

Vieux-Thann



4. Orientations d'Aménagement et de Programmation

ELABORATION



Approuvée par délibération du Conseil Municipal
du 22 février 2023

Le Maire



Février 2023

SOMMAIRE

AVANT PROPOS	2
L'OAP sectorielle – secteur Sud.....	5
I. Vocation	5
II. Principe d'organisation générales du secteur	5
III. Principe de dessertes et de raccordements à la trame viaire	5
IV. Stationnement.....	6
V. Principe de qualité urbaine, d'insertion architecturale et environnementale, de prise en compte des risques.....	6
L'OAP mobilités douces.....	9
I. Présentation générale.....	9
1. Définition et enjeux des mobilités douces	9
2. Réaliser un réseau cohérent de mobilités douces à Vieux-Thann	10
II. Orientations d'aménagement et de programmation.....	11
1. Compléter les réseaux de façon rationnelle, y compris dans leur dimension intercommunale.	11
2. Améliorer les conditions d'accès à l'arrêt tram-train « gare ZI ».....	14
3. Mettre en avant l'intérêt de la présence de réseaux de mobilités douces dans le cadre de l'intégration des secteurs d'urbanisation future.....	14
L'OAP Trame Verte et Bleue.....	16
I. Introduction.....	16
II. Principes de préservation des réservoirs biologiques.....	16
III. Principe de maintien de la fonctionnalité des continuités écologiques	17
IV. Principe de prise en compte et de valorisation de la TVB dans les espaces urbains ou à urbaniser – Prise en compte des fragmentations recensées.....	19

Article L151-6 du Code de l'Urbanisme

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L 141-16 et L 141-17

Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L 151-35 et L 151-36.

Dans le droit fil du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, **un secteur à enjeux forts**, déterminants pour le fonctionnement, la physionomie et le cadre de vie futur de la ville, a été identifié.

Ce secteur fait ainsi l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation destinées, en complément du règlement, à fixer des principes généraux d'organisation et de composition urbaine. Ainsi, malgré le blocage actuel de ce secteur d'extension urbaine, lié au dysfonctionnement des réseaux collecteurs par temps de pluie et à la nécessité de renforcer ceux-ci avant toute nouvelle urbanisation, le projet prévoit d'ores et déjà de définir les modalités qui régiront les futures opérations d'aménagement.

L'objectif d'une OAP consiste en effet à définir des principes et objectifs d'aménagement afin de garantir un fonctionnement urbain cohérent, dans une perspective de développement durable, en assurant la qualité de vie des habitants.

Le présent document définit également deux OAP thématiques concernant respectivement le développement des mobilités douces et la préservation et mise en valeur de la trame verte et bleue.

Ces orientations indiquent des schémas d'organisation, des objectifs et des principes fondamentaux qui devront être pris en compte dans les projets à venir par les aménageurs qui disposent de toute latitude quant aux moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

Les autorisations d'urbanisme devront être compatibles avec l'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Un document est jugé compatible avec un autre dès lors qu'il n'y contrevient pas. Autrement dit, le projet peut s'écarter de l'OAP à condition que cette différenciation n'aille pas jusqu'à la remise en cause de ses options fondamentales.

TROIS TERMINOLOGIES AU CŒUR DES OAP :

Présentation :

Éléments explicatifs qui précèdent les orientations : ils n'ont pas de portée juridique.

Prescriptions :

Elles s'imposent de manière obligatoire dans un lien de compatibilité aux futurs aménageurs.

Compatibilité :

Un document est jugé compatible avec un autre dès lors qu'il n'y contrevient pas. Autrement dit, le projet peut s'écarter de l'OAP à condition que cette différenciation n'aille pas jusqu'à la remise en cause de ses options fondamentales.



L'OAP sectorielle – secteur Sud

Le secteur d'urbanisation future, est situé au Sud-Est de la ville, dans le prolongement des zones urbaines existantes. Il est destiné à répondre aux besoins communaux envisagés par le PLU, avec la création de logements. L'aménagement du site pour de l'habitat pourra débuter après la validation d'une procédure d'évolution du PLU, permettant notamment de justifier que les problématiques concernant la mise à niveau des réseaux de collecte, ont été résolues.

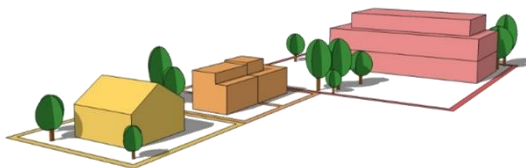
Il est signalé que, compte tenu des affectations prévues en périphérie de ce secteur d'extension (secteur Nj, zone urbaine UC), certains aménagements prévus en accompagnement de l'ouverture à l'urbanisation du présent secteur, sont déjà réalisables dans le cadre du PLU.

Au-delà de l'aménagement précédent, la commune a également souhaité présenter dans le cadre du présent document, une option d'aménagement global, à plus long terme, de la façade Sud/Est de la ville. Ainsi, sont également reportées sous forme de principes dans la partie graphique de l'OAP, les différentes extensions qui pourraient être envisagées en périphérie immédiate (pas d'aménagement cependant possible dans le cadre du présent PLU).

I. Vocation

Destinés à accueillir de l'habitat à un niveau de densité minimale de 25 logements par hectare correspondant à la classification communale en « Bourg intermédiaire d'agglomération » au SCoT du Pays Thur-Doller.

Ayant vocation à intégrer, dans le cadre de la mixité urbaine recherchée, un habitat individuel (maximum 55%), de l'habitat individuels groupé, des constructions intermédiaires et du petit collectif.



II. Principe d'organisation générales du secteur

Ce secteur sera aménagé en extension des quartiers périphériques existants.

Prescriptions :

- Les opérations d'urbanisation prendront en compte la nécessité d'adapter le type et la morphologie des constructions produites en fonction du tissu bâti environnant préexistant.
- Création de deux espaces verts en périphérie, destinés à devenir des sites fédérateurs : jardins familiaux, parc...
A noter que les jardins familiaux sont également destinés à participer à l'insertion paysagère de la future façade de la ville depuis les terres agricoles.
- Les secteurs d'habitats pourront également accueillir une mixité fonctionnelle avec l'installation d'activité économique et de services (type : bureaux, cabinet, etc.).

III. Principe de dessertes et de raccordements à la trame viaire

Ouvrir un nouveau secteur à l'urbanisation exige des conditions d'accès et de desserte suffisantes et une articulation satisfaisante avec les zones urbaines contiguës, de manière à bien relier le nouveau quartier au centre mais également au réseau viaire plus largement.

Prescriptions :

- Les voies en impasse sont à éviter
- Il conviendra de calibrer les axes pour les déplacements urbains quotidiens et visiteurs. Pour des motifs de sécurité et de gestion fluide du trafic, des accès différents devront être prévus de façon à proposer un bouclage optimal.

Le nouveau projet devra également prendre en considération la continuité et la rationalisation :

- Du bouclage des réseaux d'eau, d'assainissement d'électricité et de téléphonie et autre.
- Du bouclage des circuits de services, notamment la collecte des ordures ménagères.
- La facilité d'intervention des engins de secours et/ou d'intervention.
- Prise en compte des déplacements doux et développement de la capacité de déplacement vers le centre-ville et les axes de transport structurants. Les objectifs précédents devront être compatibles avec les dispositions du Schéma Vélo Thur Doller.
- Il conviendra de veiller à optimiser les sens de circulations et les dessertes internes notamment au travers du calibrage des voies existantes.

IV. Stationnement

Les projets devront proposer sur l'ensemble du secteur, des conditions de stationnement adaptées aux besoins locaux (cf règlement du PLU).

Prescription :

- Des stationnements privatifs pour chaque logement sont à prévoir.
- Au minimum une aire de stationnement collectif est à prévoir sur le site. Elle fera l'objet d'un aménagement paysager de qualité, et sera obligatoirement plantée d'arbres.
- Il est aussi possible de créer des places de stationnement le long des voies tout en faisant attention à la sécurisation des espaces piétons.

V. Principe de qualité urbaine, d'insertion architecturale et environnementale, de prise en compte des risques

Ce nouveau quartier devra être conçu comme une contribution à l'amélioration du cadre de vie urbain, mais aussi environnemental de Vieux-Thann.

Prescriptions :

- Deux principaux espaces verts fédérateurs sont prévus en limite de zone d'extension : un secteur de jardins familiaux au Sud-Ouest permettra de créer un front végétal de qualité de nature à contribuer à l'intégration visuelle du nouveau quartier. La réalisation d'un espace au Nord permettra de valoriser des terrains faisant l'objet d'une pollution locale identifiée par plusieurs études techniques. Suite à la mise en œuvre des dispositions spécifiques visant à neutraliser les contraintes générées au niveau local, sur la base d'un plan local de gestion, l'aménagement envisagé favorisera notamment la biodiversité locale et contribuera à un cadre de vie de qualité.

A titre informatif, l'extrait cartographique ci-après présente un type d'aménagement envisageable pour le site, prenant en compte les enjeux de pollution des sols.



Support de base : Etude pour la qualité urbaine en Thur Doller - Vieux-Thann secteur Sud – AGE

- En complément des aménagements verts précédents, compte tenu de la séquence environnementale identifiée à l'Est du site d'extension (haie arbustive) en tant qu'espace présentant un intérêt écologique local, ce périmètre est préservée par des dispositions réglementaires du PLU.
- De façon générale, tout aménagement à plus ou moins long termes, dans le périmètre d'étude, devra justifier de la préservation de la fonctionnalité écologique du site.
- L'ensemble des aménagements et constructions au sein du site devra présenter une harmonie d'ensemble et les bâtiments seront de qualité urbaine et architecturale.
- Les espaces extérieurs aménagés, clôtures, arbres, devront s'intégrer dans une cohérence d'ensemble paysagère et une harmonie visuelle.
- L'orientation des bâtiments devra tenir compte, autant que possible, de l'ensoleillement des parcelles, de manière à optimiser les gains énergétiques.
- Les contraintes liées aux difficultés d'infiltration et d'évacuation des eaux pluviales devront être prises en compte.



I. Présentation générale

I. Définition et enjeux des mobilités douces

Les mobilités douces désignent l'ensemble des déplacements non motorisés, à savoir la marche à pied, le vélo et tous les dérivés (rollers, trottinettes, etc.).

De façon générale, ces modes de déplacement tendent à retrouver une place centrale pour effectuer des trajets de courtes distances dans des territoires urbains ou péri-urbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie (car, bus, tramway, train) et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service, etc.).

Pour un territoire, les enjeux sont multiples :

- redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé ;
- proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement ;
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie.

Au-delà de ces enjeux, les mobilités douces ont un impact positif sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores) et en matière de santé publique (pratique régulière d'une activité physique).

Pour être performante, la mobilité douce doit bénéficier de réseaux attrayants, sûrs et bien reliés entre eux. Les objectifs et besoins des mobilités actives doivent être pris en compte lors de l'aménagement des réseaux :

- **Les réseaux du quotidien** ont pour caractéristiques des itinéraires courts, directs et sécurisés qui relient le lieu d'habitation, le lieu de travail, les commerces, services publics et équipements.

Les déplacements quotidiens des piétons sont en général inférieurs à un kilomètre ou à 15 minutes de marche. Un réseau piéton attrayant se caractérise par une bonne signalisation et par des itinéraires sans lacunes, ni détours ou obstacles. Par ailleurs, il tient compte des besoins de tous les usagers, avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite, les enfants, les personnes âgées, les personnes se déplaçant avec une poussette, etc.

Les déplacements quotidiens des cyclistes sont généralement inférieurs à une distance de 5 kilomètres ou un temps de trajet jusqu'à 20 minutes. Un réseau cyclable performant se caractérise par sa lisibilité et sa facilité d'utilisation, il offre des itinéraires directs, continus, rapides et sûrs. Par ailleurs, les destinations principales doivent proposer un nombre de places de stationnement suffisant et des équipements sécurisés.

- **Les réseaux pour les loisirs** répondent aux besoins de la population en matière de loisirs et de détente de proximité : itinéraires peu fréquentés, sûrs et attrayants.

Les deux types de réseaux peuvent se superposer partiellement.

2. Réaliser un réseau cohérent de mobilités douces à Vieux-Thann

Les orientations supra-communales en matière de mobilités douces

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du pays Thur Doller affiche la volonté de développer le réseau de circulations douces (piétonnes et cyclistes) entre les communes du territoire mais également au sein même des communes pour réduire le recours systématique à la voiture individuelle.

Le SCoT demande ainsi aux documents d'urbanisme de traduire à l'échelon communal l'objectif précédent.

A noter que, de façon à anticiper les besoins et répondre à une demande grandissante des utilisateurs du vélo afin de rouler en toute sécurité, le Pays Thur Doller est en train d'élaborer un schéma vélo.

Ce document présente plusieurs objectifs :

- permettre de construire le futur réseau cyclable,
- étoffer le réseau cyclable existant avec de nouveaux itinéraires,
- être en interaction avec les infrastructures présentes et futures des territoires limitrophes, et avec les autres schémas territoriaux,
- faire émerger de nouveaux services.

L'OAP mobilités actives élaborée dans le respect des orientations du PADD du PLU

Concernant les déplacements doux, le PADD de Vieux-Thann affiche notamment les orientations suivantes :

- ✚ Permettre le développement des initiatives visant à proposer des solutions alternatives concernant les formes de déplacement.
- ✚ Développer le réseau cyclable existant. Poursuivre l'amélioration de la connexion Nord/Sud du territoire.
- ✚ Prévoir, dans le cadre de l'ouverture de la future zone d'extension à vocation principale d'habitation, la réalisation des connexions cohérentes avec le réseau viaire existant afin de faciliter l'intégration urbaine de cette nouvelle zone en permettant des liaisons efficaces avec les zones contiguës.
- ✚ Intégrer une réflexion sur les accès afin de mieux relier le réseau ferroviaire au tissu urbain.
- ✚ Faciliter la traversée piétonne de la RD 1066 et de la voie ferrée afin de connecter les deux tissus urbains.
- ✚ Penser les futurs axes dominants avec l'intégration des mobilités douces.

Dans le respect des orientations du PADD, l'OAP mobilités douces consiste à :

- Compléter les réseaux de façon rationnelle, y compris dans leur dimension intercommunale.
- Améliorer les conditions d'accès à l'arrêt tram-train « gare ZI ».
- Mettre en avant l'intérêt de la présence de réseaux de mobilités douces dans le cadre de l'intégration du secteur d'urbanisation future.

II. Orientations d'aménagement et de programmation

Les dispositions présentées dans les chapitres suivants sont définies en tant que **prescriptions** :

I. Compléter les réseaux de façon rationnelle, y compris dans leur dimension intercommunale.

Le réseau de mobilités douces sera conforté et développé sur le territoire communal, dans et hors enveloppe urbaine (voir OAP graphique).

Le réseau communal :

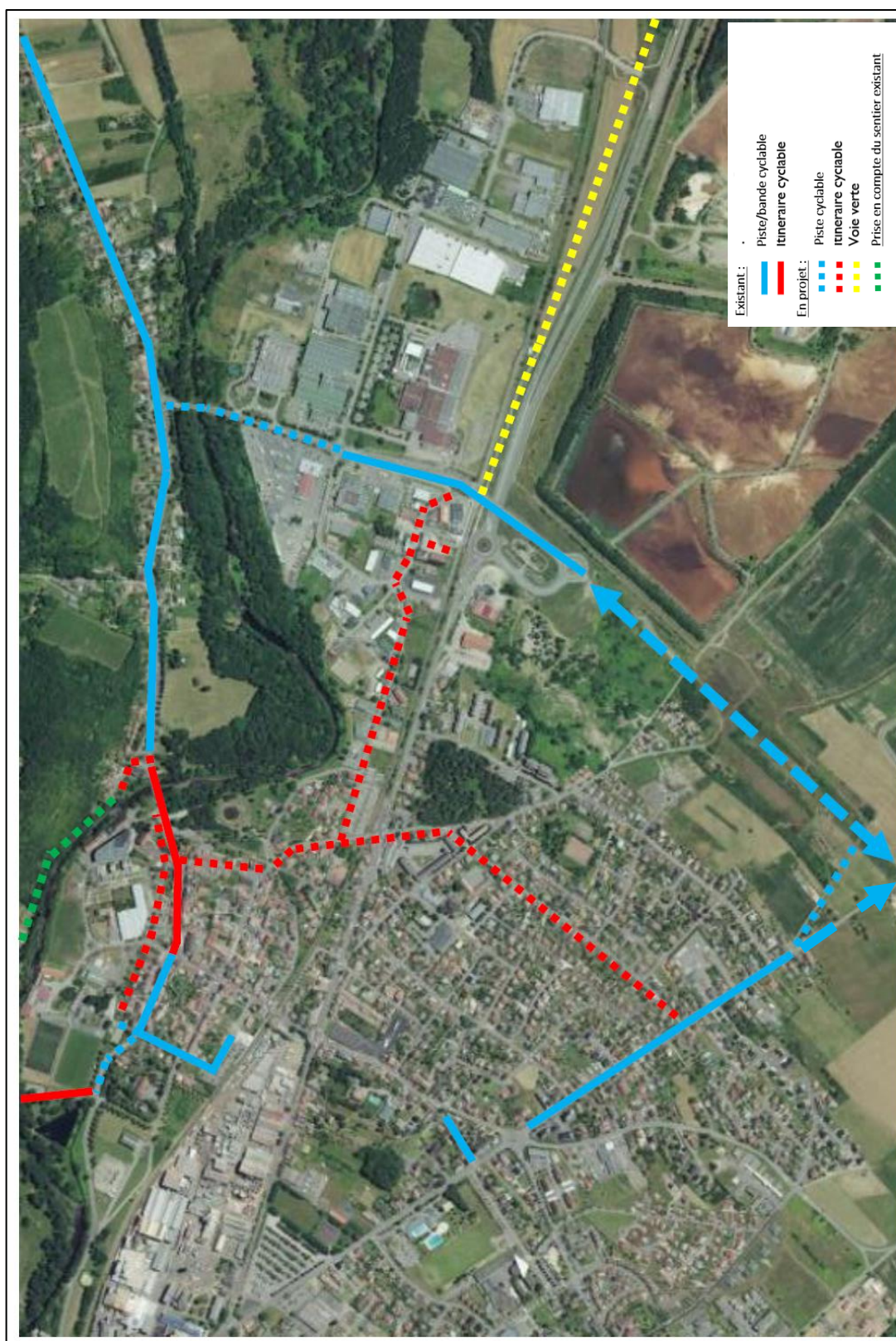
Dans l'enveloppe urbaine, les actions visant à renforcer les réseaux existants devront favoriser :

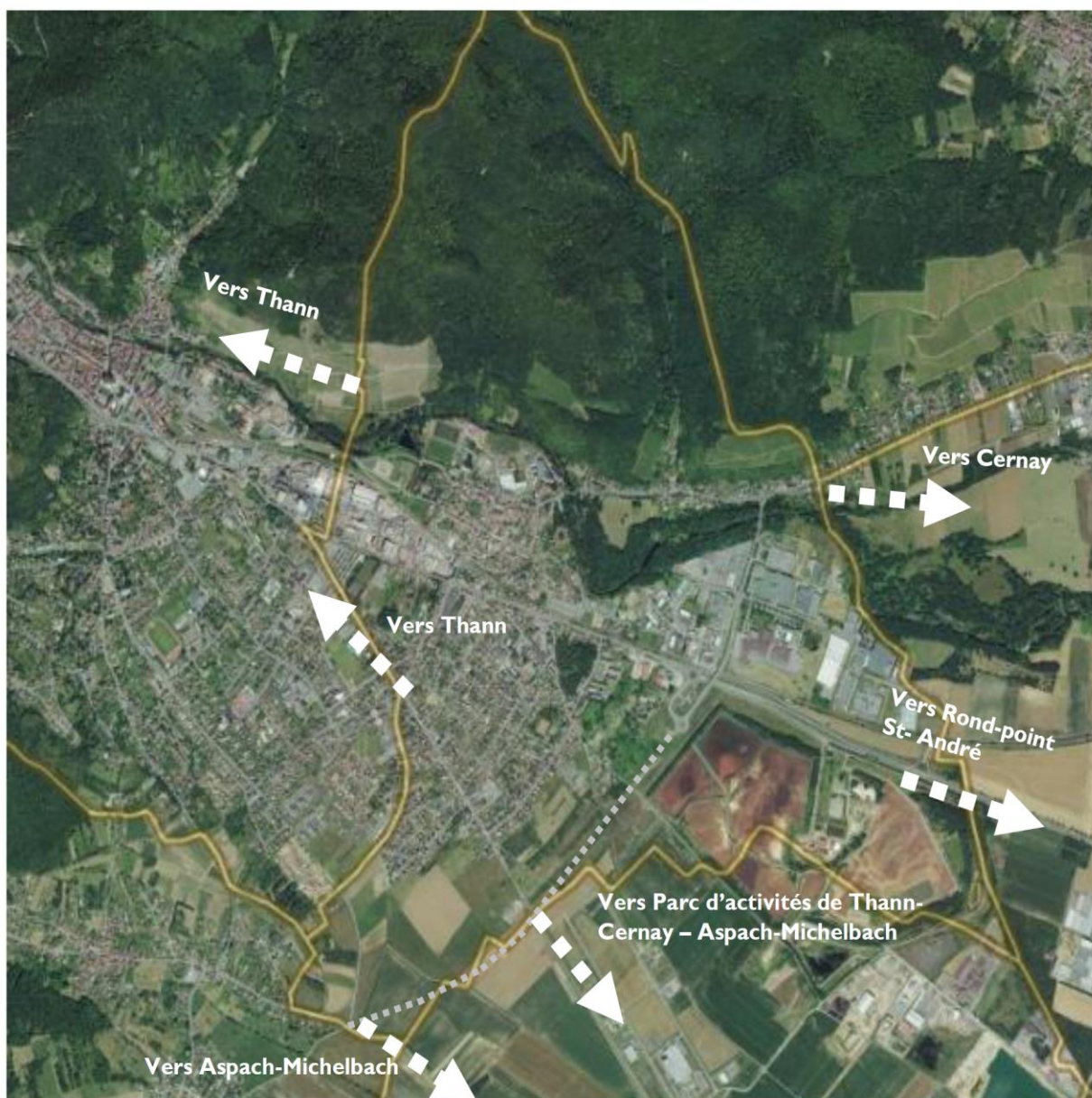
- la mise en avant des relations inter-quartiers, avec possibilité de se déplacer en évitant le recours à l'automobile. Cette démarche doit être mise en avant notamment dans le cas d'accès à des équipements publics, aux commerces du noyau historique, aux futurs équipements liés à la réhabilitation de l'ancien magasin de la filature...
- les déplacements de part et d'autre de la RD 1066/voie ferrée en mettant en place des circuits Nord/Sud cohérents axés sur des points de traversée sécurisés (pont sur la RD 1066...) ;
- la prise en compte de la réalisation du futur barreau Est qui participera aux échanges doux Nord/Sud et permettra également des accès vers les quartiers périphériques (Buttenheg, ZAID...) ;
- l'amélioration de la desserte de la zone d'activités intercommunale de façon à encourager l'utilisation des déplacements doux pour les personnes travaillant dans cette partie ;
- de meilleures conditions d'accès à l'arrêt gare ZI, de façon à inciter à l'utilisation des déplacements ferroviaires ;

Le réseau intercommunal :

De façon à s'inscrire dans le cadre d'un maillage de déplacements doux à l'échelle des communes limitrophes à Vieux-Thann, il sera important de mettre en avant les besoins suivants :

- dans la partie Nord : améliorer les accès doux entre Thann et Vieux-Thann d'une part, et Vieux-Thann et Cernay d'autre part ;
- à l'Est, permettre des déplacements de loisirs, par la mise en place d'une voie verte longeant la partie Sud de la RD 1066 ;
- au Sud/Est, via la création du futur barreau et des bandes cyclables prévues en accompagnement, favoriser l'accès doux à la zone d'activités existante (parc d'activités Thann Cernay) mais également aux périmètres bâtis de la commune d'Aspach-Michelbach,

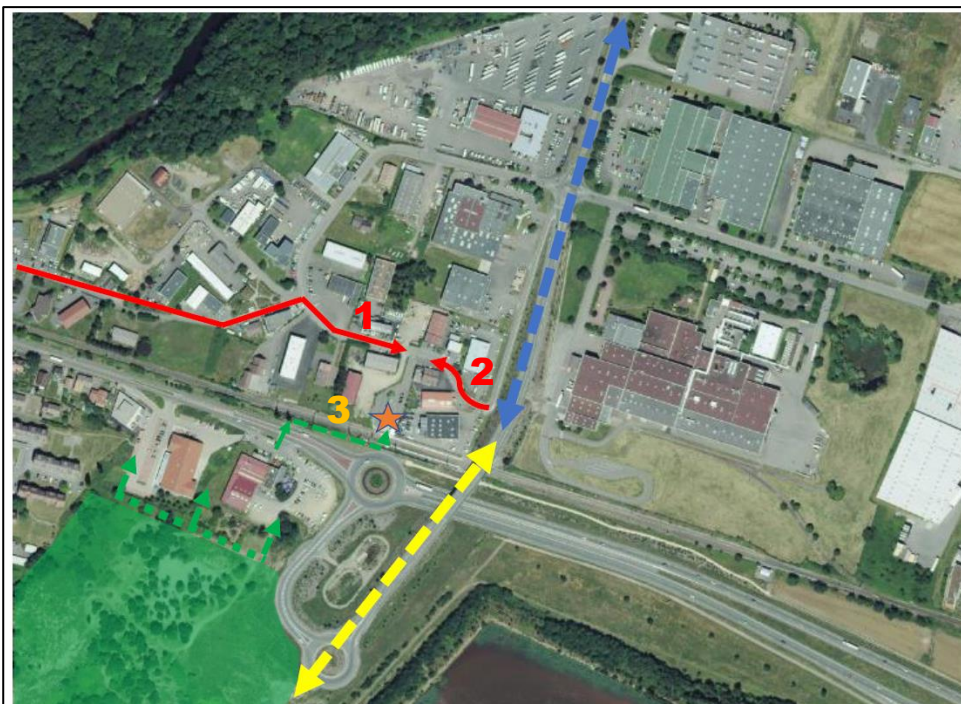




2. Améliorer les conditions d'accès à l'arrêt tram-train « gare ZI ».

Les dispositions présentées s'appuient essentiellement sur l'étude « *Urbanisation autour des gares - recueil de recommandations et application sur trois gares* » (AURM 2014).

L'objectif principal est ici de définir les conditions permettant d'améliorer l'accès piéton et vélo au site. L'analyse porte à la fois sur les conditions d'accès depuis les différents quartiers de Vieux-Thann, et sur les modalités favorisant une traversée sécurisée des deux axes de circulation concernés (RD 1066 et voie ferrée).



L'orientation s'inscrit dans le cadre du renforcement et la mise à niveau plus globale des réseaux permettant l'accès vers l'arrêt ZI. Ainsi, l'amélioration des possibilités d'accès se fera via la rue de la Thur, depuis le cœur de ville, et via la rue Josué Heilmann (côté zone d'activités intercommunale). (1 et 2)

En venant du Sud, la traversée de la RD 1066 est déjà possible à partir de la zone commerciale existante.

Une fois de l'autre côté de la RD 1066, un parcours sécurisé vers un « point d'accès » vers le site de la gare ZI devra être défini. (3)

De façon à prendre en compte le développement de l'accès vélo au site, les capacités de stationnement cyclable devront être remises à niveau à travers un aménagement spécifique adapté.

3. Mettre en avant l'intérêt de la présence de réseaux de mobilités douces dans le cadre de l'intégration des secteurs d'urbanisation future.

Le présent chapitre met en avant l'intérêt de prévoir la réalisation de liaisons douces dans le cadre de la future zone d'urbanisation future à l'Est (Buttenheg).

Le maillage envisagé favorisera ainsi l'intégration du futur quartier par la possibilité qui sera effective de se déplacer de façon simple et pratique d'un secteur à un autre. Ce postulat est vrai concernant des déplacements Nord/Sud (via notamment le futur barreau...) mais également Est/Ouest (accès aux quartiers pavillonnaires, équipements publics, centre-ville).



L'aménagement du secteur d'extension Est doit également mettre en avant l'intérêt de la présence d'un arrêt ferroviaire à proximité de la RD 1066 (arrêt gare ZI). Cette thématique renvoie cependant aux aménagements à mettre en place de façon à améliorer les conditions d'accès à cet arrêt.

A l'intérieur des périmètres d'extension, des circulations réservées aux piétons et aux cycles seront aménagées pour créer des parcours continus intégrés au reste du territoire, en lien avec le maillage communal. Le réseau piéton et cycle sera notamment connecté aux voies et cheminements qui desserviront les équipements publics périphériques, la zone d'activités...

Des espaces fermés et abrités seront prévus pour le stationnement des vélos.

Le réseau de voirie pourra être conçu comme un espace partagé entre les différents usagers où les piétons et les cyclistes sont prioritaires.

La trame verte et bleue a pour objectif « d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural » (Code de l'Environnement, article L371-1). La trame verte comprend des espaces protégés, des espaces naturels, les corridors écologiques, la végétation le long de cours et plans d'eau. La trame bleue comprend les cours d'eau, des zones humides.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (S.R.C.E.) est le document qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux.

I. Introduction

La trame verte et bleue repose sur la notion de continuités écologiques et de perméabilité du territoire. Cette approche de la problématique environnementale et de la biodiversité dépasse la simple protection stricte des espaces et s'inscrit dans une démarche plus dynamique de fonctionnement écologique global du territoire et de connexions pour assurer la vitalité des milieux naturels et celle des populations animales et végétales.

Les éléments de connexion, garantissant les échanges et les flux biologiques, sont le plus souvent constitués de fragments de nature ordinaire du type bosquets, prairies naturelles, réseau de haies, végétation d'accompagnement des cours d'eau.

Le premier niveau de traduction du principe de perméabilité et de maillage du territoire est assuré par la délimitation par les plans de zonage du PLU, notamment de limites urbaines cohérentes, d'un territoire agricole non constructible et d'un périmètre forestier protégé.

Le deuxième niveau consiste, à travers les outils réglementaires du P.L.U., à appliquer des protections plus précises à un certain nombre d'éléments naturels et agricoles : prairies, abords des cours d'eau, zones humides, périmètres sensibles...

En complément à ce dispositif, à un **troisième niveau**, la présente O.A.P. a pour objectif dans le cadre d'une trame verte étendue à l'ensemble du territoire communal, de présenter une vue d'ensemble du système étudié, au-delà des protections et repérages réglementaires, mais tout en fixant des dispositions globales.

Les dispositions présentées dans les chapitres suivants sont définies en tant que **prescriptions** :

II. Principes de préservation des réservoirs biologiques

- Maintien des secteurs, notamment boisés, existant sur les versants au nord de la commune. Au Nord/Ouest du ban, on trouve une partie du réservoir de biodiversité n°90 identifié par le SRCE (Œil de la sorcière et forêt du Rangenkopf – milieux forestiers et milieux ouverts xériques, espèces sensibles telle que le lézard vert).
- Préservation des secteurs localisés à l'Est le long de la Thur. Il s'agit du réservoir de biodiversité n°91 (Champ d'inondation de la Thur - espèces des cours d'eau, des milieux forestiers et ouverts humides, espèces sensibles telle la Coronelle lisse). La présence de plusieurs périmètres de protection environnementale dans cette partie (zone humide remarquable...) rend d'autant plus sensible la nécessité de préservation des lieux.

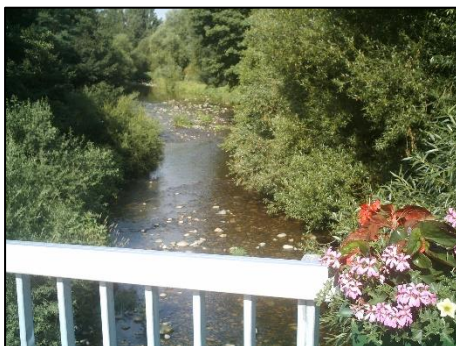


- Protection des espaces de prairie localisés au sud du ban communal (noyaux secondaires). A l'Est, le maintien des espaces agricoles existant s'avère important de façon à ne pas accentuer le phénomène de fragmentation généré par la présence de la RD 1066 et de la voie ferrée.

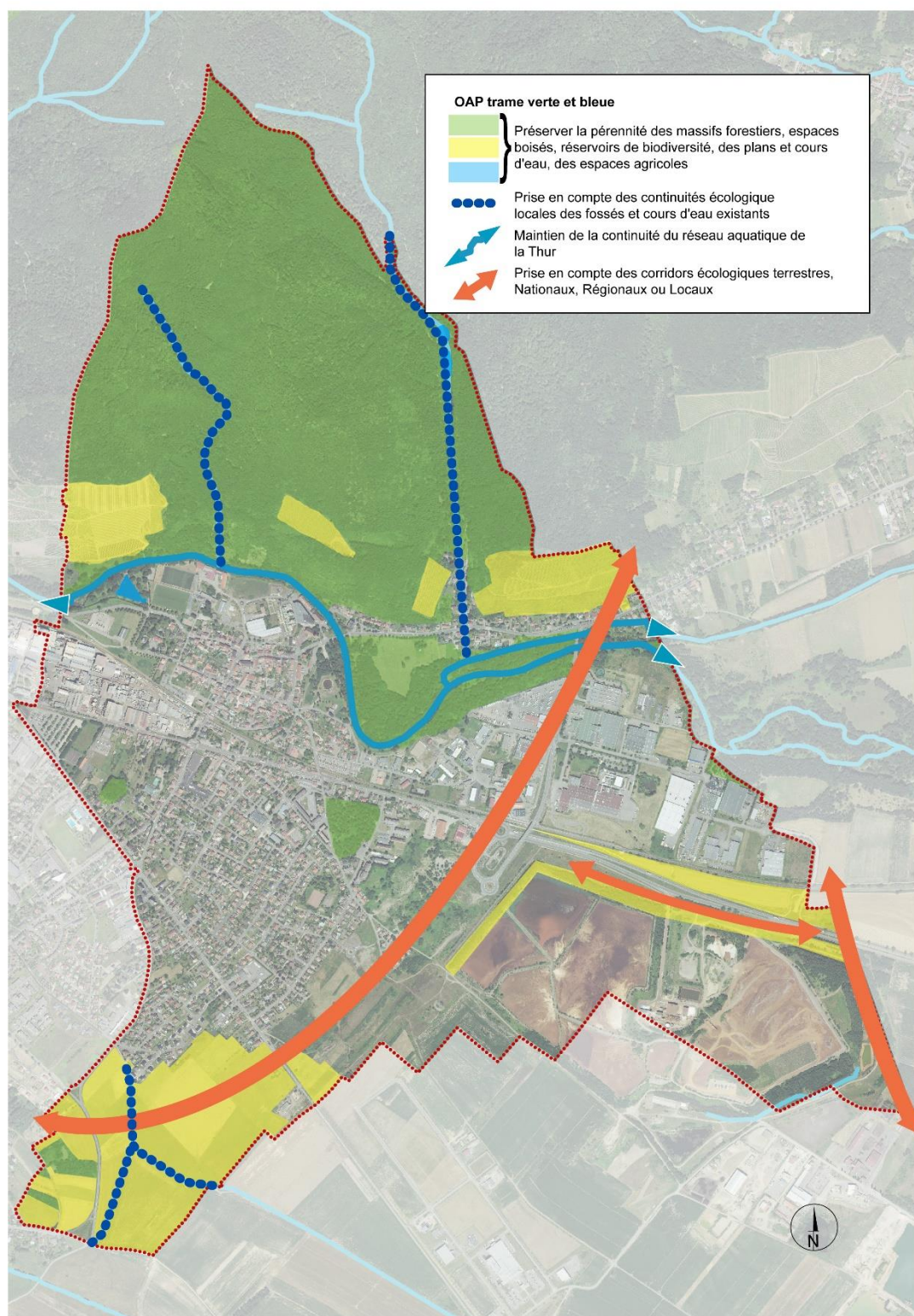


III. Principe de maintien de la fonctionnalité des continuités écologiques

- Les lisières des milieux forestiers localisés au nord du ban communal jouent un rôle de corridor très important pour la faune. Ces espaces sont à préserver de toute occupation susceptible de remettre en cause la pérennité de ces lieux.
- Le cours d'eau de la Thur, ainsi que sa ripisylve et les milieux humides périphériques constituent des supports privilégiés pour le déplacement des espèces. La préservation de ces milieux s'avère primordiale.



- Les différents éléments paysagers (prairies, haies, fossés...) localisés à l'échelle de la commune favorisent les connexions faunistiques entre les versants des vallées. Leur prise en compte et protection constituent un outil de gestion du territoire.



- Au niveau communal, la prise en compte des fossés localisés au Sud et au Nord du ban, des prairies au Sud, et du réseau de plantations/bandes enherbées au Nord et à l'Ouest du site de l'Ochsenfeld, permettra de se positionner dans une logique intercommunale, et de prolonger ainsi les réseaux existants.

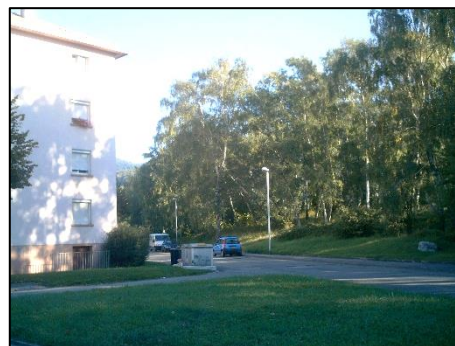


IV. Principe de prise en compte et de valorisation de la TVB dans les espaces urbains ou à urbaniser – Prise en compte des fragmentations recensées

Prise en compte des éléments de nature à l'intérieur de la trame bâtie existante

- Il existe au sein de la trame bâtie de Vieux-Thann un certain nombre d'espaces préservés de l'urbanisation, essentiellement localisés notamment au Sud de la RD 1066 : boisements, haies, alignements d'arbres...

Ces espaces apparaissent intéressants dans le cadre de la prise en compte des continuités écologiques puisqu'ils jouent un rôle de structure-relai locale, favorables au déplacement de la faune.



De façon générale, le maintien/développement de la nature en ville contribue à répondre aux enjeux écologiques : biodiversité, ruissellements,...

Le maintien de la fonction actuelle de ce type d'espace doit être recherchée.



Amélioration des conditions locales de prise en compte du corridor écologique recensé (CN4)

- Création dans le cadre de l'aménagement et l'extension des quartiers à l'Est, d'espaces verts (jardins familiaux au Sud et espaces fédérateur au Nord). La réalisation de ces aménagements verts contribuera au renforcement local des possibilités de déplacement pour la faune.
- Maintien des éléments de biodiversité (haies arbustives) existants à l'Est de la zone d'extension urbaine située sur le site du Buttenheg.
- La réalisation du futur barreau sera également l'occasion de conforter les possibilités de déplacements naturels sur la partie Est du site.

Prise en compte des fragmentations dues aux infrastructures urbaines existantes

- Compte tenu de l'organisation et la localisation des espaces urbains en entrée de vallée de la Thur, ceux-ci représentent un élément de limitation des déplacements Nord/Sud. La préservation des espaces verts existants à l'intérieur de la trame bâtie est un élément important, qui a déjà été évoqué dans une partie précédente. Au-delà de cette première approche, il conviendra lors de toute extension des zones urbaines, de veiller à ce que les projets intègrent les notions de préservation/reconstitution/amélioration des continuités écologiques.
- Deux lignes de rupture des continuités écologiques, d'axe Nord-Ouest/Sud-Est, sont identifiées, notamment à l'intérieur de la trame bâtie de Vieux-Thann. Il s'agit des deux voies parallèles de desserte (RD 1066 et voie ferrée) qui scindent l'espace urbain en deux parties bien différentes. Compte tenu des flux important générés, essentiellement sur la RD 1066, les déplacements de la faune s'en trouvent contrariés.



Dans le cadre des aménagements futurs portant sur ces deux axes, ceux-ci devraient intégrer une réflexion sur ces problématiques.

