

## Plafonnement ou déplafonnement ?

# LE CARACTÈRE NOTABLE DE L'ÉVOLUTION DES FACTEURS LOCAUX DE COMMERCIALITÉ

*Le plafonnement s'impose si la durée contractuelle du bail échu est de 9 ans, sa durée effective inférieure à 12, que l'assiette du bail et les caractéristiques propres aux locaux n'ont pas été modifiées, qu'il n'y a eu ni extension des activités autorisées, ni changement dans les obligations respectives des parties, qu'il ne s'agit pas de locaux monovalents ou à usage exclusif de bureaux. Reste à étudier les facteurs locaux de commercialité. Ont-ils évolué de façon notable pour le commerce exercé ? Fréquentation des stations de métro, flux réels, constructions neuves, arrivées d'enseignes nouvelles, transformation d'un quartier, pouvoir d'achat... : c'est là que tout commence !*

Par Anne Angiboust, expert immobilier près la cour d'appel de Paris

Deux des critères considérés par les experts sont arithmétiques : les statistiques de fréquentation des stations de métros et les permis de construire dont les dates d'achèvement des travaux (D.A.T.) correspondent au cours du bail expiré. Ces éléments ont-ils entraîné l'apparition d'un flux complémentaire de chaland suffisant, quantitativement, qualitativement et par rapport au commerce exercé, pour conférer un caractère notable à l'évolution des facteurs locaux de commercialité ? La zone de chalandise prise en considération est usuellement étudiée dans un rayon de 400 mètres des locaux, sauf cas particuliers de commerces réglementés tels les pharmacies, et à adapter selon l'activité exercée. Il fut un temps où deux chiffres, début de bail et fin de bail, déterminaient un pourcentage de variation de fréquentation des métros, qui dès qu'il atteignait 15 ou 20 % de hausse était considéré comme notable. Si les permis de construire des environnements comprenaient 350 logements quelque soit la nature du permis, le déplafonnement était acquis. Un jugement ancien pour un renouvellement boulevard de Belleville avait même retenu une évolution notable pour seulement 210 appartements... Une étude approfondie est aujourd'hui nécessaire, les données statistiques étant à considérer avec plus ou moins d'importance et de précaution selon divers critères.

### La fréquentation des stations de métros

Le temps du déplafonnement quasi automatique pour création des lignes de métro Meteor et Eol est presque révolu, leur inauguration en 1998 et 1999 ne faisant plus partie de la période à étudier pour les baux dont le renouvellement est postérieur à 2007 et 2008. Reste les extensions de lignes existantes, telles Saint-Lazare en décembre 2004, Olympiades en juin 2007, déplafonnant les commerces situés à proximité jusqu'en 2013 et 2016. En effet, le secteur à proximité du croisement rue de Tolbiac-rue Nationale dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, mal desservi avant la création de la station de métro Olympiades en 2007, a vu sa commercialité transformée avec 2,3 millions de voyageurs en 2007 (sur six mois), et 6,1 millions en 2008, soit... en moyenne 16 700 personnes par jour constituant une clientèle potentielle passant devant les boutiques situées près de l'entrée du métro.

Pour étudier les cas moins tranchés d'évolution de fréquentation, il convient de prendre en considération la courbe linéaire de tendance de la station de métro et non les seules années de début et de fin de bail. En effet, certains événements peuvent fausser en diminuant de manière exceptionnelle les statistiques d'une année, comme des grèves (rappelez-nous les cinq semaines noires de 1995), ou des fermetures de stations pendant plusieurs mois pour travaux de rénovation. Par exemple, pour un bail en renouvellement en 2010, la variation de fréquentation de la

station de métro Michel-Ange-Molitor entre 2001, début du bail échu, et 2010 a été fortement négative de -17,2 %. En creusant, on s'aperçoit que la station a été fermée trois mois pour travaux, entre mai et juillet 2010, alors que la courbe est relativement homogène. On doit dès lors prendre en considération l'année précédente, qui porte l'augmentation à... + 17,10 % !

De plus, l'évolution d'une station est à comparer à la variation de fréquentation moyenne parisienne sur la même période. Prenons l'exemple de la station rue du Bac pour un bail renouvelé en 2006 : + 13,43 % en 9 ans, l'augmentation paraissant conséquente. Cependant, l'augmentation moyenne parisienne sur la même période s'est établie à + 24,69 % ! Une augmentation de 13,43 % est-elle génératrice d'un flux de chaland complémentaire ? On observe depuis une dizaine d'années un phénomène comportemental de transfert des modes de déplacements : augmentation générale de fréquentation des transports en commun lié à une volonté politique incitant à réduire des déplacements automobiles. En effet, la circulation et le stationnement automobile sont devenus de moins en moins aisés à Paris, accompagnés d'une forte incitation de la Ville de Paris à moins utiliser son véhicule au profit des transports en commun et autres dérivés non polluants (voies d'autobus, voies de vélos, sens interdits autorisés aux vélos, remboursement de 25% de l'achat d'un vélo électrique, itinéraires «malin» supprimés aux voitures). Le flux est-il plus important ou le chaland utilise-t-il simplement un moyen de transport différent ? Il n'existe pas de comptage automobile rue par rue, cependant cette théorie comportementale est confortée par les statistiques Insee de population de Paris, stables depuis 1982 (entre 2,1 à 2,2 millions d'habitants). Si l'augmentation d'une station est inférieure ou égale à l'évolution moyenne parisienne, elle est insuffisante pour justifier un déplafonnement, sauf à considérer que l'ensemble des boutiques parisiennes soient déplafonnées les années où l'augmentation de l'utilisation des transports en commun est significative...

En outre, il ne suffit pas de constater l'évolution du flux en pourcentage mais également en effectif car la fréquentation des stations est extrêmement variable : en 2008, les 420 000 voyageurs annuels des Buttes-Chaumont sont incomparables aux 47,8 millions de la gare du Nord.

Enfin, l'éventuelle augmentation présente-t-elle un intérêt pour le commerce exercé ? «On ne va pas acheter une armoire normande en métro», cependant les commerces d'objets volumineux offrent quasi systématiquement un service de livraison à domicile. «On ne prend pas le métro pour aller se faire couper les cheveux», toutefois en sortant du métro on peut découvrir un nouveau coiffeur et

avoir envie de faire appel à ses services, que ce soit proche de son domicile ou de son lieu de travail. Ainsi, la quasi-totalité des commerces semblent concernés par l'évolution de fréquentation des métros.

### La dilution du flux de chalands

Si la distance séparant une station de métro d'un commerce est déterminante, l'essentiel est la ou les directions que prennent les voyageurs en sortant du métro. En effet, le flux de piétons se répartit dans les rues alentours. Cette dilution doit être cernée de façon pragmatique car il ne peut être effectué de comptage, qu'il faudrait de toute façon pouvoir comparer à un comptage en début de bail. Par exemple, quelle proportion du flux sortant de la station Saint-Paul dans le Marais peut-il bien se diriger rue de Fourcy, voie secondaire quasiment dépourvue de commercialité dont 99% des parisiens ignorent même l'existence, située pourtant en face de la sortie de métro ? Le chaland se dirige évidemment rue de Rivoli ou rue Saint-Antoine. Un commerce peut être situé à moins de dix ou vingt mètres d'un flux intense et ne pas en bénéficier, d'où une prudence nécessaire dans l'analyse de ces statistiques. Cette notion de flux est également applicable à l'étude des permis de construire, les «rues de passage» et de destination devant être identifiées pour apporter plus ou moins de poids aux chiffres.

### L'analyse des permis de construire

Un grand projet immobilier, tel l'ensemble Clichy-Batignolles, ne donne pas lieu à discussion quant à la transformation d'un quartier et l'apport d'un flux complémentaire de chalands. Cependant, les cas sont bien souvent moins tranchés, et il doit être déterminé ce que les permis de construire ont modifié : ces derniers font état de la nature des travaux qui peuvent être des constructions neuves, des extensions, des rénovations ou un changement de destination. La part des constructions neuves et des extensions est à prendre prioritairement en considération, cette part étant à première vue seule créatrice de chalands supplémentaires. Cependant, les rénovations et les changements de destination peuvent donner une indication sur le dynamisme et l'éventuel renouvellement de la population et de sa structure (les catégories socioprofessionnelles définissant le pouvoir d'achat) même s'ils apportent moins de poids à l'analyse que les constructions neuves et les extensions.

La balance «avant-après» apparaît importante pour déterminer le véritable apport de clientèle potentielle supplémentaire. Une construction neuve succède-t-elle à une démolition ? La création de surface est-elle réelle ? Il reste peu de terrains vagues à Paris intra-muros, hormis quelques sites tels Austerlitz ou le futur Clichy-Batignolles (voies ferrées et anciens entrepôts Calberson). La densité urbaine dans la grande majorité des quartiers

anciens de la capitale est élevée et correspond en général à des immeubles de cinq étages sur rez-de-chaussée. La plupart des constructions neuves ne dépassent pas la densité préexistante (en raison du Coefficient d'Occupation des Sols généralement de 3 à Paris) et l'on pourrait dès lors considérer qu'elles n'apportent pas le flux complémentaire suffisant pour conférer le caractère notable à l'évolution des facteurs locaux de commercialité. On peut cependant relever que compte tenu des prix des logements neufs, les habitants des immeubles édifiés doivent posséder un pouvoir d'achat supérieur à ceux qu'ils remplacent.

Là encore, le phénomène comportemental actuel a son importance : le développement des achats par Internet avec livraison au domicile ou sur le lieu de travail a fait évoluer les modes de consommation. Ainsi, les chiffres tant de métros que de permis de construire sont-ils et resteront-ils à court ou moyen terme aussi éloquents qu'ils paraissaient il y a 10 ou 15 ans ?

### La transformation d'un quartier

S'ajoutent à ces analyses une étude de l'évolution du quartier : au cours du bail expiré, des transformations ont-elles été effectuées ? L'évolution peut concerner l'amélioration du paysage urbain par des travaux d'aménagements publics divers, de voiries, de rues devenues piétonnes... La place Léon Blum dans le 11<sup>e</sup> arrondissement a connu une profonde transformation en 2006-2007 : une partie de la place a été rendue piétonne, les trottoirs élargis, le parvis central étendu, un square réaménagé, et la végétation et l'éclairage renforcés. L'environnement général s'est nettement amélioré pour les commerces situés à proximité. De la même manière, le quartier Montorgueil a connu une évolution très favorable de sa commercialité au cours des dernières années avec l'aménagement d'un important circuit piéton. La dernière phase de développement consistant en particulier au réaménagement du 1<sup>er</sup> tronçon de la rue Montmartre jusqu'à la rue Léopold-Bellan, améliorant l'attractivité générale du quartier. S'y ajoute la très forte augmentation des prix des appartements anciens du secteur, qui s'est établie selon les statistiques de la Chambre des Notaires à + 43,1 % entre le 1<sup>er</sup> trimestre 2006 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2011. Les nouveaux habitants du quartier bénéficient d'un pouvoir d'achat élevé, favorable à l'essor commercial du secteur.

Les facilités de stationnement constituent également un critère important : la création d'un parking dans un secteur où les possibilités de stationnement sont réduites tant en emplacements extérieurs que souterrains justifie un déplafonnement. Le stationnement dans le quartier Saint-Sulpice-Saint-Germain-des-Prés s'est trouvé considérablement amélioré à l'inauguration d'un parking de sept niveaux de sous-sols sous le marché Saint-Germain.

Suite page 4

## Le caractère notable de l'évolution des facteurs locaux de commercialité

Suite de la page 2

En outre, certaines autorisations administratives telles des ouvertures le dimanche justifient un déplafonnement, par exemple dans le quartier du Marais et plus particulièrement la rue des Francs-Bourgeois.

### L'arrivée d'enseignes

L'évolution d'un quartier peut être marquée par l'arrivée de nouvelles enseignes au cours du bail expiré. Si des commerces indépendants remplacent d'anciens commerces indépendants, ou si des enseignes remplacent d'anciennes enseignes de même notoriété et d'activités similaires, il ne s'agit que d'une rotation classique sans incidence. Cependant, des enseignes nationales remplaçant des commerces indépendants, ou des commerces de forte notoriété s'implantant à la place d'enseignes moins recherchées constituent une amélioration de la commercialité. Il peut s'agir d'un quartier devenu à la mode, comme la rue Etienne-Marcel, particulièrement attractive pour les «jeunes créateurs» de mode, d'une montée en gamme des enseignes d'un secteur, de l'arrivée d'une locomotive telle Colette rue Saint-Honoré ou

d'un changement d'activité principale, comme la rue des Rosiers qui s'est vu s'ouvrir aux enseignes de prêt-à-porter à la mode. La rénovation ou l'ouverture d'un hôtel de luxe est également synonyme d'attractivité drainant une clientèle aisée, par exemple le Mandarin Oriental rue Saint-Honoré.

### Le faisceau d'indices

En conclusion, si chaque élément pris séparément ne justifie pas toujours d'écarter à lui seul le principe du plafonnement, en revanche le faisceau d'indices constitué par l'addition de plusieurs éléments peut conférer un caractère notable à l'évolution des facteurs locaux de commercialité et entraîner le déplafonnement du loyer conformément à l'article L. 145-6 du code de commerce. Les exigences actuelles pour obtenir le déplafonnement se sont renforcées, la conjoncture économique n'étant pas favorable au commerce de détail. Cette tendance est accrue par la forte augmentation de l'indice Insee du coût de la construction depuis sept ans environ, réduisant l'écart entre le loyer plafonné et la valeur locative en renouvellement.

## FRÉQUENTATION DES MÉTROS MOYENNE PARISIENNE

