

À LA UNE

Pourquoi une partie du commerce parisien est-elle réellement en danger ?



© www.paris.fr

Une partie du commerce de la capitale parisienne est-elle en danger ?

L'observation de la situation actuelle, après plusieurs mois de reprise à la suite de la Covid, permet-elle de tirer des conclusions définitives ?

À la première question, il est dès à présent possible de répondre oui, consécutivement à l'existence d'une combinaison de phénomènes et décisions, dont une partie résulte des choix réalisés par la ville de Paris elle-même. Une importante fragilisation due des crises successives, des rigidités immobilières, des décisions politiques qui réduisent les flux alors qu'ils sont déjà fortement impactés par le télétravail... Le risque est réel dans de nombreuses parties de la capitale.

Si la réponse à la seconde question ne peut sans doute pas encore être définitive, les signaux sont clairs. En effet, le télétravail implique incontestablement de fortes conséquences quasi-définitives sur les flux dans de nombreux lieux parisiens. Cela concerne tout d'abord les zones de bureaux mais également d'autres lieux de flux comme certaines gares SNCF et RATP. Les premières victimes sont les restaurateurs, en particulier à l'heure du déjeuner. Mais très vite, le commerce alentour est également touché.

Reste également à bien appréhender les conséquences d'une fréquentation en baisse de touristes étrangers.

Si une partie des touristes est revenue, donnant à Paris une meilleure ambiance, la situation reste très éloignée de celle de l'avant Covid avec l'absence totale des touristes chinois.

Que constate-t-on aujourd'hui ? Certaines rues sont marquées par de très forts taux de vacance, des rues entières marquées par des locaux commerciaux fermés à céder... Une situation qui peut paraître normale à la suite des chocs subis ces dernières années, en particulier les deux années de Covid. Pour autant, les conditions paraissent-elles réunies pour que les rues de Paris profitent rapidement d'un dynamisme retrouvé ?

En premier lieu, les loyers demeurent très élevés et, dans tous les cas, fortement déconnectés de ce que peut espérer un commerce parisien dans la situation actuelle. En effet, au-delà de l'impact direct du télétravail qui fait qu'une partie des travailleurs habitants hors de Paris y vient moins souvent, il convient d'ajouter le fait que beaucoup de Parisiens n'habitent plus Paris qu'à mi-temps. Grâce aux possibilités offertes par le télétravail, ceux-ci passent plus de temps sur le lieu de leur destination de week-end puisqu'ils peuvent y télétravailler.

Seconde difficulté majeure, la restriction drastique de la zone de chalandise de Paris. Décision après décision, restriction après restriction, la mairie de Paris rend de plus en plus complexe les accès de la ville et l'assume comme un axe politique. A ceci, s'ajoute des capacités de circulation décroissantes avec le développement de pistes cyclables à l'instar de la rue de Rivoli.

Quelles conséquences sur le commerce ? La clientèle vient de moins en moins loin pour profiter de l'offre des commerçants parisiens. La clientèle, en particulier celle de la banlieue, a recherché de nouveaux lieux lui permettant de répondre à ses besoins ; soit dans les lieux de commerce de la petite ou grande couronne parisienne, soit par le biais d'internet ou sur leurs lieux de résidence secondaire devenus lieux de vie à mi-temps.

Une question : Paris peut-il s'adresser uniquement aux Parisiens et aux touristes ?

Ayons tout d'abord en tête que Paris compte de moins en moins d'habitants. Par ailleurs, les coûts immobiliers y réduisent l'accès pour de nombreux ménages.

Une partie des propriétaires n'y habite pas préférant louer ponctuellement (AirBnB...) ou n'y habite qu'à temps partiel (télétravail/résidence secondaire).

En effet, Paris vit économiquement avec des nombreux travailleurs qui s'y rendaient auparavant tous les jours. Nombreux sont ceux qui n'y viennent plus que quelques jours par semaine. 40 % des emplois peuvent télétravailler. Si chacun ne vient que trois jours par semaine au lieu de cinq, la perte économique (restauration, commerce, services) est forte et change totalement l'équilibre d'une exploitation.

Le week-end, l'accès en voiture est devenu tellement complexe qu'une partie de la clientèle historique des magasins parisiens a cherché d'autres solutions. En effet, beaucoup de consommateurs qui acceptent la contrainte de se déplacer en transports en commun pour se rendre au travail dans la semaine en admettent aussi la contrainte mais ce n'est pas le cas du couple ou de la famille le week-end. Paris est devenu repoussoir, en particulier pour une partie de la clientèle du week-end, souvent plutôt CSP + des départements de l'ouest parisien.

Les difficultés s'accroîtront nécessairement avec la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). Bien entendu, il n'est pas question de ne pas agir pour lutter contre la pollution ou la consommation d'énergie mais de savoir si la volonté politique est d'en appréhender les impacts sur les activités économiques, le commerce en particulier, afin d'accompagner une mise en œuvre la plus intelligente possible.

Y a-t-il des solutions ou cela est-il irrémédiable ?

Le commerce parisien de demain ne sera-t-il qu'une composante de la vie du quart d'heure ou restera-t-il une composante pleine et entière de l'attractivité de la ville de Paris ? Un commerce de la ville du quart d'heure ne s'intéresse qu'aux habitants autour de lui. Cela n'est possible que pour une partie des modèles. La sanction de la réduction de la taille de la zone d'attractivité ne peut finalement qu'aboutir à la fermeture dans de nombreux cas.

Paris reste-elle au niveau français comme international, la ville lumière ? Une ville magnifique. C'est une chance sur laquelle il faut consolider, mais c'est également une responsabilité.

Il n'y a jamais de fatalité. Mais sans volonté et coordination, point de salut. Les villes moyennes le savent depuis longtemps, leurs élus également. C'est au tour de Paris. Il faudrait que la prise de conscience intervienne aussi vite que possible car accompagner l'existant est toujours moins difficile que reconstruire après la déprise. Certaines rues sont déjà en déprise : avenue de l'Opéra, Saint-Michel, rue de Rennes ...

2024 est une occasion formidable pour relancer, mobiliser, corriger et construire. Il reste peu de temps mais il faut s'y engager dès maintenant en lançant une concertation avec la ville, les acteurs économiques, les propriétaires immobiliers et les acteurs du tourisme et de la culture.

L'accès et les flux sont au cœur des enjeux. Nous sommes dans un nouveau monde dans lequel chacun de nous n'accepte pas les contraintes et les irritants. Les difficultés d'accès sont au centre des risques. Bien entendu, il faut développer le vélo et les circulations douces mais il est fondamental de ne pas réfléchir qu'aux habitants de Paris, empêcher la voiture de circuler et rendre trop complexe le stationnement sont des décisions très risquées.

Plus l'on complexifiera et réduira les capacités d'accès et de stationnement automobile (celui-ci sera propre demain), plus la réduction de la taille de la zone de provenance des consommateurs/visiteurs s'accéléra.



©SL / actu Paris / archives

Paradoxalement, il est aujourd'hui beaucoup plus aisé pour un étranger de se rendre à Paris en train ou en taxi à partir d'un aéroport que pour un habitant de banlieue parisienne.

Le vélo est une solution pour les habitants de Paris stricto sensu avec, là aussi, un parcours moyen très court.

L'attractivité de Paris est constituée de multiples composantes, culturelles, économiques et touristiques. Mais le commerce est également l'une de ces composantes. Pourrait-on penser que Londres n'ait pas compris ces enjeux ?

Le commerce d'hyper proximité (alimentation, produits de première nécessité) peut vivre sur la seule clientèle des habitants de Paris. A la condition toutefois que l'exploitation d'un commerce, en particulier la livraison des approvisionnements quotidiens de celui-ci soit toujours possible et que les habitudes de livraison à domicile ne viennent pas trop réduire l'activité de ces points de vente physique.

En revanche, les commerces qui nécessitent une zone de chalandise plus étendue, constituée de Parisiens (mais pas seulement), font face à une réelle inquiétude générée à la fois par une accessibilité réduite qui en altère mathématiquement le volume de chiffre d'affaires mais provoque également des difficultés croissantes d'approvisionnement (résultant des contraintes de livraison dans la capitale).

A cette fragilisation croissante de l'activité, baisse de chiffre d'affaires et augmentation des coûts d'approvisionnement, s'ajoutent des coûts immobiliers parisiens qui restent très élevés et qui ne laissent donc que peu de latitude pour résister aux crises successives.

Contrairement à certaines analyses hâtives, il est erroné de penser que les difficultés du commerce dans Paris se résument aux seuls problèmes des commerces d'habillement et des enseignes textiles. C'est une des causes, comme partout en France, compte tenu des importants mouvements de restructuration de ce secteur et de la décroissance constante du marché. Mais, considérer ces difficultés sectorielles comme la cause majeure des difficultés globales de certains lieux de commerce parisien serait un raccourci dangereux, celui entre autres de ne pas appréhender les vraies causes donc se refuser de mettre en œuvre des solutions adaptées.

Il convient à court terme :

- **D'organiser la concertation entre les équipes municipales et les représentants des activités économiques, en particulier du commerce, de la logistique, pour mener un travail de fond sur les accès clients et les accès livraisons.** A défaut, la situation ne va faire que se dégrader et asphyxier progressivement une partie importante des acteurs.

Notons par exemple, que si ces aspects, en particulier la livraison des magasins, n'est pas appréhendée à la hauteur des enjeux, des activités qui ont repris une place plus importante ces dernières années dans la capitale, telles que les enseignes de l'équipement de la maison ou les enseignes de grandes surfaces de périphérie (Ikea, Decathlon, Leroy Merlin...) se heurteront à de vrai problème dans leur exploitation.

La question est simple : dans le cadre des objectifs de circulation douce, de réduction de la pollution, l'objectif de pérennisation de l'activité économique et des différentes formes de commerce est-il pris en compte dans la volonté politique et la construction du Paris de demain ?

Autre question ; au-delà des désaccords politiques, Paris se veut-elle le cœur de la métropole du Grand Paris ouverte sur celle-ci et ses habitants ou une ville refermée sur elle-même et les seuls Parisiens. N'acceptant alors que des visiteurs/touristes français ou étrangers venant hors de l'Ile-de-France. Seuls les habitants votent à Paris, certes, mais l'avenir de Paris passe également par les millions d'individus qui y travaillent et y consomment. Ne faut-il pas les écouter et penser à eux pour qu'ils aient encore envie d'y venir demain ?!

- **D'organiser les échanges entre la ville, les acteurs immobiliers (propriétaires, agents...) et ceux du commerce afin de rechercher des solutions dans les lieux les plus affectés par la vacance commerciale.**

La question est bien entendu de mettre en place des conditions locatives adaptées à la réalité de l'activité des commerçants. Compte tenu des niveaux très élevés des loyers, les commerces parisiens sont bien entendu très sensibles aux baisses d'activités puisque les loyers sont, par définition des charges fixes. La moindre baisse de chiffre d'affaires met en danger la rentabilité de l'exploitation.

Nous avons la chance, à court terme, de pouvoir nous mobiliser dans le cadre de Paris 2024 qui donne un calendrier pour résoudre certaines difficultés, créer un moment de solidarité pour que chacun puisse s'approprier son Paris 2024, aussi bien celles et ceux qui y vivent que ceux qui y travaillent mais l'échéance est très proche. Il est temps d'agir pour ne pas afficher de rues « déprimantes » aux magasins fermés et locaux vides.

Second sujet fondamental, la transformation énergétique et écologique. Nul n'est contre cet impératif de transformation de notre société et de nos villes. Paris n'échappe pas à la règle. Mais il s'agit d'en faire un projet partagé, qui respecte les différentes parties prenantes, y compris l'économique et le commerce. Paris ne se transformera pas contre ses « usagers » ou elle y perdra beaucoup pour devenir, (peut-être est-ce l'ambition) une ville réservée à un petit nombre de privilégiés, avec des sièges sociaux mais des individus qui n'y viendront que contraints et forcés et le moins souvent possible, une ville musée pour le déplacement touristique. Difficile de construire une ville agréable, puissante, attirante, sans l'implication des acteurs économiques et ceux qui font la rue, le rez-de-chaussée ; les commerçants. ■



© www.apur.org