

N° 690

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 27 juillet 2017

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la délégation aux entreprises (1) relatif aux **rencontres avec les entrepreneurs effectuées par la délégation sénatoriale aux entreprises au cours de l'année parlementaire 2016-2017,***

Par Mme Élisabeth LAMURE, MM. Philippe ADNOT, Michel CANEVET, Jérôme DURAIN, Jean-Marc GABOUTY, Guy-Dominique KENNEL et Michel VASPART,

Sénateurs

---

(1) La délégation aux entreprises est composée de : Mme Élisabeth Lamure, *présidente* ; MM. Martial Bourquin, Olivier Cadic, Philippe Dominati, Jérôme Durain, Alain Joyandet, Mmes Hermeline Malherbe, Sophie Primas, M. Dominique Watrin, *vice-présidents* ; M. Gilbert Bouchet, Mme Nicole Bricq, M. Serge Dassault, Mme Marie-Noëlle Lienemann, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, Guillaume Arnell, Jacques Bigot, Mme Annick Billon, MM. Henri Cabanel, Michel Canevet, René Danesi, Francis Delattre, Mmes Jacky Deromedi, Frédérique Espagnac, MM. Michel Forissier, Alain Fouché, Jean-Marc Gabouty, Éric Jeansannetas, Antoine Karam, Guy-Dominique Kennel, Mmes Anne-Catherine Loisier, Patricia Morhet-Richaud, MM. Claude Nougéin, André Reichardt, Michel Vaspert, Jean-Pierre Vial.



---

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>COMPTES RENDUS DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS PAR LA DÉLÉGATION AUX ENTREPRISES</b> .....	13
A. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 13 OCTOBRE 2016, SUITE AU DÉPLACEMENT À HAMBOURG LE 30 SEPTEMBRE 2016.....	13
B. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 9 FÉVRIER 2017, SUITE AU DÉPLACEMENT DANS L'AUBE LE 19 JANVIER 2017.....	18
C. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 28 JUIN 2017, SUITE AU DÉPLACEMENT DANS LE FINISTÈRE ET LES COTES-D'ARMOR LES 26 ET 27 AVRIL 2017.....	22
D. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 20 JUILLET 2017, SUITE À LA VISITE DU SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE AU PARC DES EXPOSITIONS DU BOURGET LE 20 JUIN 2017 .....	31
E. COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 20 JUILLET 2017, SUITE À LA VISITE DU PORT DU HAVRE LE 29 JUIN 2017 .....	36
<b>ANNEXES</b> .....	45
1. <i>Programme des déplacements</i> .....	45
a) Programme du déplacement effectué à Hambourg le 30 septembre 2016 .....	45
b) Programme du déplacement effectué dans l'Aube le 19 janvier 2017, à l'initiative de M. Philippe ADNOT, sénateur (Non-inscrits) de l'Aube.....	47
c) Programme du déplacement effectué dans le Finistère et les Côtes-d'Armor les 26 et 27 avril 2017, à l'initiative de MM. Michel CANEVET et Michel VASPART, respectivement sénateur (UDI-UC) du Finistère et sénateur (Les Républicains) des Côtes d'Armor .....	49
d) Programme de la visite effectuée au Salon international de l'aéronautique et de l'espace au Parc des expositions du Bourget le 20 juin 2017.....	52
e) Programme du déplacement effectué au Port du Havre le 29 juin 2017 .....	54
2. <i>Liste des entrepreneurs rencontrés dans les territoires</i> .....	56
a) Hambourg .....	56
b) Aube .....	57
c) Finistère et Côtes d'Armor .....	58
d) Le Bourget.....	59
e) Le Havre .....	60



---

## AVANT-PROPOS

Madame, Monsieur,

Depuis sa création par une décision du Bureau du Sénat le 12 novembre 2014, la délégation aux entreprises a progressivement pris sa place dans le paysage sénatorial. Elle se distingue par sa méthode de travail originale : aller régulièrement sur le terrain, à la rencontre des entrepreneurs, pour identifier leurs besoins et éclairer ainsi l'action du Sénat, au service de la croissance et de l'emploi dans les territoires.

En outre, en appui aux commissions permanentes du Sénat, la délégation apporte des éclairages complémentaires : d'une part, elle développe une approche comparative pour faire valoir les bonnes pratiques identifiées à l'étranger ; d'autre part, elle fait réaliser des études pour analyser l'impact, pour les entreprises, de certaines dispositions législatives, en amont de leur adoption.

Ces spécificités de la délégation se sont concrétisées dans les actions menées depuis bientôt trois ans. Ce rapport, qui rassemble comme chaque année les enseignements des rencontres de terrain faites par la délégation durant l'année parlementaire écoulée, offre aussi l'occasion de présenter plus largement un premier bilan d'action de la délégation, à la veille du renouvellement de la moitié du Sénat.

**En moins de deux ans et demi, la délégation a effectué une quinzaine de déplacements dans les départements et rencontré ainsi plus de 300 entrepreneurs** : en Vendée, dans la Drôme, le Rhône, l'Hérault, en Seine-et-Marne, dans le Pas de Calais, le Bas-Rhin, le Nord, à Paris, en Saône-et-Loire, en Corrèze, dans les Hautes-Alpes, et, au cours de l'année 2016-2017, dans l'Aube, dans le Finistère et les Côtes-d'Armor ainsi qu'au Bourget. Elle se rendra aussi en Guyane en septembre, le déplacement prévu pour mars dernier ayant dû être reporté en raison des mouvements sociaux.

La délégation s'est par ailleurs rendue à Londres en avril 2015 afin de comparer l'environnement des entreprises de part et d'autre de la Manche. Elle est également passée à l'automne 2016 à Hambourg, port devenu porte de la Chine en Europe, encore méconnu des entreprises françaises, et elle a visité le port du Havre le 29 juin 2017, ce qui lui a offert un contrepoint intéressant à la visite à Hambourg.

Plusieurs rapports d'information ont tiré le bilan de ces échanges libres avec les entrepreneurs établis dans les divers territoires visités. Le présent rapport rassemble ci-après les comptes rendus des réunions de la délégation qui ont suivi les **six déplacements effectués cette année** (Hambourg, Aube, Finistère, Côtes d'Armor, Le Bourget, Le Havre). Tout en présentant le bilan de l'action de la délégation aux entreprises depuis sa

création, il dresse une brève synthèse des enseignements tirés des déplacements de l'année.

Les rencontres de terrain effectuées cette année ont permis de confirmer plusieurs points de blocage pour les entreprises déjà identifiés par votre délégation :

- **l'excès de normes**, dénoncé notamment par plusieurs acteurs du tourisme costarmoricains et notamment par le dirigeant d'un golf que cette surcharge de règles disqualifie face à la concurrence étrangère à laquelle il est confronté ;
- **la complexité administrative**, par exemple en ce qui concerne les formalités douanières que les acteurs du port du Havre ont signalé être exigées pour les transferts à l'intérieur du seul axe Seine, les aléas du calcul des taxes foncières frappant les viticulteurs de l'Aube sur les propriétés bâties affectées au pressurage pour le compte de tiers, ou encore les classifications douanières subtiles voire changeantes dont une entreprise de l'Aube a indiqué souffrir - en l'espèce, il s'agissait de la classification délimitant les matières plastiques des matières assimilables au caoutchouc - ;
- **le poids des charges sociales et la rigidité du droit du travail**, déplorés par des entreprises particulièrement exposées à la concurrence internationale, comme Dassault - dont le représentant a envisagé une délocalisation du groupe à l'étranger si aucun progrès ne devait être opéré en termes de flexibilité horaire et salariale - ou Brittany Ferries qui s'inquiète du risque de dégradation accrue de la compétitivité des armements français ;
- **les difficultés de la transmission d'entreprise**, spécifiquement exprimées dans le Finistère par Savéol - coopérative agricole engagée dans une remarquable démarche de protection naturelle des cultures -, en raison des outils très capitalistiques que l'activité agricole mobilise ;
- **le manque de compétences adaptées aux besoins des entreprises**, notamment dans plusieurs secteurs dans les Côtes d'Armor, où des entreprises sont conduites à faire appel à des travailleurs détachés pour pouvoir honorer leurs contrats, ou bien dans certaines filières spécialisées comme l'aéronautique, l'entreprise Stelia s'étant ainsi dotée d'un lycée privé à Méaulte pour pourvoir à ses besoins. L'aide apportée à Pôle emploi a été décriée, certains chefs d'entreprise n'hésitant pas à indiquer qu'il était plus efficace de passer une annonce sur un site réputé d'annonces gratuites ...

---

Sur le fondement de ces remontées de terrain et conformément à sa mission, la délégation aux entreprises a déjà pris diverses initiatives.

**Elle s'est d'emblée concentrée sur la nécessaire simplification de la vie des entreprises.** Elle a demandé un débat en séance publique, qui a eu lieu au Sénat le 10 juin 2015, pour faire un bilan de l'application de la circulaire du Premier Ministre du 17 juillet 2013, circulaire qui prévoit qu'un projet de texte réglementaire créant des charges pour les entreprises ne peut être adopté que s'il est accompagné d'une simplification correspondante.

Plusieurs de ses membres ont ensuite déposé deux textes en décembre 2015 destinés à faciliter la vie des entreprises : une proposition de loi constitutionnelle (n° 214) visant à favoriser la simplification législative et une proposition de résolution (n° 215) tendant à favoriser la simplification réglementaire.

Dans cet esprit, au long de l'année 2015, ils ont également déposé des amendements au projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dit « Macron »), au projet de loi relatif au dialogue social et à l'emploi (dit « Rebsamen »), et au projet de loi de finances rectificative pour 2015. Afin de contribuer au débat sur le projet de loi « travail » en mai 2016, la délégation a interrogé les entrepreneurs qu'elle avait rencontrés, via un questionnaire en ligne ; les résultats de ce questionnaire, ainsi que les enseignements des auditions menées par la rapporteure, Mme Annick Billon, ont conduit la délégation à adopter un rapport d'information *Droit du travail : ce dont les entreprises ont besoin*. Ses préconisations ont donné lieu au dépôt de plusieurs amendements au projet de loi, visant notamment à simplifier le droit du travail, et demeurant d'actualité pour l'examen en cours du projet de loi d'habilitation à prendre par ordonnances les mesures pour le renforcement du dialogue social. Enfin, plusieurs membres de la délégation ont également déposé des amendements au projet de loi relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dit « Sapin 2 ») en 2016, dans le sens de la simplification des obligations nouvelles imposées aux PME.

La délégation a ensuite engagé un travail de fond sur les moyens de simplifier efficacement l'environnement administratif et normatif des entreprises. Pour cela :

- elle a fait réaliser une étude, par la division de législation comparée du Sénat, sur la simplification dans d'autres pays déjà avancés dans cette voie ;

- elle a organisé, le 12 mai 2016, une matinée d'études de droit comparé sur la simplification du droit avec le Conseil d'État et la Société de Législation Comparée ;

- elle a fait plusieurs déplacements, à l'automne 2016, en Allemagne, en Suède, aux Pays-Bas et à Bruxelles pour s'inspirer des bonnes pratiques des pays voisins et de l'Union européenne, en matière de simplification ;

- elle a finalement adopté en février 2017 un rapport relatif aux moyens d'alléger le fardeau administratif des entreprises pour améliorer leur compétitivité.

La délégation a également travaillé sur la façon de **simplifier et faciliter la reprise et la transmission d'entreprise** : elle a adopté en février 2017 un rapport d'information intitulé *Moderniser la transmission d'entreprise en France : une urgence pour l'emploi dans nos territoires*. Les préconisations de ce rapport de MM. Michel Vaspard et Claude Nougein devraient prochainement prendre la forme d'une proposition de loi.

Alertée régulièrement par les entrepreneurs sur les enjeux de l'apprentissage, la délégation aux entreprises a organisé une table ronde au Sénat, dès le 1<sup>er</sup> octobre 2015, sur ce thème. À la suite de nombreuses auditions, M. Michel Forissier et moi-même avons déposé une proposition de loi le 10 février 2016 visant à développer l'apprentissage comme voie de réussite. Plusieurs dispositions de cette proposition de loi ont été intégrées par voie d'amendements au projet de loi « travail », tel qu'adopté par le Sénat le 28 juin 2016.

**Les déplacements effectués au cours de l'année parlementaire 2016-2017 ont permis de mettre au jour plusieurs sujets** qui, sans être complètement nouveaux pour la délégation, se sont trouvés illustrés à ces occasions avec une acuité particulière.

Il s'agit d'abord de **la grande fécondité que peut représenter pour les entreprises le soutien public à la recherche** : en a apporté la preuve tangible le déplacement dans l'Aube, département qui, après avoir perdu 25 000 emplois, a rebondi en misant sur l'enseignement supérieur et la recherche par la création, il y a vingt-cinq ans, d'une université de technologie qui forme aujourd'hui à Troyes 2700 élèves-ingénieurs par an et abrite une école doctorale avec 200 étudiants. Deux autres écoles d'ingénieurs, l'École Polytechnique Féminine (EPF) et bientôt l'École Spéciale des Travaux Publics (ESTP), sont également implantées à Troyes et l'école supérieure de commerce connaît également un nouveau dynamisme. Une technopole où sont accompagnées des start-ups entoure ces écoles, cet environnement favorable à la création et à l'innovation profitant aux entreprises existantes comme à celles qui se créent.

Le déplacement de la délégation en Bretagne en a donné deux autres illustrations notoires et de natures très différentes : dans le Finistère, une Blue Valley, réunissant des entreprises spécialisées en biologie marine, est en cours de déploiement autour de la station biologique de Roscoff, centre de recherche fondamentale qui dépend de l'Université Pierre et Marie Curie (UPMC) et du CNRS ; et, dans les Côtes d'Armor, le pôle Cristal, centre d'essais et d'innovation en réfrigération et génie climatique créé à l'initiative de la communauté de communes de Dinan et du lycée La fontaine des eaux de Dinan, offre un exemple réussi d'interaction entre soutien public et



---

innovation privée : il met en œuvre les projets des entreprises, de l'idée au produit, en créant des prototypes.

Enfin, la visite au salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget a permis de mesurer le rôle majeur que jouent la recherche et le développement pour ce secteur. Les atouts du crédit impôt recherche ont encore été soulignés à cette occasion, même si les modalités de son contrôle ont pu être une nouvelle fois critiquées (certains chefs d'entreprise présents à la table ronde qui s'est tenue dans les Côtes d'Armor avaient aussi déploré l'inadéquation des qualifications de l'administration chargée de ce contrôle). Un espace du salon - « Paris Air Lab » - était dédié cette année aux laboratoires des grands groupes, aux start-ups et aux PME innovantes : il donnait à voir les différents potentiels de la réalité augmentée, ou de la simulation par ordinateur, ainsi que les applications pratiques de la construction de drones de nouvelle génération. Le soutien public à la recherche apparaît comme un pilier pour la capacité d'innovation de nos entreprises.

**Un second point particulièrement saillant cette année concerne les lacunes françaises en matière d'investissement et de financement :** d'une part, il apparaît que les petites et moyennes entreprises françaises hésitent à investir, laissant vieillir leur appareil de production, quand certaines entreprises de pointe, telles Stelia, investissent pour leur part dans des usines du futur et des robots collaboratifs. Il importe donc d'enrayer ce retard que prend l'industrie française en encourageant l'investissement des PME et ETI. Le soutien public à l'investissement est aussi crucial pour une société comme Brittany Ferries, qui aurait besoin d'accompagnement pour investir dans des projets innovants et qui déplore que la Caisse des dépôts, pourtant dotée de la capacité requise, se positionne plutôt en actionnaire qu'en investisseur. D'autre part, la continuité de la chaîne du financement de la croissance des entreprises fait défaut : au Bourget comme dans l'Aube, les start-ups rencontrées par la délégation évoquent leurs besoins en capital risque pour financer leur développement et attirent l'attention sur la nécessité de favoriser le développement du capital-risque en France et en Europe. Comblar cette lacune du système français de financement des entreprises doit être une priorité.

**Enfin, troisième sujet très marquant pour la délégation cette année : l'enjeu que représente la politique portuaire et maritime pour notre économie,** apparu très clairement à la délégation à l'occasion des visites côtières (en Bretagne comme dans les ports du Havre et de Hambourg). Sur la côte bretonne, le défi que constitue le Brexit a été souligné, par Brittany Ferries d'abord, qui, avec 85 % de passagers britanniques, est tributaire à la fois de la dynamique économique du Royaume-Uni et de la bonne tenue de la devise britannique, mais aussi par la criée d'Erquy qui s'inquiète pour l'avenir de la pêche française, si les hauturiers bretons se voyaient interdits de pêcher dans les eaux

britanniques, alors que le secteur est confronté à une raréfaction du poisson et à un déclin de l'activité. Le besoin d'étude d'impact est apparu criant en ce domaine pour guider les négociations engagées au nom de l'Union européenne par Michel Barnier, négociateur en chef pour la préparation et la conduite des négociations avec le Royaume-Uni. La visite du Havre, intervenue quelques mois après le déplacement à Hambourg, a pour sa part permis de mesurer la nécessité pour notre pays d'appréhender le développement de ses ports maritimes français dans une logique d'ensemble : la croissance du port du Havre et le déploiement de son potentiel industriel ne peuvent se faire sans une amélioration de sa desserte arrière multimodale. Hambourg s'appuie ainsi sur un vaste *hinterland* très bien connecté au réseau ferroviaire : quand 200 trains quittent Hambourg chaque jour, 20 seulement partent du Havre. Pour résoudre ce défaut de capacité en fret ferroviaire et pour donner aux barges fluviales un accès direct au terminal à conteneurs du port du Havre, des investissements importants doivent être consentis (modernisation de la ligne de chemin de fer Serqueux-Gisors, construction d'une chatière pour les barges...) : pour que cette amélioration de logistique portuaire devienne cause nationale, comme c'est le cas à Hambourg, et pour que sa nécessité l'emporte notamment sur les recours engagés en justice contre les travaux à mener, il convient de faire valoir le potentiel d'emplois qui sont en jeu et le désengorgement routier qui en résulterait. Une politique maritime ambitieuse s'impose donc, en concertation avec tous les acteurs concernés, publics comme privés.

**La délégation ne manquera pas de rester attentive à tous ces sujets majeurs qui émergent de ses déplacements de terrain** et envisage de nouvelles initiatives pour la rentrée parlementaire qui suivra le renouvellement partiel du Sénat.

**En appui à ses démarches, la délégation développe aussi, depuis trois ans, le recours aux études extérieures, afin de bénéficier d'analyses expertes sur des sujets sensibles.**

Pour étayer le débat au Sénat, elle a ainsi fait réaliser **des études comparatives franco-allemandes** : en 2015, la délégation a confié à l'institut de recherche allemand IFO une étude comparant l'effet sur l'emploi des seuils sociaux en France et en Allemagne. Cette étude analyse les seuils sociaux comme un obstacle à la croissance de l'emploi en France. En 2016, elle a aussi confié à l'IFO une étude qui compare les pouvoirs et la représentativité des salariés dans l'entreprise en France et en Allemagne : cette étude a nourri les débats sur le projet de loi « travail » examiné au Sénat en juin 2016 et garde toute sa pertinence pour l'examen en cours du projet de loi d'habilitation à prendre par ordonnances les mesures pour le renforcement du dialogue social.

---

Par ailleurs, la délégation a fait réaliser **des études nécessitant des compétences ou des données dont elle ne dispose pas** : ainsi, soucieuse de mieux soutenir le développement des entreprises de taille intermédiaire (ETI), elle a fait réaliser en 2015, par l'IFOP, une enquête sur l'appréciation que portent les ETI sur le soutien des collectivités territoriales. Cette étude a été adressée à l'ensemble des élus locaux, qui peuvent s'y référer pour ajuster leurs pratiques.

La délégation a également fait réaliser, par le cabinet Atexo, une étude décrivant le contexte économique des nouvelles obligations légales en matière de vigilance des sociétés-mères et des entreprises donneuses d'ordre, quant aux dommages causés par leurs filiales : ceci devait permettre de préciser le champ d'impact des obligations découlant de cette proposition de loi, obligations que le Conseil constitutionnel a finalement censurées en mars 2017 en raison, justement, de leur défaut de clarté.

Enfin, dernièrement, la délégation a confié au cabinet Taj la réalisation d'une étude de l'impact, pour les entreprises, de la mise en œuvre prochaine du prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu. Ses résultats ont été présentés en juin 2017 devant les membres de la délégation aux entreprises et ceux de la commission des finances ; ils éclairent utilement les débats sur l'article 9 du projet de loi d'habilitation en cours d'examen, qui prévoit le report d'un du prélèvement à la source.

Par ailleurs, accueillie par les entreprises lors de ses déplacements, la délégation aux entreprises a souhaité en retour **célébrer l'entreprise au Sénat grâce à un événement** : elle a ainsi organisé une Journée des entreprises, qui a réuni au Sénat, le 31 mars 2016 et à nouveau le 16 mars 2017, près de 150 entreprises. Cette journée dédiée aux entrepreneurs est l'occasion de présenter l'action que mènent la délégation et, plus largement, le Sénat, en direction des entreprises. Elle permet aussi de célébrer l'innovation, de valoriser l'entreprise et d'encourager sa réussite.

Enfin, conformément à sa mission, **la délégation vient de proposer aux sénateurs des stages d'immersion en entreprise**. Le Sénat a conclu à cet effet en juin 2017 une convention avec CCI France, lui permettant ainsi de s'appuyer sur le réseau des CCI pour faciliter la mise en contact entre sénateurs et entreprises. Pour des raisons déontologiques, cette possibilité n'a pour l'instant été offerte qu'aux sénateurs non renouvelables, à quelques mois des élections. Mais cette offre a vocation à être étendue aux sénateurs qui seront élus ou réélus en septembre prochain. D'ores et déjà, quelques stages d'immersion sont en train d'être organisés pour les premiers sénateurs volontaires pour la fin 2017.

Le bilan des premières années de la délégation aux entreprises ici présenté est riche et apporte la preuve de l'utilité de la délégation. Son lien avec le terrain lui permet d'être au contact direct des entreprises qui font vivre les territoires et de porter leur voix dans l'hémicycle ; et les études qu'elle mène, soit sous l'angle comparatif, soit pour évaluer l'impact des dispositions avant leur adoption, apportent une valeur ajoutée visible aux débats législatifs. C'est grâce aux membres de la délégation que cette action a pu être menée : qu'ils soient ici remerciés pour leur contribution. Souhaitons que cette action puisse se prolonger et s'amplifier, au bénéfice de la croissance et de l'emploi dans notre pays.

Élisabeth LAMURE,  
Présidente de la Délégation aux entreprises

---

## COMPTES RENDUS DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS PAR LA DÉLÉGATION AUX ENTREPRISES

### A. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 13 OCTOBRE 2016, SUITE AU DÉPLACEMENT À HAMBOURG LE 30 SEPTEMBRE 2016

**Mme Élisabeth Lamure, présidente de la Délégation aux entreprises.** – Nous avons profité de notre déplacement en Suède et en Allemagne sur le thème de la simplification des normes, pour nous rendre, sur l’initiative d’Olivier Cadic, à Hambourg qui est une place économique forte, intéressante à visiter. Notre collègue Guy-Dominique Kennel va nous l’exposer.

**M. Guy-Dominique Kennel.** – Comme en avait en effet décidé le Bureau de la Délégation sur la suggestion d’Olivier Cadic, notre déplacement s’est prolongé à Hambourg, deuxième plus grande ville d’Allemagne après Berlin. Avec la capitale politique, nous avons quitté le sujet de la simplification du droit, pour nous intéresser au dynamisme économique de cette ville d’Allemagne. Ceci nous a sauté aux yeux dès l’arrivée à la gare, qui, comparée à celle de Berlin, grouillait d’activité à une heure pourtant tardive.

Ville hanséatique au statut de Land, Hambourg est riche : le PIB par habitant y est le plus élevé de tous les Länder, et le coût de la vie y est pourtant plus abordable qu’à Munich ou Francfort. 2 % de la population allemande habitent Hambourg, mais la ville produit 4 % de la richesse produite en Allemagne.

Hambourg occupe une position stratégique entre mer du Nord et Europe centrale et entre les villes rhénanes et la Scandinavie, à laquelle elle sera reliée d’ici cinq ans par un tunnel via le Danemark. Son port en eaux profondes est accessible aux bateaux de haute mer : sa situation au fond de l’estuaire de l’Elbe, donc éloignée des mers, présente toutefois l’avantage de permettre son accès quels que soient les aléas de la météo. Le trafic de conteneurs y est en pleine croissance, desservi par un vaste *hinterland*. Ce port est maintenant le deuxième d’Europe, quasiment à égalité avec Rotterdam.

Le temps nous a manqué pour visiter le port, mais nous avons fait plusieurs rencontres intéressantes : nous avons pu échanger avec plusieurs entrepreneurs français installés à Hambourg. Cet échange a eu lieu dans les locaux de la toute nouvelle agence qu’ouvre à Hambourg le Crédit Mutuel-CIC, signe d’une implication nouvelle des Français sur place. Nous nous sommes ensuite rendus à la chambre de commerce de Hambourg. Nous avons eu la surprise de la découvrir adossée à l’hôtel de ville : cette imbrication architecturale exprime parfaitement la synergie que nous avons

ressentie entre le Gouvernement de Hambourg et le milieu économique. Cette impression nous a été confirmée par M. Rolf Böisinger, adjoint du sénateur de la ville chargé de l'économie et des transports, avec lequel nous avons largement échangé à l'occasion du déjeuner. Je précise que le Sénat est le gouvernement de Hambourg, le maire de la ville M. Olaf Scholz étant le président du Sénat. Nous avons enfin pu visiter en fin de journée un espace de *coworking*, le Betahaus, qui contribue, depuis 2009, à l'éclosion des start-ups du numérique – notamment dans les jeux vidéo –, sur lesquelles la ville mise aussi. Deux conseillers consulaires de la circonscription d'Hambourg nous ont rejoints à ce moment-là.

De ces rencontres fructueuses, je retire essentiellement l'observation suivante : Hambourg gagnerait à être découverte par les entreprises françaises.

Tous nos interlocuteurs français sont unanimes : Hambourg est méconnue des Français et souffre d'un déficit d'image dans notre pays. Seuls 4 à 5 000 de nos concitoyens y résident. La communauté française en Allemagne compte plus de 160 000 personnes, mais elles sont surtout présentes dans le Bade Wurtemberg, frontalier avec la France, où les Français sont regroupés dans et autour des grands pôles industriels.

Quelques grands groupes français (Airbus, Air liquide, la Compagnie générale maritime) sont présents à Hambourg et font ainsi figurer la France au premier rang dans les échanges avec Hambourg. Mais cette situation est trompeuse et seules quelques dizaines d'entreprises françaises sont implantées à Hambourg (*German Trade and invest*, équivalent de notre Business France, en dénombre 185) : Airbus et l'aéronautique constituent 90 % des flux entre Hambourg et la France si bien que, sans l'aéronautique, la France rétrograde au sixième rang et la Chine prend la première place. Elle est suivie des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni, des Émirats Arabes unis et des Pays-Bas.

Hambourg est en effet devenu le port et la porte de la Chine en Europe. La ville s'est dotée d'avantages décisifs : infrastructures logistiques et réseau multimodal (fer et route) vers l'intérieur de l'Europe continentale – 200 trains quittent Hambourg chaque jour –, digitalisation qui permet un fonctionnement en flux tendus, rénovation immobilière avec ville nouvelle sur le port – « Hafencity » de 150 hectares et 12 000 habitants – et construction de la Philharmonie sur l'Elbe. Autour du port, s'est développé un tissu de PME spécialisées dans des productions de niche à très haute valeur ajoutée. 500 à 600 hectares devraient encore être aménagés d'ici 2030 pour accueillir de nouvelles entreprises. Nos interlocuteurs français établissent un lien direct entre le développement d'Hambourg et le souci partagé par tous de l'intérêt économique : la logistique n'est pas assimilée par la population à des zones de nuisance, les syndicats ont une autre culture de dialogue, l'administration est, sinon plus simple, au moins plus prévisible : les entreprises peuvent s'appuyer sur quelques certitudes,

éventuellement négociées en amont, et l'administration, parce qu'elle offre des services payants, travaille dans un esprit de service au client. Enfin, les aides ne sont pas des crédits d'impôt mais de vraies subventions, qui profitent donc aussi aux entreprises débutantes.

La Chambre de commerce est au centre du dispositif de soutien aux entreprises. Son directeur de l'international, qui nous a reçus, a présenté les activités de services, de lobbying et de formation que mène la chambre pour ses 150 000 membres, à Hambourg même et dans ses bureaux en Russie, Chine, Inde ou à Dubaï. Elle est l'expert du commerce extérieur de la cité. Elle ne protège plus les marchands hambourgeois contre les pirates, mais son histoire lui donne une légitimité ancestrale. La chambre s'y réfère avec fierté en exposant d'ailleurs, dans le hall, l'énorme bouée en bois datant du dix-septième siècle, qu'on a retrouvée au fond du port et qui marquait, déjà à cette époque reculée, le chenal d'accès au port.

Si le trafic avec l'Europe reste le plus important à Hambourg, le commerce extérieur avec l'Asie va croissant depuis une dizaine d'années et pèse aujourd'hui près de la moitié des échanges avec l'Europe (en valeur). La Chine a retenu Hambourg comme point d'entrée en Europe. On compte ainsi 520 entreprises chinoises à Hambourg, donc bien plus que d'entreprises françaises. Et l'Asie du Sud-Est prend le relais, dans un contexte d'essoufflement de la croissance chinoise. La part de la Russie recule, résultat des sanctions et du choc pétrolier. La chambre place enfin beaucoup d'espoir dans l'Iran et l'Inde.

La chambre de commerce met en avant ses compétences de pilotage et de mise en réseau, qui ont contribué à l'émergence de clusters industriels dans plusieurs domaines : logistique, digital et médias, aéronautique, sciences de la vie et santé, chimie/pétrochimie, énergies renouvelables - ce dernier cluster étant très actif en raison de la proximité des parcs éoliens de Mer du Nord. D'ailleurs, Hambourg consomme depuis 2007 de l'électricité 100 % verte, renouvelable et locale.

Le négoce reste néanmoins au cœur des savoir-faire de la ville : comme le dit la Chambre de commerce, « *nous sommes le hub du monde vers le monde* ». Les quelque 3 000 entreprises de l'import-export offrent une gamme de services « *pour ceux qui ont des produits mais ne savent pas les vendre* ». Hambourg se distingue par sa capacité à prendre sur soi le risque commercial de toute nature (monétaire, transports, qualité, etc.), tant pour les grands distributeurs locaux, comme Metro ou Aldi, que pour des partenaires étrangers. Des entreprises chinoises s'installent dorénavant à Hambourg, précisément sur ce marché du négoce.

Dans ce contexte, la France fait pâle figure. Elle est pourtant un partenaire attendu. Hambourg, comme pont entre l'Europe et l'Asie, représente une mine d'opportunités pour nos PME : au lieu de disperser leurs efforts en Asie, elles gagneraient à nouer des contacts avec des clusters

bien choisis de Hambourg et à jouer la carte de la Chine par ce biais. Hambourg peut servir ainsi d'instrument pour l'internationalisation des PME françaises. En matière agroalimentaire par exemple, notre réputation est exceptionnelle : nos PME devraient y conduire des opérations promotionnelles, mais non élitistes, pour viser un large public, comme le font les Italiens. Au 13ème siècle déjà, des négociants hambourgeois importaient les crus bordelais.

Cette visite à Hambourg offre donc de belles perspectives que nous devons faire connaître à nos entreprises. L'ouverture d'un bureau du CIC Crédit Mutuel à Hambourg le prouve bien. Et l'établissement à Hambourg du siège administratif du groupe Euler Hermes, n° 1 de l'assurance-crédit, est aussi un signe des temps. Nous avons perçu une volonté politique bien réelle de la part du gouvernement de Hambourg de renforcer ses liens avec la France : M. Böisinger nous a indiqué que M. Scholz, premier maire de Hambourg, était personnellement convaincu qu'il y avait une carte franco-allemande à jouer à Hambourg. Pourtant, Business France est à Düsseldorf, et la chambre de commerce et d'industrie française en Allemagne est à Sarrebruck. En fait, Hambourg est si proche de Berlin que notre présence diplomatique s'y est malheureusement réduite au fil des ans, et le nouveau Consul général qui nous a accueillis travaille quasiment seul. C'est regrettable. Toutefois, la coopération décentralisée progresse : déjà jumelée à Marseille, la ville a noué des relations avec Toulouse et Nantes. La France a intérêt à réorienter son commerce extérieur sur les PME. C'est donc sur l'ensemble de notre territoire que les PME tentées par l'export devraient être soutenues pour nouer des contacts d'affaires à Hambourg et s'ouvrir ainsi vers l'Asie. Je signale que se tiendra les 23 et 24 novembre à Hambourg un sommet : « *China meets Europe* ». Amenons nos entreprises à profiter de la puissance acquise par Hambourg !

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Notre déplacement à Hambourg nous invite donc à abandonner nos stéréotypes sur cette ville, et à retenir que la France a tout intérêt à être plus présente dans cette place économique forte.

(...)

**Mme Nicole Bricq.** – (...) Concernant Hambourg, vous n'avez pas parlé des banques, dont le rôle est pourtant essentiel dans un État fédéral comme l'Allemagne. Nous avons en France une façade maritime très importante, mais les investissements sont insuffisants et la multimodalité trop peu développée. Or les clés de la réussite sont le multimodal – infrastructures matérielles –, le digital – infrastructures immatérielles –, le commerce et la banque. Le Crédit mutuel et Euler Hermes – qui fait de la réassurance – ne souhaitent pas s'installer à Hambourg par hasard. Or vous n'avez pas évoqué ce point, qui permettrait d'aborder notamment les difficultés des banques allemandes par rapport aux banques françaises.



**M. Guy-Dominique Kennel.** - (...) Concernant les banques, le temps nous a manqué pour rencontrer les membres et représentants de ce secteur. Nous avons toutefois pu nous entretenir avec le Crédit mutuel, qui venait de s'installer pour profiter de la dynamique économique du territoire. Un représentant du Crédit mutuel a d'ailleurs indiqué que les faiblesses du système bancaire allemand constituaient pour eux une formidable opportunité. Ceci étant, cela ne semble pas être un problème pour les chefs d'entreprise implantés à Hambourg depuis vingt ans, qui ont déclaré bénéficier de facilités pour les entreprises, et d'une qualité de vie importante pour les salariés et leurs familles.

**B. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 9 FÉVRIER 2017, SUITE AU DÉPLACEMENT DANS L'AUBE LE 19 JANVIER 2017**

**Mme Élisabeth Lamure, présidente de la Délégation aux entreprises.** – Merci à tous pour votre présence à cette réunion que nous allons commencer par un compte rendu de notre déplacement dans l'Aube, le 19 janvier dernier, à l'initiative de notre collègue Philippe Adnot. La journée, placée sous le signe de l'innovation, a été très intéressante. L'équipe de la communication du Sénat, qui nous accompagnait, a réalisé une vidéo que nous allons maintenant visionner avant de passer la parole à notre collègue.

*Visionnement de la vidéo par la délégation*

**M. Philippe Adnot.** – Madame la Présidente, je vous remercie d'avoir accepté de proposer ce déplacement à Troyes. J'ai voulu vous montrer qu'après avoir perdu 25 000 emplois, un département peut repartir en misant sur l'enseignement supérieur et la recherche. Il y a 25 ans, le département de l'Aube, accompagné des autres collectivités, a décidé de créer une université qui forme des ingénieurs. Aujourd'hui, l'Université de Technologie de Troyes accueille 2 700 élèves-ingénieurs par an et une école doctorale avec 200 étudiants. Deux autres écoles d'ingénieurs, l'École Polytechnique Féminine (EPF) et bientôt l'École Spéciale des Travaux Publics (ESTP), sont implantées à Troyes où l'école supérieure de commerce connaît également un nouveau dynamisme. Autour de ce campus, nous avons créé une technopole où sont accompagnées des start-ups. L'objectif est de créer un environnement favorable à la création et à l'innovation, profitable aux entreprises existantes, ainsi qu'aux entreprises qui se créent. Le lien entre les entrepreneurs et les laboratoires de recherche peut ainsi se construire plus facilement. Notre journée a commencé par la visite de l'usine de l'entreprise Levisys dont la construction a été accompagnée par le département – il en avait le droit avant la loi NOTRe-. Cette unité de production représente un investissement de près de 7 millions d'euros pour le département. L'entreprise est spécialisée dans la création de volants d'inertie capables de stocker l'énergie électrique. Les salles de production que nous avons visitées étaient relativement vides car l'entreprise vient de finaliser la production de dix volants d'inertie qui ont été envoyés à Toulouse pour fluidifier la production d'électricité d'une zone d'activité (Smart ZAE) autour de l'éolien et du solaire. Levisys prévoit une recapitalisation afin d'obtenir de nouveaux marchés, notamment à l'international.

Nous avons poursuivi notre visite par la technopole de l'Aube qui attire plusieurs porteurs de projets qui sont aidés et accompagnés, notamment par des bénévoles. La technopole rassemble également une pépinière d'entreprises, un hôtel d'entreprises et un hôtel de bureaux. Nous avons actuellement une divergence d'appréciation avec la Préfète sur les conséquences de la loi Notre : à mes yeux, l'hébergement de ces

entrepreneurs ne peut être assimilé à une aide économique car le département perçoit bien un loyer pour cette prestation. J'ai d'ailleurs évoqué le sujet avec le Président de la République lors d'un déplacement officiel en Amérique du Sud.

La matinée s'est clôturée par la visite des laboratoires de l'Université de Technologie de Troyes dont le département a initié et suivi la construction. Nous en sommes à la deuxième extension. Bien qu'étant une université d'État, c'est le département qui en a été le maître d'ouvrage. Les laboratoires y accueillent des travaux de recherche de niveau mondial. Nous avons notamment été reçus au sein du laboratoire de nanotechnologie où nous avons pu découvrir plusieurs innovations intéressantes.

Nous nous sommes rendus ensuite au Conseil départemental pour y rencontrer plusieurs chefs d'entreprises du département qui ont évoqué certaines difficultés bien connues de notre délégation comme les effets de seuils. Mais certains entrepreneurs nous ont également fait part de difficultés nouvelles et spécifiques.

Les secteurs du textile et de la viticulture étaient représentés aux côtés des secteurs de l'environnement et des jeux vidéos. Étaient également présents à la table ronde des représentants du Centre des jeunes dirigeants et des Business Angels qui ont notamment insisté sur la nécessité de veiller à la continuité de la chaîne du financement, afin que les entrepreneurs ne soient pas abandonnés, notamment lors du passage à la phase industrielle. A également été évoquée la question des relations entre grands groupes et PME, celles-ci étant parfois considérés comme de simples proies économiques.

Une jeune entreprise spécialisée dans la réalité augmentée nous a fait part de l'intérêt du travail à proximité des laboratoires de recherche et de la nécessité d'accueillir de jeunes ingénieurs en stage.

Les entreprises présentes nous ont fait part de leur incompréhension face aux changements de modalité et d'intensité des contrôles en fonction des textes, de leurs interprétations et des interlocuteurs administratifs. Les viticulteurs nous ont cité l'exemple des unités de pressurage pour le compte de tiers : le calcul des taxes foncières sur les propriétés bâties semble varier selon les interprétations plus ou moins facilitatrices, avec une requalification par l'administration des locaux, y compris ceux utilisés par l'entreprise pour son seul usage.

L'entreprise Festilight, une très belle société spécialisée dans la décoration et l'illumination, a regretté que les classifications retenues par les douanes soient, à son égard, complexes et changeantes. La manière d'appliquer les normes en France leur apparaît comme pénalisante par rapport aux usages dans d'autres pays ou par rapport à d'autres entreprises –en l'espèce il s'agissait de la classification délimitant les matières plastiques des matières assimilables au caoutchouc ! La France semble se distinguer par

son sérieux dans l'application des normes ! C'est dommage car c'est une entreprise particulièrement performante.

Nos interlocuteurs nous ont également soumis quelques propositions. Le directeur de la technopole, M. Francis Bécart, nous a suggéré le versement de 1000 euros sur 24 mois à chaque jeune souhaitant travailler sereinement son projet de création d'entreprise. Il s'agirait d'une avance remboursable et non d'une subvention. L'idée est sympathique, même si sa faisabilité reste à expertiser. Les difficultés d'installation sont toutefois réelles : à l'heure actuelle, je connais des jeunes qui ne perçoivent le RSA que pour pouvoir travailler sur leurs projets.

Il a également suggéré la création d'une filière « Etudes Entreprendre » à l'image de l'ancienne filière « Sports Etudes ». Je suis réservé sur cette option concernant le second degré mais la suggestion est intéressante. Pour le directeur de la Technopole, ce système permettrait de repérer les talents associés à un esprit d'entreprise, qui ne sont pas nécessairement ceux qui sont doués pour les études académiques.

L'innovation existe aussi au conseil départemental qui a créé une Société Publique Locale (SPL), présente dans huit départements du Grand Est, qui, à des conditions économiques extrêmement avantageuses, propose à plus de mille cinq cents collectivités sur une vingtaine de services, notamment fondés sur le numérique et la dématérialisation, comme la signature ou le parapheur électronique. L'innovation n'est pas réservée aux entreprises : elle concerne également nos collectivités et il y a encore beaucoup de progrès à faire !

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Merci pour ce compte-rendu. Notre collègue Guy-Dominique Kennel était également présent avec nous dans l'Aube. Ce déplacement très intéressant nous a prouvé qu'un département sinistré économiquement pouvait connaître un nouveau dynamisme grâce à l'innovation. Ce département doit beaucoup à certains acteurs, dont le Président du Conseil départemental. Peut-être existe-t-il d'autres exemples similaires en France mais cela semble assez exceptionnel. Ce système construit autour de l'innovation et du partenariat entre recherche, entreprise et université est réellement efficace et se rapproche de la logique des pôles de compétitivité. Les habitants de l'Aube peuvent être fiers de leur département !

**M. Philippe Adnot.** – Nous avons plusieurs zones d'activités économiques et nous avons investi dans plusieurs entreprises. Notre département est dynamique mais nous avons désormais quelques difficultés avec l'application de la loi NOTRe. Une récente circulaire du ministre de l'Aménagement du territoire, de la Ruralité et des Collectivités territoriales, Jean-Michel Baylet, interprète de manière extensive la notion d'aides économiques directes en allant au-delà de l'esprit de la loi. En hébergeant des entreprises, le département reste dans le cadre de la loi puisque cet

hébergement prend la forme d'une location et non d'un hébergement à titre gratuit. Les interprétations par voie de circulaires ministérielles ou préfectorales remettent parfois en cause un fonctionnement dynamique que le législateur ne souhaitait pas nécessairement entraver.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.**- N'y aurait-il pas moyen de conventionner avec la Région ?

**M. Philippe Adnot.** - La région y serait favorable, mais l'agglomération est de son côté fortement intéressée par la reprise de cette compétence et de ces actifs.

**M. Guy-Dominique Kennel.** - Nous sommes arrivés à Troyes frigorifiés, en raison de la température du train dans lequel nous avons voyagé, mais nous avons été réchauffés par la chaleur de l'accueil sur place ! Je souhaitais remercier notre collègue Philippe Adnot qui nous a montré de belles pépites. L'investissement qui a été fait par le département est considérable, notamment en termes de développement économique et d'innovation. Pour ce qui est de l'application de la loi NOTRe, nous avons eu des difficultés équivalentes en Alsace mais les deux départements se sont entendus avec la nouvelle région Grand Est. L'accompagnement économique de proximité peut faire l'objet d'une négociation avec la région, laquelle peut déléguer ses compétences. Une telle coopération permettrait d'éviter tout conflit entre collectivités et serait dans l'intérêt des entreprises. Je suis en tout cas très heureux d'avoir pu passer cette journée dans l'Aube.

**C. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 28 JUIN 2017, SUITE AU DÉPLACEMENT DANS LE FINISTÈRE ET LES COTES-D'ARMOR LES 26 ET 27 AVRIL 2017**

**Mme Élisabeth Lamure, présidente de la Délégation aux entreprises.** – Nous allons aujourd’hui entendre le compte-rendu que vont nous faire nos collègues MM. Michel Canevet et Michel Vaspert du déplacement que nous avons effectué les 26 et 27 avril dernier en Bretagne.

**M. Michel Canevet.** – Merci, Madame la Présidente, d’avoir permis ce déplacement dans le Finistère et les Côtes-d’Armor... avec un petit passage en Ille-et-Vilaine. Outre mon collègue Michel Vaspert et moi-même, y ont également participé nos collègues Gilbert Bouchet, Guy-Dominique Kennel, Patricia Morhet-Richaud et Claude Nougain.

Notre journée dans le Finistère a débuté par la visite de Savéol, coopérative agricole créée en 1981, qui regroupe 125 producteurs. Elle emploie directement une centaine de salariés permanents et plus de 400 salariés saisonniers. Son chiffre d’affaires est d’environ 200 millions d’euros, en augmentation de 10 % par rapport à 2014.

La coopérative est leader national dans la production de tomates mais ses producteurs cultivent une gamme de 30 variétés de fruits et légumes de haute qualité. La production s’élève notamment à environ 80 000 tonnes de tomates et 2 000 tonnes de fraises en 2015 (et s’étend marginalement aux concombres). Elle est vendue essentiellement mais en France mais l’export représente 14 % de la production totale (vers l’Allemagne, l’Italie, l’Espagne, la Grande-Bretagne et même Dubaï...). Le Maroc est son premier concurrent sur les tomates.

Savéol dispose de deux stations de conditionnement à proximité des producteurs, l’une à Guipavas et l’autre à Plougastel-Daoulas où se situe son siège social. À Guipavas, où nous avons été accueillis, elle dispose aussi d’un élevage d’insectes, sur un site unique en Europe construit en 2013.

Savéol est en effet impliquée dans la préservation de l’environnement : elle a été pionnière dans la protection biologique intégrée en créant, dès 1983, un élevage d’insectes pour protéger naturellement ses cultures, une initiative encore inédite en France dans un groupement de producteurs. Ainsi, pour protéger les plants de tomates des aleurodes (mouches blanches), elle élève des punaises *Macrophulus*, qui se nourrissent d’aleurodes, ainsi que des micro-guêpes - sur des plants de tabac, qui appartiennent à la même famille que les plants de tomates - qui s’attaquent aux larves d’aleurode : ces micro-guêpes sont libérées dans la serre de tomates une fois par semaine en prévention. Saveol en produit 100 millions par an. Saveol évite ainsi l’utilisation de produits chimiques et produit des tomates de qualité, dans le respect de l’environnement et de la santé.

En 1989, elle s'est lancée dans la pollinisation naturelle des cultures en serres : elle élève des bourdons qui, en butinant, transportent le pollen des étamines vers le pistil. 15 000 ruches de bourdons sont ainsi produites chaque année pour assurer la fécondation de 260 hectares de serres.

Elle a obtenu en 2005 la certification GlobalGAP, programme mondial de certification basé sur le respect des bonnes pratiques agricoles. En outre, elle s'est engagée en 2007 sur la voie du développement durable en ayant notamment recours aux éco-emballages et aux énergies renouvelables pour réduire l'empreinte carbone de ses productions.

Même si une quinzaine de jeunes agriculteurs se sont installés en quatre ou cinq ans, le dirigeant de Savéol reste vigilant tant le métier est décrié et l'agriculture présentée comme polluuse : il appelle à en finir avec le discours ambiant qui critique le mode de production des agriculteurs. Il dénonce aussi la pression de la distribution sur la production. Il invite à travailler tous ensemble, y compris avec les petits producteurs, pour produire le volume requis, avec la bonne qualité et au juste prix. Il s'inquiète enfin pour la transmission des exploitations, devenue très compliquée tant les outils sont devenus capitalistiques.

Nous avons ensuite été accueillis à la station biologique de Roscoff, fondée en 1872. Ce centre de recherche et d'enseignement en biologie et écologie marines dépend de l'Université Pierre et Marie Curie (UPMC) et du CNRS. Les recherches menées par la station visent à relever les grands défis de la biologie et de l'écologie modernes.

Ces recherches couvrent quatre grandes thématiques :

- l'étude des organismes marins et des écosystèmes ;
- la compréhension des processus d'adaptation et d'évolution en milieu marin ;
- le développement de nouveaux modèles biologiques marins ;
- la recherche de molécules actives.

300 personnes y travaillent, dont plus de 200 chercheurs. Les recherches font appel à la biologie moléculaire et cellulaire, en particulier les dernières avancées techniques en génomique, mais aussi à la chimie, aux mathématiques et aux sciences de l'environnement. Elles s'appuient sur des observations de la biodiversité et de l'environnement côtier dans un contexte de changement global et d'impacts croissants des activités humaines sur le littoral.

En ce qui concerne l'enseignement, la station biologique de Roscoff est l'un des trois sites de formation délocalisés de l'UPMC et accueille à ce titre de nombreux étudiants chaque année, y compris étrangers. La station biologique de Roscoff est d'ailleurs engagée dans de nombreux partenariats

scientifiques nationaux et internationaux et assure aussi de la formation continue.

À l'échelle interrégionale, elle est membre du groupement Biogenouest qui coordonne plus de 20 plateformes de génomique dans les domaines de la mer en Bretagne et Pays-de-la-Loire. Elle est membre fondateur du pôle de compétitivité Pôle mer Bretagne Atlantique qui œuvre au développement de partenariats entre laboratoires de recherche publics et entreprises dans le domaine maritime.

Au niveau européen et international, la station est leader européen de la communauté scientifique en biologie marine : avec l'unité de Sète, elle co-anime le consortium européen des sciences marines, Euromarine, qui coordonne la recherche fondamentale européenne en sciences marines ; avec les deux autres stations de Banyuls et Villefranche-sur-mer, elle participe à la composante française du Centre européen de ressources biologiques marines - EMBRC - , infrastructure intergouvernementale qui propose aux scientifiques comme aux entreprises divers services comme l'accès aux ressources, aux données et à l'expertise marines, et renforce la coopération transmanche et ses partenariats privilégiés avec l'Amérique latine (Chili et Brésil notamment en matière d'algues).

Depuis les années 2000, le transfert de connaissances vers les entreprises est aussi l'un des axes de travail entre la Station biologique de Roscoff et le Pôle de compétitivité Mer Bretagne Atlantique. Le déploiement d'un parc scientifique « Blue Valley », situé au Laber à Roscoff (sur 2,3 hectares), a ainsi été lancé en mai 2015. Ce projet à effet *cluster* associe recherche, formation, innovation et vie étudiante autour des biotechnologies marines. Son ambition est de faire de la Bretagne la place mondiale de l'étude des océans et de leur valorisation, pour conquérir des marchés à fort potentiel. Les secteurs d'application sont très vastes, depuis la mise au point de composés bioactifs en nutrition et santé jusqu'à l'amélioration génétique des espèces cultivées, en passant par la bio remédiation, la chimie bleue et les études d'impacts environnementaux. L'objectif est de marier le rayonnement international de la station avec le développement territorial, afin que le dynamisme du site du Laber diffuse sur tout le territoire breton: Blue Valley va concentrer la R&D mais la production devrait déborder sur la Bretagne, pour en faire la première région française en biotechnologie marines.

Nous avons pu rencontrer plusieurs entreprises qui participent à ce projet en cours de déploiement :

- Agrival, spécialiste de la fabrication d'ingrédients naturels d'origine végétale ; cette société est dirigée par le président de la SICA de Saint-Pol-de-Léon, qui est le premier groupement de producteurs de légumes français ;



- la société ostréicole René Brest & Fils, qui est dirigée par l'ancien président du comité national de la conchyliculture et travaille à la réintroduction de l'huître plate ;

- Olmix, spécialiste des solutions naturelles à base d'algues pour l'agriculture et l'élevage : le groupe a son équipe R&D à Blue valley mais développe ses sites de production dans le Morbihan et en Vendée.

Ce projet offre une illustration édifiante de la façon dont la recherche fondamentale peut nouer des relations avec les entreprises et produire un effet d'entraînement territorial.

À Roscoff toujours, nous nous sommes ensuite rendus chez Brittany Ferries (BF). Les présidents du Conseil de surveillance et du Directoire nous ont présenté cette compagnie maritime française - qui transporte passagers et véhicules entre la Bretagne, la Normandie, le sud de l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne -, créée en 1973 pour participer au désenclavement de la Bretagne. Ils en ont rappelé la genèse : dans les années 1960, le développement du territoire Breton est au cœur de la réflexion du comité d'Études et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB). Diverses actions sont menées en ce sens : développement des activités agricoles et maritimes, pôle universitaire en Bretagne occidentale, extension des réseaux (routiers et TIC), développement des activités industrielles dans le port de Brest et construction d'un port en eau profonde à Roscoff.

Le projet aboutit à la création de la BAI (Bretagne-Angleterre-Irlande) destinée au transport transmanche des productions agricoles bretonnes, sous l'impulsion de coopératives agricoles, actionnaires majoritaires de BF : la SICA de St Paul a acheté le premier bateau.

La compagnie a appareillé pour la première fois le 2 janvier 1973, le lendemain de l'entrée du RU dans l'UE, pour la traversée Roscoff/Plymouth. Brittany Ferries a, au fil des ans, développé son offre de liaisons maritimes : dès 1978, des lignes relient la Bretagne, l'Angleterre (Plymouth, Portsmouth) et l'Irlande. Elle opère aujourd'hui 12 lignes et 11 navires.

La compagnie est à présent un transporteur maritime de premier plan mais aussi un tour-opérateur européen proposant à ses clients des destinations en Grande-Bretagne, Irlande, Espagne, Portugal et France. L'Autoroute de la mer Espagne - Royaume-Uni rencontre un franc succès : entre 2008 et 2014, le service de navettes de BF a capté près de 15 % de la totalité des poids lourds et des remorques routières qui transitent entre le Royaume-Uni et la péninsule ibérique.

Brittany Ferries emploie 2 770 emplois en moyenne, son chiffre d'affaires 2016 était de 455 millions d'euros, avec 63 % provenant des 2,5 millions de passagers annuels, 15 % des ventes à bord et 21 % du fret. Les retombées économiques sont nombreuses, que ce soit en matière d'activités touristiques de la clientèle et de nuitées sur le continent, d'achats de l'entreprise, de retombées fiscales et d'emplois. Les activités de BF génèrent

ainsi 4 500 emplois indirects - achats, approvisionnements et opérations de maintenance -, profitant à 81 % aux régions Bretagne, Normandie, Pays de Loire et Ile-de-France. Brittany ferries détient 13 % de part de marché sur le marché des touristes ramenés en France, mais représente beaucoup plus en termes de montant rapporté par chaque passager car les trajets sont plus longs.

Les dirigeants de Brittany ferries ont présenté les défis que doit affronter l'entreprise : le renouvellement de la flotte transmanche (ce qui requiert une rentabilité structurelle stabilisée), l'adaptation numérique, l'intégration de la problématique sûreté et le développement sur l'arc atlantique, ceci dans un contexte de dépendance à l'égard de l'attractivité des destinations touristiques (pour l'activité passagers) et du dynamisme des *hinterlands* des ports de la façade atlantique (pour l'activité fret). C'est pourquoi Brittany ferries aurait besoin :

- pour les projets innovants, de petits cliquets de financement attestant le soutien de l'État, ce qui est très important pour les investisseurs ;
- de moyens pour les projets d'infrastructure maritime. Selon les dirigeants de BF, la Caisse des dépôts, qui aurait le volume nécessaire, se positionne plutôt en actionnaire qu'en investisseur, ce qui est moins intéressant pour BF qui a un petit capital de 22 millions d'euros.

BF a dégagé des résultats positifs de 2000 à 2008 (avec un record en 2007), mais, en raison de la chute de la livre sterling qui fait 80 % du chiffre d'affaires, ses résultats sont devenus négatifs. En 2012, les résultats ont nécessité un plan de retour à la compétitivité avec une hausse du temps de travail supérieure à la hausse des salaires, mais sans aucun licenciement. La sortie de la tourmente s'est faite après dix jours d'arrêt total de l'activité de l'entreprise.

Malgré son redressement, BF souffre d'une visibilité floutée par le Brexit car, avec 85 % de passagers britanniques, un siège social et des marins français, BF a une double dépendance, économique et financière : son avenir dépend de la dynamique de l'économie et de la bonne tenue de la devise britannique. Enfin, les dirigeants de BF ont souligné le risque d'augmentation du décalage de compétitivité entre le pavillon britannique et le pavillon français.

**M. Michel Vaspert.** - Madame la Présidente, à mon tour, je souhaiterais vous remercier d'avoir organisé ce déplacement en Bretagne sur deux jours. Avec Michel Canevet - qui s'est davantage orienté vers l'agriculture - nous nous sommes efforcés de prévoir des visites complémentaires.

Ainsi, dès le premier soir, nous nous sommes rendus dans une station touristique de la baie de Saint Briec, à Pléneuf-Val-André. Nous avons débuté par un débat avec des professionnels du tourisme, respectivement directeurs d'un spa, d'un golf et d'un centre nautique, ainsi

qu'avec le maire de Pléneuf-Val-André et le conseiller départemental en charge du secteur. Une fois de plus les excès de réglementation ont été critiqués ; ils pèsent lourdement sur le golf, qui doit affronter une compétition internationale très forte. Les remarques ont également porté sur la mise en place de la réforme des rythmes scolaires - le temps d'activité périscolaire (TAP) ayant manifestement pesé sur la fréquentation, par les jeunes, du Centre nautique de Pléneuf-Val-André. C'est la première fois qu'une telle remarque était exprimée, ce qui est intéressant à avoir à l'esprit. Le directeur du Spa Marin a quant à lui vivement critiqué Pôle Emploi, précisant que le moyen le plus sûr pour recruter est aujourd'hui le site Internet du « Bon Coin » ! Je vous livre là les observations des professionnels rencontrés.

La journée du jeudi 27 avril a débuté très tôt sous le signe de la mer. Nous avons effectivement visité la criée d'Erquy qui, avec celle de Saint-Quay Portrieux, se situe au quatrième rang français des ports de pêche et vend 20 000 tonnes de produits de la mer par an pour un chiffre d'affaires de 60 millions d'euros. Cet ensemble est géré par la chambre de commerce et d'industrie (CCI). J'ajoute que la spécificité d'Erquy est la gestion de la ressource des coquilles Saint Jacques, mise en place depuis longtemps avec les services de l'État, le conseil général des Côtes d'Armor et les pêcheurs. Ce système, qui repose sur des contrôles draconiens, rend possible un maintien des prix permettant aux pêcheurs de vivre convenablement.

Sur ces deux ports, qui réunissent 22 bateaux hauturiers, on constate une très grande inquiétude liée au Brexit. Actuellement, ces bateaux hauturiers vont pêcher près des côtes anglaises, plus précisément à l'ouest des Cornouailles et jusqu'au sud de l'Irlande. Le Brexit constitue donc un vrai défi car, si les négociations ne permettent plus à la flottille bretonne de pêcher dans les eaux britanniques, alors les hauturiers risquent de se rabattre sur les eaux françaises et gêner ainsi les pêcheurs côtiers qui seront confrontés à une raréfaction du poisson et à un déclin de l'activité. Nous devons suivre avec vigilance la mission confiée à Michel Barnier, négociateur en chef pour la préparation et la conduite des négociations avec le Royaume-Uni.

Après avoir visité une unité de découpe de poissons, nous avons enchaîné avec la visite du Pôle Cristal, un centre d'essais et d'innovation en réfrigération et génie climatique. Créé il y a une vingtaine d'années à l'initiative de la Communauté de communes de Dinan et du Lycée La Fontaine des Eaux, le Pôle Cristal est labellisé par le Ministère de la recherche. Dès le départ, l'idée était de mettre un centre de ressources à destination des entreprises, adossé à des formations en BTS (brevets de techniciens supérieurs). Fort de huit salariés, le Pôle est subventionné par trois collectivités : l'intercommunalité, le département et la région. Il développe également des ressources propres en réalisant des missions de recherche et développement pour des entreprises privées.

Nous avons, sur place, pu également organiser une table ronde, comme notre présidente le souhaite à chaque déplacement. Nous avons ainsi pu écouter les entrepreneurs du club des entreprises du pays de la Rance (CEPR) qui réunit 150 entreprises de toutes tailles, représentant tous les secteurs. Leurs témoignages ont convergé avec ceux que nous avons déjà recueillis, au sujet de la complexité administrative. La simplification est ainsi une demande récurrente, ainsi que la baisse des charges qui affectent la compétitivité des entreprises. Ce sont des sujets que nous connaissons bien et pour lesquels il nous faudra essayer d'apporter des solutions.

Enfin pour clore notre déplacement, nous avons visité l'entreprise qui produit les gavottes, c'est-à-dire les célèbres petites crêpes dentelles. Nous avons été reçus par Christian Tacquard, le président du groupe Loc Maria. Arrivé il y a environ 25 ans à Dinan, il a fait le pari de racheter l'usine des gavottes, qui n'était alors pas à vendre. Il a accompli avec succès une série d'opérations de croissance externe permettant l'union de 7 biscuiteries en 20 ans. Aujourd'hui son groupe produit en France 8 500 tonnes de biscuits par an, dont 5 000 tonnes de gavottes, soit un chiffre d'affaires de 64,3 millions d'euros avec 370 salariés. Un quart de cette production est destiné à l'exportation et la moitié des gavottes est destinée aux États-Unis. Enfin le groupe consacre 15 % de son chiffre d'affaires à l'innovation. Nous avons été remarquablement bien reçus et avons ainsi pu découvrir un outil de production neuf et extrêmement performant. Nous avons pu admirer la gestion de cette entreprise dont les effectifs augmentent à mesure que les robots sont modernisés et qui fait l'objet d'une transmission de direction progressive du président à son fils.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Je vous remercie pour ce compte rendu. Je dois dire que la dernière entreprise visitée, qui nous a frappés, n'est pas sans nous rappeler l'entreprise Valrhona, découverte grâce à notre collègue Gilbert Bouchet. Elles partagent le même état d'esprit, accordant une place importante aux relations humaines.

**M. Gilbert Bouchet.** – Je souhaiterais remercier nos deux collègues qui nous ont permis d'effectuer un déplacement particulièrement intéressant. J'ai découvert les problèmes auxquels sont confrontés les pêcheurs, y compris en termes d'emplois, ainsi que le défi posé par le *Brexit*. Je suis d'accord avec notre présidente sur la comparaison entre Loc Maria et Valrhona, les brisures de gavottes s'associant d'ailleurs au chocolat.

**Mme Annick Billon.** – Bien que connaissant la Bretagne, je regrette de n'avoir pu participer à cette visite de terrain. Il me semble que le déplacement organisé sur deux jours permet de gagner en efficacité grâce à une meilleure immersion. J'ai quelques questions complémentaires. Les premières concernent l'entreprise Savéol : le modèle choisi pour éviter l'usage de produits nocifs est-il reproduit ailleurs ? L'entreprise communique-t-elle sur cette technique ? Je m'interroge ensuite sur le Pôle Cristal : son financement repose-t-il toujours sur des fonds publics ? N'est-ce

pas un risque pour sa pérennité dans le temps ? Enfin, s'agissant de la criée d'Erquy, a-t-elle une spécialité, à l'instar du poisson bleu pour la Vendée ?

**M. Guy-Dominique Kennel.** – Je souhaiterais me joindre aux remerciements. J'estime également que les déplacements sont encore plus intéressants sur deux jours. Pour ma part, j'ai découvert la criée, la qualité de son accueil et son fonctionnement : j'ai été étonné de trouver une salle quasiment vide, le numérique ayant transformé l'activité. J'ajoute que les représentants de Savéol -autre belle découverte- ont fait part de la difficulté qu'ils rencontraient à communiquer sur leur démarche et à la diffuser ; ils espèrent que les parlementaires pourront contribuer à cette communication.

**M. Michel Canevet.** – Savéol utilise cette technique depuis des décennies, mais apparemment elle est restée inédite en France. Cependant l'entreprise a ouvert, l'année dernière, un centre d'information du grand public qui bénéficie à l'ensemble des 125 producteurs.

**Mme Annick Billon.** – Certains maraîchers suivent ces techniques, de façon plus artisanale. Il serait intéressant de les divulguer pour que d'autres cultures s'en emparent, par exemple celle des fleurs sous serre.

**M. Michel Canevet.** – Concernant le *Brexit*, les pêcheurs craignent non seulement de ne plus avoir accès aux eaux britanniques, mais aussi que les Britanniques ne soient plus soumis aux quotas annuels de capture. S'ils s'en affranchissent, ils risquent d'inonder le marché, de faire baisser les cours et de porter atteinte à la préservation des ressources naturelles.

**M. Michel Vaspert.** – Pour répondre à la question de notre collègue sur les criées d'Erquy et de Saint-Quay, je précise qu'il n'y a pas de différence entre elles, aucune n'ayant de spécialisation. Concernant le Pôle Cristal, les fonds publics représentaient 100 % du financement lors de sa création, puis progressivement 70 %. La mission confiée aux directeurs du Pôle est d'inverser la tendance : les ressources propres s'élèvent aujourd'hui à 50 % et devront représenter 70 % d'ici 2024. J'ajoute que le passage de 3 à 8 salariés a été financé exclusivement sur fonds propres.

**M. Henri Cabanel.** – Je regrette de n'avoir pu être présent mais je souhaite rebondir sur les sujets évoqués. Il semble que Savéol, bien que membre de l'organisation professionnelle Coop de France, ait développé un lien insuffisant avec le consommateur pour lui permettre de mesurer son action pour une agriculture durable. Par ailleurs vous avez évoqué les craintes liées au *Brexit*, mais une étude d'impact a-t-elle été menée afin de chiffrer les conséquences économiques pour la pêche du scénario redouté ? Cela me paraît essentiel.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Notre collègue Michel Vaspert a fait allusion à Michel Barnier mais je vous rappelle qu'au Sénat, notre collègue Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes, assure un suivi des négociations du *Brexit*. Il a d'ailleurs déjà

évoqué la question de la pêche. Il serait utile de se rapprocher de lui et de susciter une rencontre avec Michel Barnier.

**M. Michel Vaspert.** - Nous pourrions proposer à Michel Barnier de venir en Bretagne.

**M. Michel Canevet.** - Le *Brexit* est un sujet extrêmement préoccupant pour nous. Les eaux britanniques sont moins profondes, rendant le poisson plus accessible. La carte des zones de pêche qui nous a été montrée à Erquy le mettait parfaitement en évidence et les professionnels préparent des argumentaires. La France est le deuxième espace maritime or, en produits de la mer, notre balance commerciale est déjà déficitaire. J'insiste sur le fait que le *Brexit* est un enjeu pour l'avenir des zones littorales mais aussi pour l'avenir des ressources naturelles !

S'agissant de Savéol, il est vrai que Coop de France a effectivement intérêt à faire connaître les bonnes pratiques environnementales de ses membres.

Je voudrais également revenir sur la difficulté de recrutement décrite par tous les entrepreneurs du pays de Rance présents à la table ronde. Malgré des carnets de commandes bien remplis, ils ne parviennent pas à trouver la main d'œuvre recherchée. Cela montre une réelle inadéquation entre les besoins des entreprises et la qualification des personnes inscrites à Pôle Emploi. Un effort doit être fait en matière de formation professionnelle.

**M. Henri Cabanel.** - Ce phénomène touche aussi les métiers saisonniers.

**Mme Elisabeth Lamure, présidente.** - ...Pas seulement ! Je me souviens notamment du témoignage saisissant d'un électricien présent à cette rencontre : les personnes compétentes n'acceptent de travailler que sous forme d'intérim et pas plus de six mois dans l'année, afin de bénéficier des avantages sociaux. Il existe une véritable organisation souterraine qui est choquante.

---

***D. COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 20 JUILLET 2017, SUITE À LA VISITE DU SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE AU PARC DES EXPOSITIONS DU BOURGET LE 20 JUIN 2017***

**Mme Élisabeth Lamure, présidente de la Délégation aux entreprises.** – La parole est à notre collègue Jérôme Durain qui nous présente aujourd'hui le compte rendu du déplacement au salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget que nous avons effectué le 20 juin dernier.

**M. Jérôme Durain.** – En effet, la présidente ainsi que huit membres de notre délégation, dont moi-même, nous sommes rendus mardi 20 juin au salon du Bourget, à l'invitation du groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (le GIFAS), pour y rencontrer plusieurs entreprises du secteur aéronautique et aérospatial. Cet évènement, dont la première édition remonte à 1909 au début de l'aventure de l'aviation, rassemble tous les deux ans les professionnels et le grand public autour des dernières innovations technologiques du secteur. Comme vous le savez, il est également l'occasion de rencontres permettant la signature de contrats d'achat ou de partenariat. L'enjeu économique du salon du Bourget est majeur pour toute la filière de l'aéronautique et du spatial. Cette année, « Le Bourget » a reçu 2300 exposants en provenance de 50 pays, 27 pavillons nationaux et près de 330 000 visiteurs dont 140 000 professionnels. Le chiffre d'affaires réalisé lors de la présente édition du salon est estimé à 150 milliards de dollars. Même en considérant que certains des contrats signés au Bourget avaient été négociés et acquis en amont, l'importance de cette somme illustre le rôle international majeur de l'évènement pour les constructeurs et l'ensemble de leurs filiales et sous-traitants.

De fait, ces entreprises se structurent en véritable « filière » de l'aéronautique et du spatial, du grand constructeur à la petite start-up en passant par les différentes filiales nationales ou PME régionales. C'est en fonction de ces différentes spécificités du secteur que nous avons construit notre parcours de visite –un vrai parcours du combattant avec un minutage serré et une chaleur intense !- . Nous avons ainsi été reçus aussi bien par des acteurs publics de l'aérospatial comme le CNES (Centre National d'Études Spatiales) que par des grandes entreprises bien connues du grand public (Dassault, ArianeGroup). Mais nous avons également visité le pavillon de Stelia. Cette filiale à 100 % d'Airbus Group, implantée notamment en France, compte 6 600 employés dans le monde. Elle assure la conception et la fabrication d'aérostructures, de sièges pilotes et des fauteuils des classes « Affaires » et « Première classe ». Stelia travaille pour la plupart des constructeurs internationaux – Airbus bien sûr mais également Dassault, Boeing et Bombardier-. Lors de nos rencontres, nous avons évidemment évoqué l'impact économique du secteur au travers des PME sous-traitantes qui structurent une grande partie de nos territoires, par exemple autour de Toulouse et Bordeaux. Stelia sous-traite ainsi près de 80 % de son activité.

85 % de cette activité sous-traitée concerne des sous-traitants français. Avec 70 millions d'euros investis dans la production et 20 millions dans la recherche, cette filiale joue un rôle d'entraînement de l'ensemble de la filière en France.

Stelia nous a notamment présenté son projet d'usine du futur à Méaulte dans la Somme. Cette usine, qui a nécessité deux ans de travail et 70 millions d'euros d'investissement, permet de réorganiser désormais l'ensemble des flux de l'établissement spécialisé dans la construction des pointes avant d'Airbus et d'ensembles pour Embraer et Bombardier. Le système s'est modernisé avec le regroupement des étapes de production en un lieu unique et l'installation de « cobots », terme utilisé pour décrire des « robots collaboratifs ». L'usine du futur de Méaulte a ainsi permis des gains de productivité de l'ordre de 15 %. Les usines en France se spécialisent ainsi dans les travaux techniques et de pointe nécessitant une certaine qualification. La production plus basique est localisée dans d'autres pays, notamment au Maghreb. Refusant le terme de délocalisation, Stelia qualifie son système de production de « colocalisation » garantissant ainsi à la fois des emplois en France et le maintien de la compétitivité de l'entreprise. Les dirigeants rencontrés estiment que ce système est la clef de leur réussite et devrait pouvoir inspirer les autres PME et ETI françaises.

À la fin de notre visite, nous avons pu avoir un bref échange avec les responsables de la fédération professionnelle, le GIFAS. Ce groupement réunit à lui seul 20 constructeurs, 167 équipementiers et 177 PME avec un poids de 185 000 employés. Toutefois, le GIFAS estime à 350 000 le nombre d'emplois totaux concernés par l'aéronautique et le spatial tout en évaluant à 10 000 le nombre de recrutements du secteur par an.

L'aéronautique et l'aérospatial sont ainsi au cœur des métiers d'avenir et un des premiers secteurs d'innovation où la recherche et le développement jouent un rôle majeur. Les atouts du crédit impôt recherche ont encore été soulignés à cette occasion. Le salon du Bourget a souhaité cette année dédier tout un espace aux laboratoires des grands groupes, aux start-ups et aux PME spécialisées dans l'innovation et la recherche de demain. Cet espace novateur appelé « Paris Air Lab » nous a ainsi permis de prendre conscience des différents potentiels de la réalité augmentée, de la simulation par ordinateur ou des applications pratiques de la construction de drones de nouvelle génération. Nous y avons rencontré plusieurs PME et start-ups innovantes qui souhaitent pouvoir continuer à travailler dans ces secteurs avec l'aide des différents investisseurs publics et privés.

Naturellement, l'ensemble des entreprises nous ont également fait part des difficultés rencontrées à l'occasion de certaines commandes publiques ou de changements de réglementation fiscale. Plus particulièrement, les représentants des start-ups et PME innovantes ont souhaité attirer notre attention sur la nécessité de favoriser le développement du capital-risque en France et en Europe. Ces fonds d'investissement



apparaissent comme essentiels dans l'accompagnement des jeunes entreprises innovantes. Leur développement représente un enjeu économique majeur : « Les start-ups sont les forces spéciales de notre économie » nous indiquait ainsi Arnaud Le Maout, ancien militaire et fondateur d'Airborne, concepteur de drones. Dans le cadre de ses prochains travaux et en amont des débats sur la prochaine loi de finances, la délégation pourra reprendre contact avec ces entreprises qui restent en attente de simplification administrative et de stabilité réglementaire et fiscale.

Sur ce dernier point, les grands groupes ont également souligné leur besoin de visibilité à long terme, en matière de fiscalité et de réglementation mais aussi de gestion de la commande publique. Les représentants de Dassault ont évalué à 25 % le surcoût du travail en France par rapport aux États-Unis sur une unité de production similaire. Faute de flexibilité horaire et salariale, Dassault nous a dit avoir été contraint de renoncer à des embauches. L'entreprise indique que, malgré sa fibre patriotique, elle pourrait envisager de partir à l'étranger si rien ne changeait. Il nous faut veiller à ce que ces filières d'excellence ne soient pas entravées par des réglementations qui pénalisent leur compétitivité internationale.

Je finirai mon intervention en évoquant une autre inquiétude qui nous a été signalée par les représentants de la fédération professionnelle de l'aéronautique et du spatial: le secteur manque parfois de compétences qui se font de plus en plus rares. Il y a une inadéquation persistante entre le niveau de formation attendue par l'industrie aéronautique et l'enseignement délivré en France. Stelia a ainsi dû créer à Méaulte son propre lycée privé spécialisé dans l'aéronautique pour permettre aux jeunes d'acquérir les savoirs nécessaires.

Enfin, le représentant de la fédération professionnelle a conclu son propos en nous précisant que, selon lui, il était plus efficace pour l'ensemble de la filière de soutenir les entreprises qui gagnent, comme en Allemagne, plutôt que de soutenir celles qui perdent.

Nous ne manquerons pas d'évoquer l'excellence de la filière aéronautique et aérospatiale lors de notre prochain déplacement en Guyane où nous visiterons le Centre Spatial Guyanais. Arianespace et le CNES nous ont déjà décrit plusieurs programmes ambitieux concernant l'exploration martienne et le nouveau pas de tir à Kourou pour Ariane 6 qui permettra d'améliorer sensiblement les procédés et la cadence de lancement des prochains satellites. Dans un secteur devenu particulièrement concurrentiel avec de nouveaux acteurs publics (Chine, Japon, Inde) et privés (SpaceX aux États-Unis), l'Europe et la France doivent pouvoir continuer à soutenir leurs industries et maintenir leur savoir-faire. À ce sujet, il est intéressant de noter qu'il existe dans le secteur aéronautique de nombreux projets collaboratifs entre différentes entreprises issues de différents pays. Dassault a notamment évoqué une coopération étroite entre la France et le Royaume-Uni en matière

de drones de combat. Pour l'instant, ces coopérations franco-britanniques ne sont pas remises en cause par le Brexit.

L'enjeu en termes de compétitivité et d'emplois pour nos territoires n'est pas à négliger. Les représentants d'Ariane Group estiment ainsi que les emplois indirects générés par le seul spatial représentent jusqu'à 9 fois le nombre d'emplois directs : un emploi créé dans le spatial en vaut donc dix sur le territoire !

Nous avons été nombreux à participer à ce déplacement. Peut-être que d'autres souhaiteraient également faire part de leurs impressions à la suite de cette visite qui fut, de mon point de vue, particulièrement intéressante et instructive.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** - Merci pour ce compte rendu fidèle de nos différentes rencontres au Bourget. Nous pouvons être fiers de cette filière particulièrement innovante et essentielle pour notre commerce extérieur.

**Mme Nicole Bricq.** - La filière aérospatiale est en pleine expansion commerciale. Toutefois, l'entreprise Stelia nous a alertés sur la question de la fragilité de certaines PME en lien avec les équipementiers et les constructeurs. La filière aérospatiale est constituée non seulement de grands groupes mais également d'une myriade de petites entreprises implantées dans nos régions. Je pense notamment à la Mecanic Vallée du côté du Lot et de l'Aveyron mais également à l'Ile-de-France, première région aéronautique française avec Safran. Avec Airbus, la France et ses partenaires européens participent à l'assemblage des avions mais cette économie repose en France sur des petites entreprises qui, parfois, hésitent à rénover leur outil de production et à investir dans les compétences ou le savoir-faire. Or, la concurrence de l'étranger est croissante, notamment en provenance de Chine : notre industrie aéronautique doit parer à cette concurrence sur le bas et le moyen de gamme. Notre mission est donc d'encourager ces entreprises de deuxième et de troisième rang à investir.

Le déplacement au Bourget était particulièrement intéressant. J'ai eu plaisir d'y retourner à l'invitation d'Augustin de Romanet, président d'Aéroport de Paris (ADP), qui, à cette occasion, a souligné la perte d'attractivité de nos plateformes aéroportuaires. Les multiples contrôles de sécurité et les attentes que subissent les passagers à Paris pénalisent ADP. Les autres aéroports européens tels qu'Amsterdam-Schiphol ou Francfort semblent assurer un niveau de sécurité équivalent à nos aéroports tout en limitant les nuisances que les contrôles engendrent pour les passagers.

**M. Olivier Cadic.** - Pour les grands groupes, l'attractivité de la France et de l'Europe dépend effectivement du savoir-faire local des PME à la pointe de la technologie et de l'innovation : c'est une question stratégique. Les représentants d'Ariane Groupe nous ont également rappelé qu'une grande partie de la technologie utilisée pour les lanceurs provient de la

recherche liée à la défense nucléaire. Les investissements publics en faveur de la défense nationale ont donc des effets induits positifs sur le développement de l'industrie spatiale civile. Un engagement financier qui peut paraître important à une époque peut ainsi se traduire à terme par des effets positifs sur notre industrie locale.

S'il existe des sociétés en fin de cycle, il existe aussi des sociétés en formation dont il faut pouvoir aider le développement. Ce sont ces jeunes pousses de l'industrie du futur qu'il est nécessaire d'accompagner en priorité.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Merci pour ces analyses que je partage.

*E. COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 20 JUILLET 2017, SUITE À LA VISITE DU PORT DU HAVRE LE 29 JUIN 2017*

**Mme Élisabeth Lamure, présidente de la Délégation aux entreprises.** – Nous poursuivons avec le compte rendu de notre déplacement au port du Havre le 29 juin dernier que va nous présenter notre collègue Jean-Marc Gabouty.

**M. Jean-Marc Gabouty.** – Madame la Présidente, mes chers collègues, c'est grâce à l'initiative conjointe de notre collègue Agnès Canayer, sénatrice de Seine-Maritime, et de notre présidente Élisabeth Lamure, qui a effectué en 2016 une mission parlementaire sur le port de Marseille et l'axe Rhône-Saône, que la délégation aux entreprises s'est rendue au port du Havre le 29 juin dernier. Une dizaine d'entre nous ont participé à ce déplacement. L'objectif de cette journée était de mieux appréhender l'enjeu économique que représente ce port pour notre pays.

Le Directeur général du port du Havre, M. Hervé Martel, nous a d'abord présenté la situation générale de ce port : la zone Normandie-Ile-de-France est l'une des plus actives de notre pays, notamment en aéronautique, pétrochimie et automobile. Mais Le Havre se trouve excentré par rapport aux zones les plus actives d'Europe : il n'appartient ni à la banane bleue, qui s'étend de Londres à Milan et se trouve centrée autour du Rhin, ni au « pamplemousse rose », plus à l'Est. L'enjeu pour Le Havre est donc de se raccrocher au corridor ferroviaire Est/Ouest vers Paris et Mannheim. Avec Rouen, Gennevilliers et Paris, Le Havre compose un axe Seine qui compte 1 100 entreprises utilisatrices et emploie 60 000 salariés. Cet ensemble portuaire, dénommé HAROPA pour Le Havre/Rouen/Paris, constitue le premier ensemble portuaire français et le cinquième nord-européen, derrière Rotterdam, Anvers, Hambourg et Amsterdam. L'Ile-de-France reçoit 1,3 million de conteneurs par an, dont la moitié arrive d'Anvers et Rotterdam. On juge que 1 000 conteneurs représentent un emploi de manutention, voire trois ou quatre de plus si on ajoute les activités logistiques : le défi pour Le Havre est donc de prendre toute sa place en termes de création et de pérennisation d'emplois de logistique et de capter une part croissante de ces emplois que l'activité économique française génère à Anvers ou Rotterdam. Le Havre fait aujourd'hui vivre 32 000 emplois, 14 000 sur la partie manutention portuaire, 18 000 sur la partie industrielle : M. Hervé Martel a insisté sur le potentiel que les ports représentent comme sites de réindustrialisation.

Le trafic maritime transitant par HAROPA pèse 90 millions de tonnes. La moitié concerne des vracs liquides (pétrole essentiellement – Le Havre alimente trois raffineries-, mais aussi des engrais liquides et des produits chimiques). Les conteneurs représentent un peu plus du quart du trafic en tonnage ; le reste concerne le transit de véhicules automobiles ou de vracs solides comme les céréales, dans l'exportation desquelles s'est

spécialisé le port de Rouen. Il reste d'ailleurs quelques silos désaffectés sur le site du port du Havre.

Premier port de croisière français en Manche-Atlantique, Le Havre comptabilise aussi un nombre croissant d'escales de croisières maritimes grâce à la rénovation du terminal « Croisière ». Il attire désormais de nombreuses compagnies prestigieuses : MSC Croisière qui compte dans sa flotte le Meraviglia, dernier fleuron des chantiers de l'Atlantique inauguré récemment, Costa Croisière et la compagnie américaine Princess Cruises, dont l'arrivée est annoncée pour 2018. Le nombre de croisiéristes a sextuplé en dix ans ; il devrait atteindre en 2017 près de 380 000, auxquels s'ajoutent 100 000 membres d'équipages. L'Office de Tourisme a mis en place un dispositif adapté à leur accueil au terminal « Croisière » : personnels multilingue et service de navettes vers le centre-ville. Avec ces outils l'agglomération havraise figure désormais sur les itinéraires réguliers des compagnies avec son offre touristique autour de la thématique impressionniste ou du tourisme dit de mémoire.

Nous avons été très impressionnés par les dimensions du complexe portuaire. Il a été construit dans le souci de concilier le développement économique et l'environnement avec un aménagement durable de l'estuaire de la Seine, espace sensible : un quart du territoire est une réserve naturelle qui participe aux écosystèmes européens. Le port et la ville sont intimement liés, et il semble n'y avoir aucun souci d'acceptabilité du port par la ville. Le port gère un territoire avec 150 km de voieries et 200 km de voies ferrées, des écluses, des éclairages... ; il dispose même d'une police portuaire de 120 personnes. Il fonctionne un peu sous forme de cluster : ainsi, le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) est géré de manière collective. Ceci permet d'optimiser la gestion du risque associé à ce site industriel dans l'intérêt de tous et d'éviter que les exigences d'un tel plan ne bloquent toute construction.

L'offre du port du Havre est à quatre dimensions:

- c'est une offre douanière et digitale : le contrôle douanier est entièrement dématérialisé, ce qui vaut au port du Havre d'être premier au classement « Doing business ». 99 % des marchandises sont dédouanées sans contrôle physique : les contrôles sont concentrés sur quelques marchandises ciblées en amont et souvent illicites. Le fonctionnement du port repose sur un système d'information performant (qui d'ailleurs s'exporte) : il s'agit d'un guichet unique portuaire interconnectant douane et professionnels portuaires, ce qui rend plus fluide le passage des marchandises. La simplification administrative est importante car les délais des procédures font partie des critères de choix des investisseurs industriels internationaux ;

- c'est une offre maritime : Le Havre touche 600 ports dans le monde, il peut accueillir les plus grands navires du monde, comme le porte-conteneur japonais MOL Triumph - long de 400 mètres, large de

59 mètres et haut de 33 mètres, il transporte plus de 20 000 conteneurs -, ou le français Bougainville de la compagnie CMA-CGM, troisième armateur mondial. Les armements mondiaux se regroupent au plan technique, désormais autour de trois alliances : le néerlandais « 2M » qui réunit Maersk et MSC, « Ocean alliance » qui lie les armements chinois et CMA CGM, et enfin l'alliance nippo-allemande, « The Alliance ». Ces alliances ont toutes fait le choix d'HAROPA, notamment en raison de sa position favorable dans les rotations maritimes : Le Havre offre un accès maritime, à la pointe la plus avancée de l'Europe, constituant ainsi le premier arrêt en Europe, recevant des conteneurs en opération à pleine charge, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sans contrainte de marée, ni de tirant d'eau. Le port peut s'appuyer sur une main d'œuvre qualifiée et fidèle et, selon M. Hervé Martel, son image s'est améliorée grâce à la baisse de la conflictualité portuaire depuis une vingtaine d'années, même si les conflits sociaux nationaux ont tendance à rejaillir de manière négative sur l'image du port ;

- Le Havre, c'est aussi une offre foncière attractive : le port du Havre dispose de réserves foncières réelles à un prix trois fois moins cher qu'au Royaume-Uni. C'est pourquoi de nombreux entrepôts sortent de terre : nous avons vu de nouvelles implantations logistiques et industrielles, notamment au pied du pont de Normandie. Ainsi, le groupe Panhard a acquis un nouveau hub logistique de 174 000 m<sup>2</sup> à Port-Jérôme. Ce sont en tout 500 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques qui sont en cours de développement, sur ou à proximité des ports du Havre, de Rouen et Paris. Sur l'ensemble de ces trois ports, les entreprises installées ont investi de manière très significative, à hauteur de 350 millions d'euros en 2015 ; les ports eux-mêmes ont parallèlement investi 90 millions d'euros pour accompagner ces développements et proposer des infrastructures adaptées à la demande. Nous avons notamment visité Port 2000, la partie du port du Havre qui offre une des meilleures capacités d'accueil des géants des mers avec 4 km de quais pour l'accueil de ces navires ;

- enfin, Le Havre, c'est une offre multimodale : une plateforme multimodale permet aux conteneurs arrivant par la mer de poursuivre leur trajet par la route, le fer ou le fleuve. Un conteneur sur cinq à destination des marchés de consommation d'Ile de France passe par la Seine.

Si cette plateforme multimodale marche techniquement, les acteurs du port réunis au sein de l'UMEP, l'Union Maritime et Portuaire, nous ont indiqué que le multimodal ne fonctionne pas bien économiquement : en exigeant de décharger et de recharger les conteneurs, il impose des ruptures de charge qui pénalisent le fluvial. Alors que les terminaux à conteneurs étaient accessibles aux barges en 2011-2012, ce n'est plus le cas des terminaux de Port 2000, si bien que la part de la barge est passée de 25 à 8 %. C'est pourquoi il apparaît nécessaire de donner aux barges un accès direct à Port 2000 où sont déchargés les conteneurs. Ceci passe par la construction d'une « chatière » dont le coût est estimé à 100 millions d'euros. Seule cette

« chatière » qui connectera Le Havre à la Seine donnerait au canal Seine Nord toute sa pertinence. Sans elle, le risque avec un canal reliant Paris aux Pays Bas est que les ports du Nord de l'Europe siphonnent encore plus le volume de conteneurs qui sont destinés à Paris et qui arrivent aujourd'hui au Havre.

En outre, la capacité de fret ferroviaire est insuffisante : le fret roule la nuit, mais c'est aussi le moment où sont programmées les opérations de régénération du réseau ferroviaire et certains travaux. Il est donc crucial de moderniser la ligne Serqueux-Gisors, pour augmenter la capacité ferroviaire au départ du Havre. Le ferroviaire est d'ailleurs l'un des points forts du port de Hambourg que nous avons visité, même si Hambourg souffre par ailleurs de son accès par l'Elbe (qui nécessite des opérations de dragage) et des nombreux ponts à passer.

Si Le Havre apparaît donc comme un outil parfait au plan maritime, son avenir passe par l'amélioration de sa desserte arrière terrestre et fluviale pour en faire un véritable hub logistique. Le trafic transitant par Le Havre a baissé de 4,8 % en 2016. Comme l'a indiqué M. Hervé Martel, HAROPA est un établissement public mais il a des clients et il doit les garder et en acquérir de nouveaux, selon une logique d'entreprise. L'enjeu majeur pour le port du Havre est donc de grossir le volume qui transite par lui à chaque escale.

Or la croissance du port du Havre ne pourra se faire par la route, qui est saturée actuellement, 87 % des entrées et sorties du port du Havre se font par la route- : il est donc essentiel de soutenir les aménagements permettant de désengorger le trafic via le fer et le fleuve. Comme le fait remarquer l'UMEP, une barge, c'est 180 à 240 camions, et si elle va plus lentement, elle permet de faire quasiment du porte à porte, en livrant Paris sous la Tour Eiffel, à moins de 5 km du lieu de consommation.

L'ensemble des acteurs que nous avons rencontrés plaident donc pour une politique maritime et portuaire d'ensemble, selon un plan stratégique à décliner localement. Son financement pourrait s'appuyer sur le plan Juncker 2 qui offre des prêts bonifiés à des investissements européens stratégiques. Sa mise en œuvre passe par une simplification des procédures : par exemple, proposer des terrains pré-aménagés favorisant l'implantation des investisseurs et accompagner leur développement industriel ; réaliser la convergence des plateformes informatisées de type Cargo Community System (CCS) vers un système universel, notamment pour Le Havre, Marseille, Dunkerque, Port-Vendres ; veiller à l'engagement pris par l'État de permettre à la place portuaire de gagner en compétitivité avec un soutien financier des dépenses de dragage ; ou encore, supprimer les formalités douanières exigées pour des transferts sur le seul axe Seine en proposant un seul et même espace douanier.

Alors que la France a la plus grande façade maritime du continent européen, la moitié des conteneurs à destination de nos bassins de consommation ne passent pas par les ports français. L'élaboration de cette politique portuaire doit aussi prendre en compte la dimension fiscale, l'Union européenne menaçant de condamner la France pour ne pas imposer ses ports à l'impôt sur les sociétés, et la dimension sociale, les opérateurs privés du port se plaignant d'avoir parfois dû aligner par le haut les conventions collectives applicables à leurs employés sur celles des dockers employés par les opérateurs publics. Si cette situation devait se dégrader encore, cela serait catastrophique pour le développement du Port du Havre et d'HAROPA. Nous sommes donc visiblement à la croisée des chemins.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – Merci pour ce compte-rendu. Ce déplacement très intéressant a permis de mesurer l'enjeu que représente pour les ports français le développement de la desserte arrière ferroviaire et fluviale. C'est une condition essentielle à la ré-industrialisation du domaine portuaire. Lorsque notre délégation s'était déplacée en Allemagne, en septembre 2016, nous avons constaté les moyens considérables dont le port de Hambourg disposait dans ce domaine : chaque jour 200 trains partent de Hambourg pour transporter les marchandises vers l'Europe du Nord et de l'Est, contre seulement 20 au départ du Havre. Ces chiffres nous montrent les efforts d'aménagement restant à accomplir.

**Mme Annick Billon.** – Je remercie notre collègue Jean-Marc Gabouty pour son compte rendu fidèle de ce déplacement très intéressant. Je retiens de cette visite le paradoxe suivant : si le port du Havre dispose d'infrastructures à la pointe de la modernité, la desserte ferroviaire de la ville -gare et voie ferrée- est plutôt du niveau d'une zone rurale, en inadéquation complète avec l'offre portuaire. Le maintien de la compétitivité du port du Havre nécessite que des investissements colossaux soient réalisés pour améliorer cette desserte. Il reste en France de grands chantiers à mener dans le secteur ferroviaire !

**M. Jean-Marc Gabouty.** – Ces investissements doivent être réalisés très rapidement pour que le trafic ne se détourne pas du port du Havre. Mais sommes-nous capables d'électrifier cinquante kilomètres de voie ferrée dans les trois prochaines années pour améliorer la desserte entre Serqueux et Gisors ? Le processus de décision en matière de développement d'infrastructures est trop long en France.

**Mme Nicole Bricq.** – La France n'exploite pas suffisamment son potentiel maritime. Ce n'est malheureusement pas nouveau et c'est regrettable dans un contexte de concurrence accrue. Car nos ports font face non seulement à la concurrence des ports d'Europe du Nord qui se sont imposés comme l'entrée maritime de l'Europe, mais aussi à celle des ports des pays du Sud et, en particulier, du port de Tanger. Le projet de ligne à grande vitesse qui reliera à terme les ports marocains -et dans lequel la



France investit massivement- est une menace très sérieuse pour nos infrastructures portuaires.

Des efforts réels ont été fournis pour que les ports français restent compétitifs ; c'est le cas du port de Marseille qui a beaucoup changé. Par ailleurs, les responsables publics se sont saisis du sujet, notamment M. Frédéric Cuvillier lorsqu'il était ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Mais cela suffira-t-il à assurer leur pérennité ? Quelles ont été les conclusions de la mission parlementaire menée l'an dernier sur ce sujet ?

L'amélioration de la desserte ferroviaire de nos ports maritimes n'est pas le seul défi à relever mais il est, néanmoins, essentiel. S'agissant du Havre, le problème est structurel : il n'existe qu'une seule voie, dans un état critique, pour assurer la liaison ferroviaire vers la gare Saint-Lazare.

Tous les problèmes auxquels nos infrastructures portuaires sont confrontées sont connus et identifiés. Notre devoir, à présent, est de faire en sorte que les choses bougent. Il reste à trouver le bon levier d'action.

**M. Jean-Marc Gabouty.** - Nous devons inciter le Gouvernement à faire profiter les infrastructures portuaires françaises d'une partie des 50 milliards d'euros réservés au plan d'investissement public qu'il compte lancer.

**Mme Nicole Bricq.** - Les ports d'Europe du Nord ont une longueur d'avance sur leurs concurrents. Non seulement ils disposent de toutes les infrastructures à portée de main mais ils sont présents dans tous les ports du monde. Je pense en particulier au port d'Anvers qui exporte son savoir-faire avec l'objectif d'équiper en installations portuaires la région persique et notamment Oman qui sera la porte d'entrée de l'Iran lorsque ce pays sera de retour dans le concert des nations.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** - Le Gouvernement s'est appuyé l'année dernière sur quatre missions parlementaires constituées chacune d'un binôme pour travailler sur le sujet du développement des principales portes d'entrée maritimes de notre pays. J'ai étudié avec notre collègue député François-Michel Lambert le développement du port de Marseille-Fos dans le cadre de l'axe Rhône-Saône. Nous avons constaté que le dialogue social était pacifié et les mouvements sociaux rares depuis la réforme portuaire de 2008 qui a réglé la question des dockers. Pour autant, l'image du port de Marseille reste significativement altérée. Nous avons été frappés lors de cette mission de constater que l'activité portuaire et l'organisation de chaînes logistiques compétitives et des dessertes avec l'hinterland sont une cause nationale aux Pays-Bas. Ce n'est malheureusement pas le cas en France, la problématique étant largement méconnue. Il convient de faire de la pédagogie sur ce sujet afin de sensibiliser tous les acteurs concernés et, en particulier, les collectivités

territoriales. Sur mon territoire, j'ai constaté trop peu d'intérêt pour l'amélioration logistique de l'axe Rhône-Saône.

Notre premier ministre est bien entendu parfaitement au fait des problèmes auxquels nos ports maritimes font face et travaillera certainement à les résoudre. Sans une impulsion au plus haut niveau de l'Etat, les choses ne bougeront pas, ou pas assez vite. La desserte ferroviaire reste le problème majeur : 80 % des marchandises transitent par la route, contre seulement 10 % par le train et 10 % par la voie fluviale. L'axe Lyon-Turin faciliterait le transport ferroviaire de fret à destination des pays d'Europe centrale et de l'Est. Mais il faut aussi soutenir d'autres projets comme celui qui vise à développer entre Tanger et Marseille une liaison directe par navettes maritimes pour les camions venant d'Afrique du Nord afin de réduire le trafic des poids lourds transitant par l'Espagne et le détroit de Gibraltar.

**M. Jean-Marc Gabouty.** - Les blocages sont nombreux. Ainsi, plusieurs recours ont été déposés par des élus locaux contre l'électrification des cinquante kilomètres de la voie ferrée reliant Serqueux à Gisors, électrification qui améliorerait pourtant de façon significative la desserte du port du Havre, au motif qu'un tel aménagement balafretrait le paysage. Ils redoutent, en outre, des passages de trains de marchandises à un rythme trop soutenu. On ne parle pourtant que de vingt-cinq trains par jour soit un par heure ! Il faudrait limiter les possibilités de recours.

**Mme Nicole Bricq.** - Ces recours n'entrent-ils pas dans le champ de la réforme du contentieux issue de la loi Macron qui sanctionne les recours abusifs ?

**M. Jean-Marc Gabouty.** - Non car seuls les contentieux en matière d'urbanisme sont concernés par cette réforme.

**M. Olivier Cadic.** - Je reviens sur la question de la montée en puissance des ports d'Afrique du Nord car c'est un sujet essentiel. Le Maroc cherche à s'imposer comme la porte d'entrée entre l'Europe et l'Afrique et procède à des investissements massifs pour faire de Tanger un hub régional incontournable. Les entreprises chinoises l'ont parfaitement compris et sont déjà très présentes dans la zone franche de Tanger.

Je partage donc l'analyse faite par notre collègue Nicole Bricq sur la future ligne à grande vitesse qui reliera à terme Tanger à Casablanca.

Les politiques sociales peuvent bloquer l'économie, nous l'avons encore constaté lors de l'adoption de la loi El Khomri. Au cours des mois qui viennent, l'économie française ne doit pas à nouveau être bloquée, c'est un problème de responsabilité collective. L'activité d'un port se caractérise par des flux entrants et sortants. Si les flux sont entravés, c'est toute l'activité du port qui est touchée. Margareth Thatcher avait assis son autorité au Royaume-Uni en débloquent l'activité des ports.

**M. Michel Canevet.** – Je remercie notre Présidente Élisabeth Lamure de nous avoir proposé ce déplacement qui présente un grand intérêt. Notre pays doit avoir une réelle ambition maritime. Le port du Havre est confronté à une forte concurrence internationale ; il ne faut donc pas brider son développement dans un contexte économique ultra-concurrentiel.

La démarche de regroupement des acteurs de l’axe Seine au sein d’HAROPA doit être saluée ainsi que la modernisation des infrastructures portuaires. Dans la mesure où le port du Havre accueille de plus en plus de navires de croisière, un effort doit maintenant être consenti pour améliorer les lieux d’accueil des passagers et aménager à leur intention des parcours leur permettant de gagner le centre-ville à pieds.

Lors des rencontres que nous avons eues, j’ai constaté que les opérateurs portuaires regrettaient que les responsables du port autonome ne les consultent pas suffisamment. La concertation me paraît devoir être renforcée.

Enfin, l’amélioration de l’offre globale de transports –dessertes ferroviaire et fluviale– est bien entendu vitale pour le développement du tonnage et du trafic du port du Havre.

**Mme Élisabeth Lamure, présidente.** – La gouvernance des ports est une question qui reste à traiter. J’ai pu constater lors de notre mission parlementaire l’an dernier que la concertation était insuffisante. Il convient de mettre en place une instance de concertation regroupant, sur une zone géographique suffisamment large, tous les acteurs, y compris ceux des secteurs fluvial et ferroviaire.

*Lors de sa réunion du 20 juillet 2017, la Délégation aux entreprises  
a autorisé la publication du présent rapport.*

## ANNEXES

### 1. Programme des déplacements

*a) Programme du déplacement effectué à Hambourg le 30 septembre 2016*

#### COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION

- Mme Élisabeth LAMURE, sénateur (Les Républicains) du Rhône, Présidente de la Délégation aux entreprises,
- M. Olivier CADIC, sénateur (UDI-UC) représentant les Français établis hors de France, vice-président de la Délégation aux entreprises,
- M. Guy-Dominique KENNEL, sénateur (Les Républicains) du Bas-Rhin, membre de la Délégation aux entreprises.

**PROGRAMME**

- 08h30-09h30 **Petit déjeuner avec des conseillers du Commerce extérieur de la France de Hambourg (MM. Olivier Elamine, Philippe Guyot et Cyrille Negaret) en présence de M. Gérard Staedel, Directeur Allemagne du Crédit Mutuel-CIC**
- 09h30-10h15 **Entretien avec M. Gérard Staedel, Directeur Allemagne du Crédit Mutuel-CIC**
- 10h30-12h00 **Chambre de commerce**  
**Entretiens à la Handelskammer avec M. Heinz W. Dickmann, directeur adjoint des affaires internationales, et Mme Susanne KÜchmeister, Direction des affaires internationales**  
Thèmes : politique économique de la ville, situation économique, présentation des grands acteurs économiques
- 12h30-14h00 **Déjeuner avec le Staatsrat M. R. Bösinger, adjoint du Senator à l'économie et aux transports Horch**
- 15h00-16h15 **Visite du « Bêtahaus » (centre de co-working) suivie d'une rencontre avec les conseillers consulaires de la circonscription Hambourg/Schleswig-Holstein (M. Nicolas Stallivieri et Mme Marie-Christine Kliess)**

---

*b) Programme du déplacement effectué dans l'Aube le 19 janvier 2017, à l'initiative de M. Philippe ADNOT, sénateur (Non-inscrits) de l'Aube*

**COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION**

- Mme Élisabeth LAMURE, sénateur (Les Républicains) du Rhône, Présidente de la Délégation aux entreprises,
- M. Philippe ADNOT, sénateur (Non-inscrits) de l'Aube, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Guy-Dominique KENNEL, sénateur (Les Républicains) du Bas-Rhin, membre de la Délégation aux entreprises.

**PROGRAMME**

- 09h30 **Visite de l'usine LEVISYS FLYPROD**, première usine française de production de volants d'inertie destinés au stockage de l'électricité et à la régulation des réseaux, présidée par M. Pierre FESSLER (*Rosières-près-Troyes*)
- 10h30 **Visite de la Technopole de l'Aube** et présentation de son écosystème par M. Francis BÉCARD, Directeur Général (*Rosières-près-Troyes*)
- 11h10 **Visite des Laboratoires de recherche de l'Université de technologie de Troyes (UTT)** en présence de M. Jérôme PLAIN, Chercheur et Directeur des Relations entreprises
- 12h30 **Déjeuner à l'Hôtel du Département en présence de représentants d'entreprises**
- 14h15-16h15 **Table ronde avec des entrepreneurs du département**



---

*c) Programme du déplacement effectué dans le Finistère et les Côtes-d'Armor les 26 et 27 avril 2017, à l'initiative de MM. Michel CANEVET et Michel VASPART, respectivement sénateur (UDI-UC) du Finistère et sénateur (Les Républicains) des Côtes d'Armor*

#### COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION

- Mme Élisabeth LAMURE, sénateur (Les Républicains) du Rhône, Présidente de la Délégation aux entreprises,
- M. Michel CANEVET, sénateur (UDI-UC) du Finistère, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Michel VASPART, sénateur (Les Républicains) des Côtes-d'Armor, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Yannick BOTREL, sénateur (Socialiste et Républicain) des Côtes-d'Armor (le jeudi 27 avril uniquement),
- M. Gilbert BOUCHET, sénateur (Les Républicains) de la Drôme, secrétaire de la Délégation aux entreprises,
- M. Guy-Dominique KENNEL, sénateur (Les Républicains) du Bas-Rhin, membre de la Délégation aux entreprises,
- Mme Patricia MORHET-RICHAUD, sénatrice (Les Républicains) des Hautes-Alpes, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Claude NOUGEIN, sénateur (Les Républicains) de Corrèze, membre de la Délégation aux entreprises.

**PROGRAMME**

**Mercredi 26 avril 2017**

- 10h35 **Visite du site « nature » de la coopérative agricole Savéol** en présence de M. Pierre-Yves JESTIN, Président (*Guipavas*)
- 13h00 **Déjeuner de travail** à Roscoff avec M. Bernard KLOAREG, Directeur de la station biologique de Roscoff et des entreprises locales partenaires du projet Blue Valley de transfert technologique des biotechnologies marines : MM. Pierre COLAS, Responsable de l'équipe projet Blue Valley à la station biologique, Goulven BREST, gérant de la société ostréicole René Brest & Fils, ancien président du comité national de la conchyliculture, Mme Pi NYVALL COLLEN, Responsable Recherche & Développement d'Olmix Group et M. Jean-François JACOB, président de la SICA de Saint-Pol-de-Léon (marque Prince de Bretagne)
- 14h15 **Visite du centre d'essaimage des projets Blue Valley**
- 14h45 **Visite de la station biologique de Roscoff**, centre de recherche et d'enseignement en biologie et écologie marine de l'Université Pierre et Marie Curie (220 chercheurs, ingénieurs et techniciens travaillant au sein d'unités de recherche reconnues par le CNRS)
- 16h00 **Visite de Brittany Ferries**, compagnie maritime française (transport de passagers et véhicules entre la Bretagne, la Normandie, le sud de l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne) en présence de MM. Jean-Marc ROUE, Président du Conseil de surveillance et Christophe MATHIEU, Président du Directoire (*Roscoff*)
- 20h00 **Dîner avec des entrepreneurs du secteur du tourisme** (MM. Cédrick HAMON, directeur du centre nautique de Pléneuf-Val-André, Laurent JOUANNO, directeur du golf Bluegreen, Gilles TATU, directeur du Spa Marin), en présence de MM. Jean-Yves LEBAS, maire de Pléneuf-Val-André, Pascal PELLAN, adjoint au développement Economique, au tourisme, à la communication et à la prospective à la mairie de Pléneuf-Val-André, et Yannick MORIN, adjoint au maire d'Erquy

---

## Jeudi 27 avril 2017

- 06h30 **Visite de la criée d'Erquy** en présence de MM. Thierry TROESCH, Président de la CCI des Côtes-d'Armor, Alain LEROUX, Directeur des ports des Côtes-d'Armor à la CCI des Côtes-d'Armor, Gilbert ABAULT, Directeur de la criée, Yannick MORIN, adjoint au maire d'Erquy et M. Gurvan ROLLAND, responsable administratif des criées, suivie d'un petit-déjeuner et de la **visite des Pêcheries d'Armorique** (Groupe Le Graët), en présence de M. Arnaud ROY, responsable des activités Marées fraîches
- 11h00 **Visite du pôle Cristal**, centre de recherche en réfrigération et génie climatique, soutenu par l'intercommunalité, le département et la région (*Dinan*)
- 12h30 **Table ronde avec des entrepreneurs du club des entreprises du pays de la Rance** (CEPR), en présence de MM. Arnaud LÉCUYER, président de la communauté d'agglomération de Dinan, Géraud BERHAULT, vice-président de la communauté d'agglomération de Dinan en charge de l'économie et Président de Dinan communauté, et Didier DÉRU, vice-président de Dinan communauté en charge du développement économique (*dans les locaux du Pôle Cristal*)
- 14h45 **Visite de l'usine du groupe Loc Maria**, fabricant de biscuits, en présence de MM. Christian TACQUARD, Président du conseil d'administration de GALAPAGOS, et Jérôme TACQUARD, Directeur général de Loc Maria (*Lanvallay*)

*d) Programme de la visite effectuée au Salon international de l'aéronautique et de l'espace au Parc des expositions du Bourget le 20 juin 2017*

**COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION**

- Mme Élisabeth LAMURE, sénateur (Les Républicains) du Rhône, Présidente de la Délégation aux entreprises,
- M. Guillaume ARNELL, sénateur (RDSE) de Saint-Martin, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Gilbert BOUCHET, sénateur (Les Républicains) de la Drôme, secrétaire de la Délégation aux entreprises,
- Mme Nicole BRICQ, sénatrice (Socialiste et Républicain) de Seine-et-Marne, secrétaire de la Délégation aux entreprises, ancienne ministre,
- M. Olivier CADIC, sénateur (UDI-UC) représentant les Français établis hors de France, vice-président de la Délégation aux entreprises,
- M. Jérôme DURAIN, sénateur (Socialiste et Républicain) de Saône-et-Loire, vice-président de la Délégation aux entreprises,
- M. Guy-Dominique KENNEL, sénateur (Les Républicains) du Bas-Rhin, membre de la Délégation aux entreprises,
- Mme Patricia MORHET-RICHAUD, sénatrice (Les Républicains) des Hautes-Alpes, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Michel VASPART, sénateur (Les Républicains) des Côtes-d'Armor, membre de la Délégation aux entreprises.

**PROGRAMME**

- 15h00-15h30    **Ariane Group**
- 15h30-16h00    **Centre national d'études spatiales (CNES)**
- 16h00-16h30    **Paris Airlab**
- 16h30-17h00    **Dassault Aeronef**
- 17h00-17h30    **Stelia Aerospace**

*e) Programme du déplacement effectué au Port du Havre le 29 juin 2017*

**COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION**

- Mme Élisabeth LAMURE, sénateur (Les Républicains) du Rhône, Présidente de la Délégation aux entreprises,
- Mme Agnès CANAYER, sénateur (Les Républicains) de Seine-Maritime,
- Mme Annick BILLON, sénatrice (UDI-UC) de Vendée, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Gilbert BOUCHET, sénateur (Les Républicains) de la Drôme, secrétaire de la Délégation aux entreprises,
- M. Olivier CADIC, sénateur (UDI-UC) représentant les Français établis hors de France, vice-président de la Délégation aux entreprises,
- M. Michel CANEVET, sénateur (UDI-UC) du Finistère, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Jean-Marc GABOUTY, sénateur (UDI-UC) de la Haute-Vienne, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Guy-Dominique KENNEL, sénateur (Les Républicains) du Bas-Rhin, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Didier MARIE, sénateur (Socialiste et républicain) de Seine-Maritime,
- M. Michel VASPART, sénateur (Les Républicains) des Côtes-d'Armor, membre de la Délégation aux entreprises,
- M. Dominique WATRIN, sénateur (CRC) du Pas-de-Calais, vice-président de la Délégation aux entreprises.

---

**PROGRAMME**

- 08h58 Arrivée à la gare du Havre. Accueil de la Délégation par Mme Agnès CANAYER, sénateur (Les Républicains) de Seine-Maritime, et M. Hervé MARTEL, Directeur général du Grand port maritime du Havre
- 09h00 - 12h00 Accueil café en présence de M. Hervé MARTEL, Directeur général du Grand port maritime du Havre, suivi d'une visite des installations portuaires et d'une intervention de M. Christophe VANDECASTEELE, Trésorier de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP)
- 12h15 - 14h00 Déjeuner avec des représentants de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre : MM. Michel SEGAIN<sup>1</sup>, Président, François GUÉRIN et Matthieu DEHAIS<sup>2</sup>, Vices-Présidents, Louis JONQUIÈRE<sup>3</sup>, Administrateur, Christophe VANDECASTEELE, Trésorier, et M. Bruno GÉRARDIN, Directeur administratif et financier de Terminaux de Normandie
- 14h10 - 15h30 Visite des installations de Port 2000 (portiques à conteneurs) en présence de MM. François GUÉRIN, Directeur Général adjoint de Terminaux de Normandie, et Bruno GÉRARDIN, Directeur administratif et financier de Terminaux de Normandie

---

<sup>1</sup> Également Président de la Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe SEINE (FCPAS) et vice-président du Syndicat des Transitaires et Commissionnaires en Douane du Havre et de la Région (STH).

<sup>2</sup> Également Vice-président du Groupement Havrais des Armateurs et Agents Maritimes (GHAAM).

<sup>3</sup> Également Vice-président du Groupement des Employeurs de Main d'œuvre (GEMO).

## **2. Liste des entrepreneurs rencontrés dans les territoires**

### *a) Hambourg*

- Olivier ELAMINE, directeur général d'Alstria, Conseiller du Commerce extérieur de la France de Hambourg,
- Philippe GUYOT, Associé de Nordkron, Conseiller du Commerce extérieur de la France de Hambourg,
- Cyrille NEGARET, Directeur IT de Apetito Catering, Conseiller du Commerce extérieur de la France de Hambourg,
- Gérard STAEDER, Directeur Allemagne du Crédit Mutuel-CIC.



---

*b) Aube*

- Pierre FESSLER, Président, Fondateur de Levisys,
- Yannick FOLLIARD, Président directeur général, Fondateur de Levels3D,
- Joseph GRANATA, Directeur des opérations chez Bugis,
- Pascal de GUGLIELMO, Président du club de Business Angels de Champagne-Ardenne, et Directeur général de Levisys,
- Stéphane JACQUET, Directeur général de la Coopérative de Neuville-Buxeuil / Champagne Clérambault et membre du directoire de l'Union Auboise,
- Emmanuel MANNOURY, Président de la Coopérative de Neuville-Buxeuil / Champagne Clérambault, Secrétaire général du Syndicat général des Vignerons, Vice-président de l'Union Auboise,
- Didier MAROILLEY, Président directeur général de Festilight,
- Emeric OUDIN, Directeur général de Axe Environnement,
- Pierre SOLER-MY, Président directeur général de Carbonex,
- Vincent VIMONT, Président directeur général de Fremen Corp.

*c) Finistère et Côtes d'Armor*

- Gilbert ABAULT, Directeur de la criée d'Erquy,
- Fabrice AUDRAIN, Président du Pôle Cristal, Président directeur général de Dinalec,
- Frédéric BAZANTAY, Directeur du Pôle Cristal,
- Goulven BREST, Gérant de la société ostréicole René Brest & Fils, ancien président du comité national de la conchyliculture,
- Patrick CHEMINADE, Gérant d'Areco,
- Gérard DAMIDE, Gérant de Chrono Interim,
- Hervé GODARD, Gérant du Garage Godard,
- Thierry GODEST, Directeur Associé d'Effitech,
- Jérôme GUINDE, Président directeur général de Guinde sas,
- Cédrick HAMON, Directeur du centre nautique de Pléneuf-Val-André,
- Armel HAMROU, associé de GAN BHP Assurances,
- Jean-François JACOB, Président de la SICA de Saint-Pol-de-Léon (marque Prince de Bretagne),
- Pierre-Yves JESTIN, Président de la Coopérative agricole Savéol,
- Laurent JOUANNO, directeur du golf Bluegreen,
- Maxime JULLIEN, Directeur de l'hôtel Arvor,
- Joël LALAIRE, Président directeur général de Kerfroid,
- Christophe MATHIEU, Président du Directoire de Brittany Ferries,
- Serge MENEK, Président du directoire de Sameto Technifil,
- Pi NYVALL COLLEN, Responsable Recherche & Développement d'Olmix Group,
- Dominique ORHANT, Directeur de Carrefour City,
- Jean-Marc ROUE, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries,
- Arnaud ROY, Responsable des activités Marées fraîches des Pêcheries d'Armorique (Groupe Le Graët),
- Christian TACQUARD, Président du conseil d'administration de Galapagos,
- Jérôme TACQUARD, Directeur général de Loc Maria,
- Gilles TATU, Directeur du Spa Marin),
- Thierry TROESCH, Président de la CCI des Côtes-d'Armor,
- Rémi VERDIER, Gérant de RV Assurances, courtier en assurances.

---

*d) Le Bourget*

- Pierre BRU, Directeur-adjoint de l'équipe projet de transformation numérique de Dassault,
- Mathieu CHAIZE, Responsable technique - Ariane 6- Airbus Safran launchers d'Ariane group,
- Philippe CLAR, Senior Vice-président directeur Défense d'Ariane group,
- Cédric GAUTIER, Président de Stelia,
- Bruno GIORGIANNI, Directeur du cabinet d'Éric TRAPPIER (Président Directeur Général de Dassault) et Directeur des affaires publiques chez Dassault,
- Arnaud LE MAOUT, Fondateur et Président directeur général d'Airborne Concept,
- Alexandre RICARD, Associé et Directeur administratif et financier d'Airborne Concept,
- Didier ROUX, Président directeur général de Krono-safe,
- Antoine SEILLAN, Directeur financier du CNES.

*e) Le Havre*

- Matthieu DEHAIS, Vice-Président de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre,
- Bruno GÉRARDIN, Directeur administratif et financier de Terminaux de Normandie de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre,
- François GUÉRIN Vice-Président de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre et Directeur Général adjoint de Terminaux de Normandie,
- Louis JONQUIÈRE, Administrateur de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre,
- Hervé MARTEL, Directeur général du Grand port maritime du Havre,
- Michel SEGAIN, Président de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre,
- Christophe VANDECASTEELE, Trésorier de l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) du Havre.