

FELLERING
Situation des gares de Fellingering et Husseren-Wesserling

Fellingering en photos



D 13 et école



Arrêt SNCF



Rue de l'église



Rammersbach

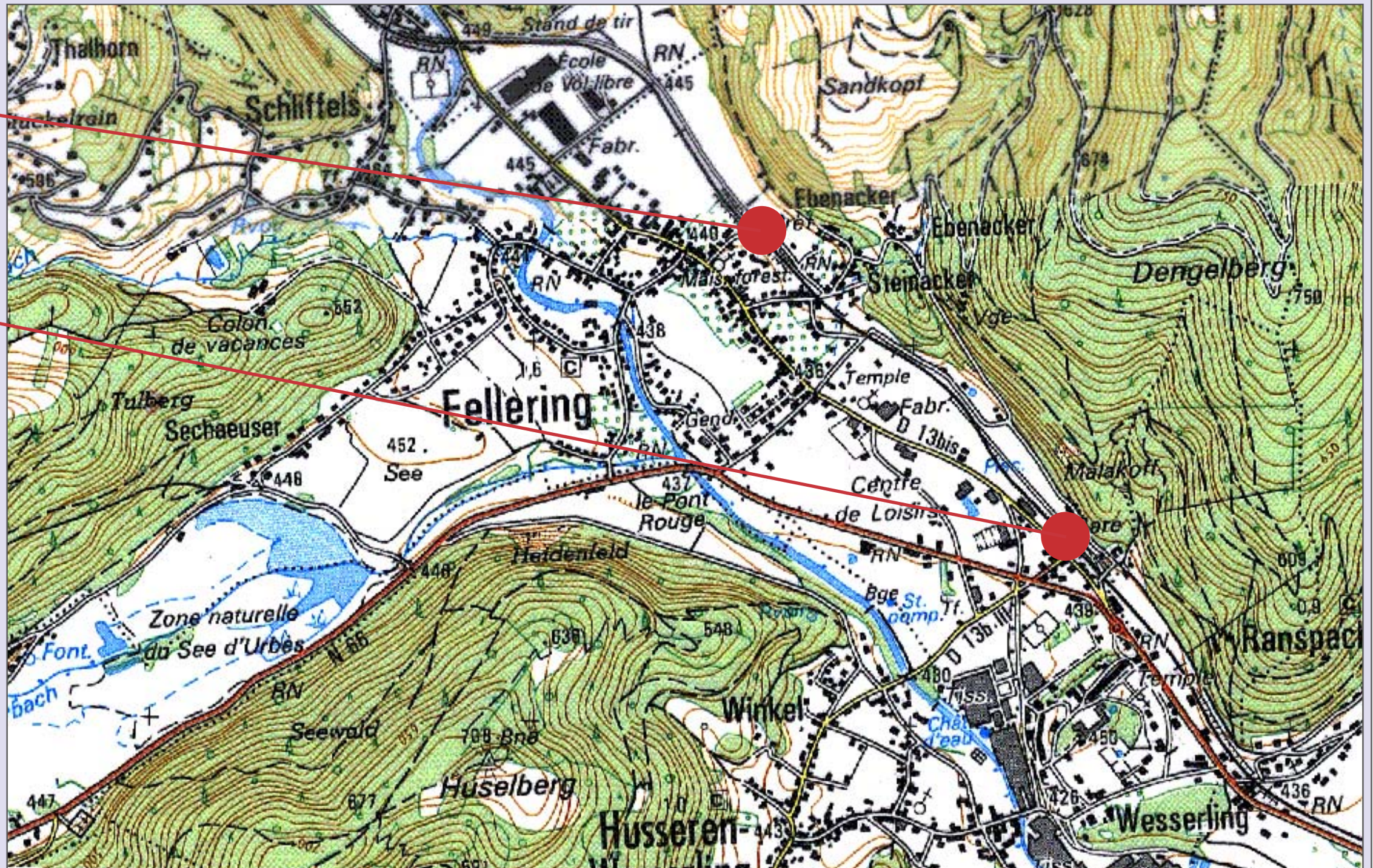


Eglise et D13

Photos AURM

Gare de Fellingering

Gare d'Husseren-Wesserling

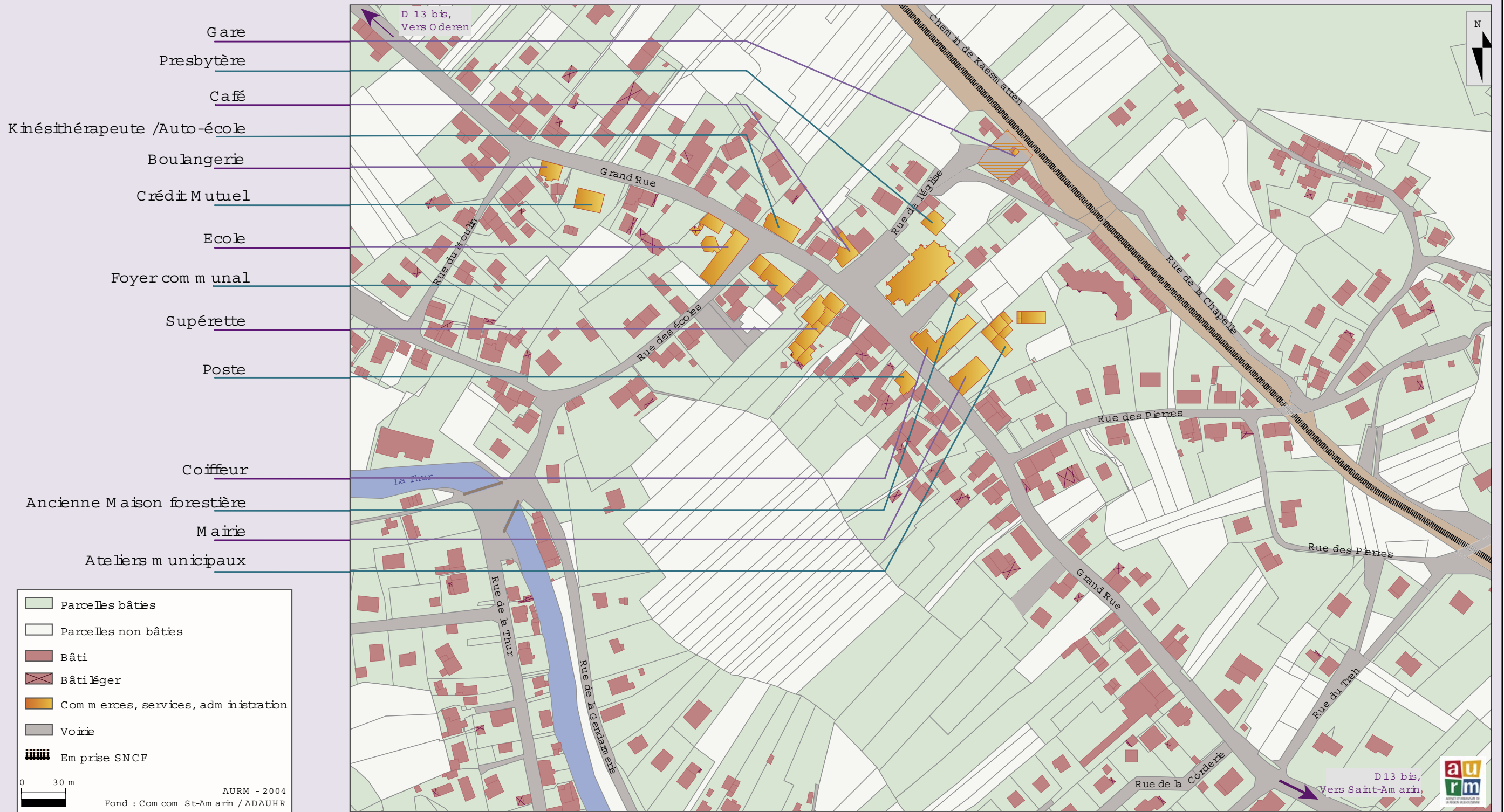


FELLERING, Coeur de Village

Com m erces, services et adm inistrations



Photos AURM 2004



FELLERING, Coeur de Village

Photographies

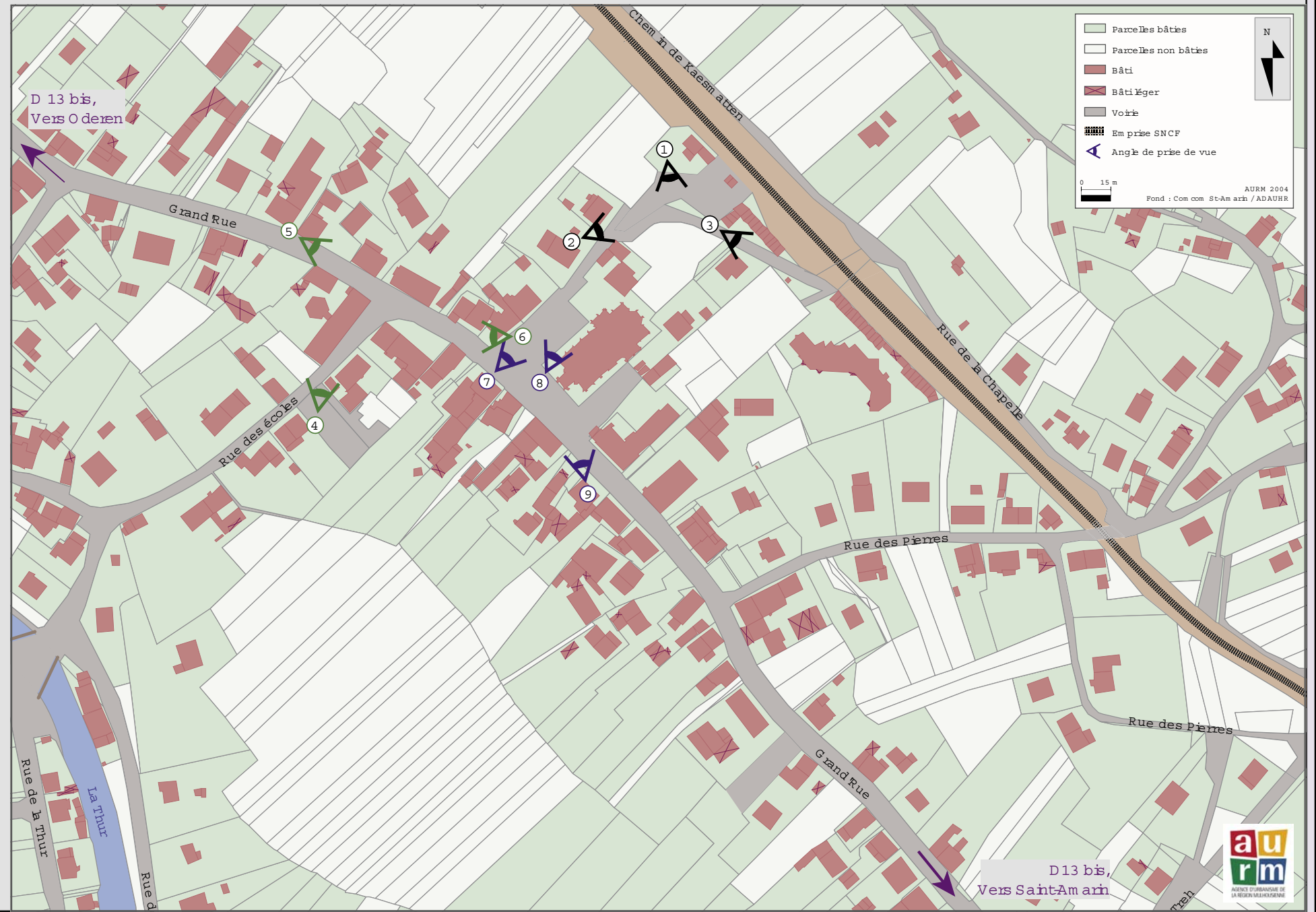


6
5
4

8
7
9



2
3
1



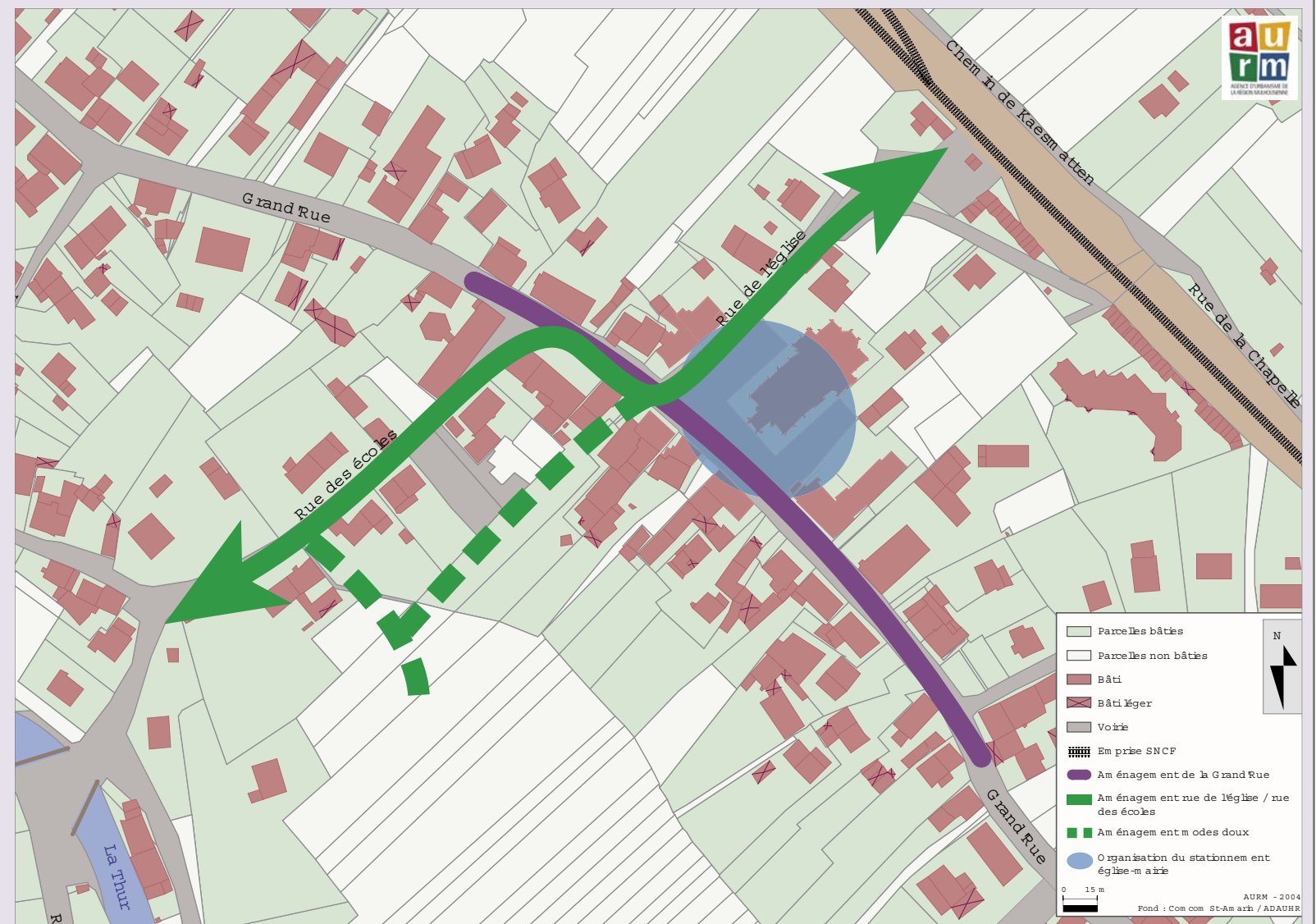
D 13 bis, Vers Saint-Am arn

SCHEMA D'INTENTION

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

- Une densité du **bâti** plus importante le long de la D 13 que sur le reste de la commune ; absence de continuité et d'alignement, à l'exception du centre
- **La gare** est légèrement excentrée et peu visible depuis la Grand Rue
- **L'aire de stationnement** autour de l'église ne se différencie pas clairement de la voirie
- **Les commerces et les équipements** sont répartis principalement de part et d'autre de la Grand'Rue (D 13) ; la centralité s'observe à cet endroit
- **Habitat** sous forme essentiellement de maisons individuelles, souvent organisées en lotissements
- Des **îlots de grande taille** ; peu de parcelles non urbanisées hormis en coeur d'îlot
- Un **parcellaire** en lanières
- Les densités de **circulation** les plus importantes s'observent sur la D 13 (6176 véhicules/jour, données DDE) et dans une moindre mesure sur les rues des écoles et de l'église
- **Espaces publics** quasi inexistants en centre-village, exception faite des aires de stationnement

- **Renforcer l'axe perpendiculaire** à la D 13 (rues des écoles et de l'église) afin de structurer les déplacements et conférer davantage d'épaisseur au centre village vers la gare et vers la Thur
- **Ouvrir la perspective** donnant sur la gare afin de rapprocher visuellement cette dernière de la Grand'Rue. Prolonger cette perspective par un cheminement modes doux desservant l'école, le futur lotissement et plus largement l'ensemble du sud-ouest de la commune
- **Aménager la Grand'Rue** en véritable voie de centre village : traitement au sol spécifique, aménagement de trottoirs de grandes dimensions, diminution de la vitesse de traversée de cet espace
- **Aménagement de qualité pour le stationnement** de la place de l'église : stationnement organisé et intégré dans son environnement immédiat



FELLERING, Coeur de village Proposition d'aménagement

Rue de l'église et place de la gare : l'aménagement proposé permet de dégager la perspective allant de la gare à la supérette. Le futur arrêt de tram-train se rapproche donc visuellement du centre village. Cet aménagement confère des caractères urbains à cette voie, avec notamment la mise en place de véritables trottoirs. Enfin, la proposition d'aménagement évoque la possibilité de déplacer le parking de la gare en contre bas de cette dernière, libérant ainsi l'espace devant la gare. Un espace public agréable, évolutif, pourrait alors mettre en valeur la gare.



Place de l'église : l'objectif est d'organiser et de structurer la place, en définissant les usages de chacun des espaces. L'aménagement proposé laisse une large place au végétal, permettant ainsi la mise en valeur de l'église. Le stationnement s'effectue à l'est et à l'ouest, symétriquement, dégageant ainsi le parvis. Les limites entre la place et les rues adjacentes sont marquées à l'aide de revêtements au sol différents.

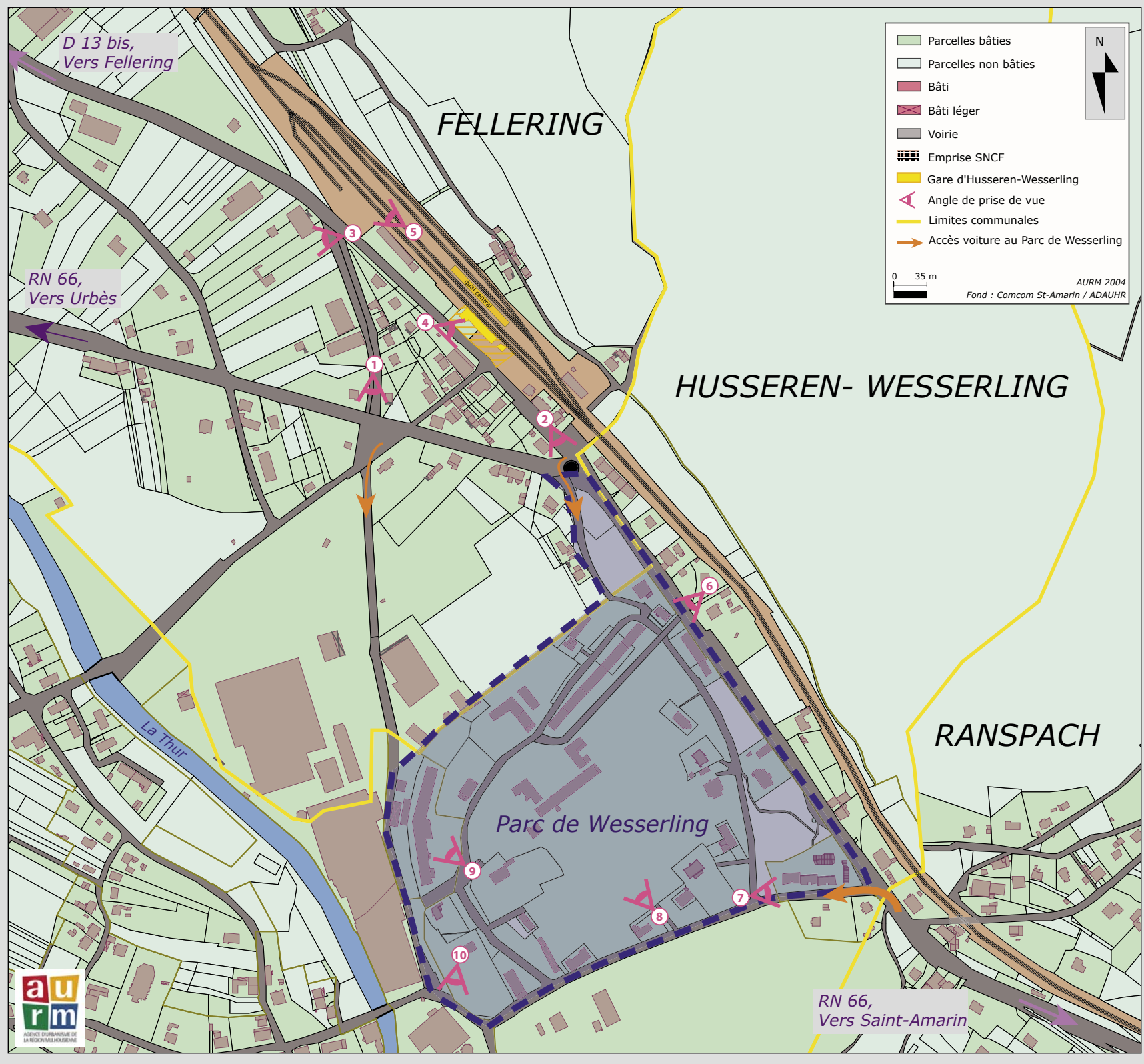


Rue des écoles : actuellement, cette rue présente une largeur de voirie importante, contrastant fortement avec la faiblesse des dimensions des trottoirs. L'aménagement ici proposé consiste à réduire et homogénéiser l'emprise de la voirie afin d'augmenter la largeur des trottoirs de cette rue. Un traitement au sol spécifique permet de marquer visuellement la différence entre trottoirs et voirie. La sécurité des trajets piétons effectués par les écoliers s'en trouve renforcée. Par ailleurs, toujours dans un objectif d'accroissement de la sécurité des piétons, la section de la rue des écoles comprise entre le carrefour avec la D13 et le nouveau parking sera surélevée afin de réduire la vitesse des véhicules.



HUSSEREN-WESSERLING

Photographies



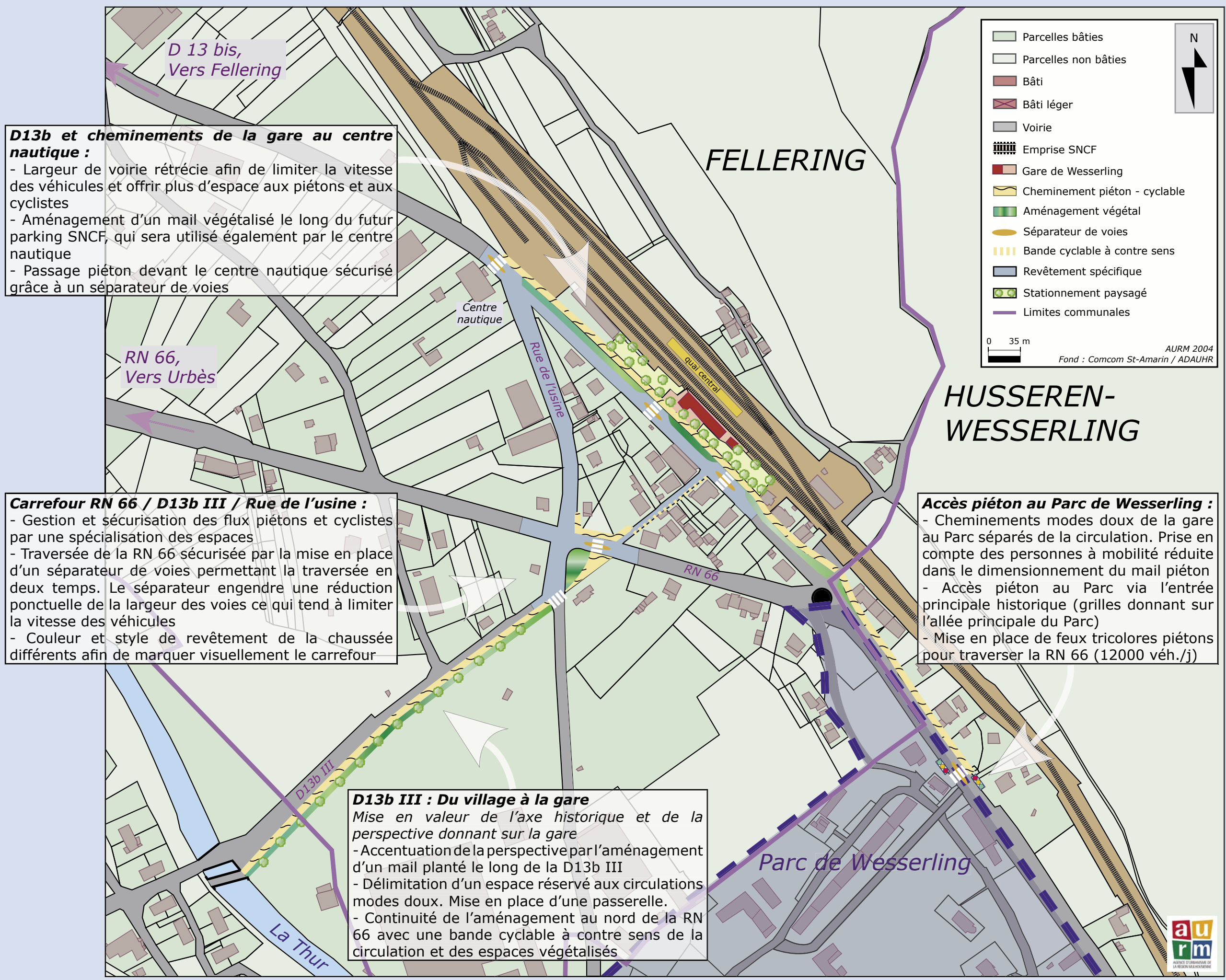
Photos AURM 2004



AURM 2004
Fond : Comcom St-Amarin / ADAUHR

HUSSEREN-WESSERLING

Proposition d'aménagement



D13b et cheminements de la gare au centre nautique :

- Largeur de voirie rétrécie afin de limiter la vitesse des véhicules et offrir plus d'espace aux piétons et aux cyclistes
- Aménagement d'un mail végétalisé le long du futur parking SNCF, qui sera utilisé également par le centre nautique
- Passage piéton devant le centre nautique sécurisé grâce à un séparateur de voies

Carrefour RN 66 / D13b III / Rue de l'usine :

- Gestion et sécurisation des flux piétons et cyclistes par une spécialisation des espaces
- Traversée de la RN 66 sécurisée par la mise en place d'un séparateur de voies permettant la traversée en deux temps. Le séparateur engendre une réduction ponctuelle de la largeur des voies ce qui tend à limiter la vitesse des véhicules
- Couleur et style de revêtement de la chaussée différents afin de marquer visuellement le carrefour

D13b III : Du village à la gare
Mise en valeur de l'axe historique et de la perspective donnant sur la gare

- Accentuation de la perspective par l'aménagement d'un mail planté le long de la D13b III
- Délimitation d'un espace réservé aux circulations modes doux. Mise en place d'une passerelle.
- Continuité de l'aménagement au nord de la RN 66 avec une bande cyclable à contre sens de la circulation et des espaces végétalisés

Accès piéton au Parc de Wesserling :

- Cheminements modes doux de la gare au Parc séparés de la circulation. Prise en compte des personnes à mobilité réduite dans le dimensionnement du mail piéton
- Accès piéton au Parc via l'entrée principale historique (grilles donnant sur l'allée principale du Parc)
- Mise en place de feux tricolores piétons pour traverser la RN 66 (12000 véh./j)

Legend:

- Parcels bâties
- Parcels non bâties
- Bâti
- Bâti léger
- Voirie
- Emprise SNCF
- Gare de Wesserling
- Cheminement piéton - cyclable
- Aménagement végétal
- Séparateur de voies
- Bande cyclable à contre sens
- Revêtement spécifique
- Stationnement paysagé
- Limites communales

0 35 m
 AURM 2004
 Fond : Comcom St-Amarin / ADAUHR



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

1. Le futur arrêt de Tram-train (actuelle gare d'Husseren-Wesserling) desservira tout particulièrement le centre nautique et le Parc de Wesserling. Véritable opportunité pour ces deux espaces de loisirs, l'arrivée du tram-train nécessite tout de même un réaménagement de la D13 bis afin d'assurer la sécurité des piétons. Actuellement, les trottoirs de la D 13b ne présentent pas de continuité ; ils sont de dimensions très variables et servent de stationnement (sauvage) automobile si bien qu'il est difficile et même dangereux de de les emprunter.

2. Le carrefour entre la D 13b III et la RN 66 n'est pas aménagé. Un nombre important de PL circule sur la RN 66 (5914, DDE 2002) ; la D13b III est l'axe historique reliant le village d'Husseren-Wesserling à sa gare. Cet axe offre une perspective intéressante sur la gare.

SCHEMA D'INTENTION

1. La largeur de la D13b étant conséquente, il est envisageable de créer et / ou d'élargir les trottoirs existants, afin de permettre notamment le passage des personnes à mobilité réduite.

La vitesse des véhicules sera limitée grâce à des passages surélevés.

Des aménagements spécifiques seront mis en place afin d'éviter tout stationnement non autorisé sur les trottoirs. Cet aménagement permettra de conférer à cette section de départementale des caractères urbain.

2. Deux actions peuvent être mises en oeuvre : l'aménagement et la sécurisation des traversées du carrefour d'une part, le renforcement de la perspective offerte par la D13b III d'autre part.

La sécurité des piétons résultera d'une matérialisation du carrefour, avec des aménagements spécifiques pour les piétons.

L'axe historique peut être souligné par un alignement d'arbre et par un cheminement piéton, permettant d'assurer la continuité de part et d'autre du carrefour.

