



## Vers une redéfinition du réseau autoroutier strasbourgeois ?

Le réseau autoroutier strasbourgeois atteint fréquemment la saturation. Avant de poser les enjeux que posent ces flux importants, il convient de dissocier les rôles remplis par l'infrastructure, des usages qui en sont fait.

L'enquête ménages déplacements 2009 permet de quantifier les véhicules circulant sur les autoroutes strasbourgeoises en fonction de leurs origines et destinations. Le réseau autoroutier sert principalement à assurer quatre grandes fonctions distinctes, dont les ordres de grandeur sont assez proches : les déplacements vers le centre de Strasbourg, ceux internes au reste de la Communauté Urbaine de Strasbourg, ceux reliant l'extérieur de la CUS à ses couronnes, en enfin le trafic de transit.

Définir ces flux et les quantifier permet de cibler ceux sur lesquels il est possible d'agir prioritairement, et avec quels types d'actions.

### L'état des lieux du système autoroutier

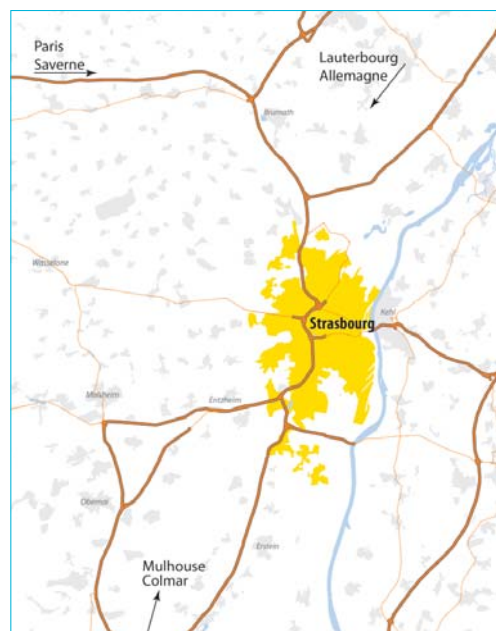
#### Un réseau centré sur Strasbourg

Le système autoroutier autour de la métropole strasbourgeoise est centré sur Strasbourg, en forme d'étoile, qui se décompose en quatre grands axes autoroutiers :

- **Au nord**, l'A4, en provenance du nord-ouest (Saverne et Paris), rejoint l'A35 en provenance du nord-est (Lauterbourg et Allemagne), à hauteur de Vendenheim
- **A l'ouest**, l'A351 (en provenance de Wasselonne)
- **Au sud**, l'A35 au sud-ouest (Molsheim, Colmar et Mulhouse) rejoint la RD1083 (Erstein, mais aussi une partie des flux en provenance de Colmar et Mulhouse) à hauteur de l'échangeur de la Vigie.
- **A l'est**, la RN4 dans le prolongement de la E52 en provenance de Kehl et la RN353 en provenance d'Offenburg permettent de relier l'agglomération strasbourgeoise au réseau autoroutier allemand structurant (E35).

Ces axes s'échangent au droit du centre ville de Strasbourg juste derrière la gare centrale.

Le réseau autoroutier strasbourgeois et ses voies d'accès



## Des trafics importants en voie de stabilisation depuis 2006

De fait, l'ensemble de ces voiries se concentrent sur l'agglomération et traversent Strasbourg, induisant au point le plus chargé du réseau un trafic de 180 000 véhicules par jour (dépassant les 200 000 les jours de pointe).

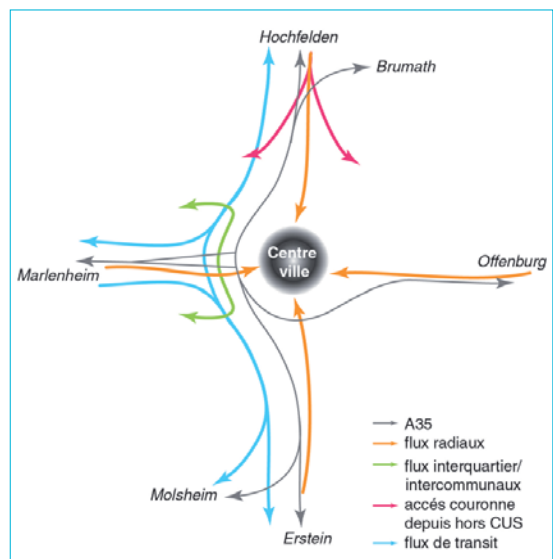
Ce trafic a été en forte augmentation entre 1995 et 2006 (+ 40%). Depuis 2006, à l'image de l'inversion de la répartition modale, avec une réduction de l'usage de l'automobile, le trafic sur le système autoroutier strasbourgeois s'est stabilisé... sans pour autant avoir connu de réelle baisse.

## Un seul réseau qui accueille quatre fonctions différentes

Si le système autoroutier strasbourgeois est un objet unique, il n'en demeure pas moins qu'il remplit quatre fonctions bien différentes :

- **l'accès au centre de Strasbourg** (flux radiaux) depuis l'ensemble du territoire (de la première couronne de la CUS jusqu'aux destinations les plus lointaines). On peut espérer que l'offre TC actuelle (et future) offre une alternative à ces flux aujourd'hui largement supportés par l'autoroute ;
- **des liaisons interquartiers ou intercommunales à l'échelle de la CUS**. Le réseau autoroutier permet également de relier des communes excentrées, notamment de l'ouest strasbourgeois, faute d'alternative routière existante. A terme, une partie de ces flux routiers pourrait être transférée vers la VLIO<sup>1</sup> ;
- **des accès depuis le hors CUS vers le reste de Strasbourg, la première et la seconde couronnes de la CUS**, accès pour lesquels les alternatives en transports en commun sont aujourd'hui peu concurrentielles ;
- **les transits régional, national et international**, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes. Une partie de ce trafic de transit pourrait être transféré vers le GCO.

Cette manière de « découper » les flux circulant sur le réseau autoroutier strasbourgeois est fonctionnelle, puisqu'elle se base également sur des niveaux de concurrence en transports en commun (ou en modes actifs) allant du plus élevé (pour les accès au centre) au plus faible pour le trafic de transit.



## Quels usages du système autoroutier ?

L'enquête ménages déplacements permet, à quelques limites près, d'une part de quantifier les flux circulant sur cette infrastructure, et d'autre part de les identifier selon la fonction.

### La quantification des flux : un moyen de vérifier la pertinence des données issues de l'enquête ménages déplacements (EMD)

Il est possible d'utiliser l'enquête ménages déplacements pour identifier les volumes des différents flux sur le réseau autoroutier. En effet, une question a été posée à tous les automobilistes sur ce sujet : pour chaque déplacement réalisé en voiture, la personne enquêtée devait préciser si elle avait utilisé ou non le réseau autoroutier strasbourgeois.

D'après les résultats de cette enquête, 327 000 trajets quotidiens utilisent à un moment ou un autre le système autoroutier strasbourgeois.

Les données de comptage, quoi que difficiles à comparer aboutissent à environ 330 000 véhicules quotidiens (en sommant les trafics des trois branches du système autoroutier en amont du secteur central). La comparaison est cependant délicate car :

- les données de l'EMD ne concernent que les journées du lundi au vendredi hors vacances scolaires, tandis que celles des comptages se comprennent à l'échelle de l'année (et devraient donc être sous-évaluées par rapport à l'EMD d'environ 15 %) ;

1. Voie de Liaison Intercommunale Ouest  
2. Grand Contournement Ouest



- les données de l'EMD n'intègrent pas le trafic de transit hors Bas-Rhin, ni le trafic de poids lourds (et sont donc sous évaluées de ce point de vue par rapport aux comptages dans un ordre de grandeur de 10 à 15 %).

Si l'enquête ménages déplacements n'est qu'une enquête, qu'à ce titre elle est basée sur un échantillon de l'ordre de 1% des ménages du Bas-Rhin, les ordres de grandeur en terme de trafic quotidien sur le système autoroutier strasbourgeois semblent assez justes, et méritent d'être utilisés pour quantifier les ordres de grandeur des différents types de flux sur le système autoroutier strasbourgeois.

L'enquête ménages déplacements (EMD) est un outil permettant d'obtenir, pour une année donnée, une photographie des déplacements des résidents d'un territoire.

L'enquête réalisée en 2009 dans le Bas-Rhin par la Communauté urbaine de Strasbourg, le Conseil Général, la Région Alsace et l'Etat a permis de recenser plus de 46000 déplacements auprès de 12000 personnes issues de 5400 ménages du département.

Cette enquête permet de connaître les déplacements des habitants du Bas-Rhin et, à

travers ces déplacements, une partie de leurs modes de vie. En revanche, elle n'est pas forcément un outil d'explication des pratiques des ménages. Ainsi, le questionnaire n'aborde pas le « pourquoi » des choix des enquêtés (« pourquoi avez-vous utilisé l'autoroute dans votre trajet ? », etc).

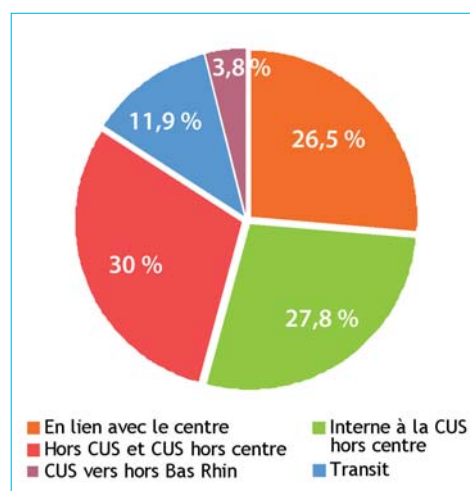
L'enquête ménages déplacements permet cependant de poser des hypothèses claires qui pourront être vérifiées soit par la confrontation d'autres sources de données soit par des enquêtes spécifiques.

## Les différents types de flux

Afin de cibler les actions à envisager, il est nécessaire de confronter les différents types de flux, et mesurer leurs poids respectifs dans le trafic autoroutier total :

- **Les déplacements d'accès au centre ville (reliant le centre-ville strasbourgeois et le reste du territoire qu'il soit dans ou dehors de la CUS) :** on comptabilise 87000 véhicules quotidiennement (un même véhicule pouvant être comptabilisé plusieurs fois), soit 26,5% du trafic mesuré sur l'autoroute par l'EMD,
- **Les liaisons interquartiers ou intercommunales à l'échelle de la CUS (déplacements internes à la CUS mais sans lien avec le centre) :** on comptabilise 91000 véhicules quotidiennement, soit 27,8% du trafic mesuré sur l'autoroute par l'EMD,
- **Les accès depuis le hors CUS vers le reste de Strasbourg, la première et la seconde couronne de la CUS :** on comptabilise 98000 véhicules quotidiennement, soit 30% du trafic mesuré sur l'autoroute par l'EMD. A ces trois principaux types de flux, on peut également ajouter des flux que l'enquête ne permet pas de quantifier totalement précisément.
- **Les déplacements de transit :** on comptabilise 38000 véhicules quotidiennement, soit 11,9% du trafic mesuré sur l'autoroute par l'EMD. Ils sont exclusivement liés à des résidents du Bas-Rhin hors CUS et n'intègrent pas les résidents hors Bas-Rhin qui circulent sur l'autoroute.
- 12500 déplacements de résidents de la CUS se déplaçant pour sortir du Bas-Rhin pour lesquels l'EMD ne donne pas de connaissance sur les éventuelles alternatives en transports en commun.

Répartition des différents types de flux sur le système autoroutier strasbourgeois en 2009



source EMD 2009

Deux types de trafic n'apparaissent pas du tout dans les résultats de l'EMD :

- le trafic des poids lourds,
- **le trafic de transit des résidents hors département du Bas-Rhin**, qu'ils viennent dans la CUS où qu'ils aillent au-delà.

**En intégrant ces manques, on peut retenir que les ordres de grandeurs des quatre grands types de flux sur l'A35, accès au centre, déplacements interquartiers ou intercommunaux dans la CUS, liaisons hors CUS - première ou seconde couronne de la CUS et flux de transit, sont assez proches et varient probablement chacun entre 20 et 30 %.**

## Les déplacements en lien avec le centre de Strasbourg

87 000 véhicules circulent sur l'A35 en lien avec le centre de Strasbourg (à l'origine ou à la destination) représentant plus d'une voiture sur quatre utilisant le système autoroutier strasbourgeois.

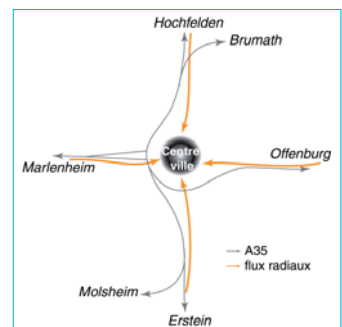
Plus du tiers de ces déplacements se fait en échange avec la première couronne. Cela représente quotidiennement plus de 30 000 véhicules qui empruntent le réseau autoroutier, pour lesquels, il existe -en règle générale- une alternative assez concurrentielle en transports en commun.

Les échanges avec la seconde couronne sont plus rares (17 000 véhicules, soit 20 % des flux en lien avec le centre avec des alternatives en TC plus difficiles).

Près de 40 000 déplacements quotidiens sur l'A35 sont des flux d'échanges entre le centre ville et l'extérieur de la CUS. Pour la moitié de ces flux, il existe une gare dans la commune de départ hors CUS.

**Au total, sur les 87 000 déplacements en lien avec le centre ville, il existe des potentiels de report modal non négligeable vers les transports en commun urbains et ferrés, sous condition d'une offre TC concurrentielle, en temps de parcours, mais aussi en fréquence.**

87 000 véh/j sur l'A35  
en lien avec le centre



35 % entre 1ère couronne  
et centre sur A35

20 % entre 2ème couronne  
et centre sur A35

45 % entre le hors CUS  
et le centre sur A35

## Les déplacements internes à la CUS hors centre

91 000 véhicules circulent sur le système autoroutier en reliant deux secteurs périphériques de la CUS (28 % du trafic total recensé dans l'enquête ménages déplacements). Ces trafics se décomposent comme suit :

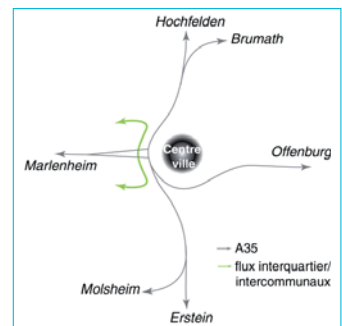
- 50 % internes à la 1ère couronne et au reste de Strasbourg (14 % du total),
- 40 % entre 1ère et seconde couronne (11,1 % du total),
- 10 % internes à la seconde couronne (2,6 % du total).

Ces flux sont à plus de 90 % en lien avec la première couronne et le reste de Strasbourg. Ils sont partiellement transférables vers les TC compte tenu de la croissance forte de l'usage TC dans les relations entre secteurs périphériques de la première couronne... même si l'usage de l'automobile reste largement majoritaire.

Quoi que difficile à quantifier, une autre part de ces déplacements est transférable vers la VLIO que ce soit en voiture ou en TC...

**Sur les 91 000 trajets reliant deux secteurs périphériques de la CUS entre eux en utilisant le système autoroutier strasbourgeois, les potentiels de report modal vers les TC sont aujourd'hui moins aisément mobilisables que pour les flux radiaux.**

91 000 véh/j sur l'A35  
internes à la CUS hors centre :



50 % entre 1ères couronnes  
sur l'A35

40 % entre 1ère  
et 2ème couronnes sur l'A35

10 % entre 2èmes couronnes  
sur l'A35



## Les flux entre la CUS hors centre et le reste du Bas-Rhin

98 000 véhicules circulent sur le système autoroutier strasbourgeois pour relier l'extérieur de la CUS à la première ou la seconde couronne de celle-ci (30% du trafic recensé dans l'enquête ménages déplacements).

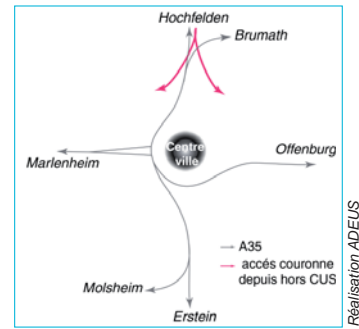
Ces trafics concernent :

- 68 000 trajets en lien avec la première couronne et Strasbourg hors centre (70%)
- 30 000 trajets en lien avec la seconde couronne (30%)

La majorité de ces flux ne « traverse » pas le centre ville, c'est à dire que les flux en provenance du sud du Bas-Rhin sont principalement à destination des premières et secondes couronnes sud de la CUS. Pour autant, les flux « traversant » sur l'autoroute représentent jusqu'à 20% voire 30% sur plusieurs branches.

**Au total, 98 000 trajets automobiles sur l'A35 relient la couronne de la CUS au reste du Bas-Rhin. Pour se réaliser en transports en commun, ces déplacements supposeraient une articulation d'offres interurbaines et urbaines performantes, chacune concurrentielles de l'usage de la voiture, particulièrement en première et seconde couronne.**

98 000 véh/j sur l'A35 entre la CUS (hors centre) et le reste du Bas-Rhin



70% entre hors CUS, 1ère couronne et le reste de Strasbourg  
30% entre hors CUS et la 2ème couronne

Réalisation ADEUS

## Pourquoi il est difficile d'avoir une offre compétitive en transport en commun entre l'extérieur de la CUS et la première couronne?

Les déplacements entre l'extérieur de la CUS et Strasbourg hors centre ou la première couronne sont proportionnellement plus nombreux que ceux vers le centre ville. Pour autant ils ne bénéficient qu'exceptionnellement d'une bonne offre en transport en commun car ces flux sont très difficiles à massifier.

A titre d'exemple, là où, quotidiennement, environ 90 000 personnes se dirigent vers le centre ville, il y en a environ 125 000 qui se dirigent vers la première couronne... mais à peine 6 000 qui se dirigent vers Hautepierre, ces 6 000 personnes étant en

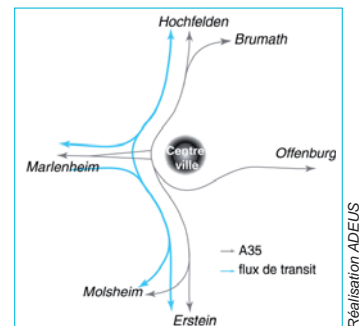
provenance tant de l'ouest que du nord ou du sud du département.

Offrir une alternative directe en transports en commun pour chacune de ces personnes est donc financièrement inenvisageable pour les collectivités locales, et la solution à privilégier consiste à améliorer les articulations entre réseaux urbains (bus et tramway) et interurbains (bus CG67 et TER), comme l'illustre le projet de transport en commun en site propre de rocade inscrit au SCOTERS.

## Les flux de transit

Si l'enquête ménages déplacements permet de quantifier les flux de transit liés aux résidents du Bas-Rhin (12%), ils ne représentent qu'une partie du total. Pour autant, ces déplacements semblent aujourd'hui difficiles à transférer vers les transports en commun, au moins dans les conditions actuelles de coût de l'énergie.

28 000 véh/j sur l'A35 en transit sur des origines et destinations du Bas-Rhin hors CUS



Réalisation ADEUS

## Quels enjeux pour le système autoroutier ?

Deux grands enjeux se posent autour du système autoroutier strasbourgeois. Le premier, à l'échelle de la métropole renvoie aux nuisances importantes qui sont apportées par le trafic et l'existence même de cette infrastructure. Le second, à une échelle beaucoup plus large, renvoie à la fois à l'attractivité de l'agglomération, mais surtout à la continuité du réseau autoroutier performant pour le transit en Europe (liaisons nord sud notamment). Ces deux enjeux ne sont pas forcément complémentaires et n'appellent pas non plus obligatoirement le même type de réponse.

### Des enjeux urbains et environnementaux majeurs, notamment sur la rocade ouest

L'impact de cette infrastructure autoroutière en ville est particulièrement important, car elle participe à une rupture urbaine préexistante notamment basée sur un faisceau ferroviaire, le glacis militaire et le fossé des Remparts. Le réseau autoroutier, à l'ouest de ce dernier complète cette rupture urbaine très forte entre les faubourgs ouest de Strasbourg et le centre ville, notamment à travers :

- le trafic élevé, et le site propre compliquant tout franchissement de l'autoroute,
- le remblai de l'autoroute, allant de 4 à 12 mètres au dessus du sol dans la partie centrale de son tracé,
- la largeur de l'emprise autoroutière (une trentaine de mètres d'infrastructure, accentuée par les contraintes environnementales réglementaires).

Le réseau autoroutier strasbourgeois, dans son fonctionnement actuel, accentue donc cette séparation entre les quartiers ouest de Strasbourg et son centre. Par ailleurs, compte tenu des importantes normes de recul, des surfaces importantes de terrains, en plein de coeur de Strasbourg, et de la trame verte, ne sont aujourd'hui pas valorisables (qu'il s'agisse de construction ou d'autres fonctions).



photo Janine Ruff / ADEUS

Le réseau autoroutier : une rupture urbaine forte

Au delà des enjeux urbains, l'importance du trafic s'écoulant quotidiennement génère des nuisances sonores et de pollution de proximité avec un impact direct sur la santé des riverains. Rappelons à ce titre que Strasbourg fait partie des 13 zones et agglomérations françaises ayant enregistré à la fois en 2007 et 2008 des dépassements de valeurs limites en PM10 et est donc concerné par une mise en demeure pour manquement de la France à ses obligations en matière de respect des valeurs limites pour les PM10.

### Des enjeux de fonctionnement du territoire à la grande échelle

L'importance des flux qui se concentrent sur le tronçon central du système autoroutier strasbourgeois aboutit à des fréquents embouteillages qui ralentissent les vitesses et surtout ne permettent pas aux usagers de disposer de garantie de temps de parcours. Cette « insécurité » nuit à l'attractivité de la métropole strasbourgeoise, même si elle peut être à terme partiellement contrebalancée par une desserte plus performante en transports en commun, et renforcer l'attractivité de ceux ci.

Plus spécifiquement, le projet de GCO, accompagné de la mise en oeuvre de la VLIO, permet de proposer une alternative automobile aux flux sur l'A35, originaires de l'extérieur de la CUS et à destination de l'ouest strasbourgeois. Ces flux sont en effet difficiles à réaliser en transports en commun et passent aujourd'hui largement par le réseau autoroutier strasbourgeois, contribuant à sa saturation.



photo DR / ADEUS

Le réseau autoroutier : une rupture urbaine forte



## Quels préalables pour limiter le trafic autoroutier ?

Limiter la congestion pour permettre une bonne circulation du trafic de transit et requalifier l'accès à l'ouest strasbourgeois d'une part, et réduire les émissions de polluants, améliorer le cadre de vie à proximité des infrastructures d'autre part, sont deux enjeux bien distincts, s'appliquant à la même infrastructure.

De ce fait, ces enjeux différenciés ne conduisent pas forcément à des actions identiques des différentes puissances.

### Quelle part des flux transférable vers les transports en commun ?

Dans les conditions actuelles de fonctionnement des réseaux de transports en commun, les transferts modaux imaginables vers les TC concernent surtout les flux radiaux (26%), et dans une bien moindre mesure les flux internes à la CUS hors centre.

Les déplacements entre l'extérieur de la CUS et les premières et secondes couronnes sont les flux les plus importants (30%). Compte tenu des difficultés actuelles d'articulation entre les transports urbains, interurbains et ferrés dans la CUS, il est aujourd'hui difficile de prédire un report modal massif vers les transports en commun. On retrouve là un des enjeux défini dans le diagnostic du PDU sur la nécessité de réussir à proposer de plus en plus d'alternatives en transports en commun pour ces déplacements.

**Il convient néanmoins de garder les grands ordres de grandeur en tête. Transférer 25% du trafic autoroutier vers les transports en commun revient pour ceux-ci à transporter 75 000 voyageurs supplémentaires tous les jours, ce qui suppose d'augmenter fortement les capacités (et les niveaux de services) des transports en commun.**

### Le co-voiturage : un potentiel de limitation du trafic ?

Parmi les réflexions à l'étude actuellement dans différents cadres, il est ponctuellement envisagé de réserver une voie sur le réseau autoroutier à la pratique du co-voiturage ainsi qu'à la circulation de transports en commun en site propre.

Or aujourd'hui, pour 100 personnes circulant sur le réseau autoroutier, 90 sont des conducteurs et 10 des passagers (soit un taux de remplissage de l'ordre de 1,1 personne par voiture en moyenne). Si ce taux passait à 1,2, cela permettrait de réduire le trafic de 7%, et s'il passait à 1,3 la réduction de trafic atteindrait 14%.

Le potentiel de limitation du trafic est donc réel, en revanche, il n'existe pas aujourd'hui de «guide des bonnes pratiques», permettant d'identifier la faisabilité et l'efficacité des actions à conduire pour dépasser le côté marginal de cette pratique. Les exemples connus ont donné des résultats très limités, probablement parce que ne jouant pas à la fois :

- sur une contrainte forte du trafic automobile « non co-voituré », et au contraire, une garantie des temps de parcours pour le trafic « co-voituré », gage non seulement d'attractivité, mais aussi de lisibilité de l'offre;
- sur une organisation en amont avec sites internet, parkings et navettes régulières, permettant de s'affranchir ponctuellement d'un co-voitureur (à l'aller comme au retour).

Aujourd'hui la quantité de véhicules que l'on peut espérer toucher reste cependant une réelle inconnue.

## Les pistes d'actions

### Vers une segmentation des fonctions sur le système autoroutier strasbourgeois

Pour une première réponse, dans le seul champ des transports, il pourrait être intéressant de dissocier formellement, sous forme de site propre, les différents types de trafic qui co-existent sur le réseau autoroutier et notamment :

- **les flux de transit** pourraient être dissocié (site propre) sur la totalité du tracé du réseau autoroutier (avant GCO)
- les flux restants pourraient être spatialement divisés entre :
  - **les flux réalisés en co-voiturage** ou en transports en commun circulant sur l'A35 en site propre, d'une part,
  - **les flux «auto-solistes»**, d'autre part.

La réalisation de cet objectif implique néanmoins une augmentation majeure de l'usage des transports en commun (on parle de 60000 à 100000 voyages par jour à transférer). Outre le développement de l'offre TC radiale urbaine ou interurbaine sur l'autoroute, arriver à un tel report modal suppose également de réussir à articuler cette offre radiale avec la desserte de la première couronne strasbourgeoise à travers une bonne articulation des différents types de transports en commun.

Au delà de l'augmentation de l'offre, il est probable qu'il soit nécessaire d'augmenter la part du vélo sur les déplacements de plus courte distance, de manière à redonner une marge de manoeuvre aux transports en commun parfois utilisés sur de faibles distances.

### Vers une requalification de l'A35 ?

Pour aller au delà des seules réponses envisageables dans le champ des transports, plusieurs réflexions se sont lancées sur une requalification de l'A35. Cette requalification, si elle paraît indispensable avec la réalisation du GCO, n'en demeure pas moins utile, «toutes choses égales par ailleurs».

Au delà de la participation à une segmentation des flux sur l'A35, une requalification de l'A35 peut notamment permettre de développer des objectifs complémentaires bien plus urbains, qui peuvent être atteints à travers une action forte sur l'infrastructure :

- une opportunité de limiter la rupture urbaine générée par l'infrastructure autoroutière dans la ville, et d'apporter des continuités est-ouest au coeur de la métropole,
- une opportunité de renforcer la trame verte au sein de la ceinture des glacis, et de renforcer sa visibilité et sa continuité dans l'agglomération,
- une opportunité d'améliorer le paysage et la vue sur la ville,
- un vecteur de projet urbain, compte tenu des emprises aujourd'hui contraintes en raison des nombreuses nuisances liées à l'autoroute et dont le foncier -généralement maîtrisé par la puissance publique- pourrait être valorisé.

#### En conclusion :

Le réseau autoroutier strasbourgeois assure aujourd'hui quatre grandes fonctions, aux flux assez équilibrés :

- les flux vers le centre ville de Strasbourg,
- les flux internes à la CUS, surtout en première couronne,
- les flux de l'extérieur de la CUS vers les couronnes strasbourgeoises,
- les flux de transit.

Les forts trafics autoroutiers posent un double enjeu de qualité de vie et de cadre de vie pour les riverains, mais aussi de fonctionnement routier tant pour le trafic de transit que pour les accès à l'ouest de la CUS.

Une partie de ces flux pourrait être réalisée

en transports en commun, à la condition d'un fort développement de l'offre, et d'une segmentation des différents types de flux sur l'A35, permettant de garantir le fonctionnement du réseau routier pour les déplacements n'ayant pas d'alternatives performantes en transports en commun, et au contraire de pouvoir réguler les trafics routiers là où existent des alternatives modales à la voiture.

Une réflexion de ce type, permet de dépasser le seul cadre des déplacements et de reposer la question de la requalification de l'A35, et plus généralement du réseau autoroutier strasbourgeois dans son ensemble, dont les enjeux sont également urbains.