



**Proposition d'aménagement des quais de l'Ill, aujourd'hui servant au trafic d'échange automobile et vécus comme une coupure urbaine importante**

Pourquoi s'intéresser au centre-ville de Strasbourg sous l'angle de la mobilité ? La question est légitime si l'on considère que le cœur de l'agglomération est déjà largement doté en matière d'offre de mobilité multimodale (densité du réseau tram et bus, aménagements cyclables, plateau piétonnier) et que la place de la voiture y est déjà largement régulée à travers la politique de stationnement public.

Certes, mais le centre-ville n'est pas non plus un quartier comme les autres :

- ▶ il a un poids socio-démographique important (plus de 90 000 habitants et 80 000 emplois si l'on considère le périmètre élargi intégrant les quartiers allemands et le quartier de l'esplanade). C'est donc un quartier qui « appartient » à tous les habitants de l'agglomération, dans le sens où sa valeur symbolique et patrimoniale s'impose à tous.
- ▶ dès lors, ceci fait aussi de lui une « vitrine » pour le développement des nouveaux usages et des nouvelles politiques de mobilité.
- ▶ d'autre part, la densité des flux y est telle que c'est ici que se concentrent l'essentiel des difficultés de l'ensemble du système de mobilité (transports publics notamment) de l'agglomération.

La mission PLD (Plan local de déplacements), pilotée par RR&A, s'inscrit à la fois :

- ▶ dans l'objectif de « décliner localement » les orientations définies à l'échelon supérieur en matière de mobilité, et en assurer une articulation cohérente,
- ▶ dans une visée pré-opérationnelle, pour alimenter un programme d'interventions à court et moyen termes à l'échelle du centre élargi de Strasbourg.

L'apaisement des quais ceinturant l'hypercentre est apparu comme un champ d'action prioritaire, en vue d'atténuer la coupure urbaine importante qu'ils représentent actuellement pour les modes actifs, et de faciliter l'extension souhaitée du centre-ville.