



Axe rue Franklin—Avenue Aristide Briand

Projet « ^s Nèia Stressla »



Dossier de présentation

1. Historique

1.1 Décision du Conseil municipal

« la Ville de Mulhouse a approuvé le projet de réalisation d'un réseau central structurant des mobilités douces et le lancement des marchés nécessaires à la réalisation des études de maîtrise d'œuvre afférentes.

Les objectifs principaux de l'opération de Développement des Mobilités Douces (DMD) sont d'apaiser la ville, favoriser les mobilités douces à travers la création d'axes cyclables de 6 kms environ, de supprimer les flux de transit tout en préservant la desserte locale ainsi que de développer la nature et lutter contre les îlots de chaleur urbains à travers notamment la plantation de 350 arbres au minimum, la création de 40 000m² de surfaces perméables, au titre desquelles 5000m² d'espaces verts.....



- ♦ Phase 1 : axe dit « Croix marché » : Roosevelt, Briand, Franklin et sur l'axe : Bonne Gens, Porte de Bale et Tassigny et l'axe passage d'Anvers.
- ♦ Phase 2 : axes Kennedy, Europe, Colmar, Pasteur, Metz.

1.2 10.12.2025 : Inauguration de l'axe Franklin Briand réaménagé

Cet axe Briand-Franklin a été mis en service en plusieurs phases et dans sa forme définitive fin d'année 2025.

En ces années de turbulences climatiques où il convient d'agir dans nos cités, l'aménagement Briand-Franklin mise sur la renaturation urbaine et ce sont

- 90 arbres plantés et des espaces verts pour créer des îlots de fraîcheur;
- 5 600 m² de surfaces perméables et 1 700 m² de pavés engazonnés pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
- des trottoirs élargis et une promenade végétalisée pour piétons et un axe agréable pour les cyclistes.

2. Nature des aménagements réalisés favorisant la circulation des cyclistes

2.1 Préambule

Initialement sur cet axe passaient entre 12 000 et 14 000 véhicules /jour.

La largeur totale précédente était d'environ 15 m dont 80 % étaient alloués aux véhicules motorisés. L'axe Briand - Franklin fait 1,1 km de long, reliant d'un côté l'avenue de Colmar et de l'autre côté le prolongement de la rue de Thann avec un branchement important par le giratoire de l'avenue Mit-

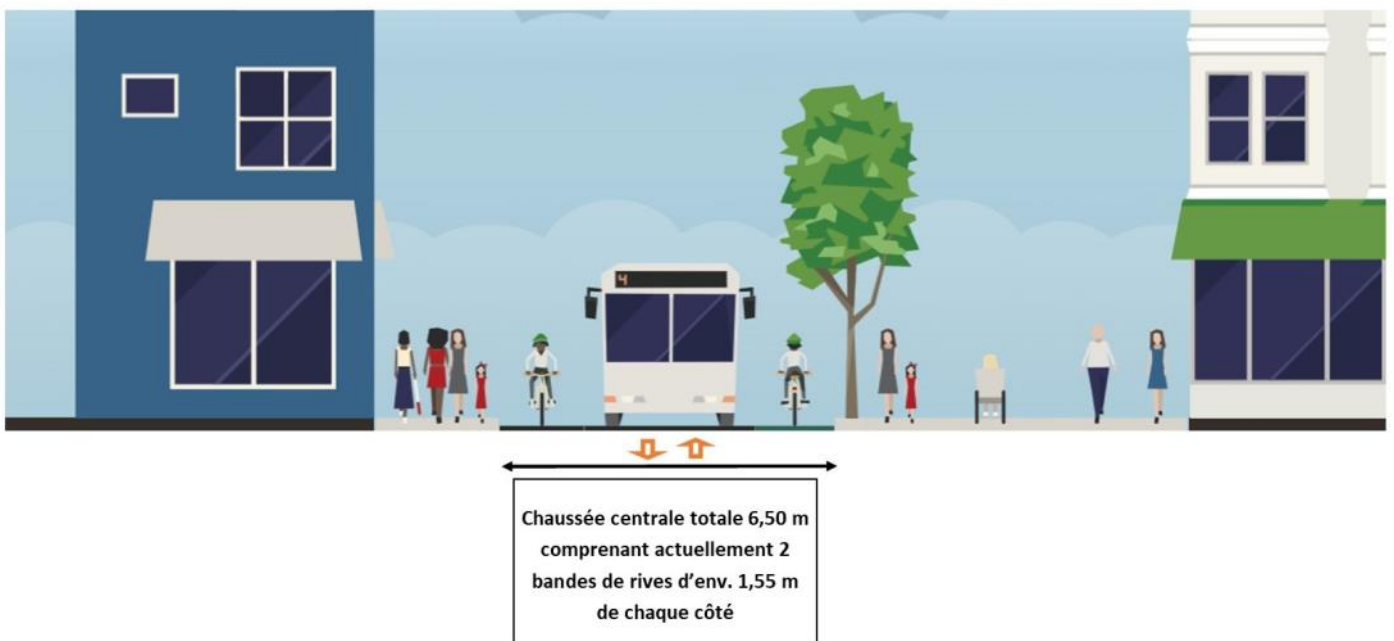


terrand. A noter, qu'au débouché sur l'avenue de Colmar il n'y a pas de continuité réelle pour les véhicules motorisés (hors TC) pour aller que ce soit au centre ville ou dans d'autres directions.

2.2 Le projet réalisé comporte une redistribution de la voirie qui a été finalisée ainsi :

La chaussée automobile : Elle a été réduite à une largeur de **6,50 mètres** au total. Cette dimension globale permet d'installer au centre une voie unique banalisée (d'environ 3,50 mètres) entourée des deux bandes de rives (qui sont allouées aux cycles).

Les espaces piétonniers : Le reste de la largeur (environ 7,50 mètres cumulés) est entièrement alloué à l'élargissement significatif des trottoirs, aux terrasses de commerces et à la végétalisation.



2.2 L'aménagement réalisé est basé sur le concept de la Chaussée à Voie centre banalisée (Chaucidou)

Configuration normale/générale :

Généralement utilisé hors agglomération, ce concept permet une meilleure répartition de l'espace de la chaussée et apporte plus de sécurité et respect des différents usagers. Naturellement, le volume de trafic doit être limité (convient jusqu'à environ 5000 véhicules/jour) et la vitesse sur cet aménagement limitée (50 : 70 km/h) - Sources CEREMA. Les voitures circulent sur la seule voie centrale. Les cyclistes circulent librement sur les rives latérales gauches et droites.

En cas de croisement : Lorsque les véhicules motorisés se croisent, elles sont autorisées à mordre temporairement sur les lignes pointillées des rives cyclables pour s'écarter.

Priorité absolue : Les automobilistes ne peuvent se déporter sur la rive cyclable **que si aucun vélo n'y circule**. S'il y a un cycliste, la voiture doit ralentir et rester derrière lui au centre en attendant que le croisement soit sécurisé.

Quelques exemples :



Ci-dessus à Vieux-Thann





Des bornes escamotables limitant les accès ont été installées :

◇ Av. Aristide Briand : au niveau du n° 60



◇ Rue Franklin au niveau de la Place Franklin



2.3.2 Vitesse et signalisation sur l'axe.

- ♦ La signalisation a été adaptée selon les tronçons et leur accessibilité .

La zone à trafic restreint (Cœur de projet) : Située entre la rue des Alpes et la rue de l'Aigle. C'est sur ce tronçon central que la circulation de transit est strictement interdite.

Voir en annexe le plan de circulation mis en place (celui-ci a subi quelques ajustements).

- ♦ Tout l'axe a été mis en zone 30.



3. L'axe Franklin - Briand dans le réseau cyclable mulhousien.

3.1 L'usage du vélo à Mulhouse, les chiffres et l'évolution

La part modale du vélo, estimée par nos soins en 2012 s'élevait entre 2, 5% et 3 % , la part modale voiture vers les 75 % (voir Annexe).

Depuis les années 80, il y a une évolution positive avec l'implantation d'aménagements cyclables, mais il n'y a pas encore de grands reports vers le vélo, les aménagements restent clairsemés et la présence de nombreuses coupures, maintiennent un climat d'insécurité qui ne permet pas de changement de comportement vraiment notable.

A partir de 2017, on observe une progression de l'usage du vélo, suite à la politique globale M2A et ville de Mulhouse (aménagements cyclables et les services, location de vélos).

Depuis la crise sanitaire, la pratique du vélo continue sa progression du fait de la continuité de la réalisation dans les pistes sécurisées, le développement du Réseau Express Vélo et l'extension des services partagés (le service de vélos en libre-service a été entièrement adapté et étendu dans la petite couronne mulhousienne), mais Mulhouse n'est pas encore une ville « vélo ».

La réalisation de l'axe structurant Franklin-Briand et sa continuité par le bd Roosevelt a fait exploser la fréquentation dans ce secteur inabordable aux cyclistes par le passé et progresser très fortement l'usage du vélo sur tout le réseau puisqu'il s'agit d'un maillon important du schéma général.

3.2 Desserte Axe Franklin - Briand

Précédemment, cet axe, faisait office de goulot d'étranglement routier très accidentogène, qui coupait la dynamique des aménagements existants (rue de Thann, et bd Mitterrand, jonction avec rue de DMC) et représentait un gros point noir.

Cet axe est un pivot central de la continuité cyclable, car il comble une des plus grandes rupture de charge entre l'est et l'ouest de l'agglomération.

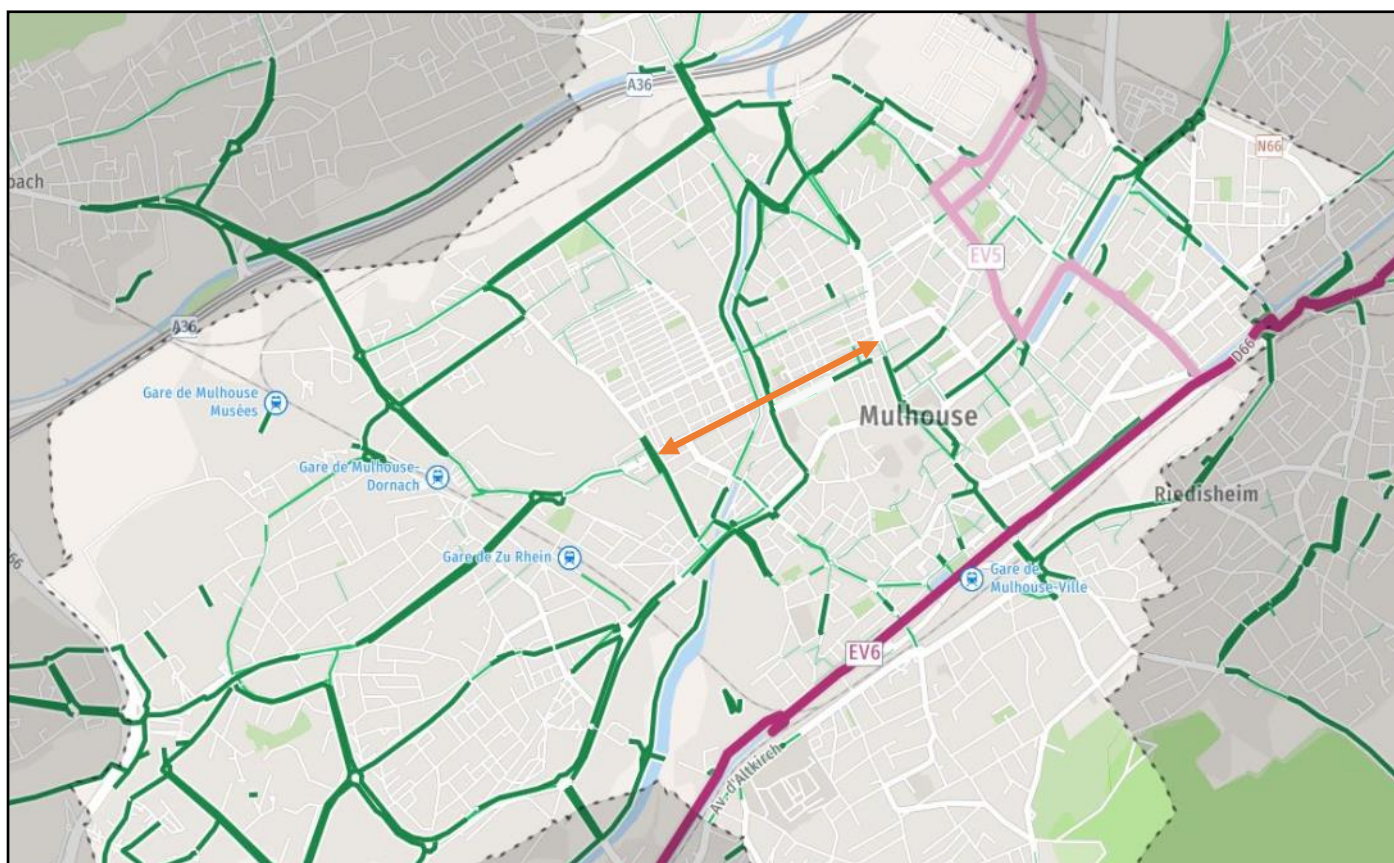
Il est le maillon qui manquait:

- pour les enfants et scolaires pour la desserte des établissements scolaires (Jean XXIII, rue du Fil et Milliat)
- pour les zones d'activités commerciales (Mer Rouge, secteur DMC, etc.)
- pour les quartiers (Dornach-Coteaux, Mer Rouge, Brustlein)
- pour les communes de Pfastatt et Lutterbach et au-delà
- Pour l'intermodalité puisqu'assurant également la jonction avec la gare de Dornach

Dans le schéma directeur vélo mulhousien-projet Développement des Mobilités douces (DMD) ci-après on peut constater que cet axe représente une continuité sur le schéma (Est-Ouet).

Itinéraires cyclables mulhousiens

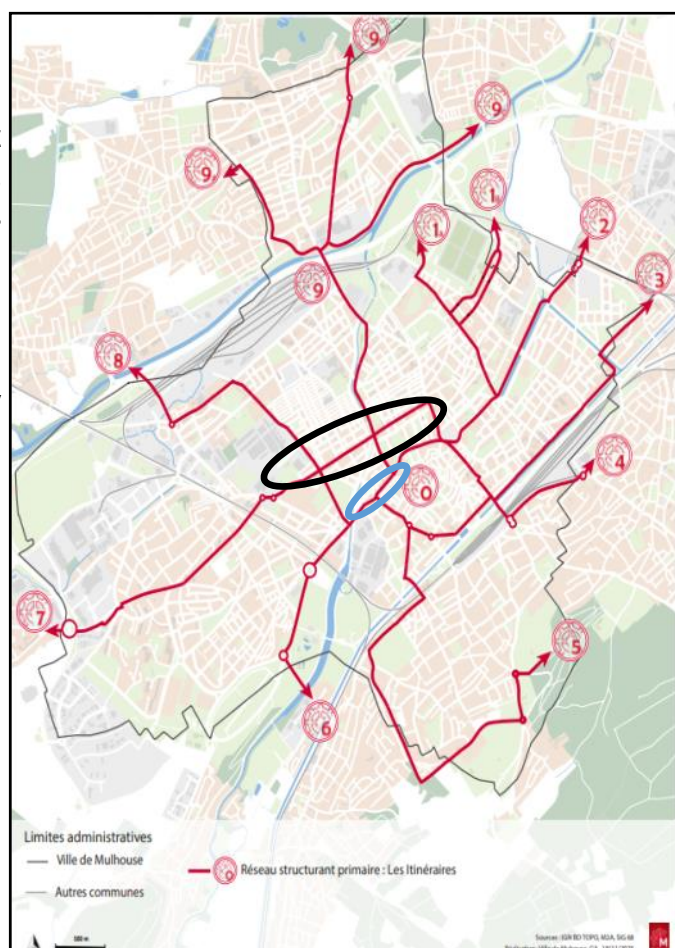
1. Le réseau actuel



2. Le projet DMD (Développement des mobilités douces) - stoppé par la municipalité actuelle

Sur le plan ci-dessus, on voit bien le déficit d'aménagements cyclables entre les quartiers situés ouest/sud-ouest et ceux Est/Nord-Est ainsi que vers l'hypercentre.

Sur le plan du projet DMD ci-contre, on voit bien l'axe Briand et Franklin (bulle noire), était également programmé à moyen terme l'axe Kennedy (bulle bleue) qui part en fumée....



4. Suppression de l'axe vélo Briand-Franklin

La décision de rétablir la circulation automobile sur l'axe Briand-Franklin nous a été signifiée lors d'une réunion en mairie en date du lundi 3 août en présence de l'adjointe madame Laumond et de l'adjoint monsieur D'Orelli. Cette décision unilatérale, ne fera pas l'objet d'une soumission au Conseil municipal. Nous n'avons comme base d'annonce « officielle » pour l'instant que cette date de réunion (officielle) car aucun arrêté n'a été encore publié (en date du 13.08.2026) mentionnant les modifications effectives au niveau de la qualification de l'axe et de la signalisation.

Nous étions inquiets car Monsieur Marquet devenu maire aux dernières élections municipales avait annoncé son projet de réouverture au trafic automobiles de cet axe Briand-Franklin, la fermeture ayant d'après lui causée tous les maux de la dégradation de la vitalité des commerces et du marché.

Toutefois, le 25.10.2025 le maire publiait sur FB ceci :

..... que nous étudierons avec les habitants la réouverture à la circulation de l'axe Briand-Franklin, **en conservant les voies cyclables** et un trottoir élargi pour amener une véritable ambiance piétonne et conviviale, mais en permettant à nouveau la circulation sur la voie réservée uniquement aux bus à l'heure actuelle.

En finalité, il n'y aura pas d'aménagement cyclable dans le sens entrant et un couloir bus/cycles dans l'autre sens. Il n'y aura pas d'adjonction de places de stationnements sur l'axe en lui-même, mais dans certaines rues adjacentes. Ces éléments nous ont été précisés lors de la réunion du 3 août précitée.

4.1 Nouvelle configuration technique de la voirie

Lors de la réunion précitée, nous ont été présentés les grands principes, le projet n'étant pas encore finalisé, nous n'avons réceptionné aucun plan, en conséquence certains éléments ci-dessous, en particulier dans les dimensions sont à prendre avec les réserves d'usage):

- Suppression du principe de la voie centrale banalisée
- Pas de modification au niveau des trottoirs/zone piétonne, pas d'adjonction de places de stationnement, mais dans les rues adjacentes périphériques (zone rouge)-limitée dans le temps)
- Une voie entrante (sens rue de Pfastatt vers av. de Colmar) pour l'ensemble des véhicules de 3,25 m
- Une voie sortante en contre-sens (sens av. de Colmar vers rue de Pfastatt) réservée aux bus/vélo également de 3,25 m
- Un itinéraire par la rue de Strasbourg pour les cycles à moyen terme est projeté, (soit 3 ou 4 ans !) ou jamais, car l'emprise pour la réalisation de la bidirectionnelle comme prévue est trop faible (2,7 m) et nécessitera de la suppression de places de stationnement, ce qui va engendrer des objections.

4.2 Profil général de la voirie :

4.2.1 Dans le sens entrant :

Réalisation d'une voie de 3,25 m. Il y aura une insuffisance manifeste géométrique de la voie. Les bus standards et articulés du réseau Soléa présentent une largeur de **2,55 mètres** (hors rétroviseurs). Avec les rétroviseurs déployés, l'encombrement dynamique réel atteint **2,90 mètres**. Selon les règles du CEREMA, l'espace nécessaire à la circulation d'un cycliste en mouvement est fixée à 1 mètre (largeur de guidon et oscillations naturelles). A cela s'ajoute la distance légale de sécurité selon l'art. R. 414-4 du code de la Route qui impose une distance latérale minimum de 1 mètre en agglomération pour tout dépassement. De ce fait, pour qu'un bus puisse réglementairement et en toute sécurité dépasser un cycliste la chaussée doit présenter une largeur minimale de 4,90 m.

Cette configuration géométrique défailante accule les conducteurs de transports collectifs et autres véhicules en commun à deux alternatives illégales et accidentogènes :

- Effectuer un dépassement rasant en violant délibérément la distance d'un mètre requise par le Code de la route.
- Se bloquer de manière prolongée derrière le cycliste, provoquant des retards sur les lignes de transport collectif et créer des situations inconfortables et anxieuses aux cyclistes qui n'utiliseront plus cet axe.

4.2.2 Dans le sens inverse :

Réalisation d'une voie également de 3,25 m avec une circulation limitée aux bus et aux cycles, la problématique est la même, puisque la largeur allouée est identique. Le trafic des bus est important puisque 3 lignes passent par cet axe.

