



Contribution de l'association Tous à Tours

Enquête publique sur le Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036

L'association **Tous à Tours**, qui représente et accompagne des commerçants, artisans et professionnels de Tours, souhaite contribuer à l'enquête publique relative au **Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036**.

Nous partageons l'objectif général d'une ville plus agréable, plus accessible et mieux desservie, permettant le développement des transports collectifs, de la marche, du vélo et d'alternatives crédibles à l'usage individuel de la voiture.

Nous souhaitons toutefois rappeler que **la transition des mobilités et la vitalité commerciale ne doivent pas être opposées**.

L'accessibilité des commerces, les livraisons, le stationnement, la circulation des clients, les travaux sur l'espace public ou encore l'organisation des collectes ont des conséquences directes sur l'activité économique.

Le futur Plan de Mobilité doit donc pleinement intégrer la réalité quotidienne des commerces et associer les acteurs économiques aux décisions susceptibles de modifier durablement leurs conditions d'exploitation.

Contribution à l'enquête publique – Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036 Octobre 2026

UNION COMMERCIALE ET ARTISANALE DE TOURS – Tous à Tours
Association loi 1901 - SIREN 775 347 479 | SIRET 775 347 479 00047
contact@tousatours.fr Les Halles – Bureau 110, 1 place Gaston Paillhou, 37000 Tours

1. Préserver une accessibilité réelle des secteurs commerçants

L'évolution des mobilités ne doit pas aboutir à rendre certains secteurs difficiles à rejoindre pour une partie de la population.

Les commerces de Tours accueillent aussi bien des habitants du centre et des quartiers que des clients venant des communes périphériques ou de territoires plus éloignés.

Les besoins sont différents selon les usages : familles avec enfants, personnes âgées, professionnels, clients transportant des achats volumineux ou personnes ne disposant pas d'alternative simple à la voiture.

Lorsque l'accès automobile ou le stationnement sont modifiés ou réduits, il est donc essentiel que des alternatives **réelles, lisibles, accessibles et suffisamment performantes** soient proposées.

Nous souhaitons notamment que soient systématiquement prises en compte :

- la facilité d'accès aux parkings ;
- la lisibilité des itinéraires ;
- les connexions entre parkings, transports en commun et secteurs commerçants ;
- la fréquence et l'amplitude des transports collectifs ;
- la qualité de l'information donnée aux visiteurs et aux clients venant de l'extérieur de Tours.

La perception de l'accessibilité est également importante : même lorsqu'un secteur reste techniquement accessible, une circulation devenue trop complexe ou mal expliquée peut décourager certains visiteurs.

2. Adapter la politique de stationnement aux usages commerciaux

Le stationnement constitue un élément important de l'accessibilité des commerces, notamment pour les clients venant de l'extérieur de Tours, les achats de courte durée, les retraits de commandes ou les rendez-vous rapides.

Nous comprenons qu'une politique de stationnement puisse chercher à favoriser la rotation des véhicules. Elle doit cependant conserver une **souplesse suffisante pour ne pas pénaliser excessivement les usagers qui ont effectivement payé leur stationnement, ni décourager la fréquentation des secteurs commerçants.**

Contribution à l'enquête publique – Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036 Octobre 2026

UNION COMMERCIALE ET ARTISANALE DE TOURS – Tous à Tours
Association loi 1901 - SIREN 775 347 479 | SIRET 775 347 479 00047
contact@tousatours.fr Les Halles – Bureau 110, 1 place Gaston Paillhou, 37000 Tours

Nous demandons notamment :

- la mise en place d'une **première demi-heure gratuite**, voire d'une première heure gratuite lorsque les caractéristiques du secteur le permettent, afin de faciliter les achats courts et de favoriser la rotation ;
- l'instauration d'un **délai de tolérance de 15 à 20 minutes après l'expiration du droit de stationnement, y compris en cas de renouvellement tardif**, avant toute sanction ;
- une politique de contrôle permettant de distinguer un dépassement ponctuel et limité d'un stationnement prolongé sans paiement ;
- le maintien de solutions de stationnement de courte durée à proximité des commerces ;
- une information claire sur les tarifs, horaires et possibilités de prolongation du stationnement.
- le développement de **places "dépose-minute" ou stationnement très courte durée** dans les secteurs commerçants où cela est pertinent, afin de permettre les retraits de commandes, achats rapides, dépose de personnes ou chargements ponctuels sans mobiliser durablement une place de stationnement ;

L'objectif doit rester celui d'une **rotation efficace et d'un partage équilibré de l'espace**, sans créer un sentiment de sanction immédiate chez des usagers ayant respecté le principe du stationnement payant.

Une politique de stationnement bien calibrée peut ainsi accompagner l'évolution des mobilités tout en préservant l'attractivité et la fréquentation des secteurs commerçants.

3. Mieux anticiper les travaux et les changements de circulation

Les travaux sur l'espace public sont parfois indispensables, mais leurs conséquences économiques peuvent être importantes pour les commerces concernés.

Au fil de nos échanges avec des professionnels de différents secteurs de Tours, nous avons constaté que les délais d'information précédant certains travaux ou changements de circulation peuvent être beaucoup trop courts.

Or un commerce doit pouvoir anticiper :

- ses livraisons ;
- les accès de sa clientèle ;
- ses horaires ou son organisation interne ;
- sa communication auprès de ses clients ;
- les éventuelles baisses de fréquentation ou pertes de chiffre d'affaires.

Contribution à l'enquête publique – Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036 Octobre 2026

UNION COMMERCIALE ET ARTISANALE DE TOURS – Tous à Tours
Association loi 1901 - SIREN 775 347 479 | SIRET 775 347 479 00047
contact@tousatours.fr Les Halles – Bureau 110, 1 place Gaston Paillhou, 37000 Tours

Nous demandons donc qu'un **délai d'information raisonnable et systématique** soit prévu avant toute modification importante affectant un secteur commerçant.

Cette information doit être claire, facilement accessible et préciser la durée prévisionnelle des travaux, les modifications d'accès, les itinéraires alternatifs et les coordonnées d'un interlocuteur identifiable.

Pendant les travaux, une **signalétique claire et suffisamment visible indiquant "Commerces ouverts – accès maintenu"**, accompagnée lorsque cela est nécessaire des itinéraires permettant de rejoindre les commerces concernés, devrait être systématiquement prévue.

Il est essentiel d'éviter qu'un client renonce à se rendre dans un secteur simplement parce qu'il pense, à tort, que les commerces sont fermés ou devenus inaccessibles.

Le calendrier commercial doit également être pris en compte autant que possible. L'impact d'un chantier n'est pas le même selon qu'il intervient en période creuse ou à proximité de périodes essentielles pour l'activité, telles que les fêtes de fin d'année, les soldes ou certains temps forts touristiques.

Lorsqu'une commission ou un dispositif d'indemnisation est mis en place pour les commerces affectés par des travaux, **les délais de traitement doivent être compatibles avec la réalité de leur trésorerie et l'importance du préjudice subi**. Nous demandons qu'un dossier complet puisse être instruit et faire l'objet d'une décision **dans un délai maximal de deux mois**.

Lorsque l'impact économique est particulièrement important et que l'instruction nécessite davantage de temps, la possibilité d'une avance ou d'un dispositif provisoire devrait pouvoir être étudiée.

4. Préserver des conditions de livraison compatibles avec l'activité commerciale

Les difficultés de livraison constituent une préoccupation importante, notamment dans le **Vieux-Tours et l'hyper-centre**.

Dans des rues déjà contraintes, les commerces doivent composer avec les règles d'accès, les horaires autorisés, la disponibilité des emplacements de livraison et les contraintes propres aux transporteurs.

Des zones de livraison existent, mais elles peuvent être insuffisantes, mal situées ou occupées par des véhicules qui ne devraient pas y stationner.

Contribution à l'enquête publique – Plan de Mobilité de Touraine 2026–2036 Octobre 2026

UNION COMMERCIALE ET ARTISANALE DE TOURS – Tous à Tours
Association loi 1901 - SIREN 775 347 479 | SIRET 775 347 479 00047
contact@tousatours.fr Les Halles – Bureau 110, 1 place Gaston Paillhou, 37000 Tours

Nous demandons :

- le maintien d'un nombre suffisant de zones de livraison ;
- une implantation correspondant aux besoins réels des commerces ;
- une meilleure protection de ces emplacements contre le stationnement abusif ;
- une réflexion sur les horaires de livraison adaptée aux différents secteurs et types d'activité ;
- une concertation avec les commerçants concernés avant toute modification importante des conditions de livraison.

La politique de logistique urbaine ne peut pas être construite uniquement avec les opérateurs de transport et de collecte. **Les commerces qui reçoivent les marchandises doivent également être associés à la réflexion.**

5. Améliorer la gestion des cartons et déchets professionnels

La collecte des cartons et des déchets constitue également un enjeu très concret pour les commerces.

Les modifications de modalités, de jours ou d'horaires de collecte doivent faire l'objet d'une **concertation préalable avec les professionnels concernés** et être définies en tenant compte de leurs besoins réels, de leurs contraintes d'exploitation, de leurs capacités de stockage et des volumes générés selon les activités.

Elles doivent ensuite être communiquées suffisamment en amont, par des moyens réellement accessibles aux professionnels concernés, afin de leur permettre d'adapter leur organisation.

Un dispositif ne peut être efficace que s'il est **compréhensible, praticable et compatible avec le fonctionnement quotidien des commerces.**

Les commerçants doivent notamment connaître clairement :

- les jours et horaires de collecte ;
- les modalités de présentation des cartons ou déchets ;
- les modifications exceptionnelles ;
- les conséquences en cas de non-respect ;
- l'interlocuteur à contacter en cas de difficulté.

Nous demandons également qu'une **période d'adaptation** accompagne les changements importants avant le passage à une logique de contrôle ou de sanction.

6. Intégrer les points d'apport volontaire et points de collecte enterrés à la réflexion sur les flux

Les **points d'apport volontaire et points de collecte enterrés** situés à proximité des commerces et des habitations doivent également être pris en compte dans la réflexion globale sur l'organisation de l'espace public.

Leur fonctionnement génère lui-même des flux : les véhicules de collecte doivent pouvoir accéder aux équipements et s'arrêter pour les vider, parfois dans des rues déjà fortement contraintes par les livraisons, la circulation ou le stationnement.

Leur implantation peut donc avoir un impact direct sur :

- les accès aux commerces ;
- l'attractivité et la valeur commerciale des établissements concernés : certains commerces se retrouvent avec un point d'apport volontaire implanté directement devant ou à proximité immédiate de leur entrée, avec un impact potentiel sur leur visibilité, leur environnement immédiat, l'expérience de leur clientèle et, à terme, sur la valeur de leur fonds de commerce ;
- les zones de livraison ;
- la circulation ;
- les cheminements piétons ;
- la visibilité des vitrines ;
- l'occupation ponctuelle de la voirie.

Nous constatons également que certains points peuvent générer des dépôts de sacs, cartons ou encombrants à proximité lorsque les usagers ne respectent pas les modalités prévues.

Ces situations peuvent avoir des conséquences directes sur l'environnement immédiat et l'image des commerces voisins.

Nous demandons donc que toute implantation ou modification significative d'un point de collecte prenne en compte ces différents usages et fasse l'objet d'une **concertation avec les professionnels et résidents directement concernés**.

7. Prévoir une véritable concertation en amont

La concertation ne doit pas intervenir uniquement lorsque les décisions sont déjà prises ou que les travaux sont sur le point de commencer.

Pour toute modification importante concernant la circulation, le stationnement, les livraisons ou l'aménagement de l'espace public dans un secteur commerçant, nous demandons qu'un échange avec les professionnels concernés ait lieu **suffisamment en amont pour permettre de véritables ajustements**.

Les associations représentant les commerces doivent pouvoir jouer un rôle de relais dans cette concertation.

Nous souhaitons également qu'un **interlocuteur clairement identifié** soit proposé aux professionnels lorsqu'un nouveau dispositif est mis en place.

Cela permettrait de faire remonter rapidement les difficultés et d'éviter que des problèmes simples ne perdurent faute de savoir à quel service s'adresser.

8. Mesurer les impacts économiques avant et après les aménagements

Il s'agit pour Tous à Tours d'un point essentiel.

Lorsqu'une modification importante de circulation, de stationnement, d'accès ou d'aménagement de l'espace public concerne un secteur commerçant, nous demandons qu'une **évaluation de ses conséquences économiques et commerciales** soit prévue.

Cette évaluation pourrait notamment intégrer :

- la fréquentation du secteur ;
- l'accessibilité ;
- l'usage du stationnement et des modes de transport ;
- les retours des commerçants et usagers ;
- lorsque les données peuvent être obtenues, l'évolution de l'activité économique avant et après la mise en œuvre.

L'objectif n'est pas d'empêcher les évolutions nécessaires, mais de vérifier que les effets constatés correspondent réellement aux objectifs poursuivis.

Lorsque des conséquences négatives importantes apparaissent, le dispositif doit pouvoir être **corrigé, ajusté ou accompagné de mesures compensatoires adaptées**.

Une politique de mobilité doit pouvoir évoluer à partir de l'observation de ses effets réels.

9. Mettre en place des alternatives avant de réduire l'accessibilité existante

Enfin, nous souhaitons défendre un principe simple : **l'alternative doit précéder la contrainte**.

La réduction de la place de la voiture individuelle peut être un objectif de long terme, mais elle doit s'accompagner de solutions suffisamment performantes pour que les habitants et visiteurs puissent effectivement changer leurs habitudes.

Transports collectifs fiables, parkings accessibles, parcs-relais, connexions simples, signalétique claire, cheminements piétons agréables et infrastructures cyclables cohérentes doivent former un système compréhensible et efficace.

Ces alternatives doivent également faire l'objet de **campagnes de communication claires, régulières et suffisamment visibles**, afin que les habitants, visiteurs et clients connaissent réellement les solutions disponibles : localisation des parkings et parcs-relais, itinéraires d'accès, connexions avec les transports en commun, tarifs, horaires et modalités d'utilisation.

L'objectif ne doit pas seulement être de créer des alternatives, mais de **les rendre simples à comprendre, faciles à utiliser et suffisamment connues pour permettre un véritable changement d'habitudes**.

Sans cela, le risque est de déplacer une partie des déplacements et de la consommation vers des zones périphériques plus facilement accessibles, plutôt que de réellement modifier les modes de déplacement.

Conclusion

Tous à Tours souhaite que le Plan de Mobilité 2026–2036 permette de construire une ville plus agréable, plus accessible et plus durable.

Cette ambition doit cependant être conciliée avec la réalité économique du territoire.

La vitalité commerciale fait partie de l’attractivité et de la qualité de vie de Tours.

Nous demandons donc que les commerçants, artisans, professionnels et leurs représentants soient pleinement associés à la mise en œuvre du Plan de Mobilité, que les changements soient suffisamment anticipés, que les alternatives soient opérationnelles et que les conséquences économiques des décisions puissent être mesurées et, lorsque nécessaire, corrigées.

Notre objectif est de contribuer à une politique de mobilité qui permette de concilier **transition écologique, qualité de vie, accessibilité et vitalité économique**.

L’ensemble du Bureau de l’association Tous à Tours vous remercie de l’attention portée à cette contribution et vous prie d’agréer l’expression de ses salutations respectueuses.

L’équipe Tous à Tours.