

Ne gênons pas les efforts du commerce de détail!

Le commerce de détail passe en ce moment par une phase de transformations fulgurantes. Des chaînes internationales font irruption sur le marché suisse, la pression sur les prix augmente et les marges se resserrent, tant pour les fournisseurs que pour les commerçants. Bien que cette évolution soit dans l'intérêt des consommateurs, ceux-ci n'y réagissent encore que modérément, ne serait-ce qu'en raison des quelques zones d'ombre qui planent sur le marché du travail. Eux-mêmes sont d'ailleurs devenus plus flexibles. Ils n'hésitent pas à s'habiller à meilleur compte auprès d'une chaîne internationale de vêtements, à rechercher leurs achats favoris sur Internet ou à faire leurs achats en fin de semaine de l'autre côté de la frontière, dans des magasins meilleur marché. Quand le temps leur manque en semaine, ils s'arrêtent le dimanche dans la première boutique de station-service. La lutte pour la clientèle s'est durcie; l'offre est de plus en plus différenciée. En conséquence, le marché suisse se remodèle constamment.



Sandro Salvetti
Directeur de la Swiss
Retail Federation, Berne

De nombreux acteurs de la branche ont déjà disparu de la scène. D'autres, comme EPA, Waro ou Pick Pay ont été rachetés. Ce chamboulement démontre, toutefois, que le commerce de détail est devenu ces dernières années une branche d'une extrême vitalité, aux réactions très rapides, qui affronte – et a la volonté d'affronter – des défis considérables. Le monde politique doit aussi l'aider, car l'importance économique du commerce de détail est tout sauf négligeable: il a, en effet, produit quelque 75 milliards de francs de chiffre d'affaires et occupé près de 350 000 personnes en 2005.

Chantiers politiques

Malheureusement, les politiques ont de la peine à progresser au même rythme que les mutations. De nombreux chantiers sont encore ouverts et risquent de le rester longtemps. Pour le commerce de détail, en tout cas, les priorités absolues sont les suivantes:

- *heures d'ouverture des magasins*: dans plusieurs cantons, celles-ci ont été libéralisées; dans d'autres, c'est prévu. Régulièrement, ce mouvement se heurte à la forte résistance des syndicats et du petit commerce. Personne n'exige que les magasins restent ouverts 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Il faut, cependant, bien admettre que les habitudes des consommateurs ont changé. Beaucoup d'entre eux n'ont plus le temps d'effectuer leurs achats dans la journée et sont donc heureux de trouver des magasins ouverts après la fermeture des bureaux jusqu'à 20h00, ou le samedi au-delà de 17h00. Que ceux qui refusent de voir cette évolution admettent au moins que c'est au client de décider, et non au législateur. Du reste, aucun commerce n'acceptera d'ouvrir tard s'il n'y a pas suffisamment de demande;
- *politique des transports*: à ce titre, le Conseil des États a fait des premiers pas encourageants en acceptant de restreindre le droit de recours des associations; reste à espérer qu'il sera suivi par le Conseil national. Légitime en soi, la politique des transports est malheureusement devenue ces dernières années un véritable «droit d'éducation en matière de déplacements». Nous avons sans conteste un problème en ce domaine; il y a longtemps que l'on peut observer les longues files de voitures qui envahissent le

samedi les centres commerciaux des agglomérations et le cœur des cités. Les enquêtes réalisées dans les principales villes de notre pays montrent que le pouvoir d'achat du consommateur motorisé est bien plus élevé que celui de l'usager des transports publics. Au centre-ville, on sait d'expérience que le commerce de détail court le risque de perdre des clients du fait des restrictions apportées au trafic motorisé et du manque de places de parc à proximité des magasins. En matière de politique des transports, ce ne sont pas des mesures extrêmes qu'il nous faut, mais des solutions pratiques;

- *cherté de la Suisse*: il est très facile de prendre sa voiture le samedi matin pour traverser la frontière. On y trouve des places de parc en abondance et des possibilités d'achat – de denrées alimentaires surtout – censées ménager le porte-monnaie, même s'il n'est pas certain que l'automobiliste consommateur fasse toujours de réelles économies au bout du compte. Ce déplacement de plus en plus fréquent à l'étranger montre à l'évidence que l'«îlot de cherté suisse» représente une sérieuse difficulté! Au Parlement, la prise de conscience de ce problème fait lentement son chemin. Reste donc au législateur à faciliter les importations parallèles et à démanteler à rythme accéléré le protectionnisme agricole. Il est, toutefois, inquiétant de voir que le principe du «Cassis de Dijon», qui doit être introduit dans la législation, est menacé d'être vidé de sa substance en raison de ses nombreuses exceptions. Vouloir lever des barrières douanières à l'égard de l'UE sur le marché du travail n'a guère de sens si c'est pour les maintenir baissées à l'égard des produits agricoles;
- *sempiternelle bureaucratie*: la charge administrative et normative imposée par l'État aux entreprises demeure un sujet de récrimination permanent. L'exemple type, à cet égard, est la TVA et son maquis administratif. Pour atténuer ce problème, toute une série de démarches sont proposées, que l'économie soutient vigoureusement.

Le commerce suisse de détail possède un énorme potentiel. Pour pouvoir s'épanouir, il lui faut, cependant, avoir les coudées franches. Sur ce plan-là, les politiques doivent aussi lui apporter leur aide. ■