

COMITE PROFESSIONNEL DES GALERIES D'ART (CPGA)

11, rue Berryer 75008 Paris

Représenté par Mme Marion Papillon

SYNDICAT NATIONAL DES ANTIQUAIRES (SNA)

4, avenue de Messine 75008 Paris

Représenté par Mme Anisabelle Berès Montanari

**SYNDICAT NATIONAL DU COMMERCE DE L'ANTIQUITE, DE L'OCCASION ET
DES GALERIES D'ART MODERNE ET CONTEMPORAIN (SNCAO-GA)**

18 rue de Provence 75009 Paris

Représenté par M. Rémi Machard

**FEDERATION FRANCAISE DE L'EQUIPEMENT DU FOYER, DROGUERIE, ARTS
DE LA TABLE**

42 rue de Richelieu 75001 Paris

Représentée par M. Pascal Malhomme

MAIRIE DE PARIS

M. David BELLIARD

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public,
des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

Mme Olivia POLSKI,

Adjointe à la Maire de Paris en charge du commerce, de l'artisanat,
des professions libérales et des métiers d'art et de mode.

Paris, le 20 juillet 2021

Objet : Contributions écrites des organisations professionnelles représentatives de commerçants
au regard du projet de Zone à Trafic Limité de la Mairie de Paris

Madame, Monsieur,

Le Comité professionnel des galeries d'art (311 membres), le Syndicat national des antiquaires (225 membres), le Syndicat national du commerce de l'antiquité, de l'occasion, et des galeries d'art (750 membres), la Fédération française de l'équipement du foyer (432 membres) se joignent ici pour porter à la connaissance de la Mairie de Paris les fortes inquiétudes des commerçants au regard du projet de ZTL dans Paris Centre ainsi que dans le nord des 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements. Ces organisations professionnelles sont toutes membres de la branche du commerce de détail non alimentaire et ont donc des intérêts convergents dans le cadre du projet de ZTL.

En tant qu'organisations professionnelles représentatives, nos syndicats et fédérations remplissent notamment un rôle de porte-paroles et de relais des avis des professionnels auprès des interlocuteurs publics. C'est pourquoi, nous regrettons que des consultations officielles spécifiques n'aient été organisées en amont des consultations génériques « à l'intention des riverains et des commerçants » afin de prendre en compte les conséquences d'une telle mesure sur l'écosystème très spécifique des galeries et marchands d'art parisiennes particulièrement concentrées dans la zone délimitée ainsi qu'un nombre non négligeable de petits commerçants indépendants du secteur des arts de la table. Cette consultation aurait permis de centraliser les avis des professionnels concernés.

Précisément sur ce projet de ZTL, chacune des organisations professionnelles citées a sondé ses adhérents afin de pouvoir se faire le meilleur relai de leurs avis. Vous trouverez ci-dessous une liste des problématiques qui ressortent de nos consultations internes sur ce sujet accompagnées des contributions plus développées selon les spécificités de nos activités.

1. **Sur l'impact sur la circulation autour de la zone de trafic limité (ZTL) qui pour l'instant fait l'objet de peu d'informations ; alors même que les 30 km/h dans la capitale auront eux aussi un impact généralisé.**
2. **Sur l'étendue de la zone envisagée de Paris centre ajoutée au nord des 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements qui semble difficilement comparable à des zones plus restreintes à l'échelle de villes telles que Montréal, comme cela a été présenté ;**
3. **Sur les alternatives que les usagers auront pour circuler dans la zone envisagée, alors même que les achats effectués nécessitent de pouvoir ressortir de la zone facilement (poids – encombrements - fragilité tant pour les œuvres d'art que pour les produits des arts de la table, de la droguerie et de l'équipement du foyer...)**
4. **Sur les modalités d'accès des « ayants droits », commerçants domiciliés, fournisseurs, livreurs, mais aussi clients qu'ils soient réguliers ou occasionnels, franciliens, provinciaux ou étrangers ;**
5. **Sur les conséquences telles que l'occupation de l'espace public dans les zones piétonnisées ;**
6. **Concernant la valeur foncière, il existe un risque que des commerçants indépendants ne puissent plus accéder financièrement à certains fonds de commerce de ces zones, ce qui va faire perdre à ces quartiers leurs identités spécifiques.**
7. **Sur les vrais outils à mettre en place par la Ville pour évaluer le dispositif, d'autant plus que la nouvelle réglementation instaurant 30 km/h dans la capitale devrait déjà avoir un impact significatif.**

En effet, des différents échanges interprofessionnels, il ressort largement que les conséquences de la mise en place de la ZTL pourraient finalement être totalement à l'opposé des objectifs de la Ville de Paris après les gilets jaunes, les grèves, le Covid et la fermeture des commerces qui a particulièrement fragilisé l'écosystème :

- Moins de voiture pour moins de pollution > **une circulation plus dense et donc plus de pollution aux abords de la zone,**
- Une zone à moindre impact environnemental > **qui favorisera une concentration de commerçants à fort impact environnemental (habillements fabriqués en Chine...),**
- Favoriser l'implantation de nouveaux commerçants > mais s'il s'agit uniquement d'enseignes en franchise, **on perdra la diversité des commerçants qui favorisent la diffusion de l'art dans ces quartiers,** et donc la promotion du travail des artistes et de l'art ; **on perdra la diversité de commerçants indépendants qui font vivre d'autres artisans fournisseurs !**

Nous espérons vivement que ces premières remarques trouveront une écoute et un écho auprès de vos équipes. Nous nous tenons à votre disposition pour exposer plus en détail l'ensemble de nos remarques concernant ce large projet de ZTL.

Les signataires :

Mme Marion Papillon,
Présidente du CPGA



Mme Anisabelle Berès Montanari,
Présidente du SNA

Anisabelle Berès Montanari

M. Rémi Machard,
Président du SNCAO-GA



M. Pascal Malhomme,
Président de la FFEF



COMITE PROFESSIONNEL DES GALERIES D'ART (CPGA)

11, rue Berryer 75008 Paris

Représenté par Mme Marion Papillon

SYNDICAT NATIONAL DES ANTIQUAIRES (SNA)

4, avenue de Messine 75008 Paris

Représenté par Mme Anisabelle Berès Montanari

MAIRIE DE PARIS

M. David BELLIARD

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public,
des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

Mme Olivia POLSKI,

Adjointe à la Maire de Paris en charge du commerce, de l'artisanat,
des professions libérales et des métiers d'art et de mode.

Paris, le 20 juillet 2021

**Contributions écrites
du Comité professionnel des galeries d'art (CPGA)
et
du Syndicat national des antiquaires (SNA)
au regard du projet de Zone à Trafic Limité
de la Mairie de Paris**

*Pièce jointe : Excel : Consultation des commerçants d'art CPGA - SNA - juin 2021 - Projet ZTL
Mairie de Paris*

Précisément sur ce projet de ZTL, le CPGA et le SNA ont sondé leurs adhérents afin de pouvoir se faire le meilleur relai de leurs avis.

Il convient de rappeler que les galeries d'art qui drainent autant d'étrangers que de franciliens, autant de public jeune notamment étudiants que de clients d'une moyenne d'âge plus élevée, prennent part au rayonnement touristique et culturel de la Ville de Paris mais aussi à l'attractivité nationale, internationale de la France. Par la multiplicité et la diversité de ses acteurs, cette attractivité culturelle constitue un réel enjeu économique et la Ville doit prendre des engagements nécessaires à garantir aux commerces d'art de poursuivre sereinement et de manière viable leur activité au cœur de Paris : des commerçants certes, mais aussi des diffuseurs de culture.

A la suite des premières consultations, voici les inquiétudes et remarques que les organisations professionnelles souhaitent dès à présent formuler :

- 1 – **L'impact sur la circulation autour de la zone de trafic limité (ZTL) fait pour l'instant l'objet de peu d'informations.** Il est difficile de nier qu'aujourd'hui il existe déjà des engorgements aux abords de certaines zones plus ou moins piétonnisées. Aujourd'hui nous avons peu d'informations sur les conséquences d'obstruction et de nuisance que cette fermeture aura autour de la zone à trafic limité. Car si les usagers ne

peuvent pas accéder à la zone, le problème n'aura été que déplacé. Aujourd'hui les boulevards entre République et Bastille, les grands boulevards entre République et Opéra connaissent déjà des saturations qui vont être amplifiées.

- Aujourd'hui, pendant les dimanches « Paris respire », si on peut noter une faible circulation dans la zone, on constate aussi les difficultés pour y accéder et en sortir.

- 2 – **L'étendue de la zone envisagée de Paris Centre ajoutée au nord des 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements semble difficilement comparable à des zones plus restreintes à l'échelle de villes telles que Montréal, comme cela a été présenté.** Les conséquences sur la zone et sur l'ensemble de la circulation dans la capitale Paris ne pourront pas être gérées de la même manière.

- Le recul pris sur le dispositif appliqué à la ville de Metz, permet de faire le constat que la zone aménagée a certes rencontré dans un premier temps un certain succès d'un point de vue extérieur, mais qu'ensuite d'autres commerces se sont organisés en dehors de la zone et finalement le centre s'est vidé de sa puissance économique et de sa vitalité.

- A l'inverse, des centres villes dans des petites villes comme Vitry par exemple ont pu être relancé par l'accès au parking gratuit en centre-ville. En effet, l'ensemble des « consommateurs » s'était déplacé uniquement sur les zones commerciales aux abords de la ville, ayant eu pour conséquences la fermeture progressive des commerçants et la chute des prix du fonciers.

- 3 – **Sur les alternatives que les usagers auront pour circuler dans la zone envisagée, nous ne disposons que de trop peu d'informations.** Tous les usagers ne pouvant se déplacer à pied ou en vélo, il convient d'apporter des alternatives nouvelles et des informations sur le déploiement des transports en communs adaptés devant venir compenser la limitation du trafic. A titre d'exemple, les quartiers du Marais et de Saint-Germain-des-Prés sont des quartiers historiques parsemés de vieux bâtiments reliés par des rues particulièrement étroites, dont certaines, qui font le charme de Paris, ne permettent pas la circulation des bus actuels et des transports en commun, notamment si les modalités de circulation seront aménagées pour limiter le transit. Les accès au métro sont-ils aujourd'hui adaptés à tous les usagers : absence d'ascenseur et d'escalator sur une majorité des stations desservant le Marais (Arts et Métiers – Hôtel de Ville – Saint-Paul – Chemin-Vert – Saint-Sébastien Froissart – Filles du Clavaire...)

- 4 – **Sur les modalités d'accès des « ayants droits », commerçants domiciliés, fournisseurs, livreurs (parfois avec des véhicules importants spécialisés en transport d'œuvres d'art), mais aussi clients qu'ils soient réguliers ou occasionnels, franciliens, provinciaux ou étrangers.**

– En ce qui concerne les étrangers de passage brièvement à Paris, les délais de visite des différents quartiers vont inévitablement s'allonger, même en taxi, ce qui entrainera une sélection des quartiers visités. Dans le cas d'un voyage d'affaire par exemple, un visiteur pourra décider d'une visite d'un (seul) commerce pour un but précis. Si le temps d'accès à la zone est trop long, cette visite sera annulée ou le visiteur changera de destination pour un autre quartier plus accessible et proche de ses activités initiales.

– Question de la destination « unique » pour certains commerçants : en effet une destination n'est pas forcément multiple (plusieurs commerçants ou plusieurs activités), cela peut-être le cas pour une galerie, mais aussi un musée par exemple - invitation à un

événement type vernissage, conférence, performance, visite exposition... (notamment pour les visiteurs étrangers).

- 5 – **Les conséquences sur l’occupation de l’espace public dans les zones piétonnisées :**
A Paris, l’exemple parlant de la zone de Châtelet – Beaubourg, initialement animée par beaucoup de galeries d’art et dont le trafic a été limité voir piétonnisé, permet de faire le constat que le nombre de commerçants dits « culturels » tels que les galeries d’art mais aussi les librairies et commerces de proximité ont fui ce secteur pour laisser place à des bars et à des restaurants dont les nuisances sonores et la source d’insécurité pour les riverains et les usagers ne sont pas négligeables mais réels.
Il est flagrant que l’espace public, s’il n’est pas réservé à la circulation de la voiture, est lui aussi très vite « pollué » par d’autres formes d’occupations : regroupements de personnes, installations régulières de système son à haute fréquence, utilisation régulière et dégradation du mobilier urbain par un usage inapproprié (skateboarders, jeux de ballons...), par des recrudescence de pickpockets organisés...
- 6 – **Concernant la valeur foncière**, il existe un risque que des commerçants indépendants ne puissent plus accéder financièrement à certains fonds de commerce de ces zones, ce qui va faire perdre à ces quartiers leurs identités spécifiques. Risque de s’opérer un véritable tri entre les commerces de chaînes et les autres, entre les commerces de restauration et les commerces d’art. La logique économique veut qu’un bailleur privé recherche la rentabilité et la sécurité et il sera plus confortable pour lui de louer à des grandes enseignes, des chaînes et des franchises par exemple plus solides économiquement (d’ailleurs parmi les moins écologiques) qu’à des galeries d’art ou des petits commerces indépendants moins fiables dont le chiffre d’affaires irrégulier est facteur d’un contexte économique plus large, actuellement très instable (gilets jaunes, grèves, crise du Covid, manifestations assorties de dégradations).
Si de surcroît, certaines galeries d’art ou antiquaires souhaitent revendre leur bail pour quitter la zone, compte tenu de leur localisation (parfois sur cour) ou de leur surface pas toujours si importante, elle risque de rencontrer des difficultés pour trouver des repreneurs et verrons alors leur investissement dévalorisé.
- 7 – **Ce projet doit être assorti de vrais outils d’évaluation par la Ville**, mais aussi par les commerçants eux-mêmes, sans lesquels personne ne sera en mesure de savoir et d’affirmer si l’impact d’un tel aménagement est positif ou néfaste. Il relève de la responsabilité de la Ville que de proposer de vrais outils d’évaluation à court et à moyen terme afin que le dispositif de ZTL soit repensé et réaménager si les objectifs ne sont pas atteints.

Plusieurs associations locales se sont déjà manifestées pour soutenir notre démarche et attendent des réponses aux nombreuses interrogations que posent ce dispositif de ZTL :

Association Jeudi des Beaux-Arts (Présidente Madame Marie – Hélène de la Forest Divonne)
– **Carré Rive Gauche** (Présidente Madame Marie Biancarelli) – **Marais Guide** (Présidente Madame Magda Danysz) **Comité Marais Paris** (Président Monsieur Patrick Aboukrat), **Paris Gallery MAP** (Président Monsieur Thomas Bernard).

Vous trouverez en complément ci-après un échantillon d'avis de commerçants d'art concernés par ce projet de Zone à Trafic Limité (pages 8 et suivantes). Vous pourrez également retrouver l'ensemble de leurs avis recueillis par le Comité professionnel des galeries d'art (CPGA) et par le Syndicat national des antiquaires (SNA) dans le tableau Excel joint à ce présent courrier et courriel.

Bien sincèrement,

Les signataires :

Mme Marion Papillon,
Présidente du CPGA



Mme Anisabelle Berès Montanari,
Présidente du SNA



Sélection d'avis et de témoignages de commerçants d'art concernés :

(Cf. : Tableau Excel joint au courrier)

| |
|--|
| Argument 1 La circulation aux abords de la zone |
|--|

« Je suis contre car cela va occasionner d'énormes embouteillages en limite de zone, des problèmes conséquents de circulation pour traverser Paris et nos clients ne voudront plus se déplacer. »

« L'implémentation de cette idée serait un très gros handicap pour notre galerie, pour toutes les autres du centre de Paris ainsi que pour bon nombre de commerces aux alentours. Aujourd'hui déjà, du fait des conditions difficiles de circulations, beaucoup de nos clients décident de ne plus venir nous visiter. »

« Même si les taxis sont autorisés, ils ne sont pas forcément dans la zone quand on veut en sortir. Les temps d'attente peuvent devenir très longs voir très couteux pour obtenir un taxi car

ils sont très éloignés de la zone ; les coûts des VTC explosent pour finalement voir les courses annulées car ils ne peuvent pas accéder à la zone. »

« S'y ajoute la clientèle étrangère que nous ne pouvons atteindre que s'il y a une circulation aisée. »

« La mise en place d'une zone en trafic limité aura des conséquences concrètes pour notre commerce et nos clients, certains ne se déplaçant qu'en voiture pour des raisons de commodité liées à l'âge ou venant d'Ile de France ou de Province. Cette liberté de circuler est inhérente à notre activité commerciale et d'échange avec nos clients, artistes et collectionneurs. Cette zone limitée entamerait gravement ces relations et par là-même l'économie de notre structure, déjà fragilisée par les manifestations régulières et la crise sanitaire ces dernières années. »

« Nous nous opposons à cette mise en place dans la mesure où cela risque de densifier encore davantage le trafic et créer d'autres embouteillages, contre-productifs - la suppression d'un grand nombre de places de stationnement dans le Marais le démontre assez bien. Beaucoup de nos collectionneurs renoncent déjà à venir dans le quartier le samedi, sachant qu'on ne peut y stationner, et que rapporter une œuvre en voiture est très compliqué. Cela va forcément augmenter encore le commerce en ligne ; cela nous semble néfaste du point de vue de la création artistique : le public et les collectionneurs ont besoin d'un rapport direct et charnel aux œuvres d'art! »

| |
|--|
| <p>Argument 2 Une zone unique en son genre</p> |
|--|

« Cette hypothèse de zone à trafic limité est une aberration si un système de desserte locale n'est pas mise en place. Au lieu de sanctuariser elle va tuer le quartier qui ne sera plus qu'un lieu d'amusement touristique »

« Nous pensons que cette règle va fortement diminuer la fréquentation de nos espaces notamment de la part des collectionneurs étrangers mais aussi de la part d'une population âgée peu encline à se déplacer en transport en commun ou en vélo, ce dernier mode de déplacement (que j'utilise) est par ailleurs peu en phase avec les fortes chaleurs ou les précipitations. En ce qui concerne les étrangers de passage brièvement à Paris, les délais de visite des différents quartiers vont inévitablement s'allonger, même en taxi, ce qui entrainera une sélection des quartiers visités. Le déplacement actuel d'un certain nombre d'enseignes vers le quartier Matignon est déjà, selon moi, une première conséquence liée à un rapprochement, pour ceux qui peuvent se le permettre, de proximité avec les grands hôtels où nos clients les plus importants ont coutume de se rendre. Enfin, pour avoir vécu la piétonisation progressive rue Saint Denis et rue de Buci, nous avons vécu la transformation des commerces qui en a découlé. Perte d'identité locale, disparition des librairies et des commerces de bouche de qualité, remplacés par des commerces alimentaires rapides et des magasins de prêt-à-porter. Les galeries qui peinent à surmonter la crise ne pourront se permettre une perte d'affluence et de visiteurs internationaux. Le risque est donc grand de bâtir une ville-musée dénué de perspectives économiques et de créativité. Enfin, on ne peut négliger la pollution sonore, tout particulièrement dans les petites rues, que les noctambules ne manqueront pas de créer dans des espaces qui leur seront réservés. Pourra-t-on d'ailleurs leur reprocher ? »

« Nous avons besoin de garder St-Germain-des-prés ouvert et facilement accessible pour favoriser les visites et rendez-vous, notamment lors de nos vernissages. Paris recèle la plus

forte densité de galeries ayant pignon sur rue au monde, et c'est certainement plus le cas encore dans ma rue, rue des Beaux-Arts. Ne gâchons pas ce patrimoine historique, culturel et économique par des décisions hâtives. »

Argument 3

Les alternatives de transport des usagers

« Contre. Les difficultés d'accès à cette zone pour nos clients et réseaux sont déjà extrêmement complexes aujourd'hui. La mise en place de Zone à Trafic Limité aurait pour conséquence un isolement de nos quartiers. »

« POUR à condition que des emplacements de parking en nombre suffisant et à tarif raisonnable soient prévus en immédiate périphérie de cette zone et éventuellement, que l'offre de transports alternatifs - notamment collectifs - au sein de celle-ci soit renforcée, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et âgées qui n'utilisent pas forcément de trottinettes, vélos etc. »

Argument 4

Les ayants droit

« Si l'idée est séduisante, la réalisation est très délicate. Quid des riverains ? Pourront-ils rouler d'un arrondissement apaisé à un autre ? Quid des parisiens hors zone apaisée : pourront-ils y accéder en voiture ? »

« contre ce projet, nos collectionneurs sont plutôt âgées +65 ans et n'utilise pas les transports en commun. C'est une privation de la liberté de circuler librement de façon autonome. »

« Ces mesures risquent de nuire à notre visibilité mais aussi à l'organisation même de notre profession, limitant par exemple les transports d'œuvre (dépôts par artistes, retrait par les collectionneurs...). Beaucoup de petits commerces risquent de désertir cette zone actuellement dynamique à cause des difficultés organisationnelles qu'engendrait cette zone. »

« Je suis contre cette nouvelle atteinte à notre liberté de circuler. On ne peut pas nous imposer d'utiliser les transports en commun (service public payant) ou les taxis (service privé payant). Par ailleurs, en tant que galerie, nous recevons un public parfois âgé ayant du mal à se déplacer, ou simplement venu chercher une œuvre. Enfin, nous transportons aussi beaucoup d'œuvres, souvent dans des caisses lourdes, et avons besoin d'accéder à nos espaces en voiture ou camion. La culture et le petit commerce doit pouvoir rester au coeur des quartiers historiques ! On ne peut pas accueillir les touristes dans des centres dépeuplés ou uniquement garnis de bars et de fast food ! »

« Je suis contre toute mesure interdisant un peu plus les voitures à Paris. Ces restrictions empêchent les visiteurs, les collectionneurs d'arriver jusqu'à nous et nos transports d'œuvres de s'effectuer correctement. Ce sont des atteintes directes à nos entreprises déjà fragilisées par la crise. Si nous voulions être une galerie implantée en province ou au milieu de la campagne, nous le serions, les loyers seraient moins chers. Nous souhaitons que Paris reste une capitale

bourdonnante et internationale, accessibles à tous les véhicules et à tous. Ces mesures attirent les touristes mais découragent nos clients. Ce sont des catastrophes. »

Argument 5
Vers un désert culturel

« Contre. Ces mesures vont pratiquement rendre impossible les visites et la logistique des espaces concernés. Si l'on souhaite créer un désert culturel on ne s'y prendrait pas autrement. Pensons aux artistes qui ont besoin de visiteurs dans nos espaces. »

« Résolument contre. Les quartiers où les voitures n'ont plus accès sont devenus des zones de commerce où le luxe est exclu. Si on regarde Londres et NY qui sont les deux villes concurrentes de Paris pour le commerce de l'art, les galeries sont installées dans des quartiers où la circulation des voitures particulières est autorisée. »

« S'il s'agit d'un trafic limité et pas d'une piétonisation, nous sommes plutôt favorables. Toutefois à surveiller de près la consultation et comment elle sera menée et sous réserve de contrôler l'afflux des enseignes commerciales et de garantir la diversité des commerces de qualité et des lieux culturels. »

« Fréquentation d'ores et déjà en baisse. La question d'un déménagement se posera si ce projet arrive à terme. »

« Pourquoi s'ingérer à limiter l'accès aux galeries et antiquaires de Paris-centre au risque d'annihiler cet écho-système unique tourné vers les Arts et les Lettres qui contribue depuis des siècles au rayonnement mondial de notre capital ? Paris est une ville dynamique qui a réussi à garder l'activité intense tout en développant son tourisme et ses loisirs. Ne tuons pas cette particularité que de nombreuses capitales nous envient !! - Pourquoi vouloir freiner les visites impromptues en compliquant trop les trajets de "destination" qui facilitent souvent la vente mais également permettent l'accès culturel libre et gratuit au plus grand nombre (il est intéressant de savoir que 95% des visiteurs des galeries ne sont pas des acheteurs, ni des collectionneurs, mais bien des visiteurs) »

Argument 6
Les impacts sur les valeurs foncières

« Contre mais pour si la Mairie de Paris accepte de prendre en charge une partie du loyer des enseignes visées (après tout s'il y a une compensation pour le manque à gagner pourquoi pas). »