

REVISION DU P.L.U. DE MANTES-LA-VILLE (78)

*

* *

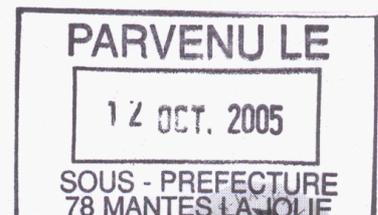
Approbation

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (P.A.D.D.)

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Municipal du 26 SEP. 2005



LE MAIRE



Préambule

En vertu de la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbain (« loi « SRU ») et de la loi du 2 juillet 2003 qui la complète (loi « Urbanisme et habitat »), le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a pour fonction de définir « *les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune* ». Il constitue le cadre général du Plan Local d'Urbanisme et des différentes actions de la commune dans le domaine de l'aménagement, du traitement des espaces publics et de l'urbanisme.

La définition des orientations générales d'aménagement et d'urbanisme s'appuie sur **les enjeux** posés à l'issue du diagnostic territorial qui sont pour rappel de trois ordres :

- * Structurer l'espace communal en s'appuyant sur le projet d'agglomération,
- * Veiller au maintien de l'économie industrielle tout en accompagnant la tertiarisation de l'économie mantevilloise,
- * Minimiser les risques de rupture sociale,
- * Valoriser les potentialités environnementales et patrimoniales de la commune.

Avec le **projet Mantes en Yvelines II**, l'ensemble de l'agglomération mantaise est promis à un développement rapide. C'est particulièrement le cas de la commune de Mantes-la-Ville qui bénéficie, dans ses parties nord et ouest d'un potentiel de mutation urbaine de ses tissus urbains – potentiel stratégique à l'échelle de l'agglomération. La révision du PLU de Mantes-la-Ville (et plus globalement des trois communes centres de l'agglomération) offre à la collectivité l'occasion de **prévoir les évolutions à venir, de les intégrer harmonieusement au fonctionnement urbain communal et d'anticiper d'éventuels dysfonctionnements.**

Introduction

Le rappel des grandes caractéristiques de Mantes-la-Ville permet de mieux comprendre les orientations générales retenues par la commune.

L'agglomération mantaise s'est historiquement développée en éventail à partir du site de confluence entre la Seine et la Vaucouleurs et en prenant appui sur les deux vallées liées au fleuve et à la rivière. Si les deux communes de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville sont séparées par la coupure forte que représente la voie ferrée, il existe de part et d'autre une continuité des tissus urbains qui présentent des caractéristiques similaires.

La commune de Mantes-la-Ville correspond ainsi indubitablement à la partie sud du cœur de l'agglomération dont la cohérence physique est garantie à la fois par une véritable « ceinture verte » composée de la vallée de la Vaucouleurs et des berges de la Seine, et par une réelle continuité des tissus urbains. Cette cohérence est toutefois perturbée par la présence de grandes infrastructures de transports plus métropolitaines que mantaises : les voies ferrées Paris/Normandie, l'autoroute A13 et ses deux échangeurs Mantes Est et Mantes Sud, ainsi que la route départementale Beauvais – Houdan.

En outre, les liaisons entre Mantes-la-Ville et ses voisines de l'ouest – Magnanville et Buchelay - sont notablement insuffisantes pour garantir à la commune un véritable fonctionnement d'agglomération.

Enfin, les problèmes de liaisons que connaît Mantes-la-Ville vers l'extérieur constituent également un handicap à l'intérieur du territoire communal qui se caractérise par l'existence de « compartiments » mal reliés entre eux. Cette configuration urbaine nuit à l'émergence d'une réelle identité locale, d'autant que le centre-ville, restreint dans ses dimensions et dans ses fonctions, ne joue pas le rôle d'espace fédérateur créateur de cohésion urbaine et sociale à l'échelle de la commune.

Le présent Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Mantes-la-Ville s'inscrit donc dans la logique plus large de développement de l'agglomération mantaise dont la commune constitue un large quart sud-est. Ce plan consiste finalement à mieux intégrer dans une agglomération mantaise restructurée et dynamisée une commune de Mantes-la-Ville à l'identité renforcée.

Ainsi peut-on structurer trois axes d'orientations définissant le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de la commune :

1. *Prendre pleinement part à la dynamique urbaine et économique du cœur de l'agglomération mantaise,*
2. *Donner à la ville une structure garante de son identité et de sa cohésion sociale,*
3. *Réduire les nuisances métropolitaines.*

1. PRENDRE PLEINEMENT PART A LA DYNAMIQUE URBAINE ET ECONOMIQUE DU CŒUR DE L'AGGLOMERATION MANTAISE

En raison de son histoire urbaine, une large section nord-ouest de Mantes-la-Ville forme la partie sud de la couronne de faubourgs qui, depuis la Seine à Mantes-la-Jolie, en passant par l'est de Gassicourt, enserme le centre ancien de Mantes-la-Jolie.

Ces quartiers, où habitat individuel dense, petits immeubles collectifs et activités économiques sont fortement imbriqués, présentent une forme urbaine relativement homogène et s'affirment comme les espaces naturels d'extension du cœur de l'agglomération mantaise. De plus, côté Mantes-la-Ville, la fermeture déjà effective ou à brève échéance de plusieurs entreprises (Sulzer, Bois BRB ...) occupant de vastes terrains, constitue l'opportunité de reconstruire la ville sur la ville, à proximité immédiate des services et des commerces du centre-ville de Mantes-la-Jolie et des deux principales gares SNCF de l'agglomération (Mantes-la-Jolie et Mantes-Station).

Afin de bénéficier pleinement de la dynamique économique propre aux espaces centraux, le réaménagement de ces quartiers devra chercher à « fabriquer » de la ville avec toutes les composantes de celles-ci : des logements biens sur, mais aussi des activités de service, des commerces de proximité et des équipements publics. Bien évidemment, les activités industrielles existantes seront protégées, dès lors qu'elles sont compatibles avec la vie de ces quartiers. C'est notamment le cas des factures d'instruments à vent dont la noblesse est gage de qualité et d'identité urbaine.

1-1 Contribuer à la constitution d'un nouveau pôle moderne d'agglomération : le « projet Mantes Université ».

Le projet «mantes Université» devrait constituer à l'horizon 2020 un véritable nouveau pôle d'agglomération à cheval sur les trois communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay. Ce **nouveau quartier**, en prise directe avec la gare SNCF de Mantes-la-Jolie et la zone de développement économique de Buchelay, distinct mais complémentaire de l'hypercentre de l'agglomération mantaise (le centre-ville ancien de Mantes-la-Jolie) accueillera, sur l'ancien site Sulzer et les terrains de la SNCF adjacents, des activités économiques et des commerces, des logements et des équipements majeurs d'agglomération, notamment la faculté des métiers et l'université du Mantois. Dans sa forme urbaine, ce quartier sera ni trop haut, ni trop dense et revêtra un caractère particulièrement verdoyant.

1-2 Favoriser le renouvellement urbain au nord et à l'ouest de la commune en prenant appui sur les principaux axes de circulation.

Afin de conforter le nouveau quartier « Mantes Université» et de l'intégrer dans un tissu urbain de centralité d'agglomération, il conviendra de favoriser le renouvellement urbain et une certaine densification des espaces bâtis au nord et à l'ouest de la commune, en prenant appui sur les axes majeurs de circulation de la commune que représentent l'avenue Jean Jaurès et le boulevard Roger Salengro, mais aussi sur la rive sud de la tranchée SNCF. En effet, ces quartiers, partie intégrante de la couronne de faubourgs péricentraux de l'agglomération, sont proches des deux gares SNCF, des commerces et des services du centre de Mantes-la-Jolie et bien desservis par le réseau urbain de transports en commun.

Ces espaces renouvelés, mixtes par essence dans leurs fonctions, joueront également un rôle majeur dans la tertiarisation de l'économie mantevilloise. Car s'il convient de protéger et de

pérenniser les activités industrielles de la commune, notamment celles de la zone d'activités de la Vaucouleurs et les factures d'instruments à vent insérés dans le tissu urbain, il faudra privilégier le développement des services marchands ou non, publics ou privés, dans les tissus urbains en favorisant leur implantation en pied d'immeubles, ou en construisant des bâtiments dédiés aux bureaux et /ou aux commerces.

1-3 Mieux relier Mantes-la-Ville au reste de l'agglomération.

Cette mutation et densification des espaces situés au nord et à l'ouest de la commune doit bien évidemment s'accompagner d'une reconfiguration du réseau de voiries primaires. Cette réorganisation doit à la fois permettre une bonne desserte des quartiers, particulièrement du quartier « Mantes Université » et faciliter les échanges entre la commune et ses voisines de l'agglomération. Dans toute la mesure du possible, des voies réservées aux bus et des pistes cyclables seront mises en place dans l'emprise des voies réaménagées ou créées.

Il s'agira en premier lieu, en partenariat avec la commune de Mantes-la-Jolie et la CAMY de reconfigurer le dispositif routier autour de la tranchée SNCF comprenant les ponts de Mantes Station et de Magnanville (rue des deux gares).

Il faudra également envisager la construction d'un troisième pont sur la tranchée SNCF afin d'offrir un nouveau point d'accès à Mantes-la-Jolie et minimiser l'effet de coupure de la voie ferrée.

Deux nouvelles liaisons entre le boulevard Roger Salengro et la plaine de Buchelay seront créées, l'une - la « dorsale » - sera aménagée afin de desservir le quartier « Mantes Université », l'autre traversera le quartier des Brouets. Une voie nouvelle sera également aménagée au sud de l'autoroute A13 en direction du centre commercial « Portes de Normandie » pour décharger la RD 110 (rue de l'ouest).

Enfin, en concertation avec la commune de Magnanville, il faudra trouver une solution pour désenclaver le quartier des Merisiers-Plaisances en assurant la continuité entre les rues Jean Moulin et des Pierrettes.

2. DONNER A LA VILLE UNE STRUCTURE GARANTE DE SON IDENTITE ET DE SA COHESION SOCIALE

A la fois commune banlieue de Paris à l'échelle régionale et commune faubourg de Mantes-la-Jolie à l'échelle locale, Mantes-la-Ville cumule les « turbulences urbaines » que sont les grandes infrastructures de transport régionales, l'influence d'un centre historique situé à l'extérieur de son territoire, une mixité voire parfois une promiscuité habitat/industrie, des quartiers d'habitat dominants mais très hétérogènes (des lotissements pavillonnaires aux grands ensembles HLM). Au final, la commune se caractérise aujourd'hui par une insuffisance d'organisation interne, parce qu'il lui est difficile de fédérer tous les quartiers, tous les espaces, tous les réseaux, qui trouvent leur cohérence à des échelles différentes et qui sont autant de « temps » dans son histoire urbaine.

Il est donc nécessaire de trouver une organisation interne de la ville qui parvienne à rassembler toutes ses composantes, héritées de son histoire, et qui assurera les bases solides de son développement futur propre.

Cela implique des interventions différenciées dans les quartiers : définir les contours d'un véritable centre-ville, source d'identité et de rayonnement, recomposer et ouvrir les quartiers d'habitat social les plus isolés, restaurer une attractivité résidentielle par une offre diversifiée de logements, et, à travers elle, assurer une stabilité démographique. Cette recherche d'organisation interne nécessite aussi de trouver les liaisons entre quartiers les plus satisfaisantes au regard des modes et des motifs de déplacements des mantevillois.

2-1 Créer un espace de centralité fédérateur autour d'un centre-ville étendu et renforcé et d'un Parc de la Vallée réaménagé.

Dans cette recherche d'une meilleure organisation interne, la constitution d'un véritable centre-ville reconnu, accessible au plus grand nombre, et porteur de l'identité mantevilloise est fondamentale. Ainsi, le futur centre-ville doit regrouper les espaces centraux de la commune, soit le centre ancien, le secteur de la Mairie et la place du Marché. Les axes porteurs sont donc la route de Houdan de l'église Ste Etienne à la Mairie, puis l'avenue Jean Jaurès de la Mairie à la place du marché. Dans ces secteurs, et notamment le long des axes principaux (route de Houdan, avenue Jean Jaurès), le centre-ville doit se caractériser par une densité d'habitat qui soit suffisante pour attirer et polariser l'offre de commerces et de services de proximité. Cette offre commerciale sera notamment localisée autour des sites stratégiques du centre-ville (route de Houdan, avenue Jean Jaurès, place du Marché). Il s'agira donc de favoriser les opérations immobilières de renouvellement urbain, conduisant à une densification de ces espaces. Ces derniers ont vocation à recevoir des constructions d'immeubles de logements collectifs.

Le patrimoine historique autour de la place de l'église sera valorisé à travers des opérations de réaménagement des espaces publics.

Ce centre-ville doit aussi rassembler les deux éléments fondateurs de l'identité mantevilloise, que sont le centre ancien d'une part et la Vaucouleurs d'autre part. Ainsi, les contours du centre-ville s'étendront jusqu'au Parc de la Vallée, qui correspond de fait au parc vert urbain du centre-ville. Le Parc de la Vallée sera réaménagé dans le cadre de la constitution de la Ceinture verte d'agglomération, projet piloté par la CAMY. Il devra être un espace de liaison entre le centre-ville et les quartiers Est de la commune, qui sont jusqu'ici relativement isolés.

2-2 Requalifier et équiper les quartiers d'habitat social pour rompre leur isolement urbain et social.

Les trois principaux quartiers d'habitat social de Mantes-la-Ville (Merisiers-Plaisances, Brouets, Bas du Domaine de la vallée) correspondent à une époque désormais révolue de l'urbanisation de la commune. L'impératif de construire vite et beaucoup de logements a conduit à négliger certains aspects de la conception urbaine de ces quartiers et pose, sur le long terme, de réelles difficultés structurelles. Il s'agit aujourd'hui de palier ces dysfonctionnements en rompant l'isolement spatial de ces quartiers dans la ville, en remettant à niveau leur offre commerciale et de services, en améliorant les conditions de vie des habitants par un renforcement de la présence des équipements et services publics et par un réaménagement et un traitement qualitatifs des espaces publics. Pour atteindre ces objectifs complémentaires, des projets de restructuration d'ensemble des quartiers seront mis en œuvre et, le cas échéant, définiront des opérations de renouvellement urbain (démolitions/reconstructions).

Dans le cadre du grand projet de Ville (GPV) du Mantois, *le quartier des Merisiers-Plaisances*, classé en zone urbaine sensible (ZUS), a déjà bénéficié d'opérations de réhabilitation des bâtiments et de résidentialisation des immeubles (les Plaisances), de réaménagement des espaces publics et de restructuration de son centre commercial. Certaines se poursuivront à l'avenir. De nouvelles opérations viendront renforcer la présence des équipements et services publics municipaux sur le quartier.

Le quartier des Brouets fera l'objet d'une restructuration urbaine d'ampleur, notamment par la démolition des tours et la reconstruction de bâtiments de faible hauteur, qui permettront de rééquilibrer l'offre de logements entre accession à la propriété, location intermédiaire et location sociale, de réaménager les espaces publics et de relier le quartier au futur pôle « Mantes Université » et au secteur de la plaine des Meuniers à Buchelay. Une nouvelle voie urbaine sera créée dans ce but et désenclavera le quartier des Brouets.

Enfin, *le quartier du Bas du Domaine de la Vallée*, certainement le plus excentré et isolé de la commune, sera également réaménagé dans le sens d'une meilleure intégration à son environnement. La mise en œuvre de ce projet nécessitera des démolitions de fractions d'immeubles. La rue Georges Brassens sera ouverte à la circulation ce qui dynamisera le quartier et générera une nouvelle structuration urbaine, en particulier en redonnant une attractivité à la dalle dont l'offre en commerces, activités et en services publics devra être renforcée, et en reliant plus directement le centre du quartier aux établissements scolaires et aux gymnases. La mise en circulation de la rue Georges Brassens, qui sera reliée à la Côte du Breuil d'une part et à l'axe traversant Bas du Domaine/Route de Houdan d'autre part, permettra aussi de rompre l'isolement voire l'enclavement de ce quartier dans la commune.

2-3 Favoriser une diversification du parc de logements pour garantir les parcours résidentiels locaux et enrayer le déclin démographique.

Pour éviter la perspective de baisse de la population, liée au vieillissement des familles mantevilloises et à la décohabitation des jeunes notamment, la commune de Mantes-la-Ville doit mieux accompagner les parcours résidentiels des ménages. Cela implique d'accroître et de diversifier l'offre de logements, notamment l'offre en petits appartements locatifs et en petites

maisons en accession, qui correspond respectivement à la demande des jeunes décohabitants et des jeunes familles primo accédantes.

Ainsi, il est nécessaire de favoriser une mutation/densification du bâti dans le centre-ville et dans le péri-centre, c'est-à-dire permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain : reconversion de sites industriels ayant cessé leur activité, réutilisation du terrain de maisons vétustes, regroupement de parcelles, pour construire de petits immeubles de logements collectifs. Cette démarche sera complémentaire de la densification progressive du centre-ville souhaitée pour que celui-ci polarise l'offre de commerces et de services de proximité (cf. 1^{er} §).

La vocation actuelle à recevoir des logements individuels (grands – pavillons, ou plus petits – maisons de ville), sera confortée dans les quartiers de Maupomet, Neukirchen/Brossolette, entre les avenues Jean Jaurès et Roger Salengro, dans les sections Nord et Sud de la route de Houdan au-delà du centre-ville et naturellement dans le Haut du domaine de la vallée. La capacité d'accueil de nouvelles constructions sera fonction des disponibilités foncières actuelles dans ces quartiers.

Enfin, la construction de logements dans le cadre du projet « Mantes Université » permettra à terme d'apporter une réponse tant quantitative que qualitative aux besoins en logements de la population.

2-4 Reconstruire un réseau de voies internes plus fonctionnel et convivial.

Les déplacements internes à la commune doivent pouvoir se réaliser aisément et dans un contexte urbain agréable et qualifiant. La voirie de la commune doit donc être plus hiérarchisée de façon à séparer les types de flux (locaux ou de transit) et réduire les nuisances pour les riverains. En particulier, les axes structurants, définis précédemment (cf. 1^{er} axe du PADD, § *Mieux relier Mantes-la-Ville au reste de l'agglomération*) doivent être identifiés clairement et, le cas échéant, réaménagés en véritables boulevards urbains. Cela concerne en premier lieu les boulevards Roger Salengro et Jean Jaurès et leur intersection au niveau du pont de Magnanville, ainsi que la Dorsale et son prolongement à terme sur la rue des deux gares et la route de Chantereine, et enfin la Côte du Breuil dont la partie aval a été réaménagée récemment.

Rechercher une meilleure hiérarchie et lisibilité du réseau viaire implique également de marquer l'importance des voies secondaires majeures Sud/Nord que sont la rues Maurice Berteaux, Camélinat/de Dammartin et Louise Michel/des Naffetières et l'axe Ouest/Est rue René Vallogne/avenue du Colonel Moll. Ces voies auront comme vocation d'être les axes de desserte interne vers les différents quartiers de la commune. Ils seront aménagés afin de permettre la continuité des circulations, tout en favorisant une fluidité mesurée du trafic routier (aménagements limitant la vitesse).

Enfin, le réaménagement de la voirie interne de la commune s'accompagnera par la définition et la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation de façon à assurer une plus grande rationalité des déplacements motorisés.

3. REDUIRE LES NUISANCES METROPOLITAINES.

Mantes-la-Ville subit aujourd'hui un certain nombre de nuisances liées à son statut de commune métropolitaine. Que se soit la présence de grandes infrastructures de transport, véritables barrières urbaines, l'obligation faite à la commune d'ouvrir à l'urbanisation ses derniers espaces naturels pour répondre aux enjeux de la planification régionale, ou que se soit l'hégémonie automobile dans les déplacements qui s'impose dans toutes les communes de grande banlieue où le maillage en transport en commun est forcément moins dense, toutes ces dimensions métropolitaines de Mantes-la-Ville posent des difficultés à l'échelon local. Elles dégradent l'environnement et le cadre de vie des mantevillois. Tour à tour, ces derniers tirent avantage mais aussi pâtissent dans leur vie quotidienne de ces « atouts métropolitains », lorsque actifs franciliens utilisant l'A13 ou les lignes SNCF, ils redeviennent des habitants exposés au bruit des trafics ferré et automobile, des habitants relativement sevrés d'espaces verts urbains aménagés et des habitants contraints d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements de proximité.

Sans renier les fonctions métropolitaines de la commune, il est donc important d'atténuer ces nuisances dans la vie quotidienne des mantevillois. L'environnement naturel et agricole doit absolument être préservé et mis en valeur lorsque cela est possible, car il constitue le socle de l'identité de la commune. Cet effort trouve son prolongement dans la nécessaire amélioration du cadre de vie urbain proprement dit, par une valorisation des espaces verts s'immisçant au cœur de la ville et par la création d'un réseau de liaisons douces organisant les déplacements à une échelle « humaine », celle de la proximité et du quartier.

3-1 Minimiser l'impact des grandes infrastructures de transports « métropolitaines ».

Du fait de leur vocation métropolitaine, les grandes infrastructures de transport (autoroute A13 et lignes SNCF Mantes/Paris Saint-Lazare), si elles fondent l'excellente accessibilité de la commune au niveau régional, génèrent aussi des nuisances importantes à l'échelon local. Elles posent trois types de difficultés. Tout d'abord, leurs emprises sont de véritables « barrières urbaines » quasiment infranchissables pour des déplacements locaux. Cette difficulté est accrue par le faible nombre d'axes franchissant à la fois l'autoroute et les voies SNCF. Ensuite, le trafic motorisé ou ferré qu'elles reçoivent, est générateur de nuisances sonores pour les riverains. Enfin, elles correspondent à des « saignées » urbaines assez peu esthétiques.

Pour y remédier, il est envisagé deux nouveaux franchissements, le premier traversant l'A13 (dans le secteur du stade Aimé Bergeal) et le second les voies SNCF. La construction de ces deux ouvrages sera définie dans le cadre de la réorganisation de l'ensemble du réseau viaire de la commune (cf. § précédent) et permettra de souligner la continuité d'axes Nord/Sud, appelés à devenir majeurs dans la gestion des déplacements internes à la commune et à l'agglomération.

Concernant le bruit, l'édification de nouveaux équipements de protection phonique pourra être envisagée dans les secteurs les plus exposés.

Enfin, la dalle couvrant une petite partie de l'A13 à proximité de la mairie sera réaménagée afin de minimiser l'impact visuel de l'autoroute dans le paysage urbain et de constituer un espace public agréable et facilitant les déplacements à pied et en vélo des mantevillois. Le réaménagement de la dalle permettra ainsi de mieux relier fonctionnellement les deux parties du centre-ville de la commune, situées de part et d'autre de l'A13.

3-2 Préserver les sites naturels constitutifs du paysage et de la qualité de vie mantevilloise.

Mantes-la-Ville dispose d'espaces naturels ou agricoles qui sont à la fois parmi les plus emblématiques du Mantois (vallée de la Vaucouleurs et vallée de la Seine) et paradoxalement, parmi les plus méconnus et les moins protégés. Il faut dire que l'étalement urbain et l'industrialisation de la vallée de la Seine ont par le passé fortement « consommé » ces espaces, et que la vallée de la Vaucouleurs a été « oubliée » lors du premier inventaire régional des zones naturelles à protéger. Ainsi, le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) impose-t-il à la commune d'urbaniser en grande partie ses derniers espaces naturels et agricoles, fondateurs de la beauté de ses paysages.

La priorité est à la préservation de la qualité des sites naturels du Mantois. Ainsi, un développement urbain durable doit passer par la reconstruction de la ville sur la ville, en limitant au maximum une nouvelle extension urbaine, ou alors selon des modalités permettant de préserver les sites. Pour répondre aux impératifs du SDRIF, les espaces devant être ouverts à l'urbanisation (totalement – les Orgemonts, ou partiellement – les Hauts Villiers) le seront mais en privilégiant les espaces verts urbains de loisirs, qui sont peu nombreux sur la commune, et une urbanisation très peu dense dans le secteur en continuité immédiate avec les lotissements de Magnanville.

Il faut rappeler que selon le SDRIF, 50% des espaces totalement urbanisables et 30% des espaces partiellement urbanisables devront être effectivement ouverts à l'urbanisation au terme de la présente révision. La totalité de ces secteurs devront être ouverts à l'urbanisation d'ici 2015.

Au-delà de leur préservation, il est nécessaire de mettre davantage en valeur les sites remarquables de la commune. La vallée de la Vaucouleurs est à ce titre incontournable dans le cadre du projet d'aménagement de la Ceinture verte d'agglomération, autour des vallées de la Seine et de la Vaucouleurs. Le Parc de la Vallée sera donc requalifié (travaux d'aménagement et traitement paysager) à travers cette démarche portée par la communauté d'agglomération. Une promenade pour les piétons et les cyclistes sera également aménagée tout au long du cours de la rivière.

Cette volonté de préservation des espaces naturels et agricoles contribue aussi à la qualité de vie des mantevillois. Celle-ci sera en effet confortée et améliorée par des paysages qui conserveront leur caractère naturel, et par la création de nouveaux équipements (espaces verts urbains ouverts au public) qui complètera la diversité de l'offre communale.

3-3 Faciliter les déplacements en donnant la priorité aux modes de transports alternatifs à l'automobile.

Réduire les nuisances métropolitaines, c'est aussi donner une plus grande place aux modes de transport non motorisés pour des déplacements de courte distance, internes à la commune. L'automobile est en effet source de pollution, d'insécurité routière, de nuisances sonores et d'inégalités sociales. Sur le principe, son utilisation est aberrante pour des déplacements de courte distance dans le Mantois.

Pour accompagner les besoins de mobilité des mantevillois, l'offre de transport en commun sera développée en partenariat avec la communauté d'agglomération. En particulier, un transport en commun en site propre (TCSP) sera créé sur le futur boulevard urbain structurant le secteur des deux gares (« Dorsale ») et sur le bd Roger Salengro, ce dernier devra être élargi pour permettre la construction de ce TCSP. Ainsi, les deux grands axes routiers structurant ou qui structureront les déplacements dans la commune, seront également dotés d'une offre en transport en commun particulièrement performante. Cette offre sera articulée à la gare de Mantes-la-Jolie, gare principale du Mantois, qui est appelée à connaître une réorganisation profonde, compte tenu de sa fonction de « *pôle d'échanges multimodaux* » au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France. Les accès à la gare par différents modes de transport devraient notamment être profondément remaniés. A l'échelon local, cette démarche est portée par le Comité de pôle auquel participent la communauté d'agglomération et la ville, avec les autres acteurs locaux et régionaux des transports.

Les modes de déplacements doux (marche à pied, vélo) seront privilégiés par la constitution d'un réseau de liaisons douces sur l'ensemble de la commune, en cohérence avec le schéma d'agglomération des liaisons douces adopté à l'échelle communautaire. Ces liaisons seront aménagées sur l'emprise des voies existantes. Deux grands axes se dégagent pour être les deux axes structurants de ce réseau : la vallée de la Vaucouleurs d'une part, qui permet d'associer mobilité et mise en valeur des sites naturels dans le cadre du projet de Ceinture verte d'agglomération (notamment l'articulation avec les bords de Seine), et l'axe Ouest/Est Merisiers-Plaisances/centre-ville d'autre part.

Enfin, la volonté de privilégier des déplacements de courte distance, sans qu'il y ait recours à la voiture, impose de rechercher une certaine densité urbaine dans le centre-ville, près des gares et le long des grands axes structurants (Dorsale, bd Roger Salengro, av Jean Jaurès). C'est en effet en permettant à davantage d'habitants de résider près des commerces et des services, près des gares ferrées et routières, ou bien encore à proximité des axes de TCSP, que l'on limitera le recours à la voiture, pour que la qualité de vie des mantevillois s'inscrive à une échelle *humaine*, celle de la proximité.