposer d'une plateforme mixte de près de 300 mètres, ce qui sera aussi une première. Y circuleront à la fois les trams, les BHNS et des bus. Les travaux, qui englobent aussi la reprise d'une bretelle de l'A35/A351, sont programmés sur deux ans et demi, afin de permettre une ouverture commerciale de l'extension à l'été 2020.

### Une première ligne structurante

Dans une logique de montée en gamme, la très fréquentée ligne 15, entre Lingolsheim Alouettes et Robertsau Boecklin, est devenue la L1 en avril. La naissance de cette première ligne structurante du réseau s'est concrétisée par l'aménagement de 5 km de voies propres, l'instauration de priorités aux feux, la pose de bornes d'information voyageurs à tous les arrêts ainsi que par un élargissement de l'amplitude horaire en soirée. Mises en place avec l'Eurométropole, ces mesures ont permis d'augmenter la vitesse commerciale sur la ligne et d'enregistrer une hausse du trafic.

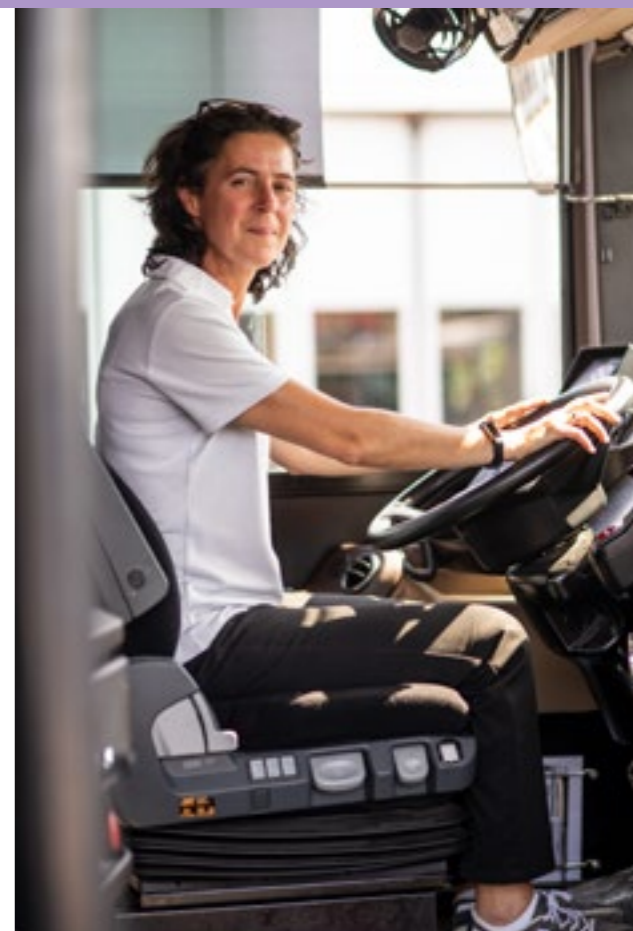


bus 72

# Flex'hop

NOUVELLES DESSERTES À LA DEMANDE

Flex'hop, et hop vos arrêts sont desservis !



### Et hop, un Flex'hop !

Depuis la fin août, les clients peuvent continuer leur trajet au-delà du terminus de la ligne 72 et rejoindre les arrêts La Wantzenau ZA et Gutenberg, sur demande. Pour ce faire, il leur suffit d'en manifester la volonté auprès du conducteur lors de leur montée dans le bus. De même, ils peuvent commencer leur voyage depuis l'un de ces deux arrêts après avoir demandé le passage d'un véhicule, au plus tard une heure avant, via un service de réservation téléphonique gratuit (0800 800 169). Baptisé Flex'hop, ce service innovant est ainsi à mi-chemin entre une ligne régulière et un transport à la demande. Son avantage: éviter de faire circuler des véhicules à vide dans un secteur de faible densité. En moyenne, 200 personnes sont désormais transportées mensuellement dans ce cadre.

200 personnes par mois transportées dans le cadre de Flex'hop

### Un taxibus redessiné à l'ouest

À l'occasion de la rentrée, un nouveau circuit Taxibus Ouest a été instauré pour améliorer la desserte des communes sises à l'ouest et au sud-ouest de l'Eurométropole, dont en soirée les communes de Wolfisheim, Oberschaeffolsheim et Achenheim. Au départ de la station de tram Montagne Verte, il assure une liaison, entre autres, avec Kolbsheim et Hangenbieten. Parallèlement, une navette de rabattement sur la gare d'Entzheim a été créée pour permettre des correspondances avec les TER en provenance et à destination de Strasbourg.





# Des offres et des services optimums





# LA NOTION DE SERVICE COMME MOTEUR

Inscrite dans l'ADN même de la CTS, la notion de service se concrétise au quotidien par des services et des produits performants, évoluant au rythme des nouvelles attentes de clients toujours plus nombreux. Pour y parvenir, et même anticiper les besoins de ses usagers, l'entreprise mise sur des technologies innovantes tout en s'appuyant sur les offres de mobilité complémentaires proposées par ses filiales et ses partenaires.

## Un niveau de service très suivi

### Des indicateurs « qualité » à la loupe

Dans l'objectif de quantifier le niveau de performance de ses activités, la CTS diligente mensuellement des enquêtes clients mystères ainsi que l'analyse interne de seize indicateurs qualité. La moyenne de ces critères a atteint les 95,25 % en cette année 2017, soit 7,16 % de plus que l'objectif fixé par l'EMS. La fiabilité des services, par exemple, affiche un taux de 99,63 % (+ 0,01 % sur un an), tandis que celui de la régularité/punctualité s'établit à 95,42 % (+ 2,30 % sur un an). Mieux encore, l'accueil et l'information proposés par les agents de la boutique commerciale recueillent tous les deux une évaluation de 100 %. Certains résultats sont néanmoins légèrement en deçà, tels que la propreté des points d'arrêt, sujet sur lequel un travail conjoint avec l'EMS, en charge du nettoyage, a été engagé ainsi que l'information à bord des véhicules pour lequel la CTS doit faire face à la défaillance de son fournisseur d'écrans d'information dynamique. Des actions correctives ont été engagées pour remédier à ces situations.



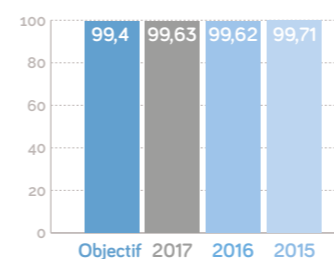
**95,25 %**  
performance globale en matière de qualité de service



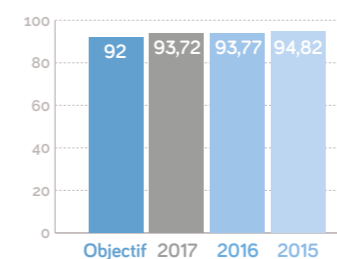
## Résultats qualité 2017

### Évolution du taux de conformité

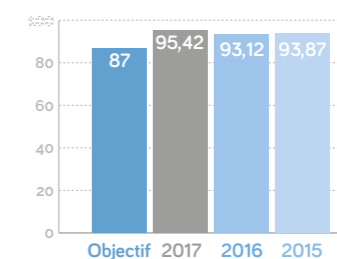
#### INDICATEURS PHYSIQUES



Fiabilité du service (taux de courses effectuées)

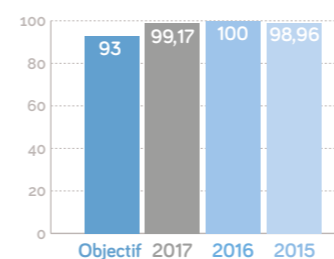


Disponibilité des équipements (valideurs, distributeurs, boutons de demande d'arrêt, ouverture de portes...)

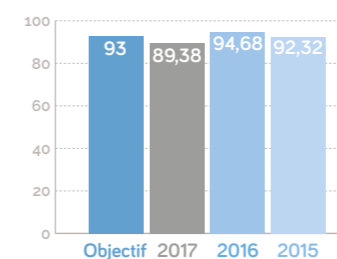


Régularité et punctualité

#### INDICATEURS SUR LA PROPRETÉ

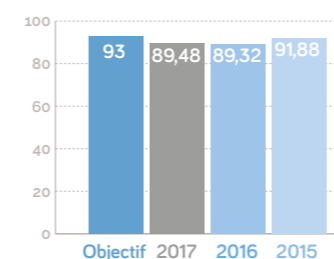


Véhicules



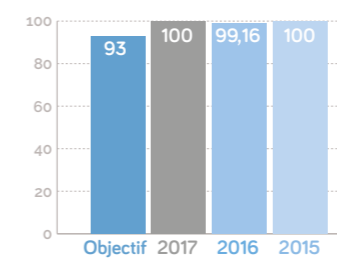
Points d'arrêt

#### INDICATEUR SUR L'INFORMATION DANS LES VÉHICULES



Véhicules

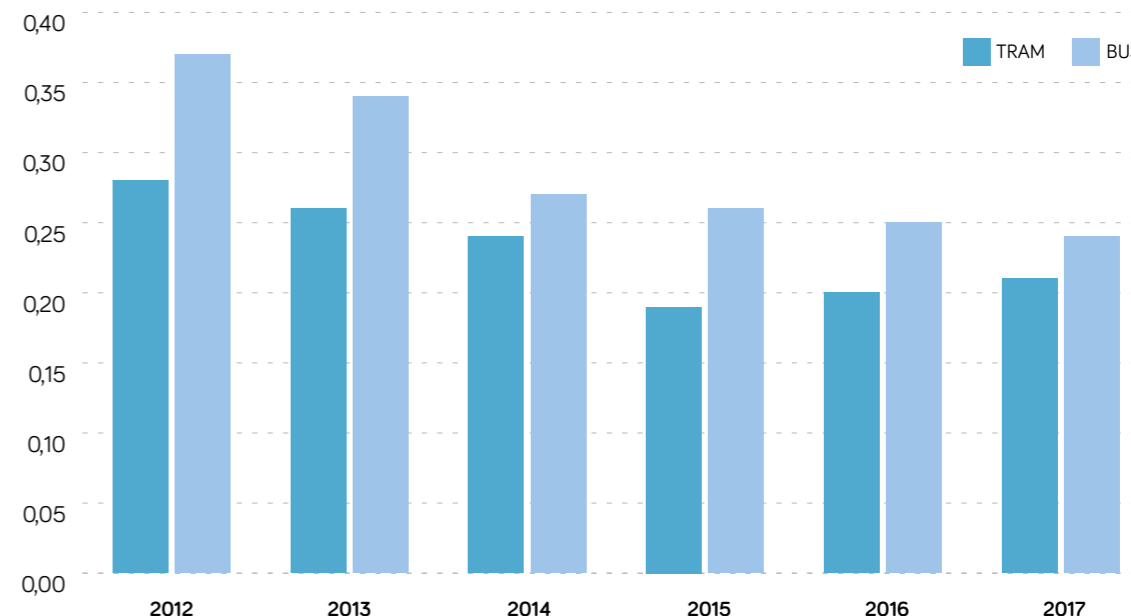
#### INDICATEUR SUR L'ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE



Allô CTS

## Taux d'accident

### annuel aux 10 000 km







1000

testeurs ont expérimentés l'application CTS avant sa mise en ligne

« Une nouvelle application qui concentre toutes les fonctions dont a besoin un voyageur pour se déplacer. »

ville-rail-transport.com

## Des solutions performantes et innovantes

### Un assistant de mobilité « tout-en-un »

Afin de répondre aux nouvelles pratiques des usagers, l'entreprise a lancé, le 23 novembre, le premier assistant de mobilité « tout-en-un » fondé sur la technologie NFC. Cette application mobile développée en interne englobe toutes les composantes nécessaires aux déplacements. Elle est à la fois une source d'information multimodale et une offre billettique. En quelques clics, elle permet, par exemple, de trouver des itinéraires et des arrêts puis de les enregistrer comme « favoris » sur l'écran d'accueil de son mobile. Parallèlement, elle rend possible la consultation de fiches horaires et l'obtention, en temps réel, d'informations sur les prochains passages de bus et de trams, l'état du trafic et même le nombre de places vacantes dans les P+R et de Vélhop disponibles dans les stations automatiques. Elle permet aussi – 24h/24 et 7j/7 – l'achat par carte bancaire de l'ensemble des titres de la gamme tarifaire pour emprunter le réseau seul ou à plusieurs. Des évolutions sont déjà prévues en 2018. Précision : l'application CTS a été expérimentée, avant sa mise en ligne, par des membres de la communauté de 1000 testeurs constituée par l'entreprise. Leurs remontées ont contribué à améliorer certains de ses paramètres, comme son ergonomie.

## Avec les fans du RCS et de la SIG

Dans la volonté de simplifier la mobilité de leurs supporters, la CTS a noué depuis 2016 des partenariats avec l'équipe de foot du Racing Club de Strasbourg Alsace et celle de basket de la SIG. En 2017 encore, leurs spectateurs ont bénéficié d'un aller-retour à 2 € les soirs de matchs ainsi que d'un abonnement combinant l'entrée aux rencontres et un aller-retour en transport en commun à 1,80 €.



### Une carte Badgéo « Multi » inédite

La gamme des titres a encore été élargie en début d'année avec la création d'une carte Badgéo Multi. Impersonnelle, comprend non nominative, cette carte inédite peut se prêter et donc être utilisée par plusieurs personnes, à raison d'une à la fois. Autre bon point : elle permet le chargement de tickets dans l'ensemble des points de vente CTS. Avant d'être commercialisée au prix de 2 €, cette carte Badgéo Multi a été offerte durant les deux premiers mois suivant son lancement. Pas moins de 2000 personnes ont profité de cette période de gratuité pour en faire l'acquisition. Au total, près de 7800 cartes ont été vendues durant l'année.

### Davantage de relais CTS

Afin de faciliter l'accès aux titres de transport dans toutes les communes de l'Eurométropole et de permettre ainsi aux clients d'anticiper plus aisément leurs achats, la CTS a étendu son réseau de revendeurs. Avec 60 points de vente supplémentaires, le réseau

compte désormais 90 commerces de proximité. En outre, ils sont tous dotés des équipements nécessaires à la commercialisation des abonnements sur carte Badgéo aussi bien qu'à celle des tickets à l'unité et en carnets. Autre renforcement de l'offre : au premier trimestre, 17 nouveaux guichets bancaires du Crédit Mutuel ont été équipés pour permettre le chargement des cartes Badgéo.

### Une intermodalité facilitée

#### Une intégration tarifaire sur les bons rails

Depuis le 11 décembre 2016, les abonnés CTS habitant l'EMS peuvent emprunter sans surcoût les TER circulant dans l'Eurométropole à la condition de résider dans ledit territoire et d'être âgés de plus de 19 ans. Fruit d'une convention signée avec la SNCF, la Région Grand Est et l'Eurométropole, cette intégration tarifaire vise à encourager davantage encore le recours aux transports publics. Preuve de sa pertinence : cette solution a séduit 2850 clients mensuels lors de cette première année pleine d'application, soit bien plus que les prévisions.

« La Badgéo Multi peut servir un jour à un membre de la famille, un autre jour à un (ou une) ami(e) de passage dans la capitale du Grand Est. »



60 relais CTS de plus qu'en 2016



LA CTS À DEUX PATTES DE CHEZ VOUS !

Achetez vos tickets unitaires, carnets ou abonnements dans les relais CTS !

PENSEZ AUX RELAIS CTS DANS VOS COMMERCES DE PROXIMITÉ ( BUREAUX DE TABAC, PRESSE, SUPERMARCHÉS, BOULANGERIES... )

Scannez ce code et trouvez votre relais CTS le plus proche !

ALLO CTS 03 88 77 70 70  
www.cts-strasbourg.eu





**P+R**

10

**parkings relais**  
soit 4 200 places  
à proximité des  
stations de tram



#### 4 200 places dans les P+R

L'entreprise gère dix parkings relais à proximité immédiate de stations de tram dans Strasbourg et sa première couronne. Accessibles 7 j/7 et 24 h/24, grâce à un dispositif automatisé, ces P+R abritent au total 4 200 places de stationnement! Les automobilistes qui y stationnent leur véhicule bénéficient d'un ticket aller-retour valable, dans un bus ou un tram, pour une à sept personnes.

#### Un Pass Mobilité encore plus complet

Commercialisé depuis 2014 par Strasbourg Mobilités, le Pass Mobilité permettait jusque-là d'accéder de façon illimitée aux bus, aux trams, aux Vélohop, aux véhicules partagés Citiz ainsi qu'aux P+R de la CTS et aux Véloparcs. Pour les habitants de l'EMS, la formule est désormais complétée par les TER circulant dans l'Eurométropole à la suite de l'intégration tarifaire de ces liaisons SNCF dans les abonnements de la CTS. Cette nouveauté a pleinement contribué à l'augmentation de 14,1 % sur un an du nombre de Pass Mobilité souscrits ou renouvelés en 2017.

14,1%

**de Pass Mobilité**  
souscrits ou  
renouvelés de plus  
qu'en 2016



#### Trois Véloparcs pratiques et sécurisés

Déjà responsable du site des Tanneurs, Strasbourg Mobilités s'est vu confier, durant l'année, la gestion des Véloparcs Sainte-Aurélie et Gare. Offrant près de 1 900 places réservées aux vélos, ces parcs garantissent un stationnement à leurs abonnés à l'année, ces derniers étant les seuls à pouvoir y accéder (24 h/24 et 7 j/7) grâce à une carte spécifique ou à leur carte de transport classique. Ce dispositif d'accès a également pour avantage de garantir la sécurité des lieux au même titre que la présence d'une vidéoprotection. Autres plus: ces Véloparcs disposent d'emplacements pour les vélos-cargos et de bornes de rechargement pour les vélos à assistance électrique.



#### Une offre diversifiée de vélos partagés

Malgré une légère baisse par rapport à 2016, le nombre de journées de Vélohop vendues a atteint les 1 985 515 unités durant l'année. Articulé autour de cinq boutiques et de vingt stations automatisées, ce dispositif de location en courte et longue durées repose sur une flotte de 6 360 vélos partagés, de 148 vélos à assistance électrique, de 10 tandems et d'un vélo-cargo. Afin de simplifier encore leur location, Strasbourg Mobilités, leur gestionnaire, a mis en ligne, en mai, un nouveau site Internet permettant leur réservation ([velhop.strasbourg.eu](http://velhop.strasbourg.eu)).



#### Une offre interurbaine dynamique

Chargée de l'exploitation de 36 lignes interurbaines dans le bassin strasbourgeois, la CTBR a enregistré 3,2 millions de déplacements, soit 1,7 % de moins qu'en 2016, en raison, notamment, de travaux impactant son trafic (5,5 millions de km effectués). Opérateur bien identifié, la CTBR facilite les déplacements quotidiens, mais aussi les loisirs et le tourisme, notamment en assurant, durant l'hiver, une navette des neiges entre Strasbourg, Obernai et le Champ du Feu. Elle propose également une liaison avec le parc d'attractions Europa-Park à Rust, en Allemagne. Cette dernière a été fréquentée par 24 000 personnes en 2017.



#### Promouvoir le vélo dans les quartiers

Conformément à une délégation de service public confiée par l'Eurométropole, Strasbourg Mobilités pilote l'opération VéloQuartier depuis avril 2017. Animée en partenariat avec des associations et des centres socioculturels, elle vise à promouvoir et à valoriser le vélo auprès de publics qui n'en ont pas l'usage. Lancée durant l'été dans le quartier de l'Elsau, la démarche se concrétise par l'organisation de promenades, de jeux, d'ateliers d'autoréparations et de sessions de vélo-école ouvertes aux jeunes comme aux adultes.





# Une entreprise impliquée et responsable





# UNE IMPLICATION SOCIALE

Consciente de l'expertise et de la technicité de l'ensemble de ses collaborateurs, la CTS s'attache à offrir à chacun d'entre eux des conditions de travail et un accompagnement opportuns. Cette volonté est incarnée par un dialogue social permanent, ainsi qu'un large panel de mesures en faveur du maintien dans l'emploi, de la formation, du bien-être au travail ou encore de la santé.



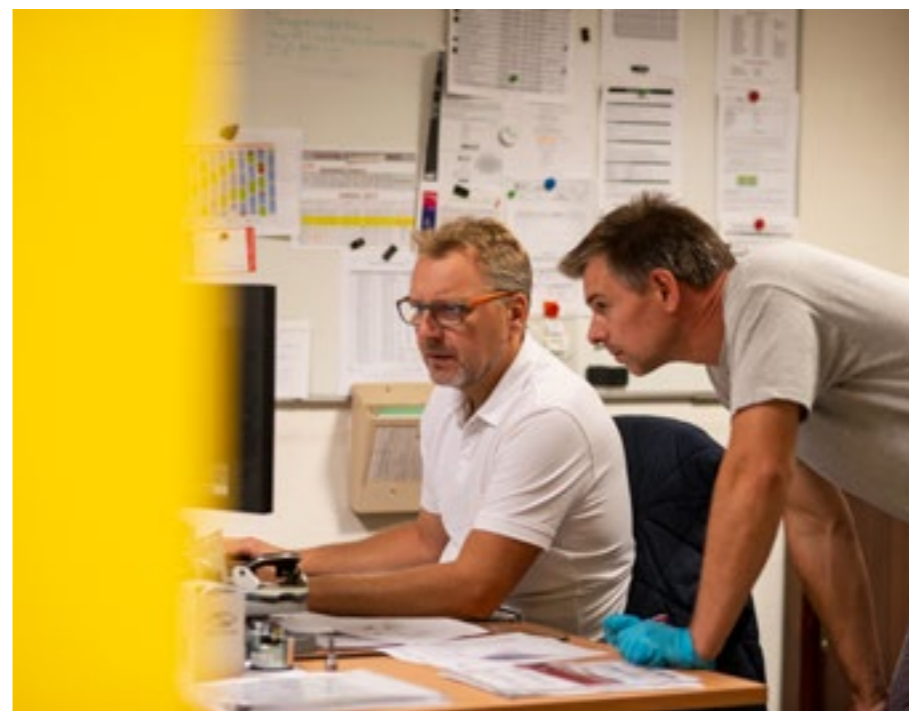
43 nouvelles embauches en CDI



3,48% de l'équivalent de la masse salariale consacrés à la formation continue

## Au rendez-vous de l'emploi

Figurant parmi les dix plus importants employeurs du Bas-Rhin, la CTS a compté 1539 collaborateurs en 2017, soit un nombre quasi identique à celui des années précédentes. Près de 98 % de l'effectif étaient en contrat à durée indéterminée. En raison des départs et du niveau d'activité, 43 personnes ont été embauchées en CDI durant l'année, contre 42 en 2016 (tous métiers confondus). Par ailleurs, 17 contrats en alternance d'apprentissage et de professionnalisation ont été signés à la rentrée. Ils s'ajoutent aux 7 autres déjà en cours. L'entreprise a consacré une enveloppe de 2,15 M€ à la formation continue, soit l'équivalent de 3,48 % de la masse salariale. Des formations spécifiques à tous les métiers ont été proposées, afin d'accompagner les évolutions de carrière de l'ensemble des agents et de faciliter l'intégration des nouveaux embauchés.



235 rencontres entre les représentants du personnel et la direction

## Accords d'entreprise et qualité de vie au travail

L'entreprise a signé neuf accords avec les représentants du personnel. Ils ont porté, entre autres, sur les modalités de consultation du comité d'entreprise, les négociations annuelles obligatoires et un intéressement pour la période 2017-2019. Ce dernier est calculé sur la base de critères relatifs aux économies d'énergie, à l'évolution des recettes, à la prévention des accidents, à l'évolution des accidents du travail et à la lutte contre la fraude.

En termes de qualité de vie au travail, la CTS a poursuivi sa politique volontariste en faveur du maintien dans l'emploi. Celle-ci se traduit par la proposition d'aménagements de travail ou d'un poste en interne plus adapté à tout salarié faisant face à des difficultés personnelles ou de santé. Dans une volonté de préserver un équilibre fondamental entre vie professionnelle et personnelle, des modalités particulières et temporaires existent aussi pour permettre aux agents de concilier leur travail et l'exercice de leur responsabilité parentale. En 2017, 40 salariés en ont bénéficié. Les salariés jeunes parents ont également pu disposer de l'une des quinze places réservées par la CTS dans une crèche interentreprises.

## Un dialogue social privilégié

Soucieuse de dialoguer avec ses salariés, la direction de l'entreprise a rencontré les représentants du personnel 235 fois au cours de l'année. En 2016, 223 réunions avaient été organisées dans diverses instances sociales, à l'instar du comité d'entreprise, du CHSCT et dans diverses commissions. En 2017, ces rencontres ont notamment porté sur la mise en place du contrat de performance, la prévoyance et l'égalité professionnelle femme/homme.



## UNE IMPLICATION ENVIRONNEMENTALE

**CO<sub>2</sub>**  
42,2 g  
équivalent  
CO<sub>2</sub> par km  
émission moyenne  
par voyage

Transport public et développement durable ne sont pas antinomiques. Au contraire. La CTS le démontre au quotidien au travers de nombreuses démarches aussi bien au niveau de son parc roulant et de ses méthodes de travail que de ses offres et de ses initiatives. Cet engagement au profit des citoyens comme de l'environnement s'inscrit pleinement dans les objectifs et la politique fixés par l'EMS.

### Des écogestes pratiqués au quotidien

Sensibilisés aux écogestes, tous les agents veillent, dans leurs pratiques professionnelles quotidiennes, à agir en faveur de la protection de l'environnement. Pour mesurer mensuellement l'impact des différentes initiatives mises en place, un nouvel outil de suivi des consommations énergétiques et de la gestion des déchets a été instauré durant l'année. Il sert, entre autres, à mesurer la performance environnementale de l'entreprise en termes de consommation de papier, de gaz et d'électricité. Parallèlement, un nouveau marché de valorisation des déchets a été contracté. Il concerne la CTS ainsi que la CTBR. Sur les 1188 tonnes produites au 31 décembre, 1099 tonnes ont été revalorisées, soit 3,4 points de plus qu'en 2016.



### Le GTL généralisé

L'entreprise a, dès le second semestre 2016, expérimenté en conditions réelles d'exploitation la solution GTL proposée par le groupe Shell. Issu du gaz naturel, ce carburant de synthèse réduit les émissions de particules fines, ne génère pas de fumée et offre même un gain olfactif puisqu'il est sans odeur, contrairement à la solution gazole-électricité des bus hybrides. En outre, il peut être utilisé dans un véhicule diesel sans modification de sa motorisation ou de ses réglages, et donc sans surcoût. Au regard de ces atouts, l'option a été retenue, en juillet 2017, de généraliser son usage aux 90 bus fonctionnant au gazole, ainsi – hors exceptions – qu'aux utilitaires légers composant le parc roulant de l'entreprise. Cette mesure fait de la CTS le premier opérateur de transport public urbain à avoir testé, mais aussi généralisé le GTL. Précision : pour son parc non-gazole, l'entreprise a fait le choix, depuis plusieurs années déjà, d'opter pour des bus roulant au gaz naturel de ville (GNV).

« L'expérimentation du GTL dans dix bus publics à Strasbourg s'est avérée concluante. »

LE FIGARO

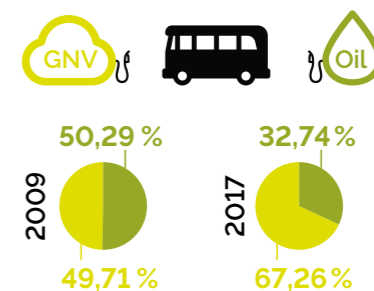


### En route vers le 100 % électrique

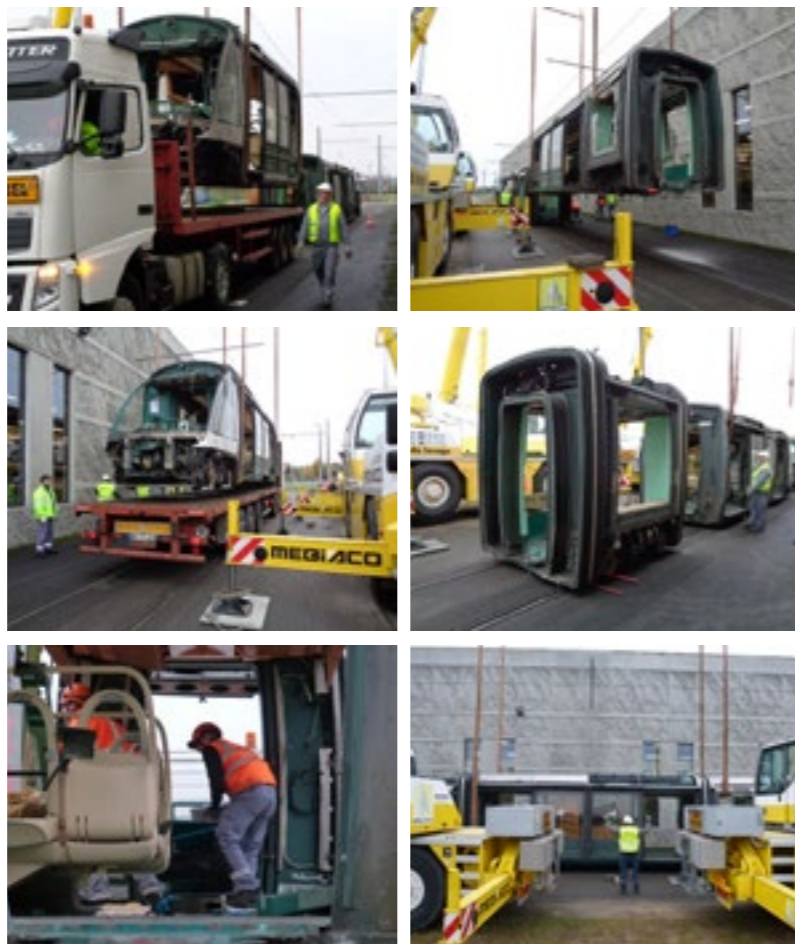
En adéquation avec la démarche de transition énergétique poursuivie par l'EMS et son propre objectif de recourir à des modes de transport toujours plus doux, l'entreprise a expérimenté cinq bus 100 % électriques, depuis avril 2016. Trois l'ont été en 2017. En l'occurrence : le Bluebus de Bolloré, un véhicule Ebusco et le prototype APTIS d'Alstom-NTL. Ces essais ont été menés en conditions réelles d'exploitation sur la ligne 10, afin d'apprécier au mieux les spécificités de ces véhicules et de collecter un ensemble de données techniques, notamment en matière d'autonomie et de consommation énergétique. De même, des retours d'expérience des conducteurs ont été recueillis, via des questionnaires, en termes de confort de conduite, de maniabilité, de tableau de bord et d'aménagement. Des informations utiles pour la préparation d'un appel d'offres en vue de l'acquisition d'une première flotte de bus électriques à l'horizon 2019-2020.



### Répartition gazole/GNV pour les kilomètres parcourus par les bus







156  
lignes d'éléments  
valorisées en pièces  
de rechange

### Un démantèlement écoresponsable

Le démantèlement de onze Eurotram phase I, en service depuis 1994, a débuté en septembre dans les ateliers de l'unité de production de la Kibitzenau. La démarche permet de valoriser en pièces de rechange quelque 156 lignes d'éléments, allant des pare-brise à des mécanismes de porte. Une fois ce tri effectué, les rames sont revendues à la société Métalifer, qui se charge de recycler les métaux dans ses locaux au Port du Rhin. Ce démantèlement écoresponsable doit s'achever fin 2018.

### Réduire la pollution sonore



L'entreprise porte un soin particulier à minimiser au maximum la pollution sonore consécutive à ses activités. Un graissage spécial des courbes de rails permet, par exemple, de diminuer les crissements du tram, et tous les bus respectent les normes européennes en vigueur. Pléthore d'autres mesures existent encore, à l'instar de l'obligation, pour les conducteurs, de couper le moteur de leur bus en cas de stationnement supérieur à trois minutes à un terminus.



### Feu vert au photovoltaïque

La Commission de régulation de l'énergie a autorisé, durant l'été, l'exploitation de panneaux photovoltaïques au sein du patrimoine immobilier de la CTS. Cette autorisation concerne d'une part deux aires de stationnement bus de l'unité de production de Cronenbourg (respectivement 5950 m<sup>2</sup> et 2700 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques). Ces centrales représenteront une puissance de 1740 kWc. Elle concerne d'autre part l'aire de stationnement des bus et le parking des salariés du dépôt de la Kibitzenau (respectivement 3200 m<sup>2</sup> et 3000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques). Ces centrales représenteront quant à elles une puissance de 1130 kWc.

Élaboré avec l'EMS depuis 2015, ce projet a pour but d'augmenter de façon significative la capacité de production en électricité photovoltaïque dans l'agglomération strasbourgeoise. Pour financer ce projet, et conformément à sa volonté de maîtrise des coûts, la CTS a décidé d'opter pour un montage juridico-financier faisant appel à un tiers-investisseur. C'est ainsi que la société Quadran, spécialisée dans la production d'énergie verte, a été retenue par la CTS à la suite d'une consultation ouverte. En tant que concessionnaire du domaine public dont l'EMS lui confie la gestion, la CTS met les surfaces nécessaires à la disposition de Quadran dans le cadre de conventions d'occupation du domaine public. La CTS a donc dans ce projet une fonction de gestionnaire-bailleur. Pour sa part, Quadran a la charge du financement, de la construction, de l'exploitation et de la maintenance des centrales photovoltaïques. Sa rémunération interviendra par la vente de l'électricité produite à Strasbourg Électricité Réseaux.



14 850 m<sup>2</sup>  
de panneaux  
photovoltaïques

« Cette implantation  
installe le solaire  
dans le paysage  
de la ville, où  
on le voit peu. »



### Protéger la biodiversité en ville

Une prairie mellifère, des arbres fruitiers, trois ruches, un dispositif pour protéger l'avifaune des lignes aériennes du tram... la CTS multiplie les initiatives pour préserver la nature en milieu urbain. Cet engagement lui vaut d'être signataire de la charte « Tous unis pour + de biodiversité » mise en place en 2015 par l'Eurométropole de Strasbourg.





## UNE IMPLICATION SOCIÉTALE



95 %

des partenaires CTS ont leur siège social en France

Plus qu'une entreprise de transport, la CTS est un acteur à part entière de la vie strasbourgeoise et, plus largement, alsacienne. Si l'exploitation et la gestion de son réseau ont une incidence directe sur l'économie locale, son implication citoyenne se veut un vecteur de vivre-ensemble dans les bus et les trams comme en dehors.

### Acteur de la santé économique du territoire

En plus de figurer parmi les principaux employeurs bas-rhinois, la CTS est génératrice de retombées importantes pour l'écosystème alsacien. Dans le cadre aussi bien de ses activités de gestionnaire que de maître d'ouvrage du réseau, elle a travaillé avec près de 1200 fournisseurs en 2017. À la clé : un volume d'affaires dépassant les 86 M€. Ses dix plus gros fournisseurs alsaciens représentent, à eux seuls, 17 % des achats totaux. Plus largement, quelque 95 % de ses partenaires ont leur siège social en France, et 33 % sont implantés sur le territoire alsacien.

Par ailleurs, conformément à la signature d'une charte de la commande responsable et de l'insertion économique, la CTS ajoute systématiquement, dans ses appels d'offres, des clauses relatives à l'embauche des populations les moins favorisées d'Alsace. Ses sous-traitants chargés de la construction du réseau tram doivent ainsi consacrer au minimum 5 % du volume de travail à l'insertion professionnelle.



5 %

du volume de travail des sous-traitants consacrés à l'insertion professionnelle.



### Une tarification sociale et solidaire

Attachée au principe d'égalité dans les transports ainsi qu'au respect de sa mission de service public, l'entreprise veille à proposer des offres diversifiées correspondant à l'ensemble des profils de sa clientèle. Au cœur de ce panel, une tarification solidaire, instaurée en 2010 par l'Eurométropole, se veut particulièrement vertueuse. Et pour cause ! Celle-ci est calculée en fonction des ressources réelles des ménages et de la composition des foyers, à travers le quotient familial de la caisse d'allocations familiales. Preuve de sa pertinence, le nombre des abonnés porteurs de titres « solidaires » ne cesse de progresser. Ils étaient 71 083 en 2017, contre 68 977 en 2016. Cette offre contribue autant à l'accès aux transports publics qu'aux services et aux emplois dans l'agglomération strasbourgeoise.

### Handicaps, être exemplaire



Consciente de son rôle et de ses obligations envers les personnes à mobilité réduite, la CTS dispose d'une flotte accessible, soit un parc de bus entièrement dotés d'un plancher bas et d'une palette aidant à la montée. Comme elle le fait depuis le lancement du réseau de tramway en 1994, l'entreprise entretient aussi des relations permanentes avec des associations de personnes à mobilité réduite, afin de recueillir leurs remarques et leurs suggestions. Des échanges durant l'année avec l'Association des paralysés de France ont, par exemple, porté sur l'emplacement des boutons d'appel UFR dans les bus de dernière génération ainsi que sur la rehausse des quais dans les stations de tram. En février, une présentation des nouveaux Citadis 2 a été proposée aux représentants de diverses associations et permis à des personnes en fauteuil roulant de valider la configuration des rames et l'installation de leurs équipements.



71 083

abonnés ont bénéficié de la tarification solidaire



### Sensibilisation et éducation au civisme

Dans l'optique de sensibiliser aux enjeux des transports en commun, à leur fonctionnement et aux bons comportements qui s'imposent à leur bord, la CTS multiplie les échanges avec l'ensemble des publics, dont les plus jeunes. Durant l'année, ses agents de prévention sont allés à la rencontre de 1630 élèves directement dans leur collège, 310 dans leur lycée et 104 dans leur école élémentaire. De même, 330 autres jeunes ont pris place dans un bus spécialement aménagé pour des missions d'éducation au civisme menées en marge de matchs de foot en salle en partenariat avec l'association Strasbourg Sporting Futsal, dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Par ailleurs, 3350 enfants et adolescents ont participé, parfois avec leurs parents, à des discussions sur le nécessaire respect de la vie en collectivité dans les bus et trams, lors de temps de réflexion proposés avec le mouvement d'éducation populaire les Francas. Quelque 955 autres ont pris part à l'Odyssée citoyenne et au City Cap, des événements dont l'entreprise est un fidèle partenaire. Au total, ce sont donc 6679 jeunes qui ont bénéficié d'actions de prévention et de sensibilisation au civisme, contre 6453 en 2016, 5778 en 2015 et 2520 en 2014.



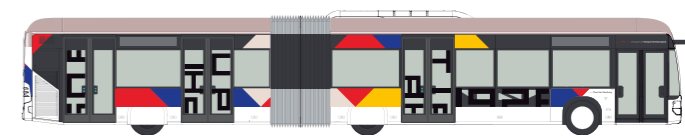
**6 679**  
jeunes sensibilisés à la citoyenneté dans les transports en commun en 2017

### À l'école, contre le harcèlement

Dans l'objectif de sensibiliser des élèves de 6<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> au respect des femmes dans les transports en commun, l'entreprise a mené, durant l'année, une action expérimentale au sein du collège Sophie-Germain, situé dans le quartier de Cronembourg à Strasbourg. Proposée en partenariat avec l'Éducation nationale, celle-ci s'est traduite par des temps d'échanges réunissant quelque 380 jeunes autour de la problématique du harcèlement. Cette démarche fait notamment suite à des préconisations du Haut Conseil à l'égalité entre les hommes et les femmes.



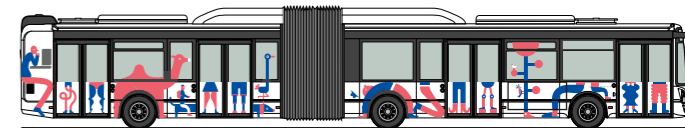
Tomi Ungerer



Theo van Doesbourg



François Génot



Vincent Godeau

### Un engagement culturel et artistique

Afin de promouvoir l'art et la culture, la CTS habille, depuis 2011, ses nouvelles livrées de bus avec des œuvres de plasticiens connus ou en devenir, originaires de Strasbourg ou ayant un lien fort avec la ville. À l'occasion de la célébration de ses 140 ans cette année, l'entreprise a décidé de marquer le coup en proposant trois initiatives originales: l'organisation d'une exposition en coproduction avec les Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, la création d'un spectacle musical et la publication d'un ouvrage.

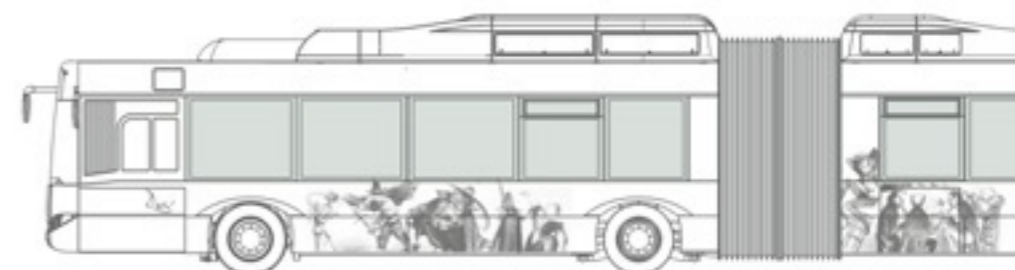


### Des chansons de Johnny en stations

En hommage à Johnny Hallyday, dix de ses plus grands titres ont été diffusés dans toutes les stations de tramway, le samedi 9 décembre à midi, concomitamment à l'organisation de ses funérailles nationales à Paris.



ARAHM



Gustave Doré



# Résultats financiers





## RÉSULTATS FINANCIERS

## Données générales, ratios clés

	2017	2016	2017/2016	2017/1992
Offre kilométrique totale (en millions de km)	17743	17728	0.1%	81.2%
Urbaine	16,352	16,549	-1.2%	72.8%
dont bus	10,224	10,610	-3.6%	8.1%
dont Tram	6,128	5,938	3.2%	
Affrétés	1,374	1,162	18.3%	
Activités hors concession	0,017	0,017	0.0%	-94.8%
Places-kilomètres-offertes totales y compris affrétés (en millions)	3 461,64	3 270,00	5.9%	243.1%
Places-kilomètres-offertes urbaines (en millions)	3 327,79	3 156,82	5.4%	229.8%
dont places-kilomètres-offertes Tram	2 156,55	1 944,98	10.9%	
Places-kilomètres-offertes affrétées (en millions)	133,85	113,18	18.3%	
Voyages urbains (en millions)	119,723	116,496	2.8%	199.3%
Voyages / km	7,3	7,0	4.0%	66.4%
Recette hors taxe urbaines de trafic (en millions d'euros)	75,340	71,080	6.0%	303.3%
Recette clients hors taxe (en millions d'euros)	51,728	48,844	5.9%	231.0%
Recette collectivités hors taxe (en millions d'euros)	23,609	22,232	6.2%	674.1%
Recette hors taxe activités hors concession (en millions d'euros)	0,10	0,10	-1.4%	-89.3%
Recette moyenne hors taxe / déplacement (€)	0,850	0,820	3.1%	46.5%
Recette payée par le client hors taxe / déplacement (€)	0,583	0,566	3.0%	21.5%
Effectif moyen total (en équivalent temps plein)	1 494,2	1 498,9	-0.3%	53.7%
Effectif moyen conduite	929,1	935,4	-0.7%	43.8%
Ratio de couverture urbain (recettes exploitation / dépenses)	46,4%	44,4%	4,4%	-21,0%
Contribution EMS TTC	109,32	110,14	-0,7%	364,8%
Dont part fonctionnement	67,70	69,20	-2,1%	245,3%
Dont part investissement	41,60	40,90	1,6%	963,3%
Résultat net comptable CTS (en milliers d'euros)	-362,80	381,70	-195,0%	-140,4%

## Compte de résultat en k€

CHARGES	2017	2016	PRODUITS	2017	2016
CHARGES D'EXPLOITATION			PRODUITS D'EXPLOITATION		
Achats de matières premières et autres approvisionnements	7 700,05	8 073,00	Production vendue (biens et services)	80 486,76	76 073,74
Variation de stocks	-202,29	-1 121,39	Montant net du chiffre d'affaires	80 486,76	76 073,74
Achats non stockés de matières et fournitures	7 248,69	6 433,97	Production immobilisée	829,32	639,87
Autres achats et charges externes	33 250,87	34 332,64	Contribution forfaitaire d'exploitation	44 066,46	46 916,39
Impôts, taxes et versements assimilés	9 589,19	9 618,44	Reprise sur provisions et amortissements	3 843,49	4 515,69
<b>Charges de personnel</b>			Transfert de charges	37 208,66	36 366,86
• Salaires et traitements	58 154,35	56 566,33	Subventions d'investissement virées au résultat	13 347,10	13 092,50
• Charges sociales	21 390,83	21 138,82	Autres produits	189,93	3,14
<b>Dotations aux amortissements et aux provisions</b>			<b>TOTAL I</b>	<b>179 971,72</b>	<b>177 608,19</b>
• sur immobilisations (amortissements)	38 500,51	37 692,56	PRODUITS FINANCIERS		
• sur immobilisations (provisions)	0,00	0,00	De participations	218,74	198,50
• sur actifs circulants (provisions)	347,79	447,15	D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	0,32	0,30
• pour risques et charges (provisions)	4 284,03	4 809,18	Autres intérêts et produits assimilés	26,26	42,29
Autres charges	25,77	27,18	Reprises sur provisions et transferts de charges	5 569,97	5 483,86
<b>TOTAL I</b>	<b>180 289,78</b>	<b>178 017,88</b>	Différences positives de change	0,04	3,49
CHARGES FINANCIÈRES			Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	-	-
Dotations aux amortissements et aux provisions	0	0	<b>TOTAL II</b>	<b>5 815,33</b>	<b>5 728,44</b>
Intérêts et charges assimilées	5 555,60	5 334,32	PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Différences négatives de change	0,21	0,21	Sur opérations de gestion	319,52	275,27
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			Sur opérations en capital		
<b>TOTAL II</b>	<b>5 555,81</b>	<b>5 334,54</b>	• Produits de cessions d'éléments d'actifs	68,18	957,17
CHARGES EXCEPTIONNELLES			• Subventions d'investissement virées au résultat	36,81	-146,35
Sur opérations de gestion	659,26	254,37	• Autres produits exceptionnels	71,33	124,26
Sur opérations en capital			Reprise sur provisions et transferts de charges	3 689,41	4 935,51
• valeurs comptables des éléments d'actifs cédés	789,48	948,49	<b>TOTAL III</b>	<b>4 185,24</b>	<b>6 145,87</b>
• autres charges exceptionnelles de placement		9,00	<b>TOTAL DES PRODUITS (I à III)</b>	<b>189 972,29</b>	<b>189 482,49</b>
Dotations aux amortissements et aux provisions	3 108,98	4 610,12	<b>SOLDE CRÉDITEUR - perte</b>	<b>362,80</b>	
<b>TOTAL III</b>	<b>4 557,71</b>	<b>5 821,99</b>	<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>190 335,09</b>	<b>189 482,49</b>
PARTICIPATION DES SALARIÉS IV					
IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES V	-68,22	-73,60			
<b>TOTAL DES CHARGES (I à V)</b>	<b>190 335,09</b>	<b>189 100,80</b>			
<b>SOLDE CRÉDITEUR - bénéfice</b>		<b>381,70</b>			
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>190 335,09</b>	<b>189 482,49</b>			



**Le bilan de l'exercice 2017** en k€

<b>ACTIF</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Immobilisations incorporelles	2 049	1 597
Immobilisations corporelles	424 021	440 460
Immobilisations financières	3 686	3 627
Stocks et encours	10 144	10 190
Avances et acomptes versés	25	303
Créances d'exploitation	28 035	24 152
Valeurs mobilières de placement	9 472	9 473
Disponibilités	22 643	14 388
Charges constatées d'avance	1 730	2 087
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>501 805</b>	<b>506 275</b>

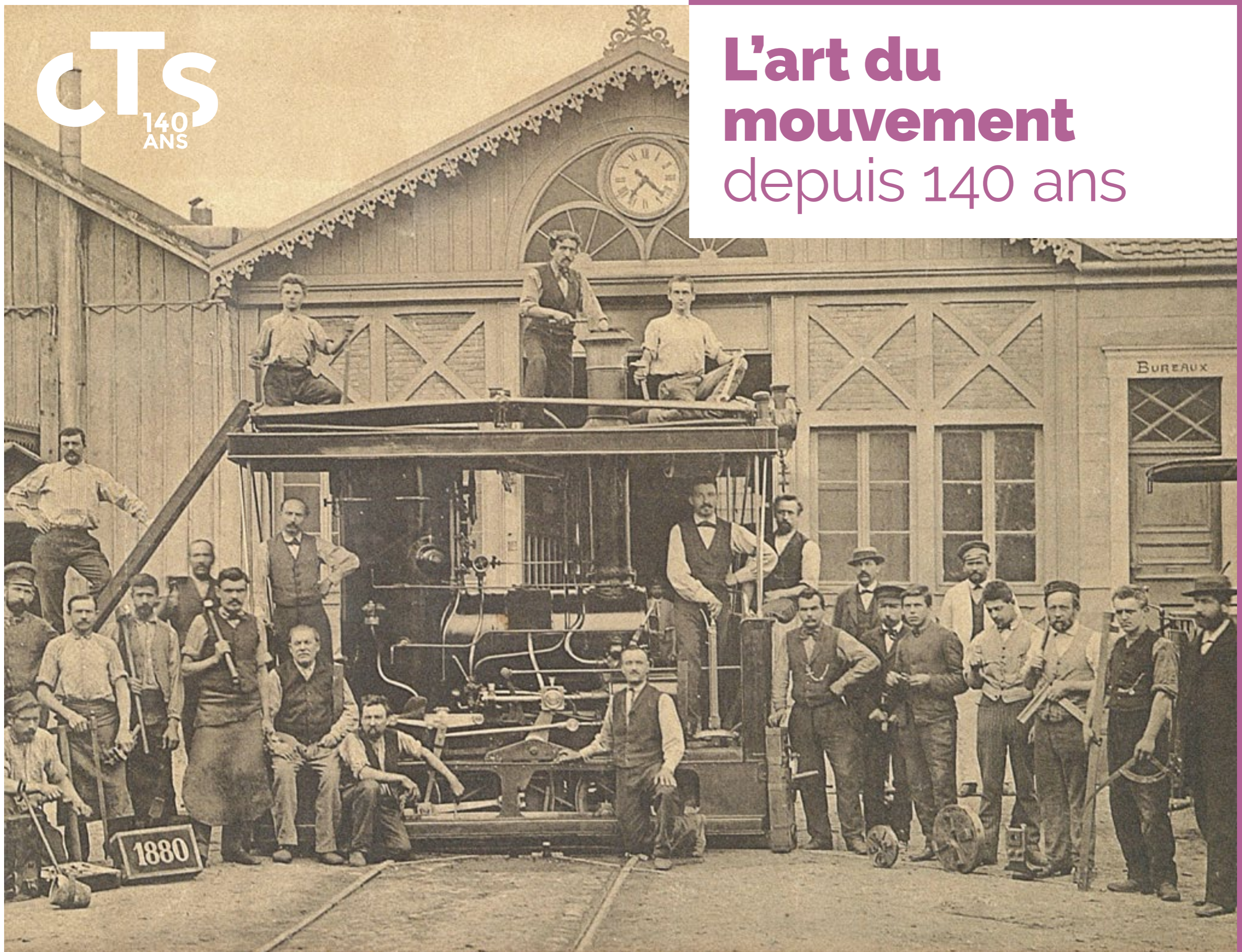
<b>PASSIF</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Capital	5 000	5 000
Réserves	1 436	1 436
Report à nouveau (perte)	-1 435	-1 072
Subventions d'investissement	103 885	104 170
Provisions réglementées	16 885	17 490
Provisions pour risques et charges	32 656	31 828
Dettes financières	300 615	313 379
Dettes d'exploitation	34 522	26 465
Dettes diverses	4 956	4 776
Produits constatés d'avance	3 285	2 803
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>501 805</b>	<b>506 275</b>





**CTS**  
140  
ANS

# L'art du mouvement depuis 140 ans







CTS  
140  
ANS

## UN RÉSEAU RICHE DE 140 ANS D'EXPÉRIENCE

La CTS a soufflé sa 140<sup>e</sup> bougie en 2017. Retour sur l'histoire d'une « vieille dame » tournée vers l'innovation et le futur.

En montant dans un tram ou dans un bus, qui se souvient encore des grandes étapes ayant conduit à faire de la CTS ce qu'elle est devenue? À lui permettre de gérer aujourd'hui le plus vaste réseau maillé de France? Flash-back sur une épopée riche de ses acteurs, de ses innovations, mais aussi d'événements parfois difficiles. Au lendemain de l'annexion de la région en 1871 par le Reich prussien de Guillaume I<sup>er</sup>, Strasbourg s'étend et se modernise. Pour autant, les usagers de la ville sont pénalisés par l'absence de transports en commun structurés. Seuls quelques fiacres circulent lorsque des entrepreneurs privés fondent, le 5 avril 1877, la Strassburger Pferde-Eisenbahn Gesellschaft. Rebaptisée Strassburger Strassenbahn Gesellschaft au bout d'un an, leur société a pour objet de créer sept lignes de tramway, conformément à une concession accordée par la mairie.

### Hippomobile et électricité

La première de ces lignes entre en service le 22 juillet 1878, entre les places du Faubourg-de-Pierre et d'Austerlitz. Dès l'automne de la même année, elle est prolongée jusqu'à Hoenheim et au pont du Rhin grâce au recours à des rames fonctionnant à la vapeur. Une première révolution pour la société, même si ce mode de traction reste interdit dans Strasbourg intra-muros par crainte d'incendies. Les trams y demeurent ainsi hippomobiles jusqu'à 1894 et l'adoption de l'électricité. Le réseau se développe dès lors rapidement au point de compter une douzaine de lignes urbaines en 1912. La Strassburger Strassenbahn Gesellschaft – qui prend alors la forme d'une société d'économie mixte avec la ville de Strasbourg comme actionnaire majoritaire – propose aussi une dizaine de lignes suburbaines. Desservant notamment Truchtersheim et Marckolsheim, elles permettent aux citoyens d'aller passer des moments au vert, et aux ruraux de livrer en ville des bestiaux, du lait ou encore des betteraves.

### Les premiers autobus

Devenue Compagnie des transports strasbourgeois, l'entreprise poursuit l'extension de son réseau après la Première Guerre mondiale, et aborde un nouveau virage en lançant sur les routes des autobus. La formule séduit tant que les usagers en délaissent le tramway. Après avoir servi à l'évacuation de Strasbourg en septembre 1939, les liaisons trams sont d'ailleurs temporairement neutralisées par les autorités nazies avant d'être rétablies progressivement à partir de l'été 1940.



Des rames relient, par exemple, à nouveau Kehl en 1942, et transportent globalement 75 millions de voyageurs l'année suivante, dont 4,3 millions sur des lignes suburbaines que les Strasbourgeois utilisent pour s'approvisionner à la campagne. Problème: concurrencé par l'automobile, le tramway retombe en désuétude après la Libération. Faute de rentabilité, les lignes ferment les unes après les autres. La dernière est ainsi stoppée le 30 avril 1960, entre Hoenheim et le Neuhof. Le lendemain, 1<sup>er</sup> mai, plusieurs milliers de personnes participent à une marche funéraire, et la quasi-totalité des rames est brûlée. Un faire-part déplore qu'il « a plu au tout-puissant PROGRÈS de reléguer à la ferraille notre estimé et regretté TRAMWAY ». C'est la fin d'une époque, le début d'une autre: celle du roi autobus.

### Le retour du tram

Une nuance s'impose néanmoins. Si l'autobus est désormais « roi », il est pénalisé dès les années 1970 par l'augmentation du trafic routier. Pour faire face à des bouchons toujours plus nombreux, l'avant-projet d'une ligne de tramway est validé en 1979 par la Communauté urbaine de Strasbourg. Il est finalement retoqué en 1983 par le maire Marcel Rudloff, qui opte pour un réseau souterrain de véhicules automatiques légers (VAL). Son idée ne fait pas l'unanimité et devient même l'un des dossiers phares du scrutin municipal de 1989. Estimant ce dernier trop coûteux, son opposante, Catherine Trautmann, préconise la réinstauration du tram, ce qu'elle s'applique à réaliser dès sa victoire à l'élection. Le 26 novembre 1994, une première rame traverse à nouveau Strasbourg, de Baggersee à HautePierre. Cinq autres ont depuis été mises en service et plusieurs extensions réalisées, à l'instar d'un prolongement jusqu'à Kehl, inauguré en avril 2017, confirmant ainsi pour l'entreprise son rang de gestionnaire du plus important réseau maillé de France.





## UNE EXPO, UN SPECTACLE ET UN LIVRE

Plusieurs événements ont émaillé l'année anniversaire de l'entreprise, soulignant autant son histoire commune avec Strasbourg que son implication dans la vie quotidienne et culturelle de ses usagers.

### « En voiture ! 140 ans de CTS »

Les Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg ont organisé, du 6 mars au 30 juin, une exposition sur l'entreprise. Baptisée « En voiture ! 140 ans de CTS », celle-ci s'est voulue bien plus qu'un simple regard sur le passé. Au travers d'une sélection pointue de documents, de photographies et d'objets, elle a invité le public à voyager dans les coulisses d'une compagnie à la fois reflet et vitrine de l'histoire de Strasbourg et de l'Alsace. Plus de 5200 personnes – un record ! – l'ont visitée, et d'autres continuent à le faire grâce à la mise en ligne d'une version virtuelle sur le site des Archives ([archives.strasbourg.eu](http://archives.strasbourg.eu)).



### « Opéra Station »

Les bus et les trams de la CTS inspirent régulièrement des peintres, des photographes et des écrivains, mais plus rarement des musiciens. La direction de la CTS s'est donc empressée de soutenir 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 a créé dix 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 ses quartiers en notes. À création hors norme, scène hors norme. Grâce au partenariat entre la CTS et l'Opéra national du Rhin, trois représentations d'« Opéra Station » ont été données les 28 et 29 juin dans les ors de cette emblématique institution culturelle strasbourgeoise.

### « CTS - L'art du mouvement depuis 140 ans »

Offert en décembre aux salariés de l'entreprise avant d'être commercialisé en librairie, l'ouvrage *CTS - L'art du mouvement depuis 140 ans* retrace l'évolution de la CTS et de son réseau, de ses premiers véhicules hippomobiles à ses trams modernes. Il met également en exergue le travail et les métiers de ses agents, ainsi que l'implication de la CTS dans la diffusion de l'art dans l'espace urbain au travers d'œuvres installées le long de son réseau et de bus habillés par des artistes strasbourgeois ou ayant un lien fort avec la ville. Si d'autres entreprises ont déjà publié des livres, celui-ci se veut original par son approche. Ainsi, sa concrétisation a réuni des personnes d'horizons divers, à l'instar de son auteur, le journaliste Philippe Wendling, et des contributeurs, Bénédicte Junger et Laurent Rothan, qui l'ont agrémenté d'une nouvelle littérature sur le tram et de photographies artistiques. Sa conception par des étudiants de la Haute École des arts du Rhin leur a permis de se confronter à la réalité du travail d'édition. Cette œuvre est ainsi l'ouvrage de l'entreprise et de ses salariés, mais aussi celui de gens extérieurs, de voyageurs... En somme, le livre de tous ceux qui vivent avec la CTS !





Welcome Byzance — © CTS — Crédits photos et pictos : © CTS — E. Georges — Martin Itty/CTBR — L. Reihan — Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg — flaticon.com

[cts-strasbourg.eu](http://cts-strasbourg.eu)

14 rue de la Gare aux Marchandises  
67200 Strasbourg

