Retrouver un espace public ***apaisé*** & ***agréable*** à vivre

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

Les principes de conception et les schémas d'aménagement se nourrissent de la diversité des projets entourant l'espace public.

La renaturation de la Petite Gironde par l'ANVAL

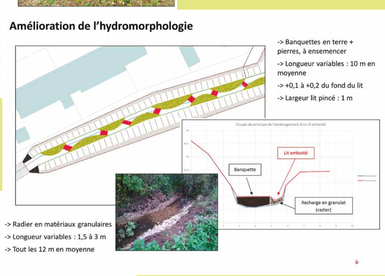
Le Syndicat Affluents Nord Val de Loire a programmé la renaturation de la Petite Gironde. Cette action vise à restaurer et à revitaliser cet espace naturel, favorisant la biodiversité et créant un environnement écologiquement durable.

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

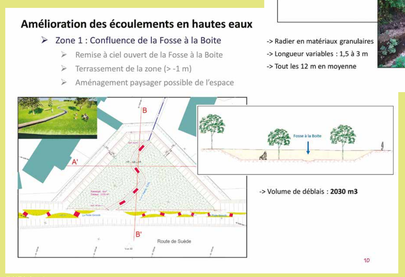
- **Mieux gérer le risque** de débordements dans la zone fortement urbanisée, le long de la rue de Suède ;
- **Améliorer l'hydromorphologie du cours d'eau** en adoptant des approches telles que le redimensionnement du lit, la restauration des habitats aquatiques, la gestion de la ripisylve (végétation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

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

© NCA-Anval



© NCA-Anval



© NCA-Anval

Gestion des débordements et interventions 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.

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 :

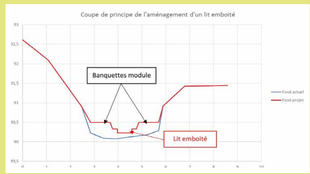
- La reprise de la confluence avec la Fosse à la boîte, incluant **la remise à ciel ouvert** des 40 derniers mètres et l'aménagement des berges ;
- **La restauration de la largeur de mobilité du cours d'eau**, avec des ajustements des berges ;
- **Réduction des rejets**.

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.



©NCA-Anval

Les principes de conception

▶ Abaisser 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.

Ce chantier d'envergure consistait à renouveler et à augmenter la capacité de transit des eaux usées provenant 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.

▶ 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**. La réalisation de plateau modère la vitesse automobile.

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

▶ Séparation des modes

La séparation des modes de déplacement réduit le risque de conflits et donne **une place pour chacun**. Le cheminement des piétons se fera à l'écart de la chaussée. 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, confortables et en **présence d'ombrage**. Disposer **d'un trottoir de chaque côté de la chaussée** est également important.

▶ Piste bidirectionnelle

La piste bidirectionnelle (largeur 3 m) a été choisie car elle est moins large que **deux pistes unidirectionnelles** (largeur 2 m soit 4 m au total). De plus, 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 des 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 permet aussi **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 de Tours dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'apaisement.

Les principes de conception (suite)

▶ Végétalisation

Une démarche de végétalisation sera réalisée 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

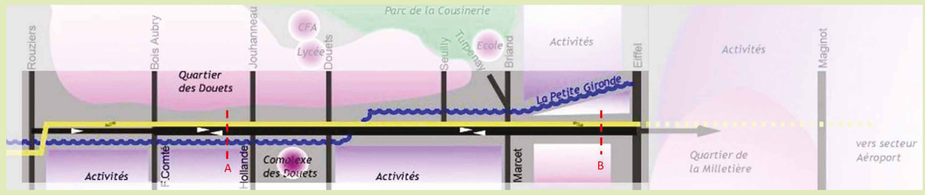
Outre la limitation de l'emprise des surfaces minérales, on recherche également à rendre certaines d'entre elles **perméables** afin qu'elles ne ruissellent pas et que **l'eau profite à la végétation voisine**. La piste cyclable bidirectionnelle et le cheminement piéton le long du ruisseau représente en effet 4.40 m soit 30 % de l'emprise de voirie.

Les différents schémas d'aménagement

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

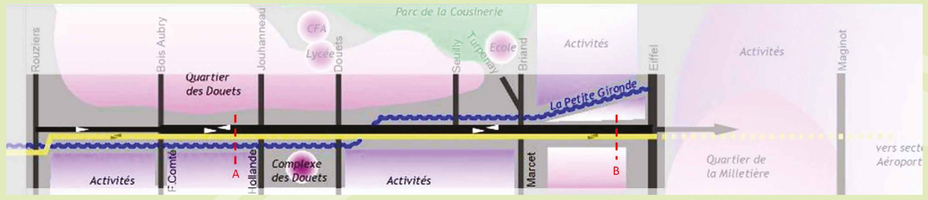
Le positionnement de la piste sur le côté Nord, minore le nombre d'intersections traversées, mais ne bénéficie du voisinage de la Petite Gironde que sur une courte distance. Cela limite les possibilités d'infiltrer les eaux pluviales au bénéfice de la végétation. La valorisation de l'existant (piste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



©TMVL

▶ Sur le côté Sud

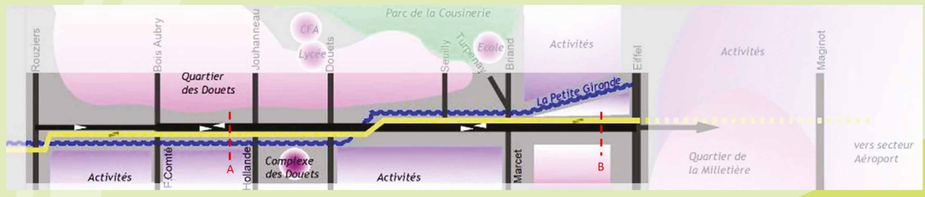
Le positionnement de la piste sur le côté Sud conduit à intercepter plus d'intersections. Ce point est à relativiser dans le cadre du plan d'apaisement. L'agrément de la proximité de la Petite Gironde est partiel, sur la moitié du parcours. Cela limite les possibilités d'infiltrer les eaux pluviales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



©TMVL

▶ 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 total sur la moitié du parcours. 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.



©TMVL

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

Piste cyclable bidirectionnelle au Nord	Piste cyclable bidirectionnelle au Sud	Piste cyclable bidirectionnelle le long du Ruisseau
Intersections	Intersections	Intersections
Confort et agrément	Confort et agrément	Confort et agrément
Gestion des eaux pluviales	Gestion des eaux pluviales	Gestion des eaux pluviales
Valorisation de l'existant	Valorisation de l'existant	Valorisation de l'existant
Compatibilité Schéma Directeur Vert	Compatibilité Schéma Directeur Vert	Compatibilité Schéma Directeur Vert

La rue de Suède : un axe à transformer en un espace public apaisé et agréable à vivre !

Tours métropole Val de Loire — VILLE DE TOURS — Anval Affluents Nord Val de Loire