

Requalification de la rue de Suède



DOSSIER DE CONCERTATION PREALABLE

Du 5 mars au 2 avril 2024



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

*Retrouver un espace public
apaisé et agréable à vivre*

Table des matières

INTRODUCTION.....	2
1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET :	2
2. LA CONCERTATION PREALABLE :	3
DIAGNOSTICS.....	5
1. LE RESSENTI DES HABITANTS ET USAGERS : L’EVALUATION SENSIBLE ...	5
2. MIEUX CONNAITRE LA RUE DE SUEDE, COTE TECHNIQUE	8
PROJETS CONNEXES.....	18
1. LES PROJETS LE LONG DE LA RUE DE SUEDE	18
2. LA RENATURATION	22
ENJEUX ET ORIENTATIONS	25
1. SCHEMAS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION :	26
2. GRANDES ORIENTATIONS	30
3. LES PRINCIPES DE CONCEPTION.....	32
4. LES DIFFERENTS SCHEMAS D’AMENAGEMENT	34
ESQUISSES PROGRAMMATIQUES	37
1. SEQUENCE 1	37
2. SEQUENCE 2	38
3. SEQUENCE 3	40
4. SEQUENCE 4	42
5. SEQUENCE 5	44
6. SEQUENCE 6	46
PLANNING ET COUT DE L’OPERATION	48
1. PHASAGE DES TRAVAUX	48
2. COUTS DES TRAVAUX.....	49
LA RUE DE SUEDE DANS LE TEMPS ... ET DEMAIN ?	50

INTRODUCTION

1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET :

Une rue unique ...

Sur plus de deux kilomètres, la rue de Suède assure la desserte d'un quartier d'habitations pavillonnaires, de commerces, de plusieurs équipements publics ou privés ainsi que de zones d'activités économiques présentant des espaces en mutation. C'est un rare exemple de voie bordée par un ruisseau en milieu urbain.

La réalisation de travaux d'envergure pour la collecte des eaux usées par TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE, l'existence d'une réflexion sur la renaturation de la Petite Gironde portée par le syndicat mixte des Affluents Nord Val de Loire (ANVAL), l'étude de schéma directeur pluvial et l'adoption d'un schéma directeur cyclable métropolitain ont conduit à engager une réflexion sur le réaménagement de cet espace public.



© Google maps

- **Contexte Urbain** : La rue de Suède, relie l'Est et l'Ouest du Nord de Tours. Elle s'étend depuis la route de Rouziers jusqu'à l'avenue Gustave Eiffel, séparant le quartier résidentiel des Douets et une zone d'activités. Ce corridor urbain a un rôle significatif sur la mobilité des habitants et sur le développement économique local.
- **Attentes exprimées** : problèmes de sécurité routière, inadaptation des aménagements pour les modes doux, érosion des berges et débordements récurrents du ruisseau de la Petite Gironde, qui longe la rue, sont autant de défis à relever pour améliorer la qualité de vie des habitants et activités desservis.
Rue et ruisseau forment un tout.
- **Objectifs globaux du projet** : Les objectifs de ce projet se répartissent selon deux axes. D'une part, réaménager la rue de Suède avec l'introduction d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée pour promouvoir la mobilité

douce, et offrir un cadre plus agréable aux usagers. D'autre part, renaturer le ruisseau de la Petite Gironde et améliorer la gestion des débordements.

Ces actions visent à créer un environnement urbain plus harmonieux, s'inscrivant dans une perspective de durabilité.

2. LA CONCERTATION PREALABLE :

Cadre réglementaire

Le cadre du processus de concertation est donné par le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 (3°), L.103-3, R 103-1 et l'article R103-2,

La concertation préalable est prescrite par arrêté du président de Tours Métropole Val de Loire afin de :

- Donner l'accès à l'information conformément à la réglementation en vigueur,
- Requérir l'avis des riverains et de l'ensemble des acteurs du secteur sur les principes d'aménagement présentés ;
- Faire évoluer les premières études du projet dans ses orientations par l'expression des attentes, des idées et des points de vue afin de favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs.

Pourquoi la concertation ?

La concertation est un processus essentiel dans le cadre de projets tels que le réaménagement de la rue de Suède pour plusieurs raisons :

- **Expertise locale** : Les habitants, activités et usagers de l'espace publics connaissent les particularités de leur quartier. La concertation permet de tirer parti de l'expertise locale. Les suggestions peuvent concerner le projet, ou, de manière élargie, ses abords proches.
- **Participation citoyenne** : Elle offre aux citoyens l'opportunité de participer activement à la qualité du projet.
- **Adaptation du projet** : Les retours des usagers permettent d'ajuster et d'affiner le projet pour mieux répondre aux besoins de tous. Cela contribue à créer un espace public qui correspond véritablement aux attentes des usagers.

Les questions posées par les usagers sont des sources d'éclaircissement et de compréhension. Elles permettent de mieux appréhender leurs préoccupations et à les prendre en considération dans l'élaboration du projet.

Comment donner son avis ?

Liste des moyens pour participer à la concertation

Consulter les dossiers et rédiger un avis :

- **Dans un des registres**

Sur le lieu de la permanence : 37ème parallèle
8 Allée Roger Lecotte - 37100 Tours

Mardi 12 mars
Lundi 18 mars
Vendredi 22 mars
Mercredi 27 mars

} de 14h00 à 17h00

Tours Métropole Val de Loire
60 avenue marcel Dassault CS 30651
37206 Tours Cedex 03

Mairie - Beffroi et annexe de Saint Symphorien
1 Esplanade François Mitterrand
37100 Tours

- **Par messagerie électronique** à l'adresse :
projet-rue-de-suede@tours-metropole.fr
- **Par courrier postal** adressé à

Monsieur le Président de Tours Métropole Val de Loire
CONCERTATION – Requalification RUE DE SUEDE
60 avenue Marcel Dassault – CS 30651
37206 TOURS CEDEX 3

- **Sur le site internet** accessible directement en flashant le QR code :



DIAGNOSTICS

1. LE RESSENTI DES HABITANTS ET USAGERS : L'ÉVALUATION SENSIBLE

Les balades urbaines



© Facebook Les Douets de Tours



Dans le cadre de l'étude du programme d'aménagement, deux balades urbaines se sont déroulées les 9 et 11 juin 2022. Ces événements ont réuni des habitants, des associations de quartier, des élus et des services de la Ville et de la Métropole.

Les participants ont soulevé des préoccupations générales, notamment concernant la rue de Suède où la priorité est principalement donnée à la voiture, posant des risques pour les piétons et les cyclistes. Les habitants ont exprimé le souhait que cette rue soit apaisée en reconsidérant les sens de circulation et en installant des dispositifs tels que des chicanes. La végétalisation a été exprimée également comme une priorité pour fournir plus d'ombre.

Près de 70 remarques ponctuelles, regroupées en thématiques, ont été émises, portant sur des points tels que la Petite Gironde, la végétalisation, les usages, la gestion du trafic, la sécurité et d'autres aspects. Parmi ces thématiques, trois se démarquent comme particulièrement importantes :

- **La Petite Gironde**, pour laquelle les habitants demandent un profilage et un calibrage du ruisseau pour atténuer les montées des eaux en cas d'orages ;
- **La sécurité**, soulignant le besoin de signalisation verticale, de marquage au sol et de solutions pour ralentir les véhicules ;
- **Et les usages**, avec des préoccupations concernant la largeur des trottoirs, le stationnement sur les pistes cyclables, les passerelles glissantes, etc.

Au-delà du nombre de participants et de remarques, cette initiative vise à développer une écoute active et une compréhension approfondie des besoins des habitants. Elle cherche également à fournir une première réponse technique sur l'adaptation des solutions aux aspirations des citoyens. La verbalisation des attentes

sur le terrain offre un avantage en termes d'objectivité. Les balades urbaines ont mis en lumière les préoccupations des habitants, soulignant notamment la nécessité d'une rue à circulation plus douce pour une vie de quartier dynamique.

PROGRAMME RUE DE SUEDE : Synthèse des notes des balades urbaines des 9 et 11 Juin 2022

LOCALISATION	N°	Description	Thématiques
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	1	Balustrade d'accès pour l'entretien des espaces verts et de la Petite Grande	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	2	Indicatif à une signalisation pour le quartier	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	3	Trouver un aménagement de l'espace de quartier	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	4	Déjà envisagé de balustrade (lignes, plastique, enrobés) sur le passage des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	5	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	6	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	7	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	8	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	9	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	10	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	11	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	12	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	13	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	14	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	15	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	16	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	17	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	18	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	19	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	20	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	21	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	22	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	23	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	24	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	25	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	26	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	27	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	28	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	29	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	30	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	31	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	32	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	33	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	34	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	35	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	36	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	37	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	38	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	39	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	40	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	41	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres
Tronçon Effel / Turpin-Marcot	42	Privilégier les arbres anciens et conserver ceux qui restent à l'abri de la coupe des anciens véhicules	Autres

Les 70 observations ont été consignées et cartographiées. Le livrable est porté en Annexe 1.

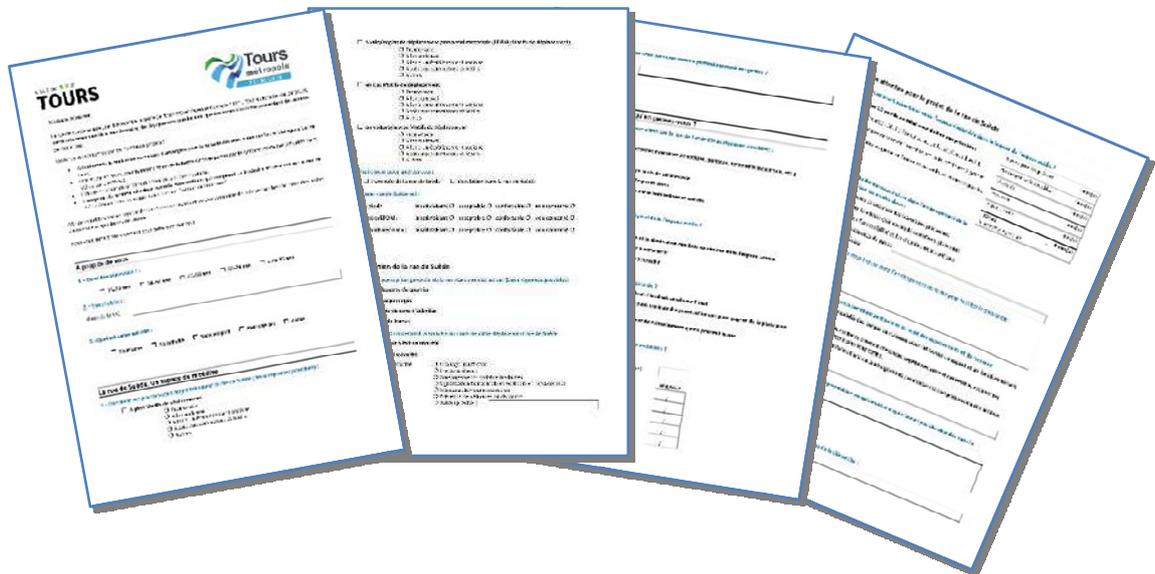
Les questionnaires habitants et activités

- **Le questionnaire Habitants**, en ligne pendant deux mois (mai et juin 2022), a recueilli 118 retours, abordant 19 questions. Plus de 78 % des réponses proviennent des habitants des quartiers des Douets et de la Milletière.

La rue de Suède, majoritairement utilisée par des conducteurs, est jugée acceptable pour les véhicules, mais insatisfaisante pour les piétons et les cyclistes. Environ la moitié des répondants considèrent la rue comme un axe de transit, signalant des problèmes de sécurité liés aux travaux, à l'état de la chaussée, au trafic motorisé et au non-respect des règles de circulation.

Concernant le paysage et la Petite Gironde, la rue ne semble pas attrayante pour la plupart des habitants, qui demandent davantage d'ombrage (86%) et une amélioration de l'état du cours d'eau. Pour le projet de la rue de Suède, les habitants souhaitent réduire l'espace dédié à la voirie en faveur des aménagements cyclables et des espaces verts. La modération de la vitesse, l'amélioration des traversées piétonnes, et l'accessibilité des cheminements piétons sont les principaux axes d'aménagement.

Les habitants insistent sur la nécessité d'éviter les aménagements bruyants, et de limiter ou supprimer les poids lourds. La rue de Suède ne doit pas être un itinéraire de délestage pour l'avenue du Danemark. Pour les espaces verts et le ruisseau, ils mettent en avant la nécessité d'atténuer les inondations, d'améliorer la biodiversité et de créer des lieux de promenade le long du ruisseau. En conclusion, les habitants aspirent à des espaces de circulation apaisés, sécurisés et plus verdoyants. (Voir *Annexe 2 : Analyses questionnaire habitants*)



Questionnaire Papier « Habitants »

- **Le questionnaire Activités**, en ligne pendant deux mois (janvier et février 2024), a recueilli 23 retours, abordant 22 questions. Les réponses proviennent d'actifs travaillant principalement au sein d'entreprises de la rue de Suède ou des rues adjacentes, avec une forte représentation d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises.

Les déplacements domicile-travail sont majoritairement effectués en voiture, tandis que la sécurité dans la rue est généralement bien perçue, bien que certains points d'insécurité soient mentionnés, tels que l'inadaptation des aménagements cyclables et une vitesse automobile excessive.

L'activité génère de nombreux déplacements, avec une majorité de véhicules venant de l'extérieur. Certains lieux, comme les carrefours Douets/Suède et Suède/Tupernay-Marcet, sont signalés comme dangereux.

Du point de vue paysager, la rue de Suède est perçue comme un lieu de passage plutôt que de promenade, et le végétal est considéré comme nécessaire pour

l'ombrage et la diminution des îlots de chaleur. La Petite Gironde est vue comme un cours d'eau naturel à améliorer.

Les attentes pour le projet de la rue de Suède se concentrent sur l'amélioration des modes doux, la sécurisation des traversées piétonnes, la modération de la vitesse, la création d'espaces de pause, et la réalisation de places de stationnement. Des propositions complémentaires incluent l'amélioration de la signalétique pour les commerces, et l'incitation à la création d'espaces végétalisés le long des activités avec si nécessaire, l'acquisition à plus long terme d'emprises correspondantes. (Voir Annexe 3 : Analyses questionnaire activités)

2. MIEUX CONNAITRE LA RUE DE SUEDE, COTE TECHNIQUE

Renforcement du réseau d'eaux usées

De novembre 2021, et jusqu'au début de 2023, Tours Métropole Val de Loire a mené d'importants travaux sur le secteur Nord de son territoire, entre Tours et Saint-Cyr-sur-Loire (rue de Suède et avenue Gustave Eiffel).

Ce chantier d'envergure consistait à renouveler et à augmenter la capacité de transit des eaux usées provenant d'une grande partie de Tours Nord, Notre-Dame-d'Oé et de Parçay-Meslay. Le renouvellement du réseau d'eau potable a été réalisé dans les mêmes tranchées et de façon simultanée.

Travaux d'assainissement Route de Rouziers



©www.tours-metropole.fr

L'importance de cette opération conduisait à la nécessité d'observer comportement des tranchées profondes en matière de tassements ou de décompression des sols.

Débordements de la Petite Gironde.

Lors de pluies intenses, le ruisseau de la Petite Gironde n'a pas les capacités suffisantes pour recueillir toutes les eaux pluviales de ruissellement. Cette problématique est accentuée par l'environnement urbain fortement **imperméabilisé** du cours d'eau.

La rue de la Clarté Dieu et ses environs, situés en point bas, font face aux débordements fréquents du ruisseau. Les incidents les plus récents remontent au 11 juin 2018 et au 04 juin 2022.

*Rue de la clarté Dieu
Le 11 juin 2018*



© Facebook Les Douets de Tours

*La petite Gironde et la rue de Suède
Le 4 juin 2021*



© Facebook Les Douets de Tours

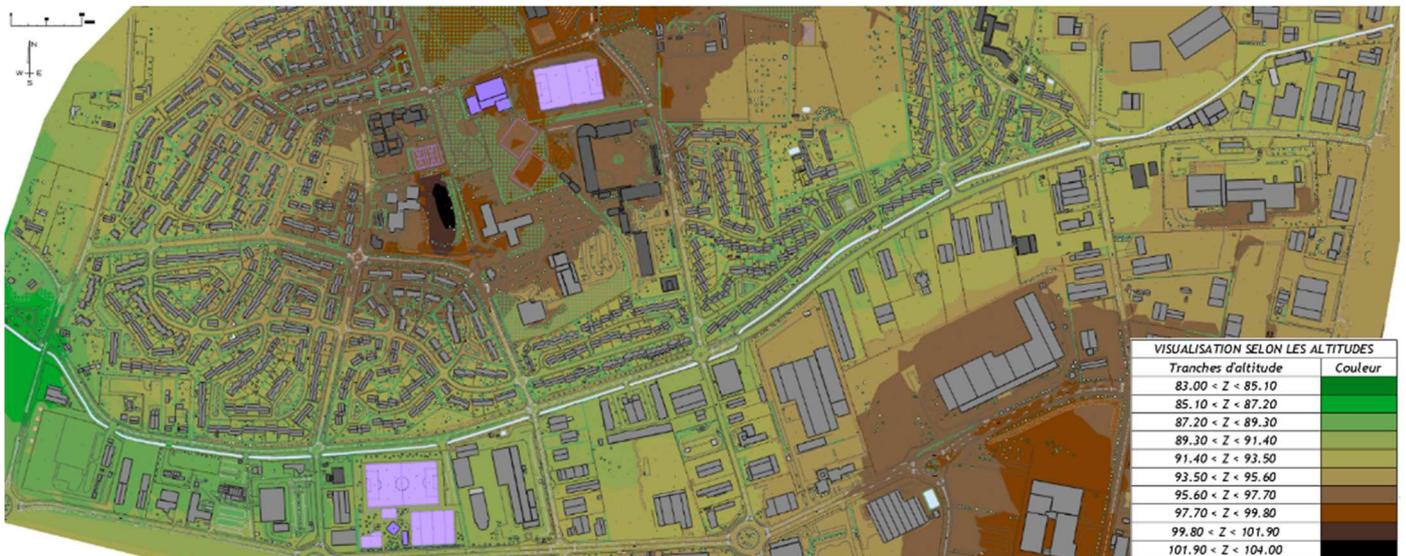
Date	Pluie mm/Jour	Occurrence max	Heure début	Heure Fin	Précipitations sur l'évènement
04/06/2022	28,6 mm	Période de retour 10 ans	15 :32 :10	15 :46 :08	Pluie de 25,8 mm en moins de 30'
11/06/2018	38,4 mm	Retour 10 ans	06 :51	09 :21	37,4 mm en 2h29 (34,2 mm en moins de 3 heure)
17/06/2013	32,4 mm	Données trop anciennes – occurrences des précipitations non exploitées à l'époque			
08/09/2010	48,2 mm	Données trop anciennes – occurrences des précipitations non exploitées à l'époque – mention d'une pluie de 48 à 70 mm selon les sites sur 3 à 6 heures – occurrence supposée d'au moins 20 ans			

Tours Métropole Val de Loire – Direction Cycle de l'Eau - Service Assainissement

Evaluation des volumes de débordements

- **Le plan des altitudes**

Le relief, permet de visualiser les dénivellations du « vallon » de la Petite Gironde qui coule de l'Est vers l'Ouest entre deux zones un peu plus hautes : l'une au Nord-Ouest (le site de CNAV et du lycée Choiseul) et l'autre au sud-est (Site Sanitec et Sanofy)



Plan réalisé en créant un Modèle Numérique de Terrain (MNT) à partir du PTU (Plan Topographique Urbain)

- **Estimation des volumes d'eau de débordement (du 18 juin 2018)**



Le calcul du niveau de débordements s'est appuyé sur le Plan Topographique Urbain avec le Modèle Numérique de Terrain (MNT), une photo du 12 juin 2018, et les données du réseau Eaux Pluviales. Le niveau supérieur de l'inondation du 12 juin 2018 a été estimé à 90.60 au 40 rue de la Clarté Dieu.

- **Estimation des niveaux maximum de débordement (du 18 juin 2018)**

Le calcul des volumes de débordements s'est appuyé sur la soustraction de deux Modèles Numériques de Terrain (MNT), l'un donnant le volume d'eau généré par l'orage du 18 juin 2018 (14 275 m³) et l'autre le volume d'eau maximum dans le lit de la Petite Gironde sans débordement (6 850 m³). La cubature (soustraction des 2 MNT) donne une indication sur les volumes de terrassements à réaliser pour accueillir temporairement l'eau et éviter tout débordement dans les rues de Suède et de la Clarté Dieu, soit 7 425 m³. **Seul l'ordre de grandeur est à retenir par cette pluie décennale.**



Extrait du Modèle Numérique de Terrain 1 : les surfaces bleues foncées représentent les débordements de la Petite gironde le 18 juin 2018



Extrait du Modèle Numérique de Terrain 2 : les surfaces bleues foncées représentent les volumes d'eau sans débordements du lit de la Petite gironde

Déplacements

- **Traffic/Vitesse :** La direction Circulation Voirie Secteur de Tours procède régulièrement à des mesures de trafics et vitesses des véhicules.

Rue de Suède												
N°73 (parcelle ex-Cegelec)					Centre commercial Choisellerie				N°34 (Ecole du Cinéma)			
Année	date	sens	Répartition V moy	Nb VL-PL	date	sens	Répartition V moy	Nb VL-PL	date	sens	Répartition V moy	Nb VL-PL
2015									18 au 22/05	E>O	VL≤50km:80,96% PL≤50km:86,04% 50,32hm/h VL 48,2km/h PL	3656 3471VL 184PL
2017	13 au 17/11	O>E	≤50km/h: 78,19% 44,96 km/h	1770	27 au 31/03	O>E	≤50km/h:88,64% 40,47Km/h	3570				
						E>O	≤50km/h:84,28% 40,58Km/h	3580				
2019					11 au 15/03	O>E	≤50km/h:87,39% 40,97Km/h	3869				
						E>O	≤50km/h:85,26% 40,6km/h	3720				
2023	13 au 17/11	O>E	≤50km/h:77,1 % ≤50km/h:74,6 % 43,1km/h	897 874VL 22PL	06 au 10/04	O>E	≤50km/h:96,39% 32,25km/h	2547	19 au 23/06	O>E	≤50km/h:37,9% 52,8km/h	2596
						E>O	≤50km/h:98,30% 29,66km/h	1860		E>O	≤50km/h:37,5% 52,9km/h	1970

La limitation de vitesse est plutôt bien respectée par les automobilistes, surtout depuis 2023, avec la mise en place de Stop à chaque carrefour sur la rue de Suède, entre la route de Rouziers et le carrefour des Douets. Mais la perception des habitants qui se sont exprimés, est en décalage avec le fait que la vitesse n'était pas excessive et qu'elle a fortement diminuée depuis 2023 (environ - 10 km/h notamment dans la section précitée). Le mauvais état superficiel de la chaussée, l'inconfort des cheminement piétons et leur proximité avec la chaussée sont des hypothèses que l'on peut formuler face à cet écart entre mesures et perception.

Les trafics des véhicules motorisés ont des valeurs courantes pour une voie de ce type, notamment pour sa partie Ouest en sens unique Ouest >Est, qui montre l'efficacité de contraintes d'entrée mises en place au carrefour Rouziers/Suède. Ces valeurs ont même fortement diminué en 2023, de 30 à 50 %. Cette baisse peut s'expliquer par de nouvelles habitudes liées aux travaux d'assainissement. Les mesures ont été faites en dehors de période de travaux.

La part des poids lourds représente entre 2 et 5% du trafic selon le tronçon de la rue.

Une orientation vers une limitation à 30 km/h est crédible.

- **Transports en commun :** Le secteur de la rue de Suède est desservi par plusieurs lignes de transport en commun :
 - ligne 17 Santé Alliance <> Gare de Tours : arrêts Milletière, Suède, Cousinerie, Abbaye Gâtine et Bois Aubry ;
 - ligne 2 Douets <> CHU Trousseau : arrêt Abbaye Gâtine
 - ligne 14 Santé NCT+ <> Chambray 2 Sud : arrêt Abbaye Gâtine
 - ligne 66 Val Choisille <> Lycée Vaucanson/Lycée Choiseul : arrêt Abbaye Gâtine

En extrémités Est et Ouest de la rue de Suède, on trouve également des points d'arrêts bus :

- arrêt Milletière : lignes 17, 53 et 56
- arrêt Fontaine de Mié : lignes 52, 66 et 73

Au total, **le secteur de la rue de Suède dispose d'une bonne desserte par les transports en commun**, à conforter. **L'accessibilité des points d'arrêt sera à prendre en compte.**

- **Marche à pied :** L'usage de ce mode de déplacements est difficilement mesurable en dehors de période d'observations in situ, ce qui a été fait pour évaluer l'usage de la marche à pied sur le tronçon Eiffel – Marcet (accès à l'école Pérochon depuis le quartier de la Milletière).

En synthèse, sur ce tronçon, on a observé peu de déplacements (une dizaine).

On peut avancer une hypothèse basée sur le mauvais état et l'inconfort du cheminement existant tant côté Nord que côté Sud. Une seconde hypothèse repose sur l'éloignement de l'établissement avec le quartier et l'inclusion du déplacement vers l'école dans le trajet domicile-travail.

L'usage promenade a été cité lors des deux visites de site, en regrettant l'absence de lieu d'arrêt près de la Petite Gironde (bancs, etc.). Cette demande est à mettre en lien avec les modifications des berges dans le cadre de l'opération de renaturation de la Petite Gironde.



- **Pratique du vélo :** En l'absence de compteurs, ce mode de déplacements est difficilement mesurable en dehors de période d'observations in situ.

Pour les cycles, il existe une piste cyclable bidirectionnelle sur la partie Ouest de la rue. Sur le reste de la voie, deux bandes cyclables sont tracées sur la chaussée.

La piste bidirectionnelle accueille également les piétons, pouvant créer des conflits potentiels entre les deux modes de déplacement.

Quant aux bandes cyclables sur la chaussée, elles posent des problèmes de sécurité, notamment en raison du passage de poids lourds accédant aux activités du secteur. La qualité de roulement du revêtement de la chaussée est médiocre en raison des travaux successifs.

Accidentologie

Entre 2013 et 2022, une vingtaine d'accidents ont été recensés sur la rue de Suède (y compris les carrefours avec l'avenue Gustave Eiffel et avec la route de Rouziers)

Le bilan de ces accidents est de 22 blessés légers et 3 blessés graves. Les piétons et les cyclistes étaient impliqués dans 35% des accidents, avec des véhicules motorisés. Le reste des accidents n'impliquait que des véhicules motorisés.

La première phase de travaux commencera aux carrefours avec la rue des Douets (4 accidents) et les rues Marcet et de Turpenay (4 accidents).



Ouvrages d'art

Le long de la rue de Suède, sur la Petite Gironde, on recense un total de 17 ouvrages, comprenant 14 ponts ou passerelles et 3 rideaux de palplanches métalliques.

Le patrimoine n'appelle pas de travaux urgents en l'état, avec un bon état général.

Les défauts en sous face impliquant notamment de la corrosion sur armatures doivent être traités indépendamment de l'opération de voirie. Des pontages de fissures du revêtement de chaussée sont à effectuer également indépendamment.

En cas de travaux de voirie ou réseaux contigus, il convient de procéder à l'entretien du patrimoine notamment en reprenant l'étanchéité des éléments en béton : dalle, longrines, murs, etc.



Les parties d'ouvrages accessibles seront nettoyées sous pression puis protégées par un produit d'étanchéité.

La passerelle piétonne au carrefour des Douets est en mauvais état et condamnée.



Eclairage

Le système d'éclairage actuel (matériel et réseaux) est obsolète et ne répond plus aux normes d'économie d'énergie et de respect de l'environnement.

Un renforcement de l'éclairage a été installé au niveau du passage piéton, rue René Cassin pour les enfants allant vers l'école et semble apporter une amélioration de la sécurité de la traversée de cette rue.



La variation des flux des sources la nuit est actuellement impossible sur l'ensemble de la rue de Suède, mais est envisageable dans le futur après la rénovation du matériel.

En revanche, les lampadaires du quartier des Douets ont été changés il y a 4 à 5 ans pour des matériels avec Leds. L'extinction a été mise en place pour expérimentation entre le 14 novembre 2022 jusqu'au 14 mai 2023. Une évaluation auprès des habitants a eu lieu à partir du 14 février afin de voir l'impact d'une extinction des éclairages entre 1 h 00 et 5 h 00 sur la vie quotidienne des riverains.

Un questionnaire en ligne a conduit à un taux de 55% de satisfaction. Les habitants du quartier des Douets a peu répondu. L'extinction a été maintenue.

La présence du ruisseau en bordure de voirie est un élément déterminant qui fige la position des futurs mâts d'éclairage. Ils seront placés du côté du ruisseau avec un blocage de flux lumineux arrière pour ne pas perturber le milieu aquatique.

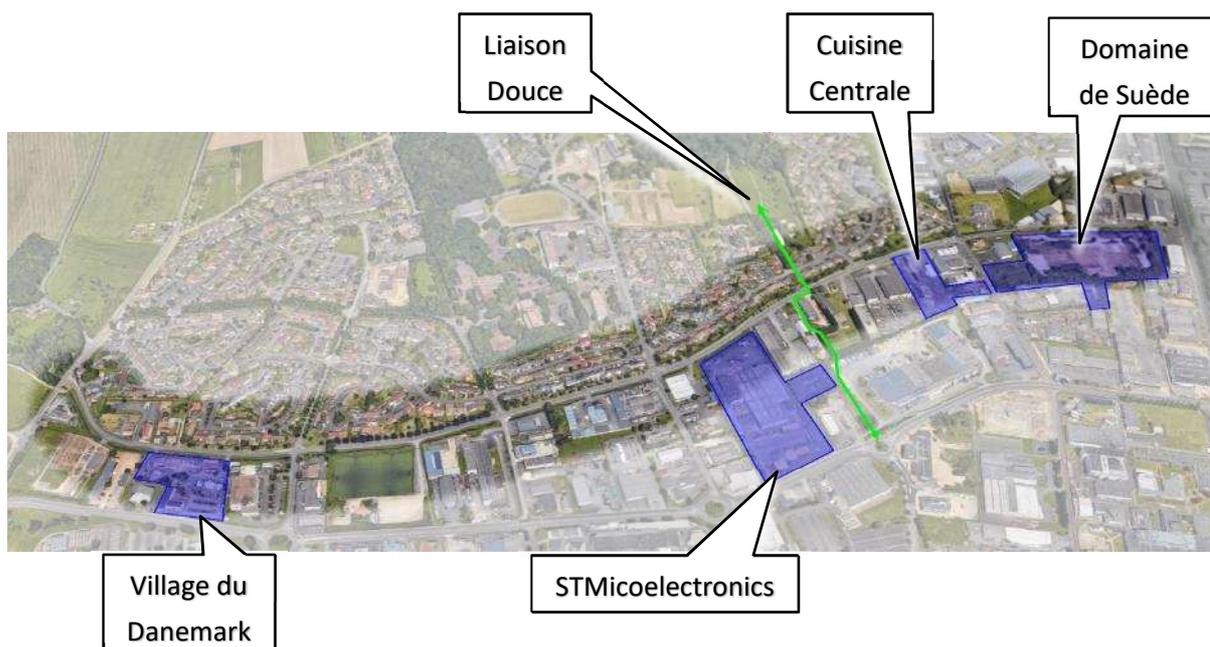
Chaussée

La constitution de la chaussée est modeste mais supporte le trafic sans déformation notable. La tranchée profonde réalisée récemment s'est bien comportée. **L'état structurel de la chaussée sera expertisé en mars pour permettre de retenir une solution technique adaptée.**

PROJETS CONNEXES

1. LES PROJETS LE LONG DE LA RUE DE SUEDE

Plusieurs projets sont actuellement en cours, chacun contribuant à façonner l'environnement urbain. Chaque programme, qu'il s'agisse d'améliorer la mobilité douce, de répondre aux besoins alimentaires des écoles par le biais d'une Cuisine Centrale, ou de développer des programmes privés d'habitat ou d'activités tels que l'opération « Domaine de Suède », le « Village du Danemark » et l'extension de STMicroelectronics, témoigne du dynamisme du tissu du secteur.

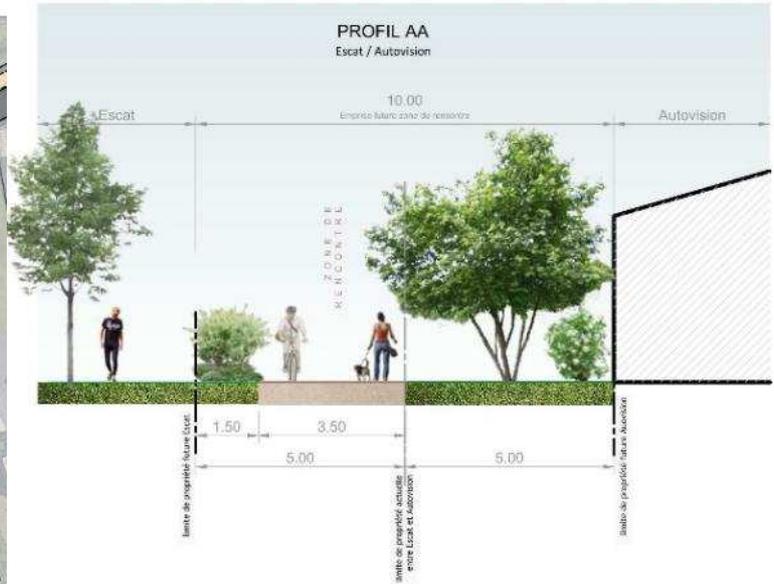
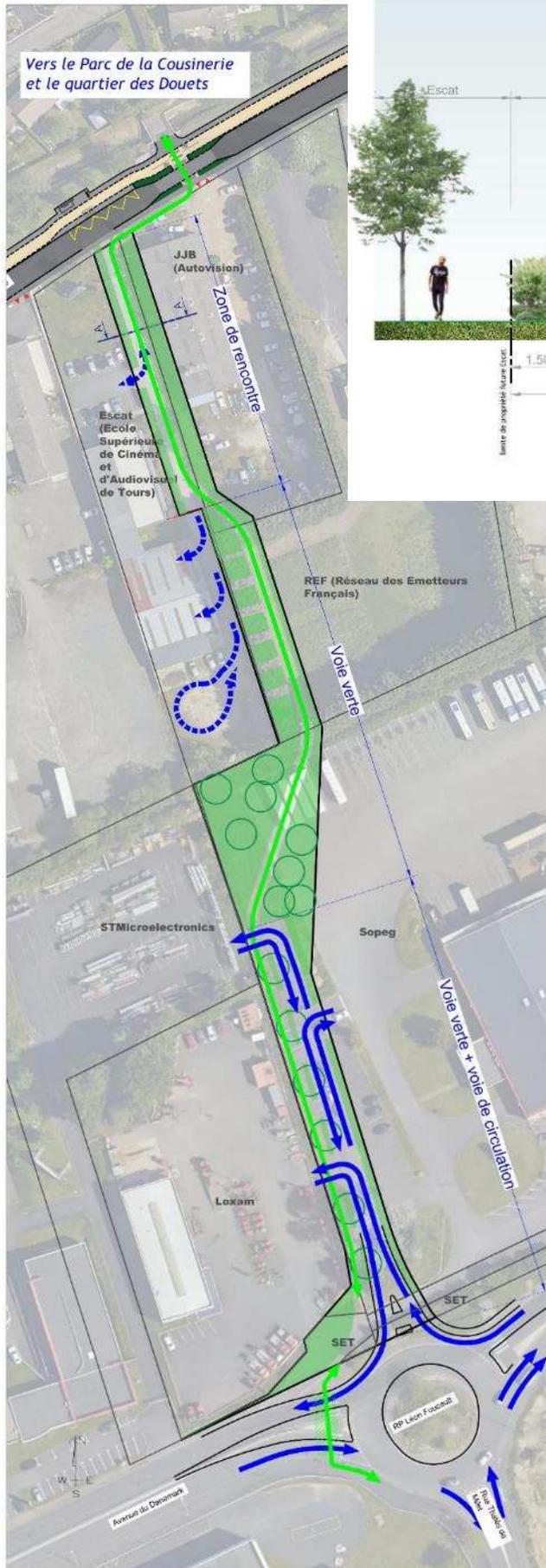


Un nouvel axe pour les mobilités douces

Une nouvelle liaison piétonne et cycles entre la rue de Suède et l'avenue du Danemark est projetée. Elle vise à améliorer la mobilité douce dans le quartier en créant un axe Nord - Sud en continuité de la rue Thalès de Milet. Dans sa moitié Sud uniquement, la desserte des parcelles d'activités sera également assurée, parallèlement à la liaison douce, avec une connexion avec le giratoire Léon Foucault. La réalisation est prévue pour 2025.

Des actions seront également déployées pour améliorer l'accès au parc de la Cousinerie, créant ainsi des espaces verts plus accessibles, notamment par la création de plateaux au droit des accès piétons.

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



-  *Voie douce (vélo et piétons)*
-  *Véhicules légers (zone de rencontre)*
-  *VL, PL et bus*
-  *Espace vert à créer*
-  *Plantation à créer*

Une nouvelle Cuisine Centrale

La cuisine centrale de la Ville de Tours, actuellement située dans le quartier des Fontaines est obsolète et sera reconstruite sur une parcelle desservie par la rue de Suède et la rue Baptiste Marcet.

Elle est conçue pour répondre aux besoins alimentaires des établissements publics scolaires. Cet équipement comprend un circuit de visite et accueillera des classes scolaires. Les travaux débuteront en avril 2024 et seront achevés pour une mise en service à la rentrée 2025.

Le projet laisse libre une emprise de 1500 m² en limite de la rue de Suède. Un traitement végétalisé de la frange est prévu en limite de la rue de Suède.



© cabinet BPA architecture

Le « Domaine de Suède », programme de logements, projet privé :

Le Domaine de Suède, programme de 400 logements, représente une opération de construction importante. Ce projet comprend une offre résidentielle diversifiée (maisons et collectifs).

Les travaux seront réalisés en 2 tranches, la première, sur la partie Ouest du terrain de 2024 à 2026 et la deuxième, sur la partie Est de 2026 à 2028. **Une bande de terrain de 3 m de large sera réaffectée à l'espace public afin d'aménager un trottoir confortable bordé d'une noue. Ce principe d'aménagement sera poursuivi au droit du 18, rue de Suède (propriété de la Ville).**



© Ivars et Ballet

Le « Village du Danemark », ensemble de bureaux et d'ateliers, projet privé

Le « Village du Danemark » est un projet privé d'activités avec des surfaces de bureaux et d'ateliers. Les accès sur la rue de Suède seront conservés. **Ce projet intègre une bande verte en façade Nord, le long de la Petite Gironde, destinée à faciliter la renaturation du ruisseau.**

STMicroelectronics, extension d'activités, projet privé :

La parcelle supportant anciennement l'entreprise SES, acquise par STMicroelectronics est destinée principalement à accueillir l'aménagement d'un parking pour les employés de l'entreprise. L'entrée des véhicules se fera par le rond-point Léon Foucault, tandis que les employés accéderont au site de production au sud de l'avenue du Danemark par le biais d'une passerelle privée récemment installée.



Construction de la Passerelle

©Véritas

2. LA RENATURATION

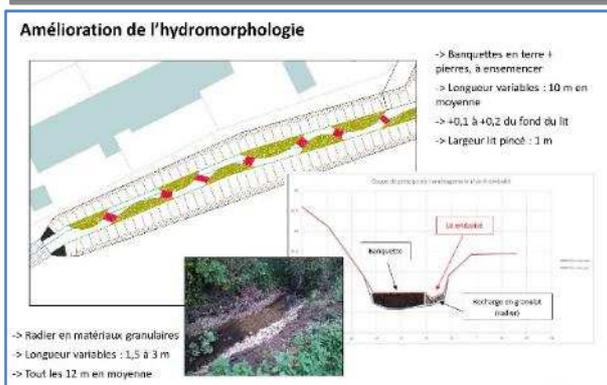
Parmi tous les projets présents dans le périmètre de réflexion, la renaturation de la Petite Gironde est celui qui accompagnera le réaménagement de la rue d'une extrémité à l'autre.

Le Syndicat mixte des Affluents Nord Val de Loire a programmé la renaturation de la Petite Gironde. Cette action vise à restaurer et à revitaliser cet espace naturel, favorisant la biodiversité et créant un environnement écologiquement durable.

Le Syndicat a donc engagé une étude avec deux orientations majeures :

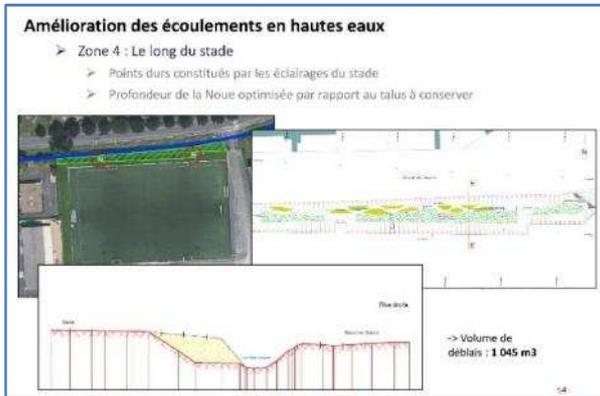
- Mieux gérer le risque de débordements dans la zone fortement urbanisée, le long de la rue de Suède ;
- Améliorer l'hydromorphologie du cours d'eau en adoptant des approches telles que le redimensionnement du lit, la restauration des habitats aquatiques, la gestion de la ripisylve (végétation de berges).

Un programme pluriannuel de renaturation sur le secteur à l'aval de la route de Rouziers est également prévu.

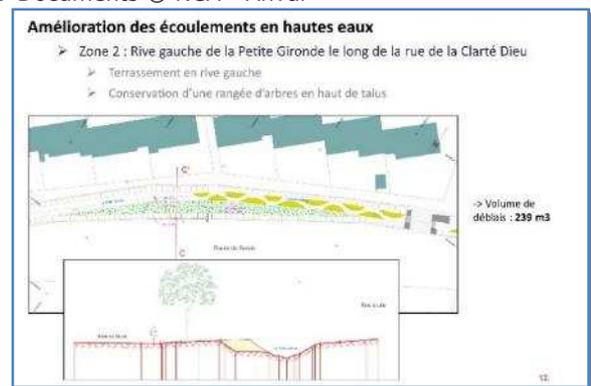


Documents © NCA – Anval

Gestion des débordements et interventions en milieu urbain : pour répondre aux défis de la gestion des crues en milieu urbain, le projet envisage plusieurs actions visant à permettre le débordement du ruisseau en hautes eaux en fonction des emprises foncières disponibles ou à maîtriser.



Documents © NCA - Anval



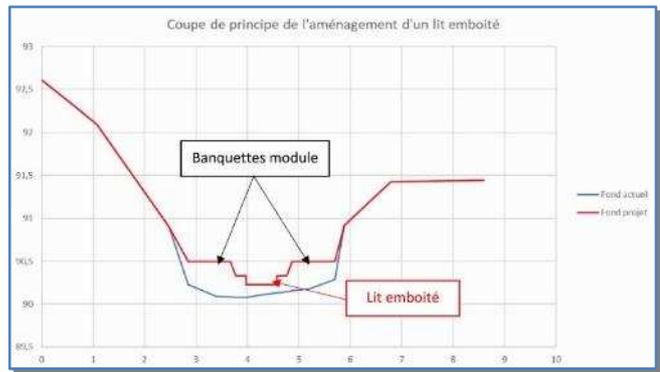
Gouvernance du projet : L'ANVAL et Tours Métropole Val de Loire interviennent en collaboration étroite pour la gestion du projet. L'ANVAL se concentrera sur la Gestion des Milieux Aquatiques, tandis que la Métropole sera responsable de la Prévention des Inondations.

Actions spécifiques en milieu urbain : Trois interventions spécifiques en milieu urbain sont envisagées :

- La reprise de la confluence avec la Fosse à la boîte, incluant la remise à ciel ouvert des 40 derniers mètres et l'aménagement des berges ;

- La restauration de la largeur de mobilité du cours d'eau, avec des ajustements des berges ;
- Réduction des rejets.

Aménagements proposés : Les aménagements proposés comprendront des travaux de restauration hydromorphologique, de recharge granulométrique et de modification du gabarit du lit.



Estimation financière : Le coût total du projet est estimé à environ 250 000 € TTC. Cette estimation comprend les travaux préliminaires, les terrassements, la restauration hydromorphologique, les divers et imprévus, ainsi que les frais de maîtrise d'œuvre.

Le Petit Cher : Exemples de renaturation



© La Nouvelle République



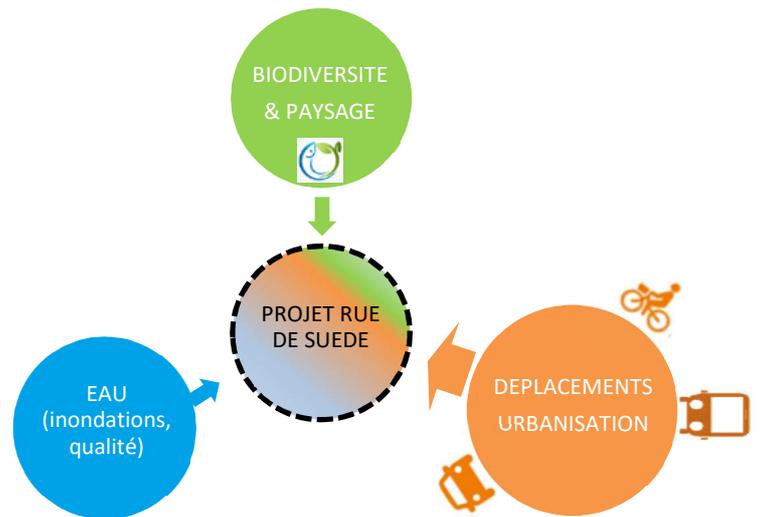
© www.tours-metropole.fr

ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les enjeux et les orientations du projet sont influencés par trois principales thématiques :

- La biodiversité et le paysage
- L'eau et la Petite Gironde
- Les déplacements et l'urbanisation

Il sera essentiel de tenir compte de ces trois éléments afin de concrétiser un projet en adéquation avec ces thématiques.



Projet sur la renaturation du ruisseau de la Petite Gironde (ANVAL)

Mise en œuvre d'un Schéma Directeur Vert (TMVL)

Travaux d'envergure de collecte des eaux usées (TMVL)

Etude de schéma directeur pluvial (TMVL)

Inondations récurrentes

Schéma directeur cyclable comprenant un itinéraire structurant (TMVL)

Etude de hiérarchisation des voies (TMVL)

Projet de plan de circulation (TOURS)

Projet de Ville à 30 (TOURS)

Projets de construction publics et privés

Procédure de modification du PLU

Evolution des accès du Parc de la Cousinerie / Cession du parking Rue Briand (Notre-Dame d'Oé)

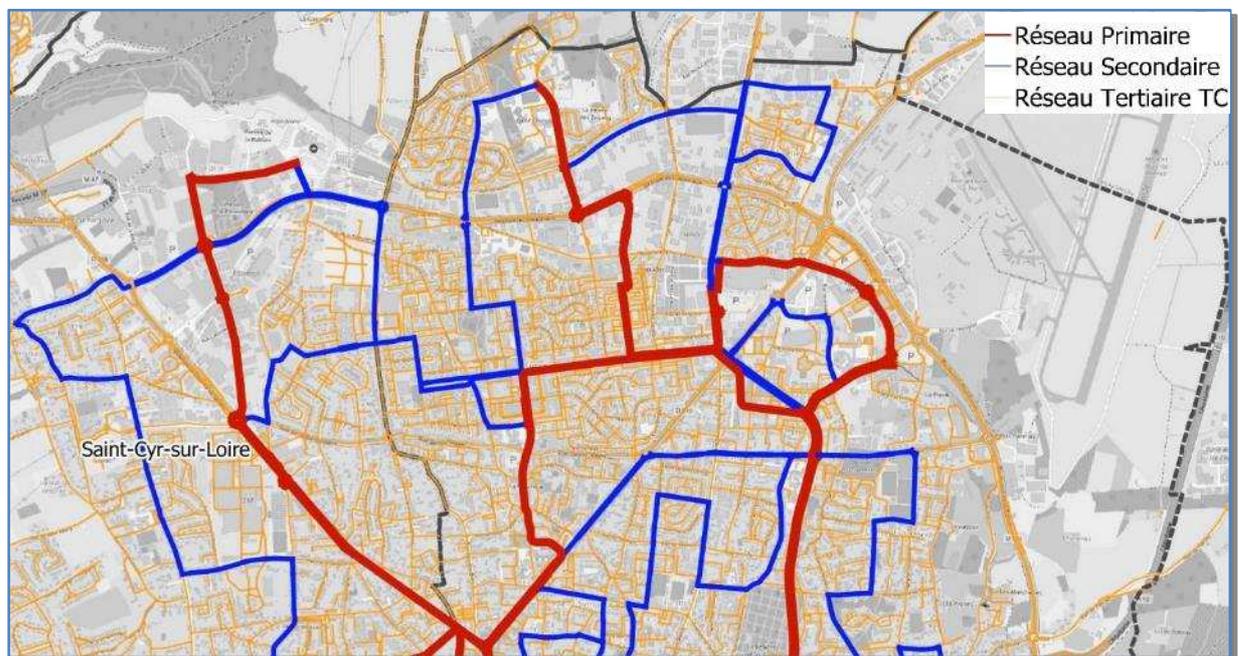
1. SCHEMAS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION :

Hiérarchisation des voies

Le schéma de hiérarchisation des voies considère la rue de Suède comme une voie ;

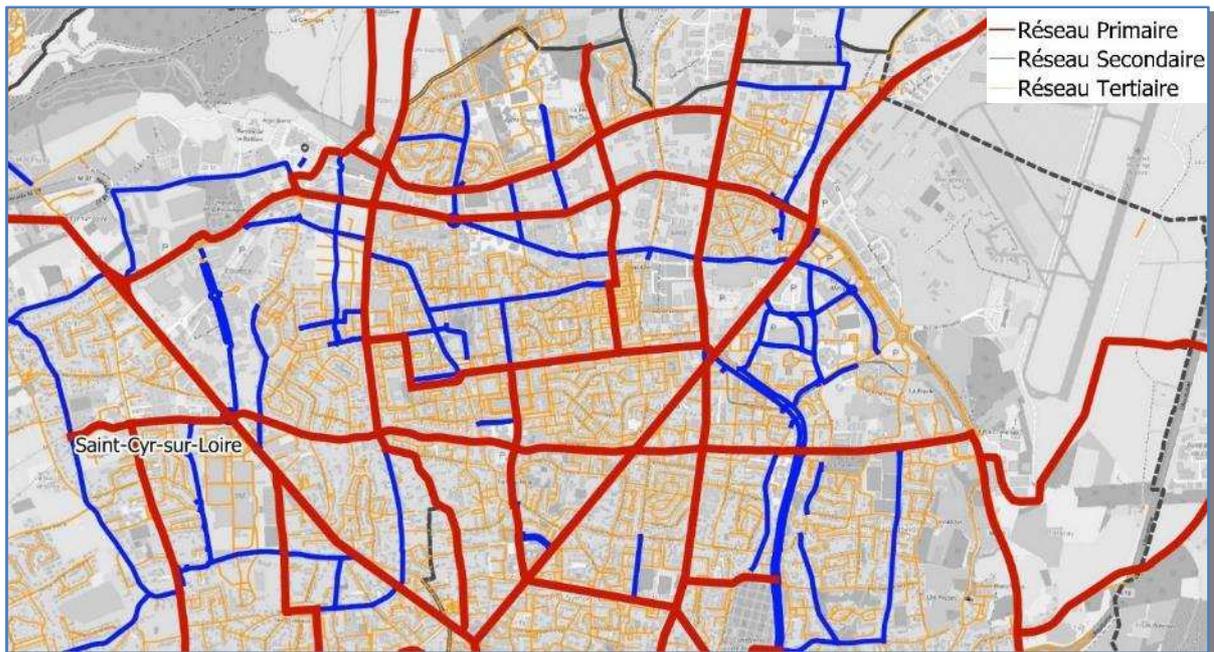
- secondaire pour les transports en commun : elle supporte plusieurs lignes de bus sur la moitié de sa longueur ;
- primaire pour les cycles pour son inscription au schéma directeur cyclable métropolitain ;
- et secondaire pour la circulation automobile du fait de la desserte d'une zone d'activités.

Hiérarchisation Transports en commun



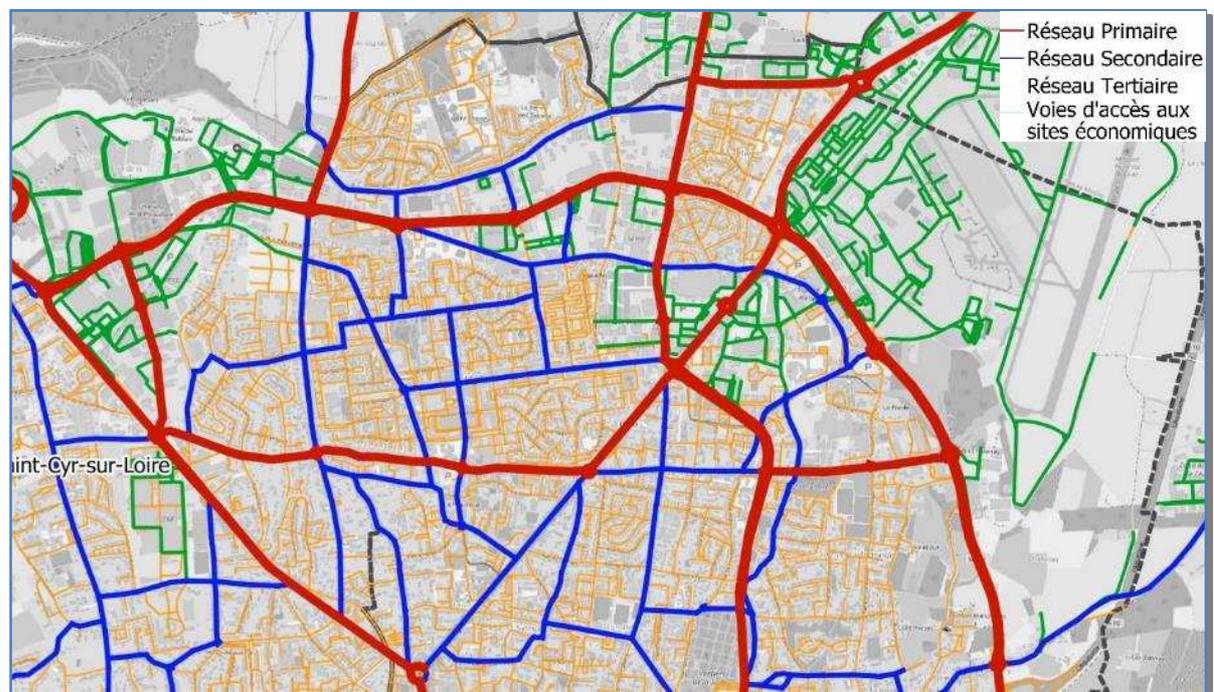
©Lee Sormeia

Hiérarchisation Vélos



©Lee Sormeia

Hiérarchisation Trafic



©Lee Sormeia

Schéma Directeur Cyclable métropolitain

Ce schéma définit les itinéraires du réseau cyclable structurant (RCS) qui doit permettre le développement de la pratique cyclable sur des distances moyenne à longue. Le réseau cyclable structurant est prolongé par les aménagements de proximité.

La rue de Suède a été identifié comme une voie devant accueillir un aménagement cyclable (itinéraire n°5) permettant d'assurer une liaison transversale inscrite au schéma directeur cyclable métropolitain entre différents axes structurants. L'insertion sur la rue de Suède a été préférée à un aménagement sur l'avenue du Danemark en raison de la disponibilité des emprises et de l'ambiance de l'espace public.

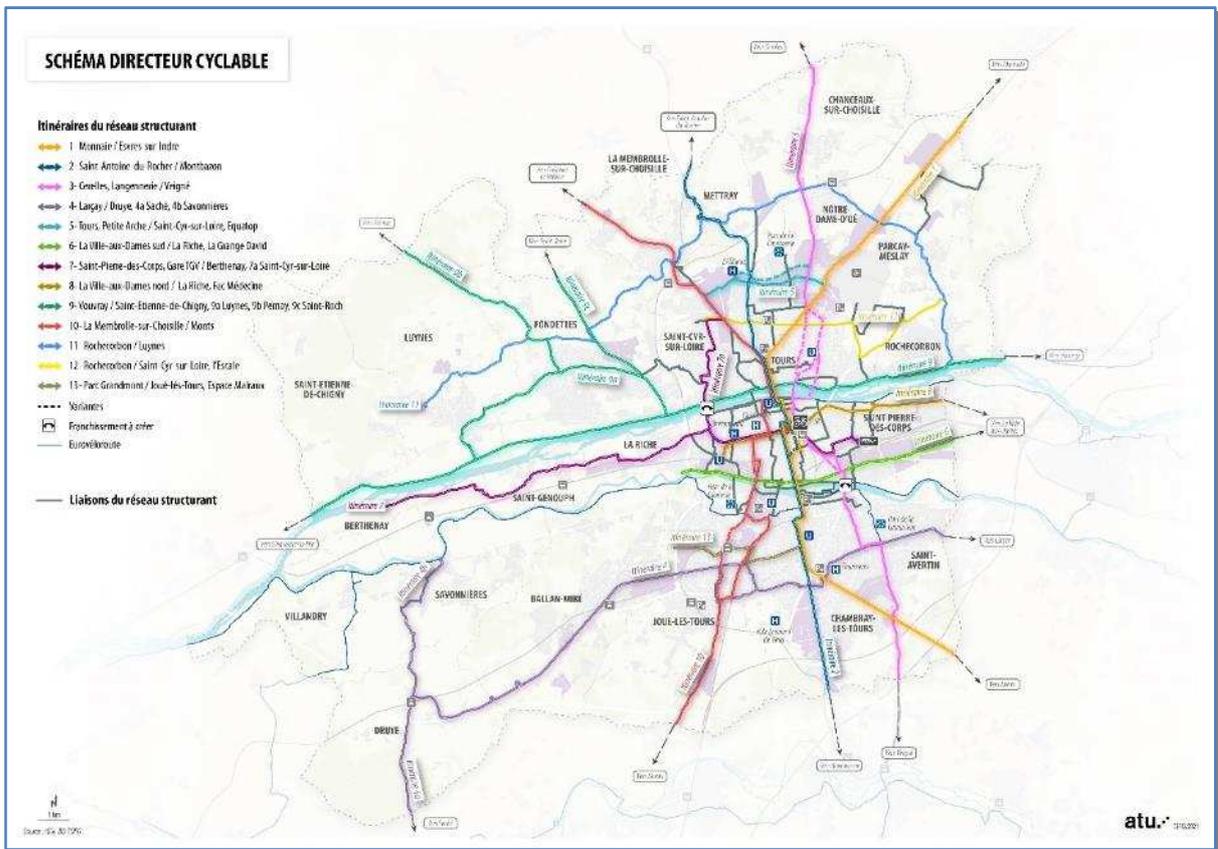
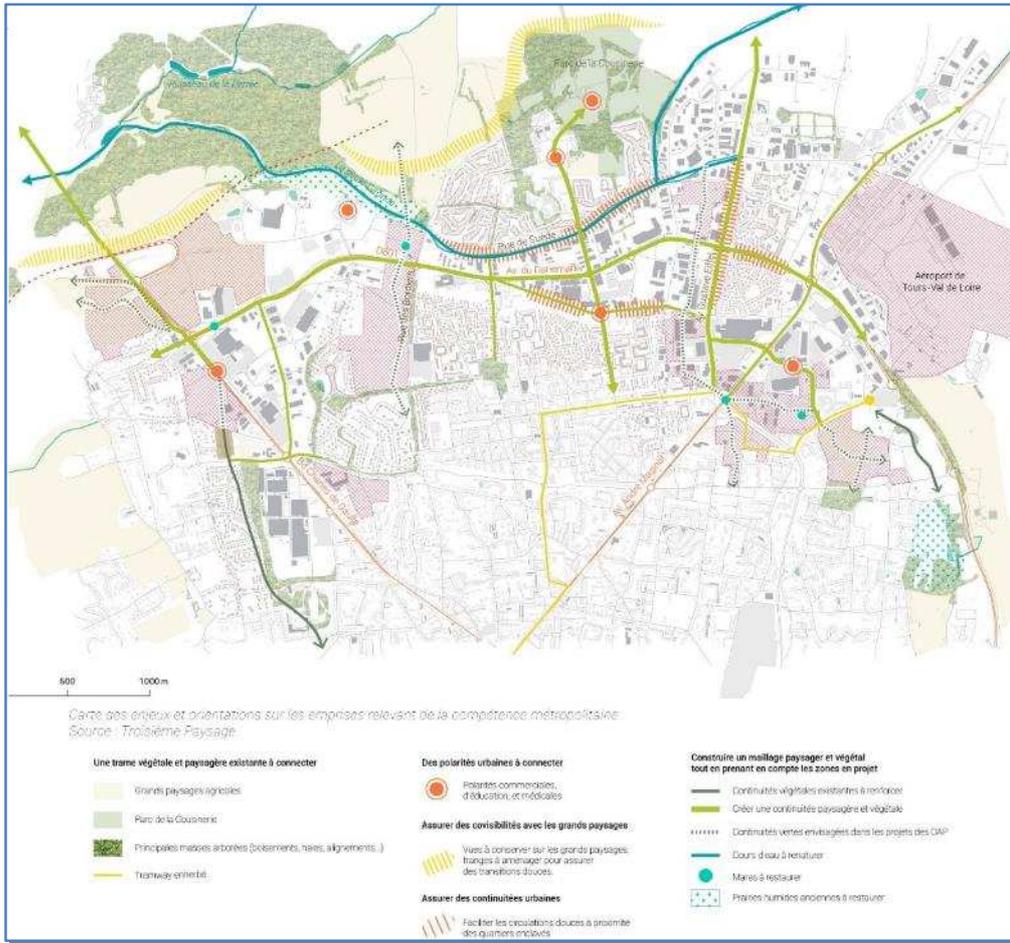


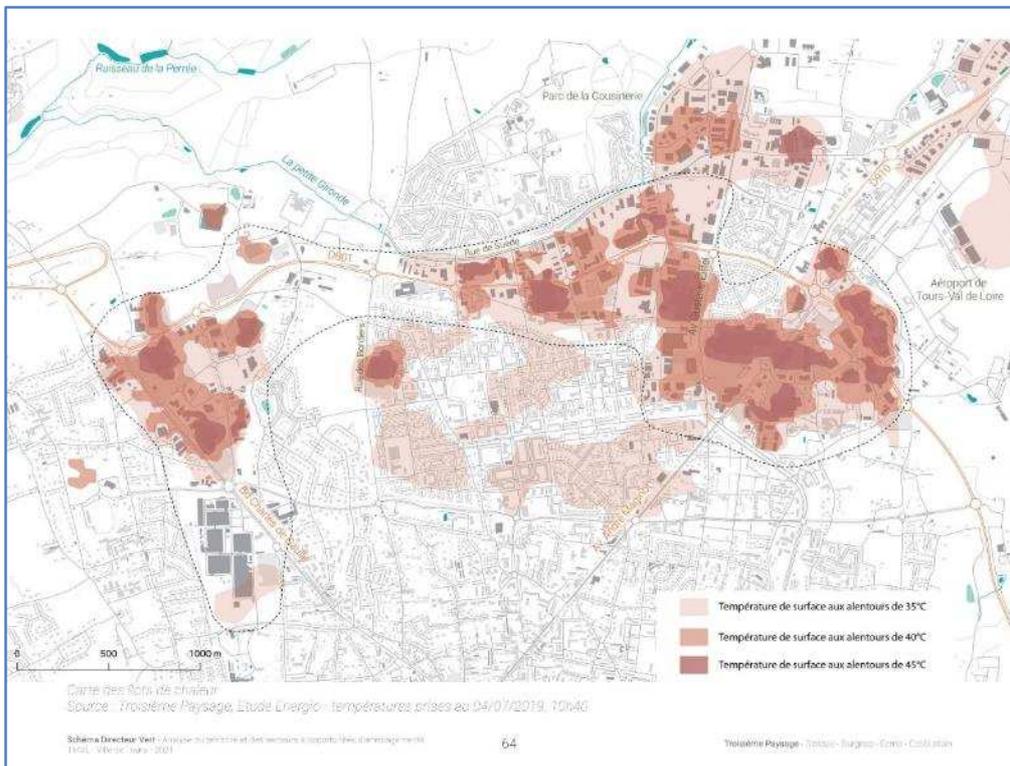
Schéma Directeur Vert

- Dans le secteur de la rue de Suède, le Schéma Directeur Vert mentionne
- **l'importance des îlots de chaleurs** induit par les surfaces minérales imperméables de la zone d'activités
 - **la nécessité de végétaliser** y compris en s'appuyant sur les voies Nord-Sud afin de relier les grands réservoirs de biodiversité (parcs de la Cousinerie et des Grandes Brosses) et des espaces plus éloignés comme le bois du Mortier
 - **la renaturation de la Petite Gironde.**

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



©Troisième Paysage



©Troisième Paysage

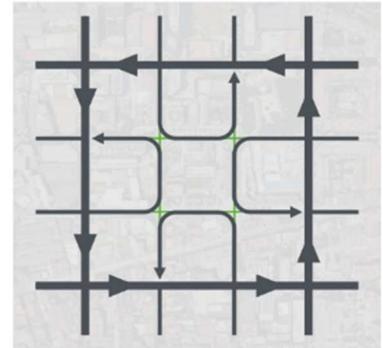
Plan d'apaisement

Ce plan porté par la Ville, compétente pour la réglementation de la circulation, vise à orienter la circulation vers les axes structurants et reconnus comme tels par le schéma de hiérarchisation des voies. Le plan d'apaisement vise à encourager le report vers la marche à pied, les cycles et les transports en commun.

La circulation automobile restante, de desserte, est compatible avec d'autres usages de la voie publique comme la pratique cyclable. Toute adresse reste accessible en voiture

Les déplacements motorisés inter-quartiers ne peuvent plus emprunter les voies de desserte. La circulation des bus est maintenue possible sans restriction, tout comme celle des cycles.

Le quartier des Douets pourra faire l'objet d'un déploiement du plan d'apaisement dès 2024, après mise au point concertée du dispositif.

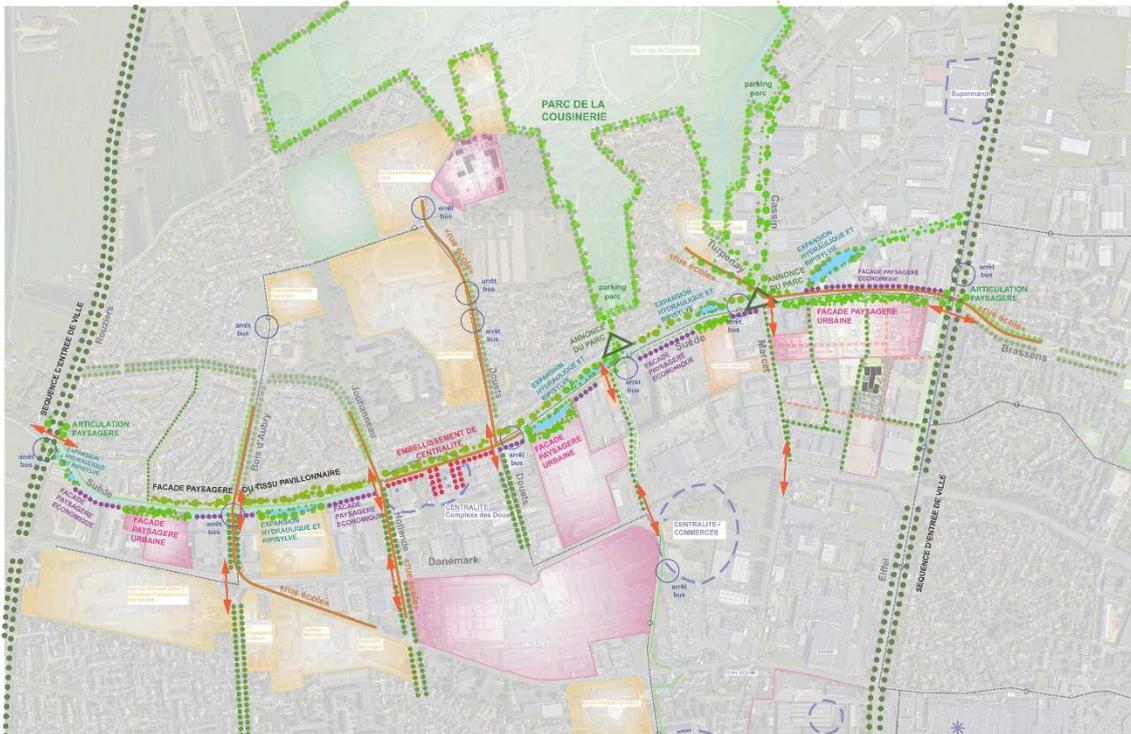


La mise en œuvre étendue sur le territoire complet de la commune de Tours est envisagée à l'horizon 2028/2030.

Le rythme sera donné par la programmation des grands projets d'aménagement

2. GRANDES ORIENTATIONS

L'expression des besoins par les habitants et activités par les questionnaires et les ballades urbaines, les diagnostics techniques et la déclinaison locale des schémas conduisent à une synthèse établie sur un périmètre élargie autour de la rue de Suède.



Ce schéma traduit les orientations globales, à court, moyen et long termes.



Le rue de Suède évolue avec l'insertion de **la piste cyclable** et **la renaturation de la Petite Gironde**. Chaque fois que possible, des terrassements sont réalisés pour **gérer les débordements du ruisseau**.



Des plantations stabilisent les berges et apportent de l'ombrage tout en créant un cadre pour l'espace public en filtrant les vues latérales, vers les parcelles. Les espaces existants sont également plantés avec de nouveaux sujets, complétant la végétation en place.



Les accès au parc de la Cousinerie seront rendus plus visibles et pratiques depuis la rue de la Clarté Dieu et carrefour Turpenay/Cassin.



Qu'il s'agisse d'habitats ou d'activités économiques, chaque projet le long de la rue est l'occasion **d'améliorer la perception depuis l'espace public en incitant le porteur de projet à végétaliser** la façade de sa parcelle, et à optimiser la gestion des eaux pluviales, etc. S'agissant de transformations d'opportunité, l'évolution est plus lente mais l'impact peut s'avérer très positif.



Le développement d'une liaison douce entre la rue de Suède et l'avenue du Danemark vient prolonger la rue Thalès de Milet.



En dehors du périmètre de projet, et de manière plus globale, il sera pertinent de renforcer les liaisons Nord – Sud pour mieux relier secteurs d’habitations, commerces, équipements publics et activités économiques.

3. LES PRINCIPES DE CONCEPTION

Abaisser de la vitesse à 30



L'étroitesse de l'espace public au regard des fonctionnalités attendues impose d'orienter la conception de l'aménagement vers une zone 30. Les véhicules circulant moins vite, leur présence est plus tolérable, le risque d'accident moindre. Cet abaissement est envisageable dès l'aménagement des carrefours.

Traiter les carrefours de manière particulière

Faciliter les traversées, les sécuriser, tant pour les piétons que pour les cycles orientent vers une surélévation des carrefours, en prenant en compte la présence de lignes régulières de transports en commun. La réalisation de plateau modère la vitesse automobile.



En facilitant les traversées, les plateaux permettent de favoriser les flux Nord-Sud pour effacer la rupture représentée par la rue de Suède, entre quartier résidentiel et activités.

©Cerema

Séparation des modes

La séparation des modes de déplacement réduit le risque de conflits et amène à



©2024Google (Ville de Brest)

rechercher une place pour chacun. Le cheminement des piétons se fera le long des limites d'emprise, le long des façades ou bien le long du ruisseau. Cette disposition habituelle est celle la plus appréciée par les piétons. La piste cyclable sera insérée entre la chaussée et le cheminement piéton. Cette disposition présente l'avantage d'éloigner la circulation des piétons.

Les usagers sont alors placés dans l'ordre décroissant de leur vitesse.

Favoriser la marche à pied

Le développement de la marche à pied implique d'assurer des cheminements accessibles, continus et confortables. On recherchera chaque fois que possible la présence d'ombrage. Disposer d'un trottoir de chaque côté de la chaussée est également important.

Piste bidirectionnelle

Le choix d'une piste bidirectionnelle (largeur 3 m) est fondé pour partie sur la faiblesse de l'espace disponible. Cette piste est ainsi plus aisément insérable par rapport à deux pistes unidirectionnelles (largeur 2 m soit 4 m au total). On considère également qu'une piste bidirectionnelle est indiquée pour un usage avec des enfants et une pratique de loisir en plus de son utilisation pour des distances moyenne à longues pour des trajets domicile-travail.

Adaptation les dimensions de l'espace public en fonction des besoins

L'optimisation de la largeur de la chaussée est particulièrement intéressante le long de la Petite Gironde dont la renaturation nécessite de l'espace pour atténuer la pente des talus, trop raides. La limitation des largeurs de voies, en sens unique ou en double sens, permet également la modération de la vitesse.

Concernant les sens de circulation, l'hypothèse initiale était leur conservation. Cette orientation sera revue en fonction des choix fait par la Ville dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'apaisement.

Végétalisation

Une démarche de végétalisation sera entreprise, comprenant des plantations qui seront réalisées après l'achèvement des travaux de renaturation et de prévention des débordements. Cette approche vise à favoriser la biodiversité locale, à renforcer la stabilité des berges et à améliorer l'esthétique environnementale du ruisseau de la Petite Gironde. L'ombrage bénéficiera également aux abords (trottoirs et piste cyclable).

Travail sur l'interface entre l'espace public et le ruisseau

Outre la limitation de l'emprise des surfaces minérales, on recherche également à rendre certaines d'entre elles perméables afin qu'elles ne ruissellent pas et que l'eau profite à la végétation voisine. Cette disposition serait particulièrement intéressante pour hydrater les arbres et arbustes implantés sur les talus de la Petite Gironde. La piste cyclable bidirectionnelle et le cheminement piéton le long du ruisseau représente en effet 4.40 m soit 30 % de l'emprise de voirie.

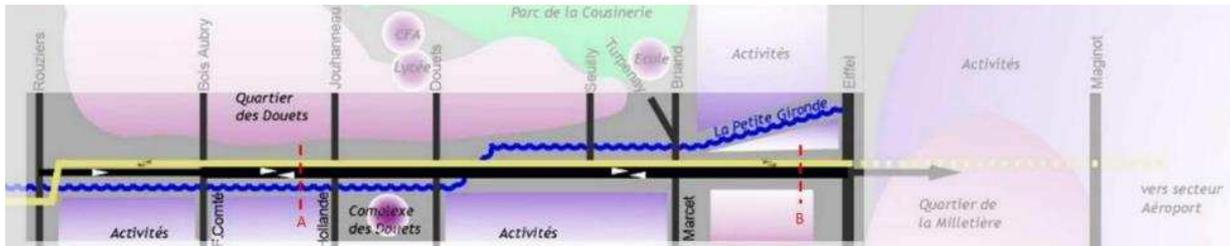
Disposer d'une distance importante entre les voies de circulation et le ruisseau pourrait permettre d'étudier, soit la limitation des rejets directs des eaux de ruissellement de voirie en les infiltrant sous la piste et le trottoir le long du ruisseau, soit la limitation de rejet d'éléments solides flottants (emballages plastiques notamment) en intercalant des dispositifs de filtration. Ces possibilités seront travaillées en phase Projet.

4. LES DIFFERENTS SCHEMAS D'AMENAGEMENT

La position de la piste cyclable dans la rue offre plusieurs possibilités d'aménagements, analysées lors de la réflexion menée sur le programme d'aménagement.

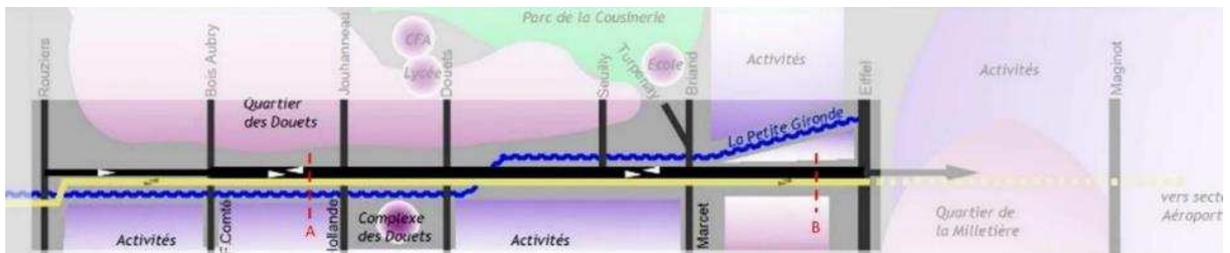
Sur le côté Nord

Le positionnement de la piste sur le côté Nord, minore le nombre d'intersections traversées, mais ne bénéficie du voisinage de la Petite Gironde que sur une courte distance. Cela limite les possibilités d'infiltrer les eaux pluviales au bénéfice de la végétation. La valorisation de l'existant (piste cyclable) à l'extrémité Ouest n'est pas possible.



Sur le côté Sud

Le positionnement de la piste sur le côté Sud conduit à intercepter plus d'intersections. Ce point est à relativiser dans le cadre du plan d'apaisement. L'agrément de la proximité de la Petite Gironde est partiel, sur la moitié du parcours. Cela limite les possibilités d'infiltrer les eaux pluviales au bénéfice de la végétation. La valorisation de l'existant (piste cyclable) à l'extrémité Ouest est possible.

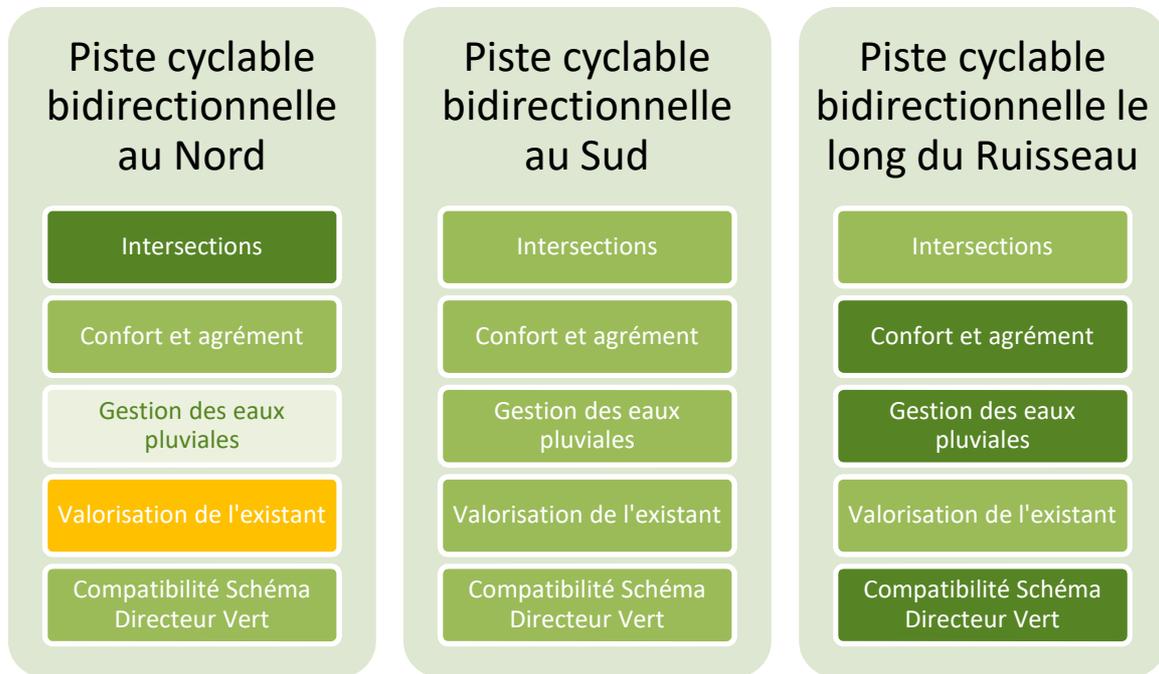


Le long du ruisseau

Le positionnement de la piste le long du ruisseau conduit à intercepter plus d'intersections. Ce point est à relativiser dans le cadre du plan d'apaisement. L'agrément de la proximité de la Petite Gironde est maximum. Cela offre toutes les possibilités d'infiltrer les eaux pluviales au bénéfice de la végétation. La valorisation de l'existant (piste cyclable) à l'extrémité Ouest est possible.



L'analyse multicritère permet d'orienter le choix d'une position s'appuyant sur le tracé du ruisseau.



Les critères :

Intersections : Nombre de sorties véhicules des parcelles vers la rue

Confort et agrément : proximité du ruisseau, manière de traversée les intersections

Gestion des Eaux Pluviales : possibilité d'avoir des surfaces de trottoir et de piste cyclable près des zones plantées

Valorisation de l'existant : valorisation des structures en place

Compatibilité Schéma Directeur Vert : capacité de désimperméabiliser et de végétaliser (gestion intégrée de l'eau)

ESQUISSES PROGRAMMATIQUES

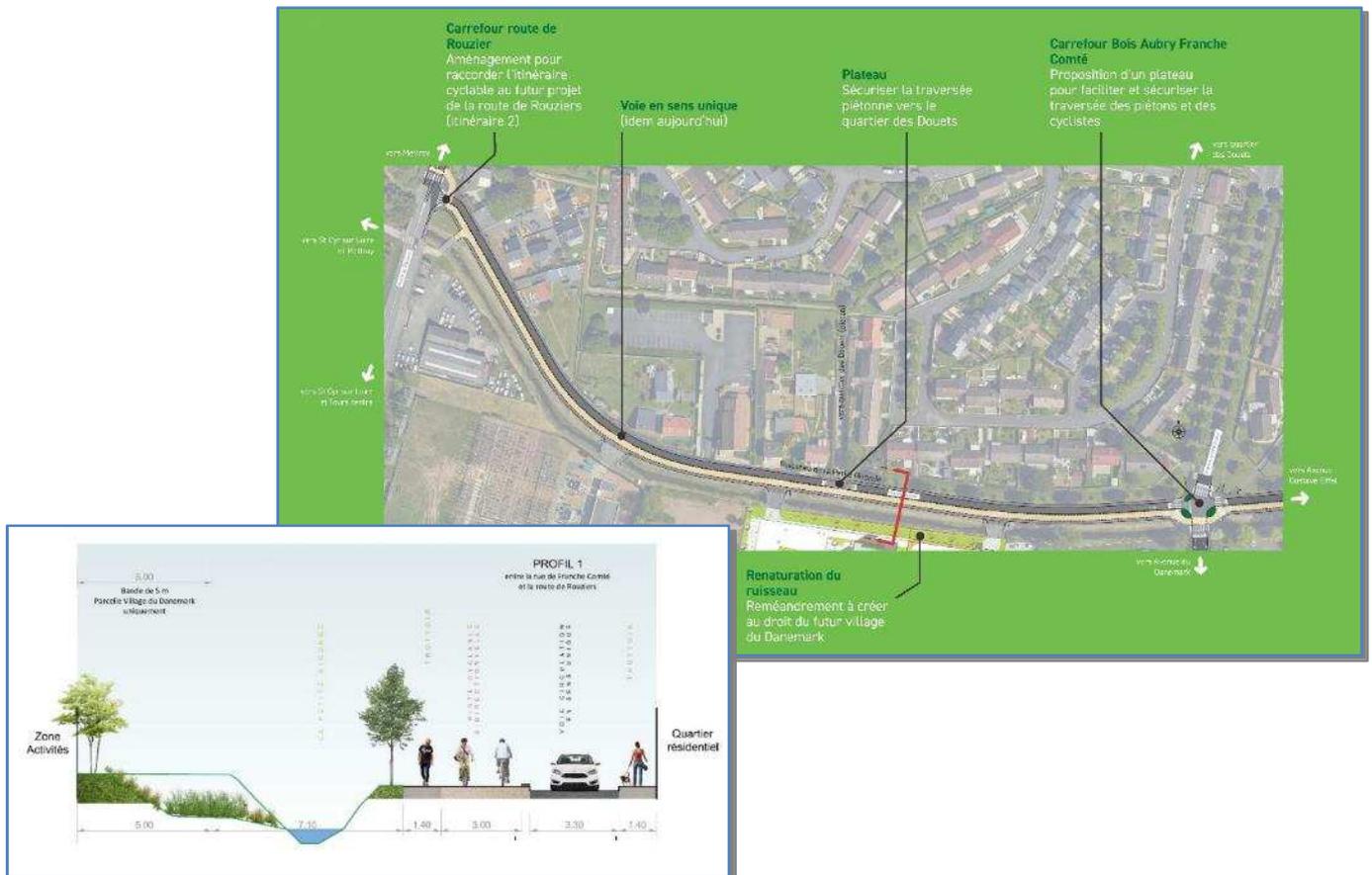
1. SEQUENCE 1

Le premier tronçon s'étend de la route de Rouziers au carrefour Franche-Comté / Bois Aubry. Cette portion de la rue de Suède est en sens unique d'Ouest en Est et comprend une piste cyclable bidirectionnelle, entre le ruisseau de la Petite Gironde et de la voie de circulation.

Le projet consistera à créer un cheminement piéton le long du ruisseau, distinct de la piste cyclable, visant à éviter tout conflit entre piétons et cyclistes. Comme pour chaque carrefour de la rue de Suède, un plateau sera aménagé au croisement avec la rue de Franche-Comté et l'avenue du Bois Aubry. Un autre plateau sera implanté au droit du chemin piétons menant à la rue du Prieuré de Tavant.

Un aménagement spécifique sera réalisé pour connecter l'itinéraire cyclable de la rue de Suède (itinéraire 5) à la liaison douce existante à l'ouest de la route de Rouziers, et au futur itinéraire cyclable venant de la rue des Bordiers (itinéraire 2).

Au droit du projet Village du Danemark, une emprise supplémentaire de 5 m, permettra au Syndicat mixte Affluents Nord Val de Loire (ANVAL) d'améliorer la morphologie du ruisseau.



2. SEQUENCE 2

Le deuxième tronçon, situé entre et le carrefour Franche-Comté / Bois Aubry et le carrefour Hollande / Jouhanneau, est bordé au Sud par la Petite Gironde et au Nord par un espace vert en pente, offrant une séparation visuelle entre le quartier résidentiel et la voie de circulation. Au Sud, un unique ouvrage au-dessus du ruisseau permet l'accès au Stade du Danemark.

Le carrefour Hollande / Jouhanneau sera également réaménagé avec la création d'un plateau, visant à sécuriser et faciliter la traversée des piétons et des cyclistes. Ce tronçon de la rue sera proposé en sens unique, afin de créer un cheminement piéton le long de la Petite Gironde.

Un plateau sera réalisé à l'entrée du Stade, contribuant ainsi à renforcer la sécurité et à apaiser la circulation.

L'aménagement d'un chemin en rampe permettra de relier le quartier des Douets et la rue de Suède en passant par un espace vert aujourd'hui peu fréquenté.

Au droit du Stade, dans le cadre de l'étude menée par l'ANVAL, il est projeté de réaliser des travaux de terrassements (environ 1.000 m³) afin de mieux gérer les débordements de la Petite Gironde.



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

3. SEQUENCE 3

Le troisième tronçon s'étend du carrefour Hollande / Jouhanneau au carrefour avec la rue des Douets. Cette portion de la rue est délimitée au nord par un espace vert en pente, servant de séparation entre le quartier résidentiel et la rue de Suède. Au sommet de cette pente, le long des clôtures, un cheminement piéton existe, rejoignant des sentes perpendiculaires menant vers le cœur du quartier. Au Sud, un ouvrage au-dessus de la Petite Gironde donne accès au Centre Commercial.

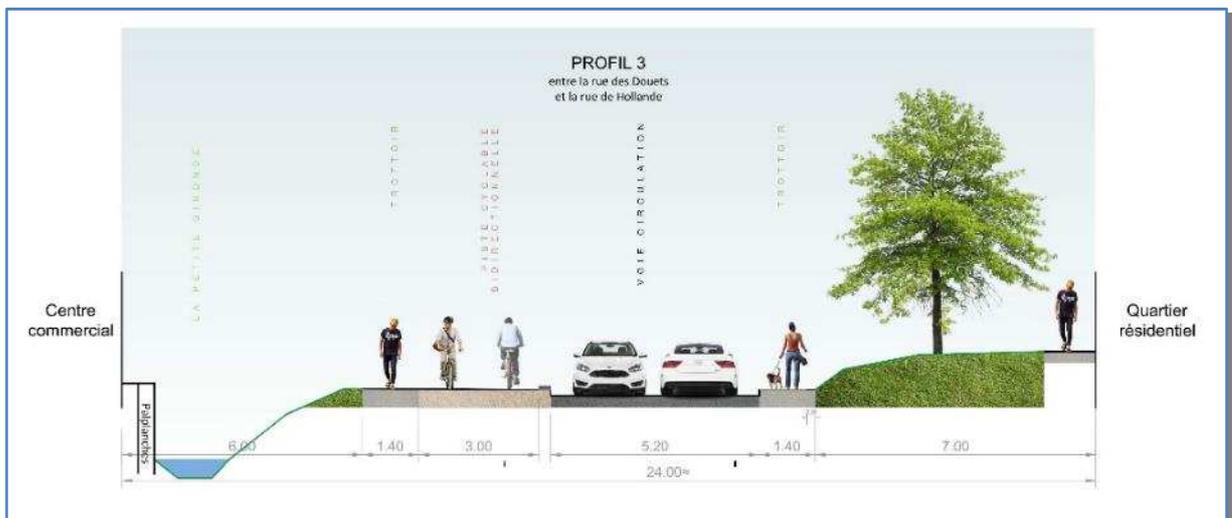
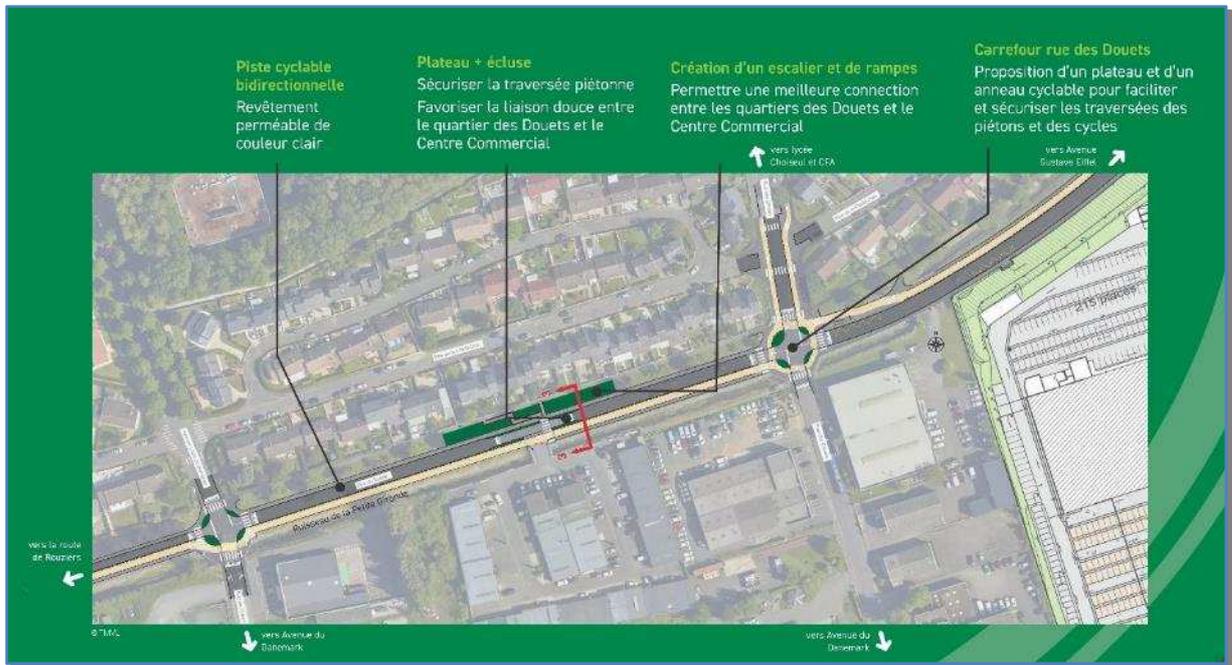
Le carrefour avec la rue des Douets fera l'objet d'une refonte complète visant à assurer la sécurité de tous les flux (piétons, cyclistes, bus, véhicules). Un aménagement inspiré des carrefours « à la hollandaise » permettra aux cyclistes de passer de la piste bidirectionnelle au Sud à celle du Nord, le long du cours d'eau de la Petite Gironde. Le projet réduira la largeur de la chaussée en double sens à 5,20 mètres, favorisant ainsi la diminution de la vitesse des véhicules tout en maintenant une bonne desserte du Centre Commercial. L'emprise ainsi libérée sera réaffectée aux circulations douces.

Un aménagement paysager comprenant un escalier et des rampes sera réalisé pour favoriser une circulation piétonne entre le quartier résidentiel et le Centre Commercial. Un plateau avec une écluse assurera la sécurisation et le confort de la traversée des piétons.



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



4. SEQUENCE 4

Entre les carrefours avec la rue des Douets et avec la rue de Seully, le quatrième tronçon constitue une limite entre le quartier des Douets au Nord et la zone d'activités au Sud. Un ouvrage permet à la rue de Suède de franchir la Petite Gironde dont l'écoulement passe du Nord de la rue au Sud. Le ruisseau et la voie, sont séparés par un espace vert de largeur variable.

Depuis la rue des Douets, la piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée au Nord, le long de la Petite Gironde. Associée à un cheminement piéton accessible, cette infrastructure offrira aux usagers un espace sécurisé dédié aux mobilités douces. Bénéficiant d'un espace plus généreux autour du cours d'eau, l'ANVAL interviendra pour renaturer le ruisseau et améliorer la gestion des débordements avec des terrassements d'environ de 240m³.

Au Sud de la rue, le trottoir sera élargi pour répondre aux normes d'accessibilité, rendant ainsi l'accès à l'arrêt de bus plus confortable et la circulation piétonne plus fluide et sécurisée.

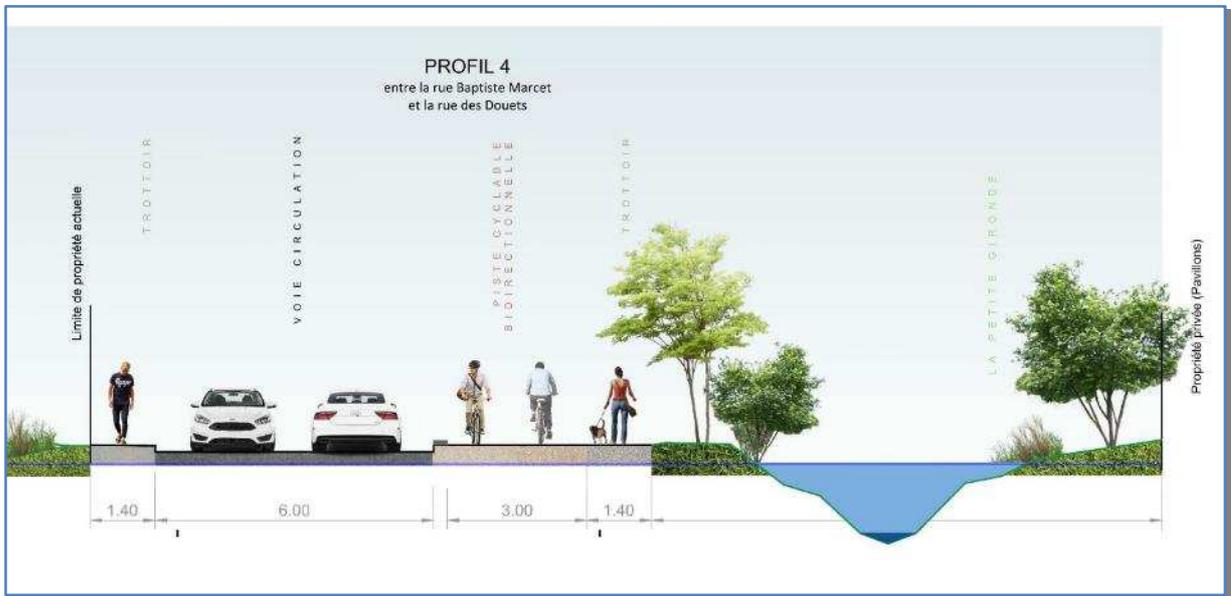
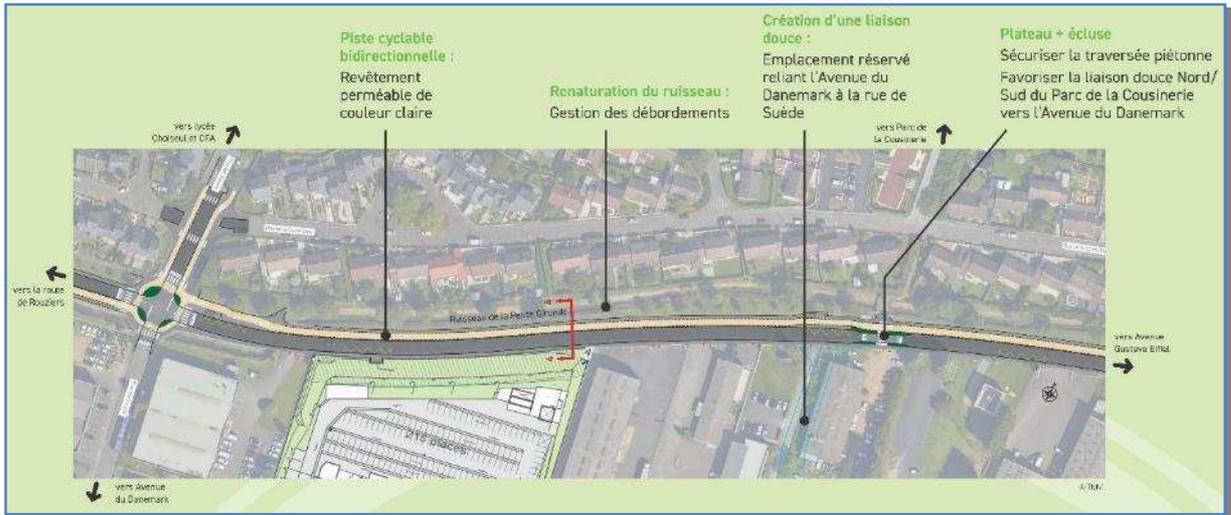
Au droit de l'ouvrage d'art menant au Parc de la Cousinerie, il sera réalisé un plateau avec une écluse pour sécuriser la traversée des piétons.

Cet aménagement correspondra au débouché de la future liaison douce passant le long de l'Ecole de Cinéma et rejoignant l'avenue du Danemark.



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



5. SEQUENCE 5

Le cinquième tronçon, s'étend entre la rue de Seuilley et le carrefour Turpenay / Marcet, et sépare le quartier résidentiel des Douets et la zone d'activités Tours Nord.

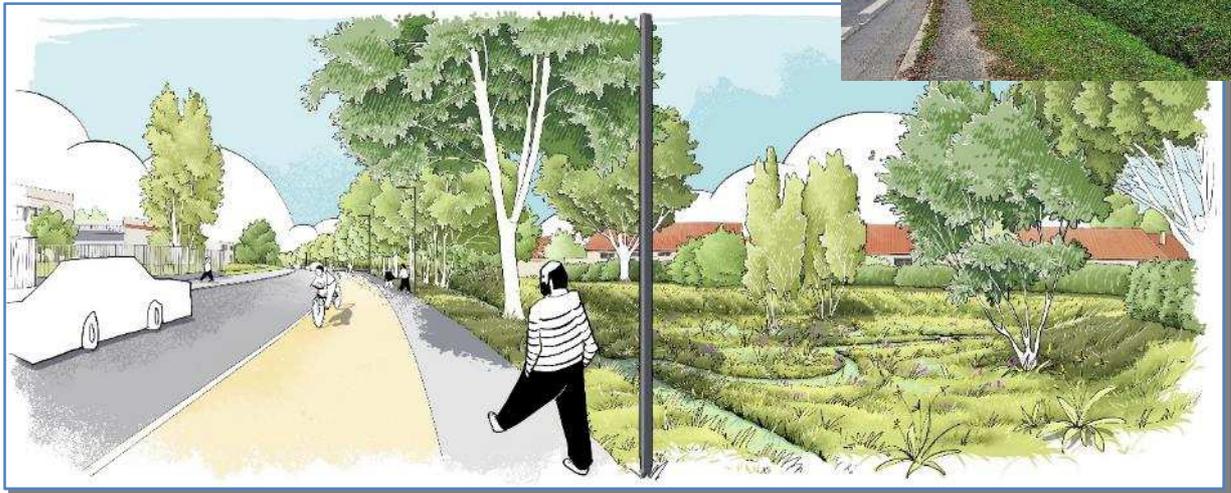
La continuité de l'aménagement prévu dans la section précédente se poursuivra dans cette portion, avec la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle, accompagnée d'un trottoir le long du cours d'eau. Un plateau sécurisera la traversée des piétons et des cycles. Un autre plateau sera réalisé sur le carrefour Turpenay / Marcet et sera étendu vers la rue Aristide Briand pour sécuriser les accès vers les écoles Perochon et le Parc de la Cousinerie.

Dans le cadre de l'étude menée par l'ANVAL, il est projeté de réaliser des travaux de terrassement pour remettre à ciel ouvert les 40 derniers mètres de la Fosse à la Boite. Cet espace, d'une superficie d'environ 900 m², sera aménagé avec la création de méandres. Son niveau sera abaissé pour favoriser l'expansion de la Petite Gironde lors des pluies intenses. Une végétalisation appropriée sera mise en œuvre pour s'adapter au nouvel environnement ainsi façonné.

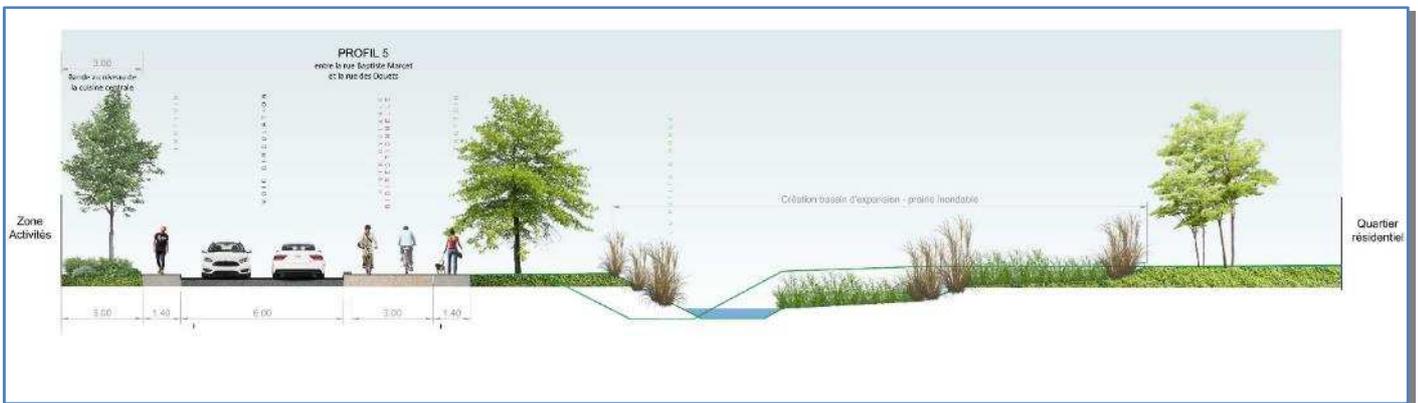


©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman



6. SEQUENCE 6

Cette dernière séquence de la rue de Suède marque l'entrée Est du quartier des Douets,

Ce tronçon, entre le carrefour Turpenay / Marcet et l'avenue Gustave Eiffel sépare une zone d'activités au Nord, et le futur projet immobilier du Domaine de Suède comprenant 400 logements.

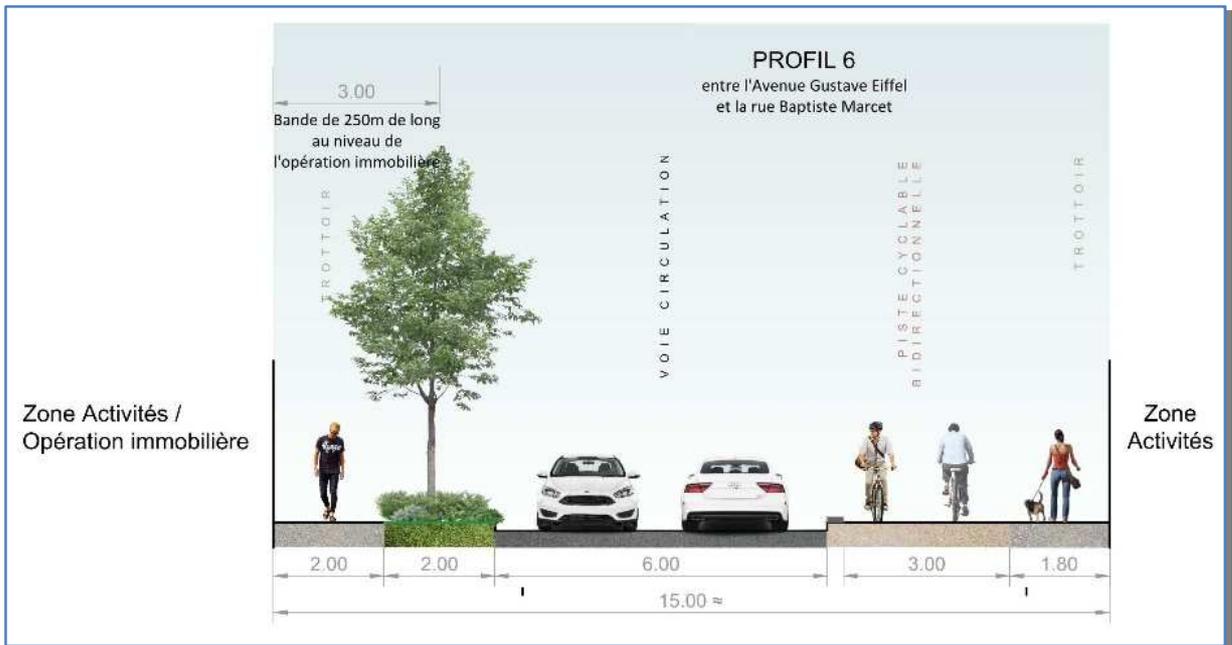
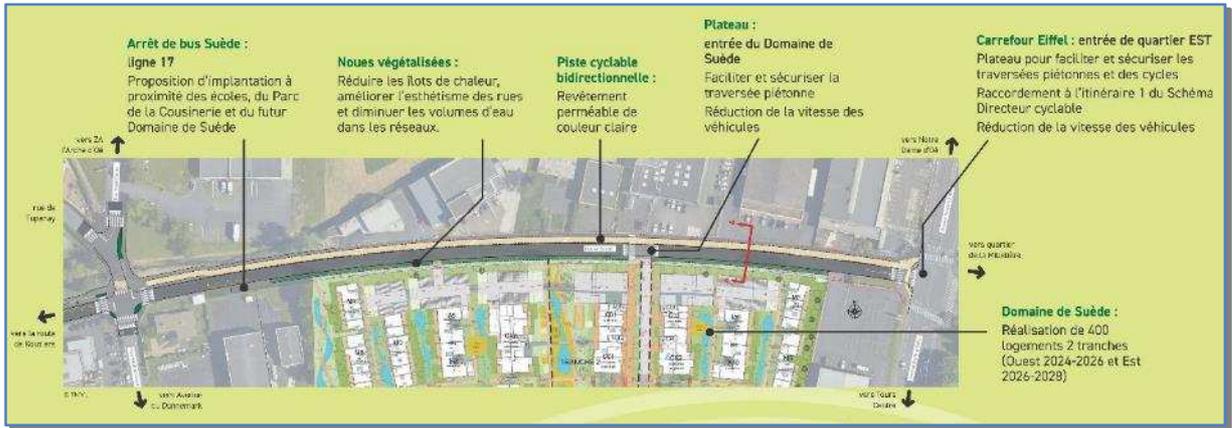
L'aménagement cyclable, doublé d'un trottoir sera réalisé dans la continuité du tronçon précédent. Cet itinéraire facilitera les déplacements des habitants du quartier de la Milletière vers les écoles Perochon et le parc de la Cousinerie. Un plateau au droit de l'accès du Domaine de Suède sécurisera les traversées des piétons et des cycles.

Au Sud, une noue paysagée sera aménagée pour créer une transition végétale entre la voie de circulation et le trottoir. Outre son aspect esthétique, cette noue contribuera à la gestion durable des eaux de ruissellement en les récupérant pour l'arrosage des plantations. Ce dispositif diminuera les volumes d'eau vers les réseaux.



©Illustratrice Paysagiste DPLG Amélie Desman

REQUALIFICATION DE LA RUE DE SUEDE



PLANNING ET COUT DE L'OPERATION

1. PHASAGE DES TRAVAUX

La longueur de la rue oriente vers un étalement des travaux sur 4 années.

Durant les deux premières années, la planification repose sur des travaux ponctuels, au niveau des carrefours.

Cette organisation permet d'accélérer le changement de perception de la rue et de favoriser les modes doux tout en crédibilisant une limitation de la vitesse à 30 km/h. Dans la mesure du possible, des aménagements transitoires pourront préfigurer la piste cyclable.

Enfin, les sections courantes entre carrefours seront également aménagées sur deux années.

Phase 1 : 2024

Dès juillet 2024, pour une durée de 4 mois, il est prévu d'aménager deux carrefours : Douets et Marcet. Les travaux d'entretien des ouvrages d'art seront coordonnés.

Depuis 2013, ces deux intersections ont enregistré plusieurs accidents.

Le premier carrefour choisi (Douets) est stratégique pour les accès aux établissements scolaires, culturels et sportifs ainsi qu'aux commerces.

Le deuxième carrefour (Marcet) permet les accès à l'école Perochon, le parc de la Cousinerie et la zone d'activité de l'Arche d'Oé.

Aux abords de l'extrémité Est de la rue de Suède, la dissimulation des réseaux aériens d'éclairage et de télécommunication sera étudiée et réalisée.

Pour l'organisation du chantier, on s'appuiera sur les dispositions de circulation du plan d'apaisement.

Prévisionnellement, durant les mois de septembre et octobre, l'ANVAL et Tours Métropole Val de Loire, entreprendront des travaux de renaturation la Petite Gironde et de prévention des débordements.

Phase 2 : 2025

La deuxième étape des travaux se concentrera sur les trois autres carrefours de la rue de Suède. Ainsi, les intersections Bois Aubry/Franche-Comté, Jouhanneau/Hollande, ainsi qu'avec la rue de Seuilly seront aménagées en plateau.

Les travaux d'ouvrages d'art seront coordonnés.

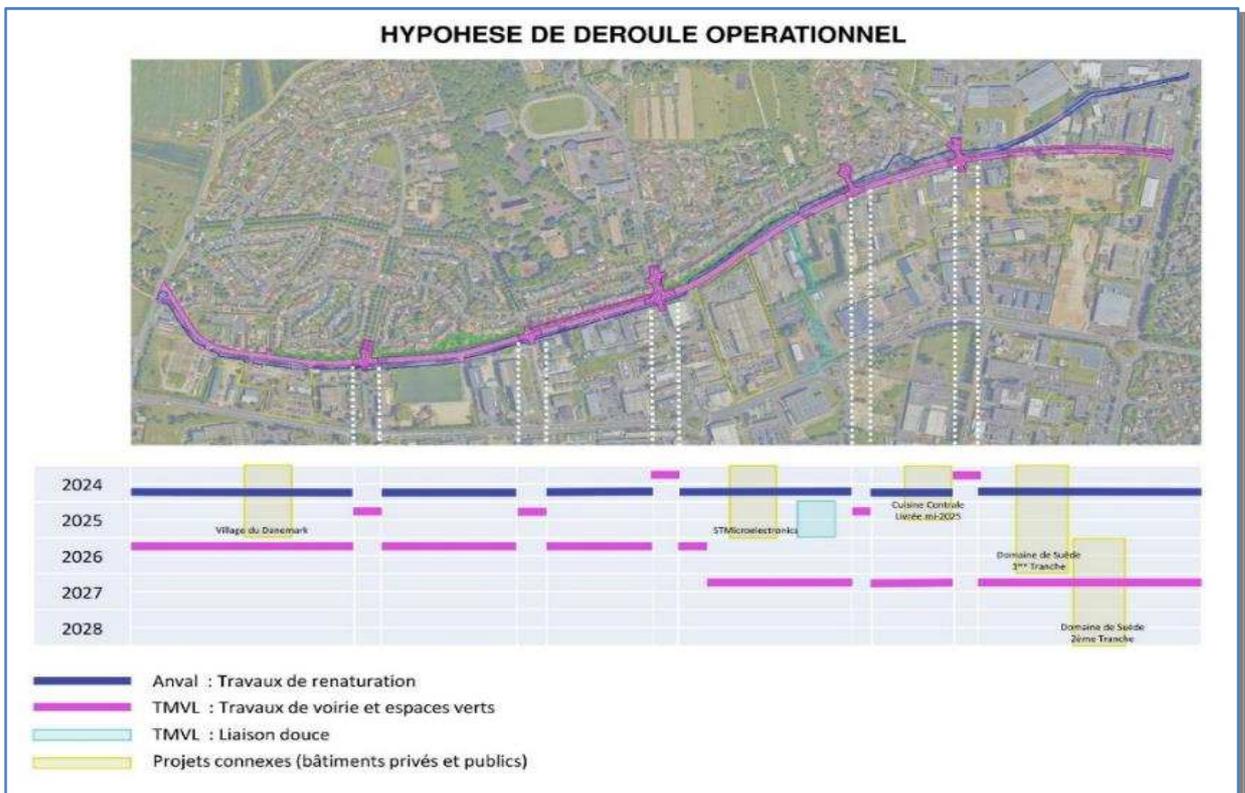
Phase 3 : 2026

En 2026, la troisième phase des travaux concernera les tronçons de voirie entre la route de Rouziers et le carrefour des Douets.

Phase 4 : 2027

La quatrième et dernière phase des travaux portera sur les tronçons de voirie entre le carrefour des Douets et l'avenue Gustave Eiffel.

Il s'agit d'une planification indicative. Il sera envisageable de programmer des travaux paysager à partir de 2025.



2. COUTS DES TRAVAUX

A ce stade du projet, le coût d'opération est fixé à 5.000.000 € HT.

Voirie et ouvrages :	4.000.000 €
Eclairage :	400.000 €
Espaces verts :	400.000 €
Mobiliers urbains :	100.000 €
Prestations extérieures :	100.000 €

LA RUE DE SUEDE DANS LE TEMPS ... ET DEMAIN ?

À travers le filtre temporel, l'évolution d'un paysage se révèle de manière singulière grâce aux vues aériennes, dévoilant les marques indélébiles laissées par une ère en mutation. Les transformations urbaines témoignent de la métamorphose rapide de la société : quartiers résidentiels émergents, réseaux routiers s'étirant, et structures industrielles évoluant.

Plongeons-nous dans un périple visuel à travers les décennies, explorant des perspectives aériennes distillées entre 1965 et 2023, afin de dévoiler les évolutions qui ont façonné la rue de Suède et ses quartiers environnants.



Vue aérienne 1965

©Institut national de l'information géographique et forestière, remonter le temps



Vue aérienne 1972

©Institut national de l'information géographique et forestière, remonter le temps



Vue aérienne 1979

©Institut national de l'information géographique et forestière, remonter le temps



Vue aérienne 2023

©TMVL

Et demain...

Il existe un véritable potentiel de transformation de la rue de Suède malgré une contrainte de largeur. Chaque projet connexe doit être un atout supplémentaire pour réussir la requalification de l'espace public.

Votre contribution est également précieuse pour atteindre cet objectif. Vous pouvez écrire votre avis dans le registre...

Nous vous remercions pour votre participation.