

POUR UNE ÉCONOMIE
DE LA MER DURABLE ET
SOLIDAIRE

—
Étude

AVANT-PROPOS

« S'il est un territoire solidaire, c'est bien la mer »



S'il est un territoire où l'économie joue un rôle essentiel, c'est toujours celui de la mer.

S'il est un territoire où l'avenir est à construire, c'est encore celui de la mer.

La mer, source d'activités multiples, a forgé l'histoire et l'identité des littoraux depuis les temps les plus reculés. La France possède une façade littorale et maritime remarquable. Au niveau international, c'est le deuxième domaine maritime après les États-Unis en matière de Zone Economique Exclusive (ZEE) et le premier domaine sous-marin au monde. C'est dire l'importance des enjeux liés à la mer pour nos territoires.

Les activités maritimes et littorales revêtent des réalités diverses. Certaines, très anciennes comme la pêche ou le transport maritime, sont à l'origine d'installations portuaires ayant permis de tisser un réseau d'échanges à l'échelle planétaire. D'autres, plus récentes, comme le tourisme marquent profondément la géographie et l'économie littorale. Enfin, de nouvelles posent des perspectives en lien avec les préoccupations contemporaines, notamment dans le domaine de l'énergie.

Toutes utilisent des ressources naturelles et jouissent des avantages liés au contact terre/mer. Mais toutes sont confrontées aux enjeux actuels de la planète, comme le réchauffement climatique à l'origine de la surélévation du niveau marin dont les conséquences seront déterminantes pour l'avenir, ou des enjeux environnementaux majeurs, à l'image de la surexploitation des ressources halieutiques ou encore de la prolifération des microplastiques.

La mer a toujours été un territoire où les solidarités sont fortes. Ces dernières s'exercent à bord des bateaux, au sein des équipages, ou encore entre les bateaux pour se porter entraide et assistance. À terre, les communautés d'acteurs en lien avec la mer, qu'il s'agisse d'associations, de coopératives ou d'entreprises, recherchent et mettent en œuvre des modèles de solidarité choisis associant entraide économique, assistance sociale et partage culturel.

L'un des grands mérites de cette étude « Pour une économie de la mer durable et solidaire » est d'avoir révélé la grande diversité des initiatives prises dans ce domaine sur les littoraux métropolitains, rendant ainsi visible des actions peu connues des acteurs et élus locaux. Elle permet également de dresser des perspectives pour encourager et développer des opérations innovantes privilégiant l'utilité sociale et environnementale au service de ce territoire commun et partagé que constitue la Mer.

Louis Brigand
Enseignant-chercheur
Réfèrent thématique Mer

L'ÉQUIPE PROJET

Nikola JIRGLOVA	Responsable projets & développement (Le Labo de l'ESS)
Florian LABOULAIS	Chargé de mission (Le Labo de l'ESS)
Delphine VANDEVOORDE	Consultante (Le Labo de l'ESS / L'Autre Entreprise)
Marie VERNIER	Déléguée générale (Le Labo de l'ESS)

LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Audrey BEGUE	Ingénieure d'études - Projet de recherche sur l'ESS dans les îles du Ponant
Louis BRIGAND	Enseignant-chercheur (Institut universitaire européen de la mer), référent thématique
Patrick CORNEC	Directeur Animation - Filière Pêche et Cultures Marines (Crédit Maritime Grand Ouest)
Anne-France DIDIER	Conseillère Politiques territoriales (DGITM/DAM/ Délégation à la Mer et au Littoral)
Bruno FRACHON	Conseiller Industrie et Relance (Ministère de la Mer)
Thierry GISSINGER	Responsable programmes Environnement et fonds individualisés (Fondation de France)
Laurent HOU-HEN-PEN	Adjoint au chef du Pôle Économie sociale et solidaire et Investissement à impact (Direction générale du Trésor - Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance)
Xavier LAFON	Conseiller Innovation, énergie et risques (Ministère de la Mer)
Valérie LE MARC'HADOUR	Responsable de projets Croissance Bleue (Banque populaire Grand Ouest)
Anne LE PAGE	Directrice (La Touline)

Cette production est une publication du Labo de l'ESS en sa qualité de think tank. Elle est le fruit d'une réflexion collective à travers la consultation des membres du groupe de travail. Seul le Labo de l'ESS s'engage sur les propositions. Les membres du groupe de travail restent libres d'en porter tout ou partie.

Le Labo de l'ESS remercie chaleureusement l'ensemble des acteur-ric-e-s ayant contribué à la présente étude et publication : les membres du groupe de travail, et tout particulièrement son président Monsieur Louis Brigand, ainsi que l'ensemble des porteurs de projets rencontrés et interviewés.

Avec le soutien financier de :



SOMMAIRE

8	INTRODUCTION
12	1. MONOGRAPHIES DE 10 INITIATIVES INSPIRANTES
13	1.1 Un chantier naval pour donner une seconde vie aux bateaux de plaisance - Bathô
19	1.2 Un incubateur-accélérateur pour développer les filières maritimes - Finistère Mer Vent
22	1.3 Accompagner la transmission des entreprises de pêche d'une génération à l'autre - Jeunes à Bord
27	1.4 La navigation au service du management des équipes - Jolokia
30	1.5 Accompagner et valoriser les métiers de la mer - La Toulaine
33	1.6 Insertion par l'activité économique pour distribuer des invendus de poisson - Les Paniers de la Mer
37	1.7 Créateur de filière en économie circulaire sur la collecte et recyclage de déchets plastiques marins - Reseaclons
40	1.8 Transmission des savoir-faire traditionnels maritimes - Skol ar Mor
43	1.9 Avec les voiliers de travail vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre - Skravik
47	1.10 Coopérer pour diminuer localement la pollution plastique sur le littoral - T.É.O.
50	2. DÉVELOPPER L'ESS DANS LE DOMAINE MARITIME
51	2.1 Apports des initiatives étudiées
56	2.2 Enjeux soulevés et pistes de réflexion pour aller plus loin
60	ANNEXE
61	Liste des initiatives de l'ESS repérées dans le cadre de l'étude

INTRODUCTION

L'ESS et la mer

Face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux actuels, la mer représente un territoire des possibles. Un territoire vaste et riche, qui nécessite d'être préservé au sens d'un « commun ». Les produits de la mer, le milieu marin et sa protection, les métiers et gens de mer, le transport et les industries maritimes, le patrimoine et la découverte de la mer : ce domaine, sous ses divers aspects, de rayonnement à la fois national et planétaire, est aujourd'hui confronté à la **nécessité de faire évoluer ou d'adapter ses modes de fonctionnement et pratiques, pour tendre vers des modèles plus vertueux et résilients.**

Ces enjeux font naturellement écho à l'économie sociale et solidaire (ESS) et à la capacité de ses acteurs à proposer des réponses et solutions innovantes au service de l'Homme et de l'environnement. Facteurs communs à toutes ces activités maritimes et littorales, le patrimoine, la tradition, mais surtout la solidarité et la force du collectif font totalement écho à ce « mode spécifique d'entreprendre » qu'est l'ESS. Les secteurs maritimes représentent déjà 360 000 emplois directs à ce jour, et devraient suivre une croissance importante d'ici 2030¹. S'appuyer sur l'ESS représente l'opportunité pour ces différents secteurs d'être porteurs d'innovations et d'un développement économique privilégiant l'utilité sociale et environnementale au service de leur territoire commun.

Économie sociale et solidaire (ESS)

L'Économie sociale et solidaire, un mode d'entreprendre ayant acquis un véritable statut juridique avec la loi du 31 juillet 2014, regroupe un ensemble de structures (coopératives, mutuelles, associations, fondations, entreprises reconnues solidaires d'utilité sociale) qui reposent sur des valeurs et des principes communs : utilité sociale, coopération, ancrage local adapté aux nécessités de chaque territoire et de ses habitant-e-s. Leurs activités ne visent pas l'enrichissement personnel mais le partage et la solidarité pour une économie respectueuse de l'Homme et de son environnement. Ces entreprises adoptent des gouvernances démocratiques et participatives. Elles encadrent strictement l'utilisation des bénéfices qu'elles réalisent en réinvestissant la totalité des résultats dans leur activité.

¹ D'après le Cluster Maritime Français (CMF) rassemblant tous les acteurs de l'écosystème maritime.

L'enjeu étant de taille et l'ESS encore loin de représenter dans le domaine maritime le mode d'entreprendre majoritaire, il semble opportun d'étudier, sur la base des exemples inspirants de celles et ceux qui font déjà, les actions, les apports et les perspectives de l'ESS dans ce pan d'économie d'avenir. C'est en effet pour favoriser ces connexions existantes et développer, valoriser les principes et savoir-faire de l'ESS, et contribuer à son déploiement au sein des secteurs stratégiques et à forts enjeux de transition comme ceux de la mer, que le Labo de l'ESS a réalisé, en partenariat avec le Ministère de la Mer, la présente étude.

Objectifs et méthodologie de l'étude

L'étude, initiée en janvier 2021 dans le cadre de la démarche partenariale entre le Labo de l'ESS et le Ministère de la Mer, vise à répondre à deux objectifs :

1. Repérer et étudier un échantillon d'initiatives inspirantes de l'économie sociale et solidaire dans le domaine maritime, sans prétention d'exhaustivité, mais avec une forte diversité en termes d'actions, de territoires, et d'impacts générés. L'accent a été mis pour le choix de l'échantillon sur le caractère entrepreneurial et innovant des initiatives. Cependant, ce choix ne doit aucunement omettre l'existence d'autres acteurs, souvent historiques, comme ceux de l'éducation populaire, le réseau des Centres permanents d'initiatives pour l'environnement (CPIE), les acteurs du tourisme social et solidaire, les coopératives de pêche etc.

2. Identifier des leviers de développement de solutions ESS en matière de politiques publiques portées par le Ministère de la Mer à travers ses différents domaines d'intervention.

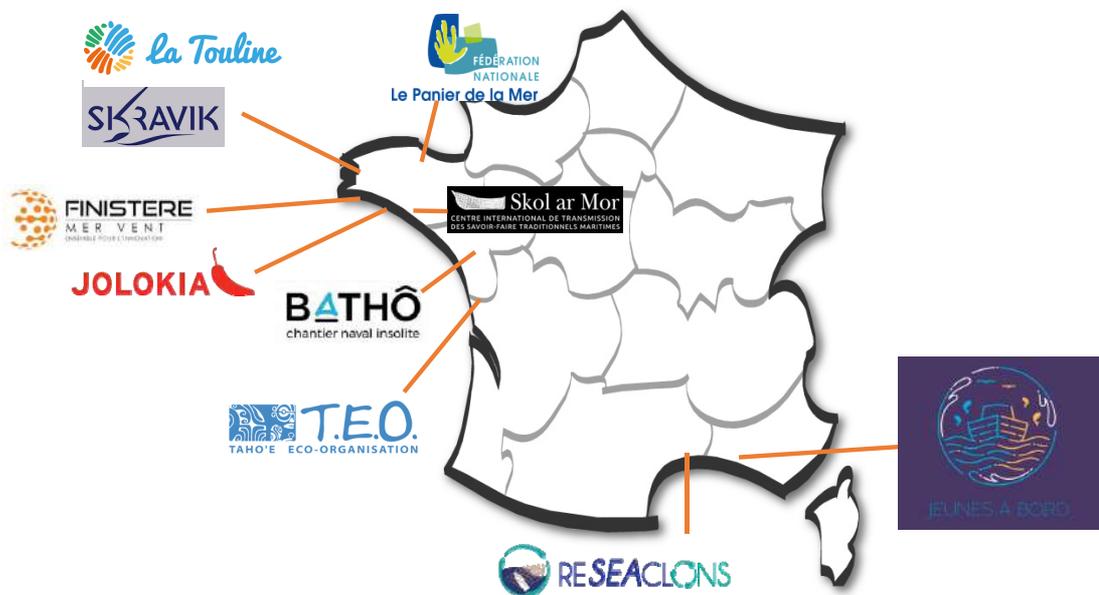


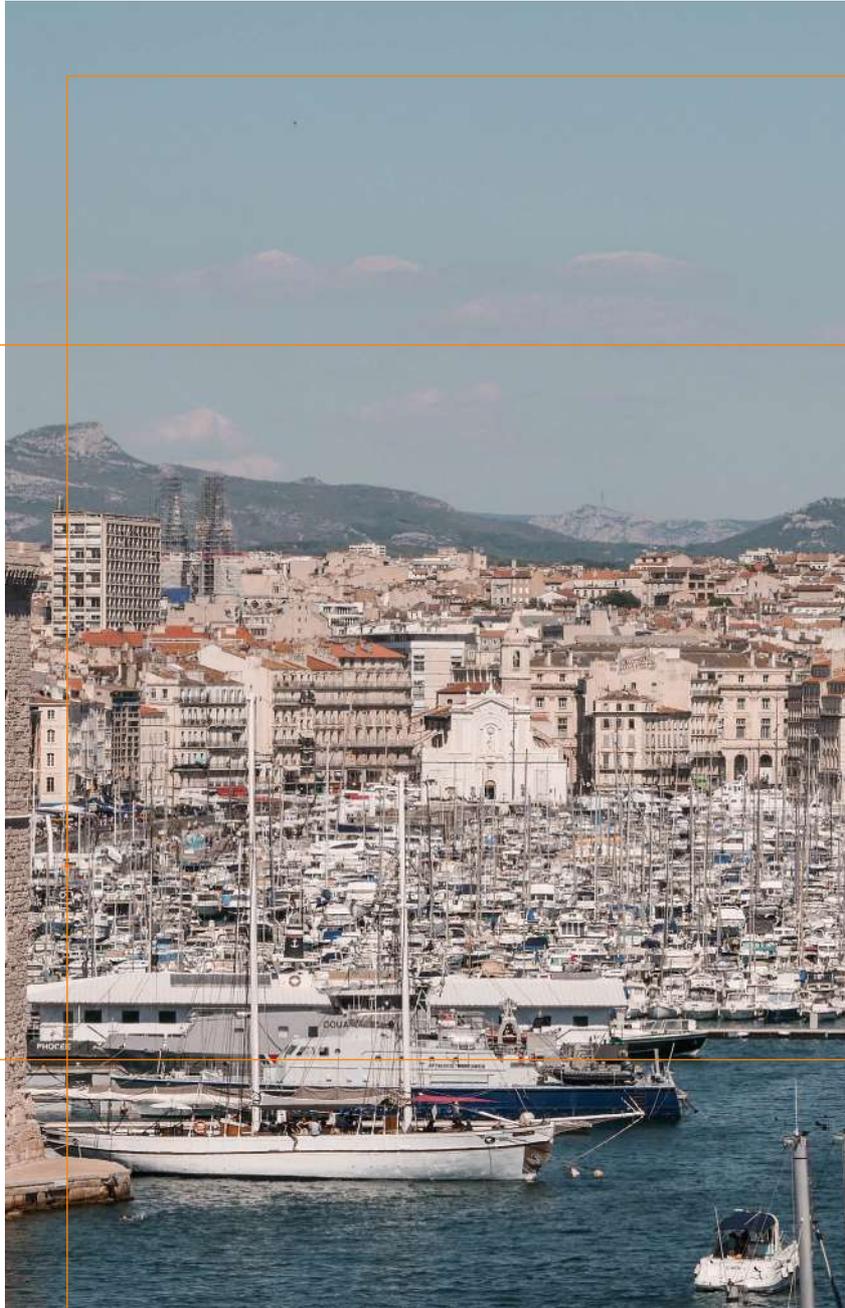
L'étude s'appuie sur l'**analyse de 10 initiatives**, identifiées dans le cadre d'un repérage élargi (cf. Annexe p.60), réalisé en lien avec plusieurs acteurs institutionnels, réseaux et structures d'accompagnement nationaux et territoriaux (Avisé, Chambres Régionales de l'ESS, CG Scop, Coop FR, incubateurs, tiers-lieux, pôles Mer, etc.). La sélection des 10 initiatives ayant fait l'objet d'une visite sur le terrain ou d'un échange approfondi à distance répond à une volonté initiale de mettre en valeur les acteurs de l'ESS à travers divers domaines relatifs à la mer et différents territoires métropolitains. Elle répond par ailleurs au souhait de plus particulièrement analyser les initiatives porteuses d'innovation, non seulement technologique, mais plus largement sociétale, ainsi que d'un potentiel de changement d'échelle et d'essaimage. **Chacune des 10 initiatives étudiées est restituée dans une monographie présentant l'ambition et le défi à partir desquels elle a émergé, les actions mises en œuvre et les nouvelles perspectives.**

La deuxième partie de l'étude propose une lecture synthétique transversale des apports et enjeux croisés de l'ensemble des acteurs rencontrés, avec pour but de proposer quelques voies d'actions en matière de politiques publiques visant à favoriser le déploiement des solutions ESS identifiées.

Tout au long de sa réalisation, la démarche s'est appuyée sur un groupe de travail composé d'acteur-ric-e-s institutionnelle-s, dont le Ministère de la Mer, et d'expert-e-s. Présidé par Louis Brigand, enseignant-chercheur, ce groupe de travail a nourri la réflexion menée à travers plusieurs temps d'échange et la participation volontaire de ses membres aux visites et rencontres organisées.

Cartographie des initiatives étudiées







1.

MONOGRAPHIES
DE 10 INITIATIVES
INSPIRANTES

1.1 UN CHANTIER NAVAL POUR DONNER UNE SECONDE VIE AUX BATEAUX DE PLAISANCE

BATHÔ

Rezé (Loire-Atlantique)



Bathô est un chantier naval, agréé entreprise solidaire d'utilité sociale (ESUS), installé à Rezé au sud de Nantes depuis 2017. Il crée des habitats insolites à partir de bateaux de plaisance en fin de vie et qui ne peuvent plus naviguer, jusqu'alors destinés à l'incinération ou à l'enfouissement.

Le constat à l'origine du projet

Avec actuellement plus d'un million de bateaux de plaisance immatriculés aux Affaires Maritimes, un âge moyen du parc autour de 40 ans et une moyenne d'âge des propriétaires supérieure à 60 ans, la France doit s'attendre à être prochainement confrontée à une augmentation massive du nombre de vieux bateaux hors d'usage. La plupart de ces bateaux en fin de vie ont été construits à partir de la fin des années 1960, notamment par des fabricants qui constituent aujourd'hui le fleuron de l'industrie nautique française. La France est en effet le second fabricant mondial de bateaux de plaisance et le premier en Europe (premier rang mondial pour la fabrication de voiliers avec le groupe Bénéteau-Jeanneau).

95% de ces bateaux sont fait de matériaux composites (polyester et fibre de verre) dont le recyclage est complexe car ils ne se décomposent pas facilement. La filière de recyclage des bateaux de plaisance est d'ailleurs très récente. Elle coïncide avec la création de l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER) qui est depuis 2019 l'éco-organisme officiel en charge, au niveau national, du traitement lié au recyclage et à la

déconstruction des bateaux de plaisance ou de sport. Le processus de destruction d'un bateau de plaisance suit plusieurs étapes successives : tout d'abord le propriétaire doit remorquer le bateau jusqu'au centre de revalorisation. Le centre retire ensuite le matériel et les équipements de navigation, effectue une dépollution (récupération des huiles, etc.) puis une déconstruction sélective des éléments en inox, bois, aluminium ou verre qui sont facilement recyclables. Avant-dernière étape : la coque et le pont sont déchiquetés et broyés. Finalement, **les bateaux broyés sont acheminés vers des installations comme des fours de cimenteries demandeuses d'hydrocarbures pour y être brûlés, ou sont enfouis en décharge spécialisée.** L'enjeu de développer des solutions plus vertueuses de réemploi ou de recyclage des bateaux en fin de vie s'avère donc majeur.

« On ne peut pas être le pays leader de la construction de bateaux et ne pas s'occuper de leurs déchets. »

Didier Toqué
Co-fondateur de Bathô

La réponse apportée par Bathô

L'entreprise Bathô a été co-fondée en 2017 par Didier Toqué, disposant d'une longue expérience dans le secteur des déchets et de l'ESS (fondateur de l'entreprise d'insertion Nouvelle Attitude, filiale de La Poste pour le recyclage des papiers de bureaux) et par Romain Grenon. L'idée est née au moment du positionnement de l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER) sur le traitement lié au recyclage des bateaux de plaisance et du lancement par cette dernière de l'appel à projets destiné à identifier des opérateurs de destruction. L'appel à projets n'ayant finalement fait l'objet d'aucune réponse, pour Didier Toqué, il fallait absolument proposer des solutions alternatives. Or, il était difficile pour une jeune entreprise de l'ESS telle que Bathô de se faire référencer par un éco-organisme. Bathô a alors répondu à l'appel à projets « Inventons le tourisme durable » initié par le Département de Loire-Atlantique. Son projet a été retenu, l'activité a pu

commencer. Différentes aides à l'investissement ont été mobilisées pour aménager l'atelier : financements régionaux, fonds France Active ou encore prêts bancaire du Crédit Coopératif et de la NEF. Les co-fondateurs de Bathô, entreprise solidaire d'utilité sociale prenant la forme d'une SAS, mettent en avant la démarche d'entrepreneuriat social et cherchent à dépendre le moins possible de subventions. Aujourd'hui, l'activité est principalement financée par la vente de bateaux rénovés.

Bathô réemploie des voiliers et vedettes de plaisance hors d'usage, en les transformant en gîte sur la terre ferme pour les jardins des particuliers, en hébergement insolite pour les terrains de campings, en salle de co-working pour les entreprises, en aires de jeux pour les communes ou en espaces de vente pour les commerçants.



Le processus de rénovation se fait en 5 étapes, étalées sur une période de 2 mois environ :

1. Le bateau est transporté, déchargé et dépollué dans l'entrepôt avant d'être nettoyé. La quille et le gouvernail sont enlevés, le moteur est démonté. La coque, le pont et le mât sont entièrement rénovés puis le bateau est déposé sur un chariot pour commencer sa rénovation.
2. Tous les hublots sont remplacés, l'ensemble de l'accastillage servant aux manœuvres est déposé, nettoyé et reposé pour garantir une étanchéité du pont. La coque est entièrement rénovée, et un accès à l'arrière du bateau est découpé pour faciliter l'entrée et la sortie.
3. Les cabines sont isolées et mises à nu. Deux couches de liège naturel sont projetées sur le plafond et les parois pour une isolation phonique et thermique écologique.
4. Les aménagements intérieurs de la cabine sont ensuite réalisés (cloisons, portes, placards, revêtements de sol, connexions eau et électricité...).
5. Enfin, le châssis porte-bateau et la terrasse sont créés et montés.



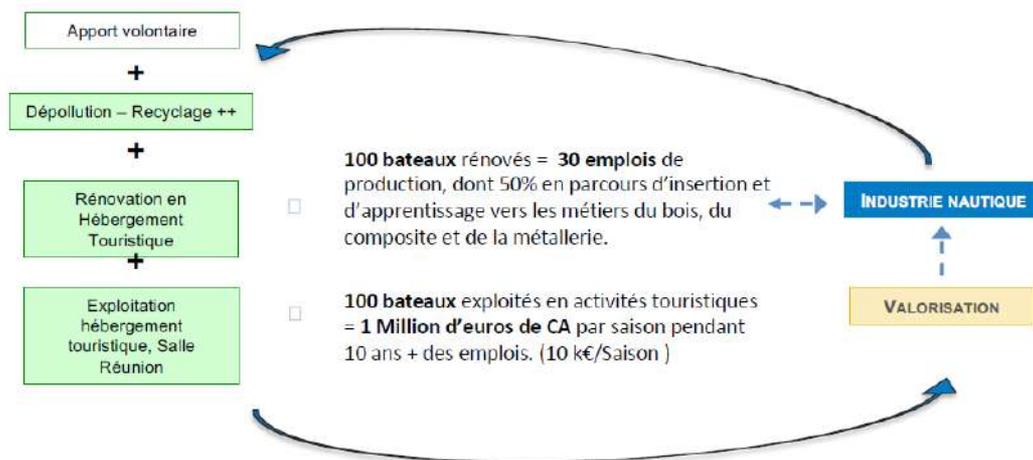
Un voilier ou une vedette hors d'usage nécessite plus de 450 heures de travail pour devenir un « Bathô ». Leur transformation fait appel aux métiers de la menuiserie, du composite, de l'agencement et de la chaudronnerie, particulièrement propices à accueillir des jeunes en apprentissage et des personnes éloignées de l'emploi. Afin de toucher et accueillir ces publics spécifiques, Bathô a noué sur son territoire de nombreux partenariats avec des lycées professionnels, centres communaux et intercommunaux d'action sociale, organismes de formation, chantiers d'insertion. **Environ 4 000 heures de formation et de parcours métier ont été réalisées avec une quarantaine de jeunes en 2019. Ces parcours sont construits en partenariat avec le centre de formation Bénéteau.**



Les atouts de la solution Bathô

- En revalorisant les vieux bateaux en hébergements touristiques insolites, Bathô développe, dans une démarche d'économie circulaire, une activité constituant une alternative vertueuse à la destruction des bateaux hors circulation.
- Bathô contribue par ailleurs à diversifier l'offre de services touristiques permettant aux vacanciers de vivre des expériences atypiques, valorisant le patrimoine de la filière navale.
- C'est aussi une solution à la problématique des hébergements en tension sur certaines zones touristiques denses.
- Bathô, c'est aussi un laboratoire de R&D qui a permis notamment de développer l'enduit de liège naturel, garantissant l'isolation des bateaux rénovés sans impact néfaste sur la santé et l'environnement. L'isolant SOLIEGE® est aujourd'hui certifié par l'Ecolabel Excell et intéresse de nombreux industriels en France et à l'étranger.

Une étude de l'Institut d'administration des entreprises (IAE) de Nantes a permis d'élaborer une première ébauche de l'impact territorial du projet Bathô :



Les enjeux et perspectives

Le projet Bathô a bénéficié d'une reconnaissance nationale en tant que lauréat 2020 du Prix National de l'ESS dans la catégorie « Transition écologique ». Pour autant, après bientôt 4 ans d'existence, certains freins à son développement demeurent :

- L'actuel atelier de Bathô à Rezé bénéficie d'une convention d'occupation temporaire jusqu'à fin 2023, ce qui nécessite d'envisager sans trop tarder une nouvelle solution d'installation plus pérenne de l'activité.
- Bathô n'a pas réussi à obtenir l'agrément « Insertion par l'activité économique » (IAE) auprès de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE). Trois refus successifs ont été notifiés, en raison notamment « d'activités jugées trop hétéroclites pour proposer une offre d'insertion et d'un projet qui n'aurait pas été structuré comme une entreprise d'insertion ». Ce refus est difficilement compréhensible pour les dirigeants de Bathô qui justifient d'une solide expérience antérieure dans le secteur de l'IAE en France et pour qui la diversité des métiers abordés lors des chantiers de rénovation permet parfaitement de répondre aux besoins de qualification et de recrutement du secteur de l'industrie nautique. Lors de la création de Bathô, l'industrie nautique cherchait à pourvoir 500 emplois dans la région.
- Malgré leur positionnement historique sur de nombreuses filières du réemploi, les entreprises de l'ESS peinent encore aujourd'hui à être reconnues auprès des éco-organismes en charges des différentes filières REP (Responsabilité élargie du producteur), notamment les plus récentes (dont la filière des navires de plaisance et de sport, gérée par l'Association pour la plaisance éco-responsable). Sous l'égide d'ESS France, une proposition d'amendement a d'ailleurs été déposée

en mars 2021 en vue de faciliter le réemploi des matériaux issus de la construction et de la déconstruction des bâtiments (y compris nautiques). L'amendement préconise, au sein de la filière REP dédiée, la création d'un fonds auquel pourraient élarger les acteurs de l'ESS du réemploi (dont Bathô).

En réponse à ces différents freins, les dirigeants de Bathô pensent qu'un changement d'échelle représente la solution pour consolider le modèle, voire pour le déployer sur d'autres territoires qui les sollicitent. C'est la raison pour laquelle ils portent aujourd'hui, avec d'autres partenaires, un projet ambitieux de tiers-lieu dédié à « l'économie circulaire nautique et maritime ».

C'est en cherchant un partenaire financier pour renforcer les fonds propres de l'entreprise que l'idée du tiers-lieu est venue. En lien avec le Pôle territorial de coopération économique² Les Eco-solies de Nantes, Bathô avait réussi à intéresser le Fonds d'investissement Finance et Solidarité d'AMUNDI, qui a été le déclencheur du projet de tiers-lieu. Il se fixe plusieurs objectifs :

- Réaménager et redynamiser une friche industrielle sur la zone portuaire du site de l'Herbaudière, sur l'île de Noirmoutier avec un projet innovant.
- Créer des richesses économiques, sociales et environnementales et pérenniser des emplois locaux.
- Fédérer et rassembler des porteurs de projets, collectivités territoriales, entreprises, associations, et organismes de recherche et de formation, autour de nouvelles activités de développement durable centrées sur l'économie circulaire du nautisme, de la mer et des îles.
- Accompagner l'insertion professionnelle, la formation et l'apprentissage dans un cadre bienveillant, propice à l'innovation sociale.
- Créer les conditions de la reproductibilité du projet sur d'autres territoires maritimes.



² Pour en savoir plus sur les Pôles territoriaux de coopération économiques, voir les travaux du Labo de l'ESS et notamment sa publication « Relance des PTCE : diagnostic et propositions » de décembre 2020. Lien URL : <https://www.lalabo-ess.org/system/files/2021-05/2021.05.07%20Relancer%20les%20PTCE%20-%20WEB.pdf>.

Depuis les premiers échanges avec Amundi et les Ecosolies, plusieurs partenaires ont rejoint ou soutiennent le projet : la Ville de Noirmoutier, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER), le Campus des métiers du nautisme des Pays-de-la-Loire, l'IAE de Nantes, le centre de formation Bénéteau ou encore la Chaire Finance Durable d'Audencia. Le Fonds « Finance et Solidarité » d'AMUNDI est également intéressé par ce nouveau projet au titre de son programme visant à encourager la reconversion de locaux disponibles en tiers-lieux.

Le site pressenti pour le futur tiers-lieu est celui d'une usine historique du Groupe Bénéteau qui ferme sur la zone portuaire de Noirmoutier. Les sols appartiennent au Département de Vendée, les murs appartiennent à Bénéteau, et c'est la Chambre de commerce et d'industrie qui délivre les autorisations temporaires d'occupation du site en zone portuaire.

À ce jour, les partenaires du projet sont suspendus à la décision des gestionnaires de la zone portuaire qui permettra ou non la délivrance de l'autorisation d'occupation temporaire conditionnant la mise en œuvre du projet de tiers-lieu.

Enfin, plusieurs régions en façade maritime sont intéressées par la reproduction du modèle Bathô, et notamment du tiers-lieu, en Normandie, en Hauts-de-France ou en Nouvelle-Aquitaine.



BATHÔ
chantier naval insolite

CONTACT

Didier Toqué et Romain Grenon
Co-fondateurs de Bathô
contact@batho.fr
02 40 40 20 12

1.2 UN INCUBATEUR-ACCÉLÉRATEUR POUR DÉVELOPPER LES FILIÈRES MARITIMES

FINISTÈRE MER VENT

La Forêt-Fouesnant (Finistère)



Finistère Mer Vent est un projet entrepreneurial et collaboratif conçu en 2017, sous forme de société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), s'appuyant sur un partenariat public-privé, destiné à accompagner le développement des entreprises des filières nautiques et de course au large en Finistère.

L'origine du projet

Finistère Mer Vent est né de la rencontre entre Jean Le Cam, navigateur et skipper aux palmarès impressionnants, Jean-Paul Kerrien, Président du Crédit Agricole du Finistère et Nicolas Venard, l'ancien directeur général. Il se rencontrent initialement autour d'un projet de financement d'une course au large, puis conviennent d'un projet encore plus ambitieux, celui de créer un environnement favorable pour les entrepreneurs du territoire dans le domaine du nautisme et de la course au large. Il faut dire que le skipper et le banquier ont plus d'une valeur en commun, à commencer par un attachement profond au territoire finistérien et leur capacité à se projeter dans l'avenir.

La première phase du projet s'est concentrée sur le bateau Finistère Mer Vent qui, à son retour du Vendée Globe en 2017, a été mis à disposition d'expérimentations de plusieurs start-up intéressées pour tester leurs innovations sur ce nouvel « actif territorial flottant ».

Puis, très vite, l'ambition plus générale du projet autour de l'innovation maritime s'est traduite par la volonté de créer une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), destinée à fédérer tous les acteurs du territoire, entreprises privées et collectivités. L'objectif : faire éclore de nouveaux projets à forte valeur ajoutée pour le nautisme et créer de la richesse pour le territoire. Rapidement la Communauté de communes du Pays Fouesnantais s'investit dans ce projet territorial et, en 2017, la SCIC Finistère Mer Vent est créée.

Initialement implantée à Port-la-Forêt dans les locaux de Mer Vent, la société de Jean Le Cam, la SCIC s'est doté d'un bâtiment flambant neuf en 2019, érigé en totem sur le port. Le bâtiment répond aux normes environnementales les plus exigeantes : passif, en bois, conçu par un architecte du territoire (Pierre Brulé) et produisant son électricité grâce aux panneaux solaires installés par une entreprise locale, Entech.



La réponse apportée

La volonté de Finistère Mer Vent est d'associer les acteurs de l'économie maritime dans toutes ses composantes (nautisme, construction, industrie, etc.) et de constituer un réseau d'experts pour accueillir dans les meilleures conditions les projets de développement du territoire. Concrètement, la SCIC qui regroupe aujourd'hui une soixantaine de membres et accueille une dizaine d'entreprises innovantes en ses locaux, propose un environnement très favorable aux entreprises de toute taille (TPE, PME, ETI et GE) dans quatre domaines : sécurité, énergie, développement durable et numérique, autour desquels s'articulent les innovations.

À travers ses actions, Finistère Mer Vent permet à la fois :

- L'accès à un pôle de compétences : techniques, juridiques, technologiques, financières ;
- Un accompagnement personnalisé et l'accès à un ensemble de services dans un espace ouvert, pour des porteurs de projets au stade de l'idée, mais aussi pour des entreprises déjà existantes, en phase de croissance et de développement et qui peuvent avoir des besoins divers (ressources humaines, financières, etc.) ;
- La participation à un nouveau modèle de relation entre professionnels : collaboratif, innovant et humain. Le lieu est également propice à l'organisation d'événements, séminaires, expositions, salons, ou encore conférences ;
- D'être acteur du territoire en matière de développement de l'économie maritime.



Les atouts de la solution Finistère Mer Vent

Finistère Mer Vent est implanté au cœur d'un pôle sportif d'excellence en matière de nautisme et de course au large avec tous les équipements nécessaires et une richesse incroyable de talents et de ressources que la SCIC propose de mobiliser et d'animer au service des projets entrepreneuriaux innovants. Il s'agit d'accompagner les entrepreneurs et de leur faciliter la mobilisation de ressources (financières, techniques, etc.) pour leur faire gagner du temps. Le but est de fixer les entrepreneurs sur le territoire, de faire émerger de nouveaux projets et modèles économiques à forte valeur ajoutée.

« Notre atout c'est la réactivité et la mise en réseau des ressources au service des entrepreneurs du territoire. Notre rôle est celui d'un facilitateur, d'un accélérateur de projets. Notre objectif : leur faire gagner du temps, et, en tout cas, ne pas leur en faire perdre. »

Arnaud Gourret

Directeur général de Finistère
Mer Vent

Rachel Portal-Sellin

Directrice adjointe de Finistère
Mer Vent

La forme de SCIC, retenue par Finistère Mer Vent, représente un outil particulièrement propice pour générer et structurer la coopération territoriale, qui reste cependant encore insuffisamment connu et pratiqué. Pour Finistère Mer Vent, la SCIC a permis d'initier des coopérations entre acteurs qui ne seraient pas forcément rencontrés. Par ailleurs, pour un partenaire privé comme le Crédit Agricole, la SCIC permet de développer une autre approche de l'investissement à impact, à savoir non pas uniquement en termes de bénéfices et de rentabilité directes, mais également en termes d'impacts territorial, environnemental et sociétal.

Les perspectives et enjeux

La France doit jouer sa carte maritime qui est une véritable force pour le développement de l'innovation et de l'emploi. Finistère Mer Vent souhaite contribuer à la valorisation et à la reconnaissance de cette force, au niveau national mais également au niveau européen, voire international.

Parmi les défis qui restent à relever, celui de l'accompagnement de l'innovation, qui, fort de



nombreuses initiatives comme la dynamique French Tech ayant permis de « passer un cap », reste encore en deçà des enjeux. Les jeunes pousses qui n'ont pas encore de modèle éprouvé doivent pouvoir être soutenues, sur le plan financier mais également de l'emploi, de l'implantation, etc. C'est ce que souhaite valoriser Finistère Mer Vent, à travers la mise en réseau et l'accès aux ressources techniques et humaines proposées.



CONTACT

Arnaud Gourret

Directeur général de Finistère Mer Vent &
Directeur Mer et Tourisme Crédit Agricole
Finistère

arnaud.gourret@ca-finistere.fr

06 70 07 45 35

Rachel Portal-Sellin

Directrice adjointe de Finistère Mer Vent
rachel.portal-sellin@finisteremervent.com

06 37 38 00 57

1.3 ACCOMPAGNER LA TRANSMISSION DES ENTREPRISES DE PÊCHE D'UNE GÉNÉRATION À L'AUTRE

JEUNES À BORD

Méditerranée



Le dispositif « Jeunes à Bord », porté par la coopérative d'activité et d'emploi³ (CAE) dans les métiers du patrimoine maritime et de la mer Petra Patrimonia - Maritima, propose un parrainage innovant, entre « jeunes repreneurs » (moins de 45 ans) et patrons pêcheurs professionnels retraités ou partant à la retraite, pour la transmission et la reprise des entreprises de pêche.

Le constat à l'origine du projet

Même si les chiffres de la pêche en Méditerranée n'ont rien à voir avec ceux de la pêche atlantique (1 442 tonnes de poissons pêchés en Provence-Alpes-Côte d'Azur contre 76 810 tonnes en Bretagne par exemple⁴), l'enjeu de maintenir et de faire évoluer l'activité de pêche, notamment artisanale, est bien réel en Méditerranée. La pêche artisanale en Méditerranée fait partie du patrimoine du littoral marin. Il est nécessaire de valoriser cette activité qui a des impacts conséquents en termes de développement économique transversal et d'identité pour le territoire.

Pourtant, le secteur de la pêche professionnelle en Méditerranée peine aujourd'hui à se renouveler. L'âge moyen des pêcheurs, parfois proche des 50 ans dans certains ports de la Région, interroge sur le devenir de la profession pourtant chargée d'histoire et de sens.

Le renouvellement des professionnels se retrouve notamment freiné par deux facteurs :

1. D'une part le secteur de la pêche traditionnelle fonctionne sur l'oralité, les savoir-faire se transmettent sur le terrain avant tout, au sein d'un cercle d'initiés qu'il n'est pas toujours facile d'intégrer, surtout pour des jeunes qui n'ont pas d'expérience ou de lien préexistant avec le milieu.
2. D'autre part le modèle d'activité de la pêche traditionnelle n'est pas suffisamment attractif et il semble nécessaire de le faire évoluer, notamment vers une diversification des activités du marin pêcheur.

³ Voir l'encadré page 24.

⁴ Cf. FranceAgriMer : Pêches et aquaculture – Chiffres clés 2019.

En favorisant la diversification du métier de marin pêcheur, en facilitant l'intégration de jeunes marins dans le milieu professionnel et en sécurisant leur installation, la coopérative d'activité et d'emploi (CAE) Petra Patrimonia - Maritima et son programme « Jeunes à Bord » vise à rendre le métier attractif et à ouvrir de nouvelles perspectives pour des jeunes qui souhaiteraient s'engager dans cette voie.



La réponse apportée par Jeunes à Bord

Riche de son expérience dans l'accompagnement de porteurs de projets, la coopérative d'activité et d'emploi (CAE) Petra Patrimonia a décidé en 2017 d'investir le secteur des métiers du patrimoine marin et de la mer. Elle a ainsi créé la filière des métiers de la mer et de l'économie bleue, Petra Maritima, pour intervenir sur le bassin méditerranéen en se rapprochant des organisations professionnelles de la pêche, en particulier le Comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins (CDPMEM) du Var, et du pôle de compétitivité Pôle Mer Méditerranée, pour explorer de quelle manière le Contrat d'accompagnement au projet d'entreprise⁵ (CAPE), spécifique aux CAE, pourrait répondre au besoin d'un renouveau dans la pêche artisanale. De cette initiative est né en 2020 le programme expérimental « Jeunes à Bord » (pour une durée de 2 ans), proposant d'adapter la solution du dispositif des CAE au secteur de la pêche. L'idée étant de faciliter la mise en relation des jeunes repreneurs (de moins de 45 ans) avec les marins pêcheurs en fin de carrière, et de leur proposer des conditions sécurisées de création d'activité, tenant compte des enjeux et

évolutions du secteur. « Jeunes à bord » repose dès lors sur un triptyque de parties prenantes : Petra Maritima, le « jeune » repreneur en contrat CAPE et le pêcheur retraité ou partant à la retraite, candidat à la transmission de son entreprise de pêche⁶. Chaque repreneur bénéficie de 178 jours d'accompagnement dont 11 de formation et 48 d'embarquement à bord du bateau de pêche du patron pêcheur expérimenté avec lequel il est mis en relation.

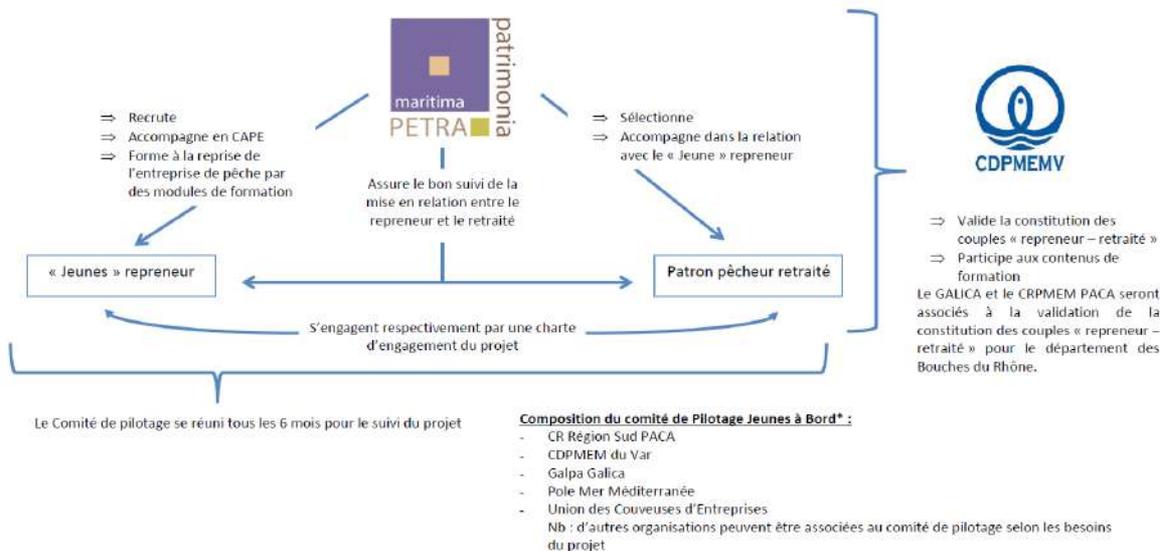
« Jeunes à bord » a été retenu dans le programme d'action du Groupe des acteurs locaux de la pêche et de l'aquaculture (GALPA) des Îles aux Calanques⁷ au titre de la fiche action n°4 « Aider au montage et à la transmission d'entreprise » pour un montant de 101 677€, 98% financé à 80% par la Région PACA et le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) au titre de la mesure 622.

Le projet a été labélisé en 2019 par le pôle de compétitivité Pôle Mer Méditerranée également partenaire du projet.

⁵ Voir l'encadré page 24.

⁶ Il s'agit des unités de pêches de moins de 12 mètres.

⁷ Appelé GALICA.



Les **Coopératives d'activité et d'emploi (CAE)** sont des coopératives qui permettent à des entrepreneurs de créer et développer leur activité en bénéficiant de la sécurité d'un statut de salarié à travers un **Contrat d'appui au projet d'entreprise (CAPE)**, créé par la loi n°2003-721 du 1er août 2003 sur l'initiative économique. La durée du contrat conclu avec l'entrepreneur est de 12 mois, renouvelable 2 fois (de 3 à 36 mois). Pendant la durée du CAPE, l'entrepreneur conserve son statut antérieur et continue de percevoir les allocations auxquelles il a droit. Il bénéficie également de la couverture sociale au régime général de la Sécurité Sociale (et/ou maintien de la CMU le cas échéant) et d'une protection en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. L'entrepreneur salarié perçoit un salaire calculé sur la base de son chiffre d'affaires et il bénéficie d'un accompagnement et d'un appui aux fonctions support (comptabilité, facturation, ressources humaines...) de la part de la CAE. À la fin du contrat CAPE, il peut décider de créer son entreprise de manière indépendante, ou continuer dans la CAE et devenir entrepreneur-salarié et sociétaire de la coopérative.





Les atouts de Jeunes à Bord

Le cadre sécurisé et la fonction « test » du Contrat d'accompagnement au projet d'entreprise (CAPE) permet aux repreneurs de récupérer progressivement l'entreprise du retraité tout en étant formé au métier « d'entrepreneur de la mer » et introduit dans le milieu professionnel de la pêche dans une logique de pair à pair.

Le programme « Jeunes à Bord » repose sur l'adaptation du fonctionnement du CAPE au métier de pêcheur professionnel grâce à des formations spécifiques qui permettent d'aborder le métier avec une approche renouvelée et adaptée aux enjeux actuels, dans une logique de diversification des compétences. Parmi les différents thèmes de la formation sont notamment abordés :

- marketing durable relatif à l'économie bleue ;
- techniques et innovations dans la transformation et la commercialisation des produits de la mer ;
- valorisation du patrimoine de la pêche dans le cadre du tourisme durable ;
- modèle économique d'une entreprise de pêche durable.

Les perspectives et enjeux

Le sujet de la transmission et de la transition de l'activité de pêche artisanale et un sujet qui mobilise les acteurs du secteur, pêcheurs comme comités des pêches, qui sont aux côtés de Petra Maritima.

Une quinzaine de marins pêcheurs expérimentés faisant partie des prud'homies⁸ locales sont aujourd'hui intéressés pour s'associer au programme « Jeunes à Bord ». Pour les jeunes pêcheurs entrepreneurs, la situation s'avère plus compliquée. Une douzaine de repreneurs ont été identifiés avec le soutien du Pôle Emploi.

Néanmoins, pour être marin pêcheur, capitaine ou patron pêcheur, il est nécessaire de disposer du diplôme de commandement des navires (« capitaine 200 - option pêche ») ou d'un certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche (CACPP). Une fois le diplôme ou le certificat acquis, il faut justifier d'un certain nombre de jours d'embarquement pour le valider⁹. Or, le CAPE n'est pas reconnu à l'ENIM (caisse sociale des marins)¹⁰ alors qu'il a été reconnu auprès de la MSA (caisse sociale des agriculteurs) pour accompagner la création d'activité économique dans le secteur de l'agriculture.

⁸ Les prud'homies sont des communautés de patrons-pêcheurs visant à réguler la pêche. Elles existent en Méditerranée, depuis le 13^{ème} siècle, et ont de véritables attributions juridictionnelles, réglementaires, disciplinaires et judiciaires.

⁹ Par exemple 3 mois dans les 5 ans pour le CACPP, et environ 6 mois dans les 5 ans pour le « capitaine 200 ».

¹⁰ Notamment au vu de la diversification des activités/compétences (commercialisation, marketing...) des pêcheurs que « Jeunes à bord » apporte à travers les formations proposées dans le cadre du CAPE.

Le repreneur qui vient de passer son diplôme ou certificat de marin pêcheur ne peut donc pas, le temps de la passation avec le patron retraité dans le cadre de « Jeunes à Bord », le valider. Cette absence de reconnaissance du CAPE à l'ENIM et du parcours « Jeunes à Bord » représente un frein majeur à la mise en œuvre de ce dernier, pourtant soutenu par les autres acteurs du secteur¹¹.

Ce blocage s'avère tout à fait paradoxal sachant que dans le même temps, le Plan de Relance prévoit de mobiliser 60 millions d'euros pour la formation dans le secteur maritime et de soutenir justement, dans le cadre d'un appel à projet dédié aux acteurs de la pêche et de l'aquaculture, la diversification des activités de pêche¹².

À défaut de réglementation adaptée aux enjeux et besoins du secteur, un « droit à l'expérimentation » et un cadre dérogatoire devrait *a minima* permettre à « Jeunes à Bord » de déployer et de tester son dispositif, à l'instar de ce qui avait été fait il y a quelques années dans le domaine du pescatourisme¹³. Un prolongement serait aussi possible avec le pôle de compétitivité Pôle Mer Méditerranée qui connaît la même problématique relative à la diversification des activités avec les conchyliculteurs.



CONTACT

Rémi Bellia

Chargé de développement à Petra Maritima
maritima@cde-petrapatrimonia.com
07 77 75 33 73 / 06 62 42 28 86

¹¹ Une avancée réglementaire très récente permet une meilleure prise en compte par l'ENIM des évolutions du métier de marin pêcheur. Il s'agit de l'ordonnance n° 2020-933 du 29 juillet 2020 « relative aux conditions d'exercice d'activités maritimes accessoires et à l'adaptation des conditions d'exercice de certaines activités maritimes aux voyages à proximité du littoral », qui reconnaît un principe d'embarquement exceptionnel pour les marins exerçant plus de 50% d'activité à terre. Or, cette mesure réglementaire ne s'applique pas à la pêche professionnelle mais uniquement aux « petites » activités en mer uniquement dans la bande côtière.

¹² Cf. page 5 de l'appel à projet Volet 1 de France Relance pour le secteur maritime : <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-01/Decision%20volet1.pdf>

¹³ Cf. divisions 226 et 227 du règlement annexé à l'Arrêté du 13 mars 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000025730360

1.4 LA NAVIGATION AU SERVICE DU MANAGEMENT DES ÉQUIPES

JOLOKIA

Lorient :



Jolokia, association créée en 2012 à Lorient, agit en faveur de la diversité et de l'inclusion en s'appuyant sur l'expérience de la course au large et la constitution d'équipages « audacieux » qui démontrent que la diversité peut être un levier de performance collective.

L'origine du projet

Un double constat de départ, partagé par un binôme passionné de voile et investi dans la recherche en sciences sociales, fut à l'origine de l'aventure collective de l'association Jolokia :

- Le domaine du nautisme est stéréotypé (homme - blanc - 40 ans - CSP+), pourtant, c'est un domaine qui a des atouts à valoriser en matière de solidarité, de partage, de cohésion. La mer est en effet un lieu de solidarité forte, avec des pratiques qui peuvent être mises au service de l'inclusion et de la diversité. Le bateau est un outil de performance individuelle et collective, où tout le monde a un rôle à jouer.
- La question de la diversité et des discriminations est traitée en silo (23 critères de discrimination), de manière très segmentée et souvent à travers une approche négative. Il y a un véritable enjeu à traiter la diversité comme un atout et une force et non plus comme un problème.

Partant de ces constats, les fondateurs de Jolokia ont souhaité mettre la voile au service d'une nouvelle approche de la diversité.

Une rencontre décisive avec le fonds d'investissement Raise, dont le président est devenu partenaire mécène de Jolokia, a permis de lancer les premières actions démonstratrices.



La réponse apportée par Jolokia

Utiliser la voile comme démonstrateur pour casser les stéréotypes du secteur du nautisme mais aussi ceux du management à terre, avec pour objectif de s'appuyer sur l'expérience des équipages Jolokia afin d'accompagner les entreprises et structures publiques dans l'ancrage de la diversité et de l'inclusion dans leur organisation.

En 2015, Jolokia se lance dans ses 1^{ères} courses **au large** avec un équipage réunissant des profils très divers, de 18 à 65 ans, parlant 6 langues différentes, certains n'ayant jamais navigué, certains en situation de handicap. **Un équipage très pimenté (Jolokia tire son nom de l'un des piments les plus forts du monde)**. L'objectif pour ces premières courses est d'arriver dans la 1^{ère} partie du classement. Résultat, sur les 5 courses réalisées (dont Cowes Week et la Middle Sea Race), l'équipage Jolokia remporte **2 podiums dont une 1^{ère} place** ! C'est le lancement du projet Jolokia, qui s'est progressivement structuré autour de 3 axes :

1. **Sensibiliser** : Démontrer qu'au-delà du discours, on peut sortir des stéréotypes et proposer une approche inclusive qui fonctionne. Cet axe se traduit notamment par des actions démonstratrices organisées chaque année dans le cadre de courses au large avec un équipage diversifié. Mais également à travers des interventions en milieu scolaire ou en entreprise. Une bande dessinée relate même l'aventure du tout premier équipage Jolokia.

2. **Capitaliser** : Jolokia s'appuie sur un consortium pluridisciplinaire (psychologues de la Marine nationale, anthropologues, psychosociologues, philosophes, consultants en management, dirigeants d'entreprise...) dans le but de formaliser les pratiques et les modèles d'organisation et de management identifiés à bord mais transférables à d'autres contextes, pour proposer de nouveaux modèles de recrutement et de management inclusif dans toutes sortes de domaines.
3. **Transmettre** : Jolokia a progressivement développé une offre de formation et d'accompagnement sur le thème de la diversité et du management inclusif destinée aux entreprises.

« *Le management est affaire de relations et chacun a une spécificité qui peut devenir une force pour le collectif, à condition de savoir la valoriser. La diversité devient alors source de performance.* »

Pierre Meisel
Fondateur de Jolokia



Les atouts de Jolokia

Jolokia est un très bon démonstrateur pour prouver que chaque personne – homme, femme, junior, senior, en situation de handicap ou valide – possède une force à mettre en avant, et que chacune des forces mises en commun peut avoir un effet démultiplicateur sur la performance collective. **C'est quelque part le sens même de l'économie sociale et solidaire dont la force collective n'est plus à démontrer.**

Jolokia propose une autre approche de la diversité, basée non pas sur les individualités et les particularités, mais plutôt sur l'alchimie des différences qui réunies peuvent permettre au collectif d'aller très loin. Cette démarche favorise un recrutement et un management inclusif en permettant aux candidats d'exprimer leurs compétences par différents moyens. Chez Jolokia, la sélection des équipiers s'opère à 360 degrés, et ce n'est pas le skipper (l'équivalent du manager ou du n+1 en entreprise) qui a le dernier mot. La décision est collégiale et repose sur un ensemble de compétences nautiques, sportives et relationnelles évaluées par plusieurs personnes dans différents contextes. Chaque membre du jury de sélection confronte ses appréciations à celles des autres membres. Triangler les points de vue et les évaluations avec des mises en situation variées permet d'apprécier les candidats sous différents angles.



En effet, ces pratiques reposant sur les principes de l'économie sociale et solidaire s'avèrent être ressources en matière de la transition RH des entreprises et des nouvelles formes de management.

Les perspectives et enjeux

Jolokia souhaite aujourd'hui se développer à la fois en irriguant d'autres territoires, y compris à l'international, et en poursuivant la diversification de ses activités. L'association souhaite consolider l'équipe notamment dans l'objectif d'amplifier son offre de formation en entreprise en se positionnant comme experts des questions relatives à la RSE et déployer par exemple le programme expérimental « La voile au service de l'inclusion » (VASI), consistant en des journées de navigation pour des publics inscrits dans un parcours d'insertion sociale. L'association souhaiterait également toucher davantage le public des jeunes et envisage à ce titre de se rapprocher de l'éducation nationale afin d'obtenir l'agrément « Jeunesse et éducation populaire » et de bénéficier d'une meilleure visibilité auprès des établissements scolaires. **Or, pour changer d'échelle, le modèle économique de l'association demande à être conforté.** S'appuyant dès son origine sur le mécénat privé, ayant donné un vrai coup de boost à l'action, Jolokia souhaite aujourd'hui diversifier ses sources de financement, privées et publiques.

CONTACT

Jean-François Levasseur
Coordinateur au sein de Jolokia
contact@teamjolokia.com
06 88 16 05 51

1.5 ACCOMPAGNER ET VALORISER LES MÉTIERS DE LA MER

LA TOULINE

Brest, Lorient, Nantes, Marseille,
Seyne-sur-Mer, Boulogne-sur-Mer



L'association La Touline, créée en 1989 et reconnue d'utilité publique, accompagne les gens de mer sur le chemin de l'emploi ou de la reconversion professionnelle, et œuvre pour que des demandeurs d'emploi, ainsi que les jeunes notamment, puissent découvrir les métiers du secteur maritime et s'y épanouir.

L'origine du projet

À la fin des années 1980, dans un contexte de crise de la marine de commerce, des officiers de la marine marchande ont mis à profit leur réseau professionnel et leur expérience pour aider d'autres marins à (re)trouver un embarquement. C'est de cette initiative de mise en réseau et de solidarité professionnelle qu'est née en 1989 l'association La Touline, dont les missions se sont progressivement élargies à d'autres domaines du secteur maritime (pêche, plaisance, offshore, etc.).

La réponse apportée par La Touline

Implantée initialement à Brest, puis à Lorient, Nantes, Marseille, Seyne-sur-Mer et enfin Boulogne-sur-Mer, La Touline travaille depuis plus de 30 ans aux côtés des collectivités locales, des professionnels (entreprises, compagnies maritimes) et des organismes de formation, pour informer, orienter et accompagner vers ces métiers de la mer.

L'association mène des actions au service de l'emploi maritime en se mobilisant autour des valeurs portées par ses fondateurs : entraide, écoute, bienveillance, réactivité, et passion. Ses missions s'articulent autour de 3 axes principaux :

1. Le conseil et l'accompagnement vers l'emploi dans tous les domaines de la filière Mer (marine de commerce, industrie navale, énergies marines renouvelables...), mission historique et fondatrice de La Touline. Cette offre est aujourd'hui renforcée par la mise à disposition des employeurs et des candidats d'une application numérique de mise en relation « La Touline Jobs ».
2. L'accompagnement vers l'emploi est complété par des actions renforcées en matière de formation. La Touline est reconnue comme organisme de formation depuis 2005. Ces actions portent en particulier sur l'accompagnement à la validation des acquis de l'expérience (VAE), des démarches complexes et longues qui impliquent une connaissance fine des spécificités des métiers de navigant. Plus

de 400 démarches ont été accompagnées, avec un taux de réussite de 90%. Des formations collectives de sensibilisation et de découverte des métiers de la mer sont également proposées à des publics éloignés de l'emploi en partenariat avec notamment l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA), la région Bretagne, les Opérateurs de compétences (OPCO) et Pôle Emploi. Elles permettent de découvrir les métiers de la mer et de construire un projet professionnel en lien avec les besoins du secteur. Au titre de ses actions de formation, La Touline est certifiée « Qualiopi » par le Lloyd's Register Quality Assurance.

3. La mise en œuvre d'actions et d'événements dédiés à la promotion des métiers de la filière mer :

- Les Rendez-vous « ExploriMer », qui permettent de faciliter la rencontre entre des professionnels de la mer et un public souvent novice mais attentif.
- Les visites d'entreprises et de navires, pour visualiser et appréhender directement sur le terrain la réalité des activités maritimes.
- Les interventions dans les lycées ou écoles pour sensibiliser les jeunes aux métiers de la mer qui, notamment quant aux projets à forte dimension environnementale et solidaire, ont aujourd'hui le réel potentiel d'intéresser les nouvelles générations.
- Le salon « Pro&Mer », forum emploi et formation des métiers de la mer, dont elle est le partenaire historique aux côtés de Bretagne Pôle Naval depuis la première édition en octobre 2013.



Les atouts de La Touline

La Touline est reconnue d'utilité publique depuis 2010, par ailleurs agréée entreprise solidaire d'utilité sociale (ESUS), et membre associé du Service public régional d'orientation.

Elle dispose d'une connaissance fine des spécificités des métiers de la mer, indispensable à la compréhension des attentes professionnelles et sociales de celles et ceux que l'association accompagne.

En langage maritime, la touline désigne un filin muni à son extrémité d'une boule lestée dite « pomme de touline ». L'ensemble est lancé à la main et permet d'établir un premier contact avec la terre ou entre navires afin de passer des cordages de plus gros diamètres (messagers, remorques, aussières, etc.). La Touline représente bien ce lien entre le navire et la terre, la vocation de liaison entre les marins sans emploi et les compagnies maritimes, les demandeurs d'emploi et les employeurs.

Les perspectives et enjeux

La Touline a été retenue dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt national « Transitions collectives » lancé par le Ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion. Cet appel a pour vocation de soutenir des dispositifs qui permettent aux employeurs d'anticiper les mutations économiques de leur secteur et d'accompagner les salariés dans leur reconversion. Il s'inscrit donc pleinement dans le cœur de métier de la Touline, qui a cependant rencontré quelques difficultés à faire reconnaître que son territoire d'intervention n'était pas la Bretagne, ni même le littoral français mais... la mer.

C'est une difficulté bien connue de la Touline, dont l'action qui s'apparente à des missions de service public dédiées aux territoires maritimes, ne dispose toujours pas, 30 ans après sa création, d'un cadre de financement sécurisé. **Le secteur maritime reste encore peu appréhendé et pris en compte par l'ensemble des politiques publiques, il reste du chemin pour le rendre visible alors qu'il représente une vraie réalité d'emplois et de savoir-faire.**



CONTACT

Anne Le Page
Directrice de la Touline
anne@latouline.com
02 98 43 84 46 / 06 80 30 27 07

1.6 INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE POUR DISTRIBUER DES INVENDUS DE POISSON

LES PANIERS DE LA MER

Saint-Guérolé (Penmarc'h), Boulogne-sur-Mer, Lorient, Saint-Malo, Fécamp



Créé en 1997 dans le Finistère, les Paniers de la Mer sont des ateliers de mareyage sous statut associatif, qui récupèrent une partie des invendus des criées qui sont ensuite transformés et conditionnés par des salariés en insertion, et distribués à des associations d'aide alimentaire sur le territoire national.

Le constat à l'origine du projet

L'idée des Paniers de la Mer est née d'un double constat fait par trois acteurs de l'aide alimentaire que sont la Banque alimentaire, le Secours populaire et les Restos du Cœur : il n'y avait quasiment jamais de poisson offert aux usagers de l'aide alimentaire, alors que, dans le même temps, des centaines de tonnes de poissons étaient détruites chaque année dans les principaux ports de pêche français. En effet, parmi les denrées collectées et distribuées par les acteurs de l'aide alimentaire, très peu concernent la viande ou le poisson, principalement en raison d'un manque de filières structurées pour l'approvisionnement, et en raison également des durées et conditions de conservation limitées pour ces types de denrées. Pourtant, selon une étude de France Agrimer, près de 600 tonnes de poissons étaient invendus dans les halles à marées en 2018, un chiffre en augmentation constante. Cette problématique a par ailleurs été accentuée en 2020 avec la fermeture des restaurants en raison de la crise sanitaire¹⁴.

La réponse apportée par les Paniers de la Mer

D'initiative locale à Saint-Guérolé (Penmarc'h), le projet alliant la transformation des invendus de poissons à des fins d'aide alimentaire et l'insertion par l'activité économique (IAE) a progressivement essaimé et de nouveaux Paniers de la Mer ont été créés à Boulogne-sur-Mer (2002), Lorient (2003), Saint-Malo (2011) puis Fécamp (2017) et regroupés depuis 2003 au sein d'une Fédération nationale des Paniers de la Mer.

En 2020, le réseau des Paniers de la Mer a récupéré plus de 350 tonnes de poissons invendus, dont 50 tonnes issues de dons, le reste acheté sur la base d'un « prix de retrait » autour de 0,50 centimes d'euros le kilo à des organisations territoriales de producteurs (Pêcheurs de Bretagne, COBRENORD, OP de Normandie) et de coopératives de pêcheurs (Coopérative Maritime Étaploise, Coopérative Maritime de Dunkerque, Coopérative dans la Manche).

¹⁴ En 2020, le chiffre total des invendus de poisson dans les halles à marées n'a cependant pas connu une augmentation « statistique » car les criées ont été fermées deux mois et il y a également eu moins de pêcheurs en mer entre mars et mai 2020.

Ces 350 tonnes de poissons, représentant 71 espèces différentes, ont été travaillées au sein des ateliers et transformées en filet ou PAC-Prêt à Cuire (étêté, vidé, nettoyé) puis surgelées par **120 salariés en insertion** en contrat à durée déterminée d'insertion (CDDI). Les **171,5 tonnes de poissons conditionnés ont été distribués** aux structures d'aide alimentaire dans 60 départements.



Zones de distribution des Paniers de la Mer en 2020

Les atouts de la solution des Paniers de la Mer de la Mer

L'impact des Paniers de la Mer est triple :

1. **Impact social et alimentaire** tout d'abord, permettant de diversifier les sources d'approvisionnement des acteurs de l'aide alimentaire.
2. **Impact économique et en termes de lutte contre le gaspillage alimentaire** ensuite. En valorisant les invendus de la mer, et les ressources locales, les Paniers de la Mer contribuent à soutenir l'économie locale, la filière de la pêche et permettent de limiter le gaspillage alimentaire.
3. **Impact en faveur du développement de l'emploi à partir de l'insertion par l'activité économique.** Les parcours d'insertion et de formation au sein des Paniers de la Mer permettent de déboucher sur des métiers de la pêche mais aussi de la cuisine, de l'agroalimentaire ou de la vente en libre-service. Les compétences acquises par les salariés en insertion dans les différents ateliers des Paniers de la Mer, à travers les 5 970 heures de formation dispensées en 2020, sont transférables à de nombreux autres secteurs qui recrutent.

En tant qu'association habilitée à mettre en œuvre l'aide alimentaire, la Fédération des Paniers de la Mer mobilise le régime de la défiscalisation incitatif pour les industries agroalimentaires qui peuvent déstocker en contrepartie d'un reçu fiscal. Ce dispositif intéresse les grosses entreprises mais également les plus petites comme les pisciculteurs et les mareyeurs. C'est notamment grâce à ce dispositif que le réseau a pu nouer un partenariat logistique important avec le transporteur Delanchy qui approvisionne les ateliers des Paniers de la Mer en poisson frais.





La mutualisation de moyens au sein de la Fédération des Paniers de la Mer est garante des principes et valeurs rattachés à l'appellation « Panier de la Mer ». Elle est définie dans la charte fondatrice et le cahier des charges que les associations ainsi labellisées ont signés et respectent. La fédération nationale coordonne les fonctions logistiques essentielles à la mise en œuvre des activités de production au sein des ateliers, à savoir :

- L'approvisionnement en matières premières (conventionnement avec les organisations de producteurs de pêche et les criées, règlement des achats et des transports) ;
- La traçabilité physique et comptable des denrées (création et supervision du logiciel d'exploitation) ;
- L'organisation des commandes et des expéditions de produits finis avec les associations distributrices de l'aide alimentaire habilitées nationalement ou régionalement.

Les perspectives et enjeux

Fin 2020, on évaluait à 8 millions le nombre de personnes qui bénéficiaient de denrées alimentaires distribuées par les associations habilitées nationalement ou régionalement au titre de l'aide alimentaire, un chiffre en augmentation constante depuis plusieurs décennies et ayant connu une hausse spectaculaire depuis le début de la crise sanitaire.

Si cette aide ne saurait constituer une réponse durable et suffisante aux enjeux de lutte contre la précarité alimentaire¹⁵, elle demeure nécessaire pour répondre aux situations d'urgences. La valorisation des invendus peut dès lors contribuer à la diversification de ses sources d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les produits de la mer, sous-représentés au sein des produits donnés. Cependant, cette valorisation ne doit pas constituer une alternative « palliative » à une lutte à la source contre le gaspillage alimentaire, résultant d'un système de surpêche aux conséquences environnementales dramatiques.

Considérant qu'il reste encore des quantités importantes de poissons de très bonne qualité qui ne servent pas directement à l'alimentation humaine, le réseau des Paniers de la Mer explore plusieurs pistes pour développer aujourd'hui son activité :

- Une réflexion est en cours avec l'incubateur Tag22 pour la collecte et la valorisation de crustacés qui attaquent les moules dans la baie de Saint-Brieuc (Côtes d'Armor) et qui représentent une part importante d'invendus (25 tonnes d'araignées de mer invendues selon l'organisation de producteurs COBRENORD).
- Les saisies douanières représentent également une opportunité d'approvisionnement qui pourrait être généralisée au niveau national.

¹⁵ Voir l'analyse produite par le Labo de l'ESS dans son étude « Agir contre la précarité alimentaire en favorisant l'accès de tou-te-s à une alimentation de qualité » parue en octobre 2020. URL: https://www.lelabo-ess.org/system/files/2021-01/2020.11.16_etude_prekarite_alimentaire%281%29_compressed.pdf

- De même, les captures de poissons sous taille et l'**obligation de débarquement**¹⁶ représentent des volumes importants de poisson que les pêcheurs ne peuvent valoriser¹⁷, qui sont rejetés en mer faute de solutions techniques et juridiques.
- Les Paniers de la Mer sont régulièrement sollicités par les opérateurs de pêche qui sont obligés de congeler du poisson qui ne peut pas, sur certaines périodes, être absorbé par le marché. Ce traitement implique des frais de stockage important pour les opérateurs de pêche et les incite à trouver des solutions alternatives afin de ne pas prolonger le stockage dans le temps. Ce poisson dit « de report » ne peut actuellement pas être travaillé au sein des ateliers des Paniers de la Mer pour des raisons techniques et logistiques. Une étude de faisabilité financée par le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) est en cours afin de définir les conditions de traitement de ce **poisson de report** ainsi que les besoins d'investissement nécessaires.

« Rappelons que le cadre juridique de l'aide alimentaire a été posé par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMAP) du 27 juillet 2010 qui a introduit l'article L.230-6 du code rural et de la pêche maritime permettant d'écouler les surproductions. Il serait intéressant aujourd'hui que le législateur élargisse le spectre de collecte et de valorisation du poisson aux saisies et aux obligations de débarquement. »

Jean-Marie Le Buan
 Directeur de la Fédération des
 Paniers de la Mer



CONTACT

Jean-Marie Le Buan
 Directeur de la Fédération des Paniers de la Mer
 jean-marie.lebuan@panierdelamer.fr
 06 84 11 85 33

¹⁶ Depuis janvier 2019, « l'obligation de débarquement », introduite par la réglementation européenne, interdit aux pêcheurs de rejeter les poissons indésirables à la mer. Jusqu'alors ces poissons indésirables (trop petits, hors quota de pêche...) étaient rejetés à la mer, ils doivent dorénavant être débarqués mais ne sont pas pour autant commercialisables.

¹⁷ Cf. Étude « Pertes des gaspillages alimentaires : état des lieux et leur gestion par étapes de la chaîne alimentaire », ADEME, mai 2016 : <https://bibrairie.ademe.fr/dechets-economie-circulaire/2435-etat-des-lieux-des-masses-de-gaspillages-alimentaires-et-de-sa-gestion-aux-differentes-etapes-de-la-chaîne-alimentaire.html>

1.7 CRÉATEUR DE FILIÈRE EN ÉCONOMIE CIRCULAIRE SUR LA COLLECTE ET RECYCLAGE DE DÉCHETS PLASTIQUES MARINS

RESEACLONS

Le-Grau-du-Roi (Gard)



L'association Reseaclons Développement créée en 2019 au Grau-du-Roi dans le Gard, met en œuvre des projets collaboratifs territoriaux relatifs à la collecte et à la valorisation des déchets plastiques issus de la mer, s'appuyant sur différents procédés innovants de recyclage du plastique.

L'origine du projet

Le projet Reseaclons est né en 2018, de la rencontre entre un porteur de projet déterminé, Xavier Murard, investi dans la recherche de solutions pour donner une seconde vie aux plastiques marins et sauvages, la société Trivéo, acteur de l'ESS spécialisé dans le recyclage des matières plastiques, et l'Institut Marin du Seaquarium basé au Grau-du-Roi.

Les acteurs sont partis d'un constat partagé : 700 tonnes de plastiques finissent en mer Méditerranée chaque jour. Leur idée, à travers le projet Reseaclons, est de collecter ce plastique et de l'utiliser pour en faire une nouvelle matière utile à la fabrication de nouveaux produits.



3,5 millions de tonnes/an
de plastiques fabriquées en
France



700 tonnes/jour
de plastiques déversées en
Méditerranée



Mais seulement **22%**
de plastiques recyclés en
France



En **2050**
plus de plastiques que de
poissons dans les océans

source : Reseaclons

La réponse apportée par Reseaclons

Accompagné par Alter'Incub, puis Réalis, le pôle régional dédié à l'économie sociale et solidaire, le projet a donné lieu à une première phase pilote, menée en 2018, puis à la création de l'association Reseaclons Développement en 2019. L'association a pour vocation d'accompagner le développement du projet en s'appuyant sur une expertise d'animation territoriale afin de mobiliser les différents acteurs, de mutualiser les compétences pour assurer la collecte, le tri et le stockage des déchets plastiques marins.

Lors de la phase pilote, d'avril 2018 à décembre 2018, des pêcheurs volontaires ainsi que 17 associations locales et l'écobarge Cleaner Blue du port du Grau-du-Roi se sont mobilisés pour la collecte. Pour le tri et le stockage, la Communauté de Communes Terre de Camargue a mis à disposition dans une déchetterie un espace couvert de 70m², ainsi que des agents pour assurer l'acheminement des déchets jusqu'à l'espace de stockage et le tri.

Cette phase pilote a aussi permis de collecter et recycler 700 kg de plastique, dont 95% ont été revalorisés par Trivéo, partenaire de Reseaclons, à partir d'un **procédé innovant permettant de mélanger des plastiques de natures différentes en utilisant une méthode de compression-friction sans apport de chaleur qui limite l'impact carbone.**

Aujourd'hui, le projet est en phase opérationnelle sur le Grau-du-Roi, et permet ainsi une continuité de l'action des marins pêcheurs et des différents locaux impliqués.

Au-delà du volet technique, l'action pilote a également permis de construire et de porter collectivement un message fort de prévention sur l'usage du plastique.

C'est un projet d'économie circulaire et de circuit court à la fois : l'objectif à terme est de proposer une solution locale permettant aux déchets collectés d'être recyclés en matière proposée aux entreprises ou marques locales désireuses de les utiliser dans la fabrication de leurs produits.



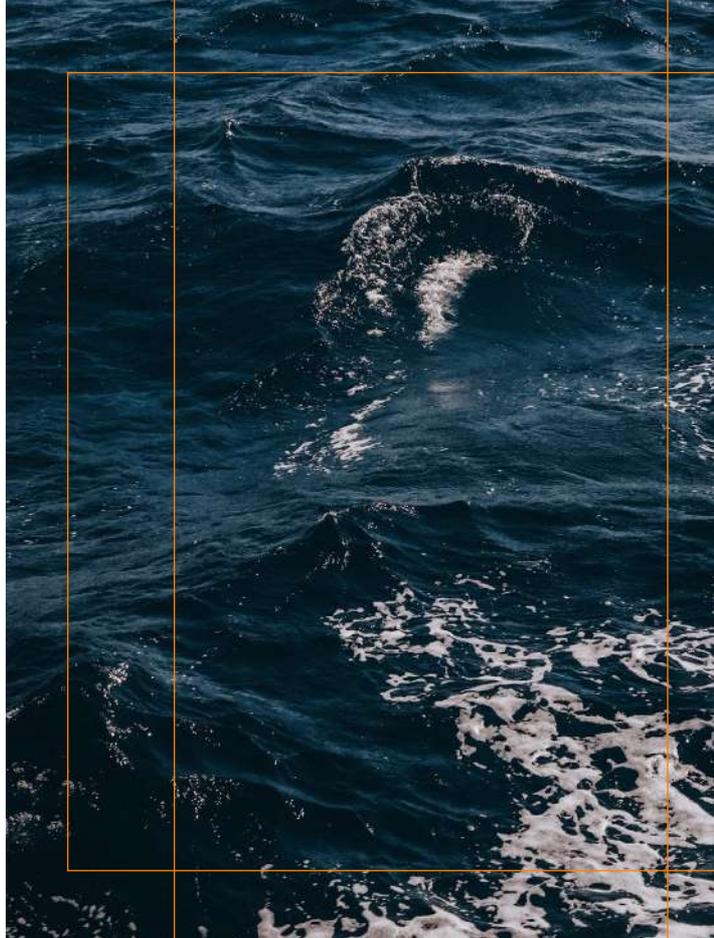
Les atouts Reseaclons

Trois atouts majeurs de la solution Reseaclons :

1. **Un atout environnemental** : à travers la dépollution du milieu marin, et une action menée à l'échelle locale.
2. **Un atout technique** : à travers une démarche de R&D qui a permis de développer une nouvelle solution pour la valorisation des déchets plastiques sauvages altérés.
3. **Un atout sociétal** : c'est un projet fédérateur, multi-acteurs et multi-compétences, rassemblant des pêcheurs, des professionnels de la mer, des collectivités locales, des associations, des établissements d'éducation et de recherche, des entreprises ou encore la société civile, autour d'un projet de territoire.

Les perspectives et enjeux

En mai 2018, Reseaclons est lauréat de l'appel à projets « Mon projet pour la planète » lancé par le Ministère de la Transition écologique solidaire, aux côtés de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et de l'Agence française pour la biodiversité (AFB). Aujourd'hui, l'association est soutenue par le Ministère de la Transition Écologique, et travaille sur l'essaimage des actions, le projet fonctionne sur les Sables d'Olonne, à La Cotinière, à Sète et à Port-La-Nouvelle, où les pêcheurs ramènent, comme au Grau-du-Roi, les déchets collectés en mer. Les ports de Saint-Jean-de-Luz, Capbreton et Le Grau d'Agde devraient également démarrer les collectes ces prochains mois. D'autres projets sont en cours à l'international, plus particulièrement sur les Iles Kerkennah en Tunisie, avec la stratégie Plastic Free Kerkennah en lien avec l'Institut agronomique méditerranéen - CIHEAM de Montpellier.



CONTACT

Xavier Murard

Co-fondateur de Reseaclons

xmurard@reseaclons.org

06 78 29 76 73

Marie-Laure Barois-Bougier

Co-fondatrice de Reseaclons

mlbarois@reseaclons.org

07 83 89 64 30

1.8 TRANSMISSION DES SAVOIR-FAIRE TRADITIONNELS MARITIMES

SKOL AR MOR

Pays de Guérande



Skol ar Mor – école de la mer – est un « chantier-école » dédié à l'apprentissage des savoir-faire traditionnels du métier de charpentier de marine. Créée en 2010 dans le Pays de Guérande, l'association a pour vocation de préserver, valoriser et transmettre tous les savoir-faire traditionnels maritimes.

L'origine du projet

L'association Skol ar Mor a été fondée à l'initiative de Mike Newmeyer, charpentier de marine américain venu s'installer à Guérande. Au gré de ses rencontres avec d'autres passionnés de bateaux en bois, il réalise qu'il n'y a aucune école qui forme au métier de charpentier de marine dans la région. « *Il y avait bien un chantier naval d'exception à Saint-Nazaire, mais on y fraise et on y forge davantage le métal que le bois* », remarque l'actuel directeur de l'association.

Mike Newmeyer, accompagné de François Vivier, architecte naval, décide alors en 2010 de fonder leur propre centre de formation basé sur le modèle américain de « education through experience » (formation à travers l'expérience). Ce centre deviendra le « chantier-école » Skol ar Mor.

La réponse apportée par Skol ar Mor

Ce qui distingue Skol ar Mor, au-delà du fait que le centre compte parmi le club très restreint des centres de formation au métier de charpentier de marine (seulement 4 autres établissements proposent cette formation en France), c'est la qualité des formateurs (notamment celle du maître charpentier Jacques Audoin, meilleur ouvrier de France) et le choix pédagogique. Les élèves se forment par la pratique à toutes les étapes de la construction de bateaux en bois de divers types. Cette pédagogie confère à chaque stagiaire une grande autonomie en milieu professionnel.

« *Ici, pas de cours devant un tableau noir, juste de la pratique. On ne prépare pas aux épreuves on prépare au métier.* »

Mike Newmeyer

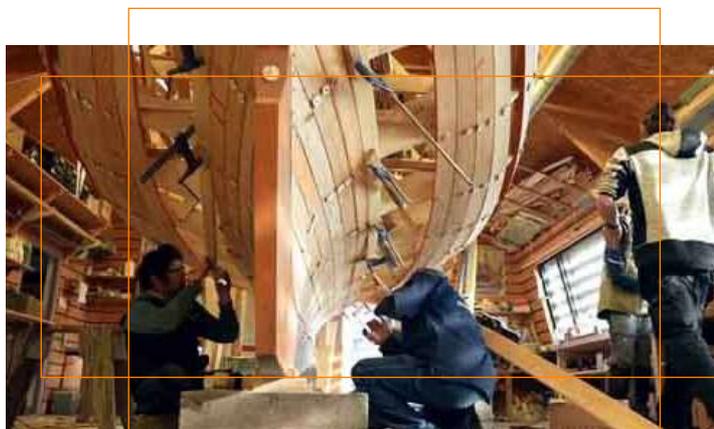
Fondateur et directeur de Skol ar Mor

Deux types de formations sont proposées : le Certificat d'aptitude professionnel (CAP) de charpentier de marine bois (niveau 3), et le Brevet professionnel (niveau 4) pour lequel Skol ar Mor dispose de sa propre certification (les stagiaires ne passent pas les épreuves de l'éducation nationale).

Les formations s'adressent prioritairement à des demandeurs d'emploi de plus de 18 ans, attirés par le métier de la charpente bois, souvent dans le cadre de reconversions professionnelles.

Mais l'activité de formation, au centre du projet social de Skol ar Mor, n'est que le noyau dur d'une vocation plus large d'un projet au service de la transmission, du vivre-ensemble et de la valorisation du patrimoine local. En 2021, un nouveau projet d'atelier itinérant a vu le jour, en partenariat avec le Parc Naturel Régional de Brière. L'idée est d'installer un atelier mobile de construction de chaland. Pendant six à sept semaines, l'atelier accueillera des jeunes en insertion qui apprendront à fabriquer le chaland. Dans le même temps, le public qui fréquente le site pourra assister à l'évolution de la construction et échanger avec les animateurs.

Au terme des six à sept semaines, le chaland terminé deviendra propriété de la commune (Trignac), et l'atelier continuera son périple sur d'autres sites du parc naturel (communes Montoir de Bretagne, Saint-Malo de Guersac).



Extrait d'un article publié dans la revue Estuaire – Mars 2021

Comment répondre aux enjeux de l'urbanisme, à la nécessité de préserver un espace naturel unique, et limiter les effets du dérèglement climatique tout en impliquant le citoyen ? C'est le triple défi que le Parc naturel régional de Brière et les communes adhérentes se sont donnés à l'horizon 2060. Un des laboratoires chargé de faire émerger des idées est entièrement consacré à la mobilisation collective. « *Comment faire participer les habitants du marais pour préserver ce patrimoine naturel et culturel* », souligne Alain Geffroy, élu en charge du Développement durable à la Carene. Et quoi de mieux que de commencer par ses ports, portes d'entrée dans le marais qui sont au nombre de 25. Trois communes se sont montrées intéressées par cette expérience : Trignac, la Chapelle-des-Marais et Herbignac. « *Le site de Bel-Air nous dit quelque chose de l'histoire des habitants du marais. Certes abandonné, il a été un lieu de vie festive et sociale. C'est un site qui a un vécu, souligne Claude Aupart, Maire de Trignac. Il y a des pêcheries faites de bric et de broc. On ne veut pas les transformer pour le tourisme. Ici, il y a différents usagers, des pêcheurs de toutes les nationalités, des chalands, des promeneurs, des riverains et des chasseurs. Même s'il peut y avoir de l'antagonisme, accueil ou rejet, nous devons tous nous réapproprier ce site.* » L'installation temporaire de Skol ar Mor amorce donc une nouvelle réflexion sur son usage.

Les atouts de Skol ar Mor

Le bateau en bois et la charpente de marine sont un véritable levier de mobilisation. Le bois est un matériau accessible à tous, avec lequel on peut concrètement voir les étapes de progression dans les apprentissages. C'est un très bon support de valorisation et de développement de compétences individuelles mais également collectives. « *Lorsqu'on construit des bateaux qui vont être mis à l'eau et être utilisés, on a vraiment le sentiment d'avoir accompli un ouvrage collectif* ».

80% des stagiaires trouvent un emploi dans le secteur, certains charpentiers de marine bifurquent ensuite pour devenir ébéniste ou charpentier classique (2 520 charpentiers bois étaient recherchés en France en 2020, et 83% des recruteurs concernés par ces embauches potentielles déclarent avoir des difficultés de recrutement selon l'enquête BMO Pôle Emploi 2021). Un charpentier de marine peut travailler dans de nombreux autres métiers du bois, ce qui n'est pas le cas par exemple d'un charpentier d'habitation qui ne pourra jamais se reconverter sans formation dans la confection de bateaux bois.

Un des points fort de Skol ar Mor réside aussi dans les échanges qu'il entretient avec d'autres centres de formation en Espagne, aux États-Unis et en Finlande notamment. La dimension

internationale est très présente à travers des échanges « Erasmus+ » et un projet de création d'un diplôme européen de charpente marine pour renforcer encore davantage les échanges européens.

Les perspectives et enjeux

En septembre 2021, Skol ar Mor posera ses valises à Saint-Nazaire, à la ferme du Bois-Joalland. Un nouveau site plus grand, dans lequel il pourra transférer ses ateliers de Guérande, et y installer un atelier d'insertion dans le domaine de la recyclerie nautique. Jusqu'alors positionné sur la construction plutôt que sur la rénovation, Skol ar Mor intégrera cette nouvelle corde à son arc. Il existe en effet un besoin autour de la valorisation des bateaux de bois hors d'usage, qui (à défaut d'être restaurés) pourront se métamorphoser en un bar flambant neuf, un pont de bateau ou un banc dans un jardin. Les pièces récupérées, accastillage et divers objets de navigation, seront proposées à la vente parmi d'autres éléments collectés au sein de la ressourcerie nautique.

Le nouveau site de Saint-Nazaire, en proximité d'un plan d'eau, sera également l'occasion de développer un autre volet d'actions autour d'activités touristiques maritimes pour les habitants et les vacanciers, mais également des activités pédagogiques auprès des scolaires, clé de voute de l'engagement de Skol ar Mor en faveur de la transmission.



CONTACT

Mike Newmeyer
Directeur de Skol ar Mor
mike@skolarmor.fr
06 33 10 03 20

Thierry Thomas
Directeur adjoint de Skol ar Mor
thierryt@skolarmor.fr
06 19 01 36 58

1.9 AVEC LES VOILIERS DE TRAVAIL VERS LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

SKRAVIK

Brest



Skravik, association créée en 2017 à Brest, propose un projet de surcyclage (ou *upcycling*) de voiliers de plaisance transformés et aménagés en voilier de travail en mer à faible impact environnemental, dédiés aux opérations maritimes professionnelles comme l'observation océanographique le transport côtier ou la pêche artisanale.

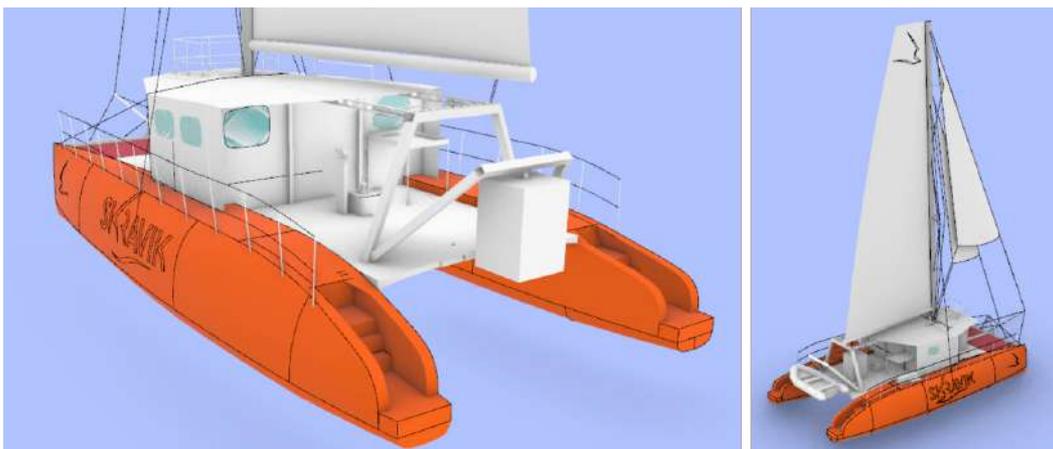
Le constat à l'origine du projet

Le travail à la voile a disparu au début du 20^{ème} siècle avec la généralisation de la motorisation et le faible coût des carburants. Pourtant, au regard de l'objectif de l'Organisation maritime internationale (OMI) de réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires d'au moins 50% d'ici à 2050, le retour des navires de Fret (projets de cargos à voile) mais aussi de travail à la voile peut apparaître comme solution alternative. Aujourd'hui, les performances des navires à voile ont beaucoup évolué, notamment via les avancées de la course au large. Le navire à voile est de nouveau un outil pertinent pour bon nombre d'opérations en mer et la propulsion par le vent une technologie mûre disponible dès à présent pour améliorer les performances du monde maritime.

La réponse apportée par Skravik

En tant que marin et auteur d'une thèse sur l'interaction entre les oiseaux marins et les pêcheries, Tangi Le Bot a souhaité traduire ses engagements dans un projet entrepreneurial vecteur de changement et de transition dans le domaine maritime : le projet Skravik, empruntant son nom (en breton) à la sterne, espèce d'oiseau marin migrateur.

L'équipe de portage du projet, tous marins professionnels et scientifiques, a rapidement mobilisé des étudiants de l'ENSTA de Brest, école d'ingénieurs pour l'innovation dans le secteur maritime, pour démontrer la faisabilité d'un concept de transformation de catamarans pour les besoins océanographiques. Skravik propose de développer ce concept de navire de travail décarboné, dédié à l'étude de l'environnement marin, mais aussi au transport côtier et à la pêche artisanale.



Visuel 3D issu des travaux présentés ci-dessus | copyright Skravik

La taille réduite du navire (8 mètres pour le premier bateau) lui permet par ailleurs de limiter fortement les coûts d'exploitation (divisés par 3 pour des missions équivalentes avec un navire de recherche scientifique à moteur) et de s'affranchir de nombreuses contraintes logistiques. Le bateau dispose également d'une importante surface de travail ou de stockage, il est équipé pour la manutention d'objets lourds et encombrants. Cela en fait donc l'outil idéal pour lancer une dynamique locale d'implantation de nouvelles pratiques professionnelles en mer directement à l'écoute de l'environnement et des acteurs du territoire.

Un exemple concret d'une intervention de Skravik : dans le cadre de l'expédition « Diable de mer » portée par l'association Ailerons, Skravik a apporté son soutien logistique pour permettre d'observer le diable de mer méditerranéen, une espèce menacée de Méditerranée française, proche cousine des raies mantas tropicales. L'objectif principal, atteint en 2020, était de poser une balise satellite pour la première fois sur un individu dans les eaux françaises afin de recueillir des données nécessaires à la protection de cette espèce menacée.

Les atouts de la solution Skravik

Trois volets d'action structurent le projet Skravik qui a été accompagné par l'incubateur d'innovation sociale Tag29 :

Une volonté de réduction de l'empreinte environnementale des filières maritimes professionnelles

Skravik propose de diviser par 5 la consommation d'énergie fossile pour des missions équivalentes, grâce à la propulsion par le vent. C'est également un navire plus silencieux que les navires à moteur, ce qui réduit sensiblement la pollution sonore et la perturbation du milieu étudié. Enfin, les navires Skravik sont issus du surcyclage de voiliers de plaisance, transformés et adaptés à leur nouvelle utilisation.

Le travail à la voile comme levier de dynamisation des échanges entre acteurs du littoral breton

En favorisant l'ancrage territorial fort du projet, Skravik souhaite recréer une dynamique coopérative entre différents acteurs porteurs

des savoirs-faire locaux. Avec la volonté de repenser les formes de collaborations, les circuits de distribution et l'implication des citoyens dans le développement de nouvelles filières, l'objectif est de co-construire une entreprise que tous puissent s'approprier.

Par exemple, proposer de nouvelles formes de liaisons maritimes, c'est ouvrir la voie à de nouveaux échanges à l'échelle d'une baie, d'une rade, d'un estuaire ou d'autres territoires maritimes. C'est l'opportunité de créer de nouvelles interactions autour d'une pratique traditionnelle revisitée par les évolutions de la technique. Par exemple à l'échelle de la rade de Brest et de la mer d'Iroise : faciliter les échanges de produits locaux (huîtres, fraises, légumes, bière artisanale, etc.) entre la presqu'île de Crozon, celle de Plougastel, la ville de Brest et le pays des Abers.

La revalorisation du métier de marin

Travailler avec de nouveaux outils, c'est l'occasion de repenser de façon plus large l'organisation du travail dans le milieu maritime, et de réinterroger en particulier le modèle social et l'implication du marin (équilibre entre les fonctions embarquées et les fonctions à terre, notion de marin entrepreneur, etc.).

Le tout guidé par une démarche *open source*

Dans la même logique que celle développée par la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) L'Atelier Paysan qui accompagne les agriculteurs dans la conception et la fabrication de machines et de bâtiments adaptés à une agroécologie paysanne, le savoir-faire développé à travers les phases d'expérimentation et d'innovation de Skravik sera documenté et mobilisable dans une logique de transfert de connaissances vers d'autres porteurs projets. L'objectif : faciliter le renouveau du travail à la voile à grande échelle.



« Ce matin en sortant du port, je prends conscience pour la première fois du silence qui m'entoure. À bord de mon voilier de travail, je redécouvre mon métier de marin pêcheur sans l'assourdissante pétarade du moteur et je me souviens qu'en 2020 il me fallait consommer 1 litre de gasoil pour pêcher 2kg de poissons. »

Témoignage imaginaire
d'un marin pêcheur en 2030,
représentant le rêve de l'équipe
de l'association Skravik

Les perspectives et enjeux

Rien n'est encore gagné pour Skravik et son objectif de faire du voilier de travail un outil pertinent pour le travail en mer. Malgré un accueil très enthousiaste des chercheurs, fortement sensibilisés aux enjeux environnementaux mais ne disposant pas de solution décarbonée pour leurs recherches, le nécessaire référencement de Skravik auprès de la Direction de la Flotte océanographique (qui permet ensuite aux chercheurs de mobiliser les voiliers de travail de Skravik) n'est pas encore à l'ordre du jour. Il va falloir passer par une étape de démonstration et de preuve du concept auprès des professionnels, chercheurs et scientifiques (par exemple pour démontrer qu'on peut aller droit et garder un cap à la voile).

Grâce au soutien du Fonds européen pour les Affaires maritimes et la pêche (FEAMP), un premier voilier de travail polyvalent, pour l'expertise environnementale et la pêche, va pouvoir être utilisé sur des actions tests et de démonstration qui sont nécessaires pour convaincre. Actuellement en chantier à Concarneau avec l'appui de spécialistes de la course au large, le prototype sera mis à l'eau au cours de l'été.

Le projet se poursuit simultanément en intégrant une dimension plus large du voilier de travail ouvert à tous les métiers, dont la pêche, le transport de passagers et le transport commercial, grâce notamment à un soutien du FEAMP. Mais là aussi, la réglementation n'est pas facilitante : pour obtenir un permis de mise en exploitation il faut encore aujourd'hui indiquer une puissance moteur, or les bateaux de Skravik n'ont qu'un moteur auxiliaire et l'essentiel de leur force de propulsion et la propulsion vélique.

Skravik souhaite évoluer à terme vers un statut de société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), de façon à impliquer les salariés et les futurs partenaires privés comme publics dans les décisions stratégiques, ce qui est encore rare dans le domaine maritime. La SCIC serait armatrice d'anciens voiliers transformés et homologués en plateforme de travail modulable pour expérimenter différentes formes de travail en mer à la voile et exploités pour différents métiers, de la pêche au transport de fret en passant par l'océanographie.

Par ailleurs, Skravik est engagé aux côtés de La Touline, acteur de référence pour l'emploi des marins, dans une réflexion collective autour de l'évolution du statut et de la diversification du métier de marin.



Les prochaines étapes du projet :

- Étape 1 – 2021 : expérimentation du voilier de travail sur activité pêche et environnementale ;
- Étape 2 – 2022 : validation du prototype, de l'autonomie financière et équipage dédié - Accompagnement d'autres projets pêche à la voile ;
- Étape 3 – été 2022 : prototypage d'un autre bateau de 15 mètres pour des travaux océanographiques et d'expertise environnementale (avec transport commercial) ;
- Étape 4 – expérimentation d'un navire de fret de 24 mètres pour développer le volet « échanges littoraux ».



CONTACT

Tangi Le Bot
Fondateur de Skravik
t.lebot@skravik.com
06 83 24 21 95

1.10 COOPÉRER POUR DIMINUER LOCALEMENT LA POLLUTION PLASTIQUE SUR LE LITTORAL

T.É.O.

La Rochelle



T.É.O. – Taho'É Eco-Organisation – est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), créée en 2009 à la Rochelle, s'inscrivant dans une démarche d'écologie résiliente. Elle pilote le programme « Trait-Bleu » qui met en œuvre des actions et des projets collaboratifs de diminution de la pollution plastique et de son impact sur les littoraux.

Le constat à l'origine du projet

Fabrice Faurre, fondateur et gérant de la SCIC T.É.O., a eu l'occasion de prendre personnellement conscience de l'extrême ampleur de la pollution des mers et océans ayant navigué pendant plus de 10 ans autour du monde avec sa famille. La quantité totale de macrodéchets rejetés chaque année dans l'environnement marin est estimée à 10 millions de tonnes, dont 80% proviennent des activités à terre et 20% d'activités maritimes. Ces macrodéchets sont des matières solides persistantes, manufacturées ou transformées, rejetées, éliminées ou abandonnées sur la côte ou en mer. Ils résultent des modes de consommation et de production non durables de nombreux secteurs, allant de l'industrie, de la pêche et de l'aquaculture, du tourisme aux particuliers. La présence de ces déchets a des conséquences socio-économiques, sanitaires et environnementales importantes : coûts des opérations de nettoyage, impacts négatifs sur les activités touristiques et de pêche, impacts dramatiques sur les espèces marines.

La France, qui possède le deuxième plus grand espace maritime du monde (plus de 10 millions de m²) et dont le littoral métropolitain représente près de 6 000 km, a un rôle majeur à jouer dans la réduction et le traitement de ces macrodéchets en mer et sur les côtes.

La réponse apportée par T.É.O.

Tout d'abord, une première action test, réalisée en 2011, a permis de confirmer l'ampleur des dégâts : sur un an, près de 500 kg de macrodéchets ont été collectés sur un kilomètre linéaire de côtes en Charente-Maritime. Cela a été l'élément déclencheur d'une action concertée avec des élus locaux, des associations locales et des citoyens. L'idée des Bacs à Marée maillés en réseau était née.

Aujourd'hui, dix ans après cette première action test, T.É.O gère directement près de 90 Bacs à Marée (BAM) implantés sur le littoral (principalement en Charente-Maritime en partenariat avec 18 communes du littoral, mais

aussi en Gironde, dans les Landes ou le Pas-de-Calais). D'autres Bacs à Marée sont déployés par l'Office national des forêts (ONF) sur les dunes domaniales de la côte Aquitaine.

Sur la période 2019 - 2020, 25 tonnes de déchets ont été collectées grâce aux Bacs à Marée de Charente-Maritime, principalement des plastiques (fragments durs, bouteilles, coupelles ostréicoles...), mais également du verre, du caoutchouc, des métaux.

À travers le déploiement des Bacs à Marée, la SCIC T.É.O. a développé plus qu'un outil de collecte de déchets marins. Il s'agit d'un véritable écosystème social et solidaire capable d'activer la bienveillance d'un réseau d'acteurs collectivement engagés. Cet écosystème s'appuie sur 5 piliers indispensables et complémentaires :

1. **Des communes** qui s'engagent au minimum pour 6 mois (entre octobre et mars) à financer la gestion des Bacs à Marée (300€ / trimestre / Bac) et à les stocker l'été, lorsqu'ils ne sont pas utilisés.
2. **L'Office national des forêts** qui fabrique les bacs.
3. **Des citoyens volontaires** qui ramassent les plastiques sur la plage et les déposent dans les Bacs à Marée situés dans des endroits stratégiques déterminés par les communes.
4. **Des associations ou entreprises d'insertion**, prestataires de service, chargées de collecter et trier les déchets déposés dans les Bacs à Marée et de compléter les fiches de collectage.
5. **Un opérateur déchets**, en capacité de recevoir les déchets marins sur chaque territoire.



Les atouts de la solution T.É.O.

Le statut de société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) représente le support idéal de l'approche multi-partenaire de T.É.O. La démarche collective basée sur la complémentarité et la coopération des différentes parties prenantes (citoyens, collectivités, entreprises d'insertion, opérateurs déchets...) constitue pour T.É.O. un levier d'action essentiel. Il est cependant à noter que toutes les collectivités ne s'approprient pas facilement la SCIC. Une acculturation des élus et des services à cet outil est nécessaire.

La web-application « BAM » qui permet de géolocaliser les Bacs à Marée présents sur le littoral (les 90 déployés par T.É.O., mais aussi de nombreux autres bacs répertoriés), d'informer les citoyens de la présence d'un bac sur leur lieu de promenade, et de signaler un bac plein qui doit être collecté. Deux ans après la création de la web-application, 249 bacs sont enregistrés¹⁸.

L'indicateur de zone d'accumulation. C'est la mesure 19 de l'axe 3 de lutte contre les déchets plastiques marins échoués sur le littoral. Les bacs donnent une échelle d'accumulation grâce à un calcul de temps de présence d'un bac en jours par le nombre de kilos collectés. Une cartographie voit le jour.

¹⁸ Voir <https://bacamaree.app/>

La création d'une formation qualifiante **Ouvrier-ère du Génie Écologique (OGE)** intégrant une spécialité « Préservation des espaces naturels et urbains face aux pollutions plastiques », en partenariat avec l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA). Cette formation vient renforcer l'approche insertion-emploi de T.É.O. Elle permet aux personnes formées de :

- Participer sur le terrain au recueil des données de pollution plastique sur l'espace littoral concerné ;
- Organiser l'entretien et le nettoyage pérenne des milieux dégradés par les pollutions plastiques ;
- Développer des connaissances sur les effets du plastique dans l'environnement et sur les principes de l'économie circulaire.

Enfin, la SCIC T.É.O. propose dans ses statuts une nouvelle catégorie de membres sociétaires contributrice au développement de l'intérêt collectif. Le « **collecteur occasionnel bénévole d'espaces publics** » en soutien des politiques publiques et en lien avec les administrations.



Les perspectives et enjeux

Le développement des implantations des **Bacs à Marée en Nouvelle-Aquitaine**, via le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine et des Départements de la Gironde, des Landes, des Pyrénées-Atlantiques, et en partenariat avec INAÉ, le réseau régional des acteurs de l'insertion par l'activité économique.

« Notre objectif est d'atteindre à minima **100 Bacs à Marée supplémentaires par an sur trois ans. Il y a 907 communes sur le littoral en France métropolitaine. Cela nous laisse une belle marge de progression !** »

Fabrice Faurre

Fondateur et gérant de la SCIC
T.É.O.

Plus largement, **développer des partenariats à l'échelle nationale et en Outre-Mer** avec les acteurs souhaitant contribuer au « Plan d'actions national zéro plastique en mer 2020 - 2025 » qui vise à réduire l'apport de macro et micro-déchets vers les mers et les océans d'ici à 2025, en vue d'atteindre plus particulièrement l'objectif de zéro plastique en mer d'ici 2025.

Élargir le mode de collecte, en travaillant notamment sur l'amont avec des « Bacs à Rive », ainsi que sur la collecte de déchets en mer avec des « Bacs flottants » qui seraient utilisés en pêche passive par les pêcheurs.

CONTACT

Fabrice Faurre

Fondateur et gérant de la SCIC T.É.O.

teo.larochelle@gmail.com

06 17 70 54 39

An aerial photograph of a stunning turquoise bay, likely in the French Riviera. The water is crystal clear, revealing the rocky seabed. Numerous white motorboats and smaller craft are scattered across the bay. The surrounding cliffs are rugged and covered with dense green vegetation, including pine trees. The scene is bright and sunny, with clear shadows cast by the boats and the land.

2.

DÉVELOPPER L'ESS
DANS LE DOMAINE
MARITIME

2.1 APPORTS DES INITIATIVES ÉTUDIÉES

Les monographies des 10 initiatives étudiées par le Labo de l'ESS témoignent de la **diversité des projets de l'ESS dans le domaine maritime, ainsi que de la richesse des approches et solutions portées**. Certains cherchent prioritairement à répondre aux problématiques environnementales : réduction des déchets, recyclage, réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autres s'inscrivent dans une démarche initiale de développement économique soucieuse de l'Homme et durable, à travers la structuration de la filière pêche, l'accompagnement et la promotion des métiers de la mer, ou encore l'incubation des projets entrepreneuriaux innovants et coopératifs dans le domaine maritime. **La mer, en tant que ressource et patrimoine collectif, riche en savoir-faire et en traditions, mais également en tant qu'environnement parfois hostile appelant nécessairement un savoir, un savoir-faire, mais aussi à l'entraide et à la solidarité, constitue leur dénominateur commun**. Que l'on se situe en Bretagne, en Loire-Atlantique, en Méditerranée ou dans le Gard, que l'on échange avec un marin-pêcheur, un.e ingénieur.e, un.e travailleur.euse social.e, un.e artisan.e, un.e skipper.euse ou un.e chercheur.euse. **Ce sont également les principes, modes de fonctionnement et l'ingéniosité propres à l'ESS qui relie l'ensemble des initiatives rencontrées**.

Au-delà de l'histoire particulière de chacune de ces 10 initiatives remarquables, nées d'une conviction et d'une audace souvent collective, **que retenir en synthèse des principaux apports de ces projets entrepreneuriaux pour un territoire fertile, résilient et solidaire ?**

Mus par la volonté de répondre à un besoin dans une démarche d'utilité sociale, voire d'intérêt général, leurs vocations, formes juridiques et gouvernances, ainsi que modèles économiques différents, mais tous ces projets appartiennent à la grande famille de l'ESS. Associations, sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC), entreprises reconnues « solidaires d'utilité sociale » (ESUS), coopérative d'activité et d'emploi (CAE) ne privilégiant pas le profit, ils portent une vision de la mer comme bien commun dont aussi bien l'exploitation que la protection relèvent de la responsabilité de toutes et tous. C'est ainsi que pour certains il semble naturellement inacceptable de jeter tous les ans des tonnes de poissons invendus, alors qu'il s'agit pour un nombre croissant de personnes d'un article alimentaire inaccessible (**Les Paniers de la Mer**). Que d'autres choisissent de structurer des écosystèmes résilients visant à réduire et à traiter les macrodéchets en mer et sur les côtes (**T.E.O., Reseaclons**), à décarboner le travail en mer (**Skravik**) ou, par exemple, à revaloriser les bateaux hors d'usage jusqu'alors voués à la destruction (**Bathô**). D'autres encore ont à cœur d'accompagner et de promouvoir les métiers de la mer (**La Touline**) et de valoriser et transmettre leur savoir-faire (**Skol ar Mor, Jeunes à bord**), même au-delà du domaine de la mer (**Jolokia**), dans une démarche d'accessibilité la plus large possible. C'est ainsi que la coopération et l'implication de la partie prenante citoyenne sont souvent au cœur des projets (**T.E.O., Finistère Mer Vent, Reseaclons**, etc.). S'attaquant à des enjeux et problématiques divers, parfois convergents, toutes les initiatives rencontrées reposent indéniablement sur un engagement humain remarquable. Le facteur humain, et la présence le plus souvent d'une figure de leader charismatique inventif et fédérateur, représente une ressource d'autant plus précieuse si celui-ci parvient à se mettre au profit d'une dynamique multi-acteurs de coopération territoriale à potentiel systémique. L'ESS offre à ce titre des cadres et outils adaptés. Quant aux innovations qu'ils portent, les acteurs rencontrés raisonnent d'ailleurs très souvent en *open-source*, de manière à les mettre en commun au profit de l'écosystème (**Skravik**).

LES PROJETS PORTEURS D'UNE INNOVATION TECHNOLOGIQUE ET PLUS LARGEMENT SOCIÉTALE

Les apports des initiatives étudiées en matière d'innovation, marque de fabrique de l'ESS, sont nombreux. Bien que ces apports relèvent de l'innovation de nature technologique, c'est dans l'innovation sociétale générée que transparaît la plus-value de l'ESS.

L'**innovation technologique**, se traduisant par l'invention d'un produit, service ou processus de fabrication jusqu'à présent inexistants, est par exemple au cœur des activités portées par **Reseaclons** et **Bathô**. Afin de mener à bien son activité de valorisation des déchets plastiques sauvages altérés, tout en limitant au maximum l'empreinte carbone, l'association Reseaclons a contribué à mettre au point une méthode de compression-friction sans apport de chaleur. Quant au chantier naval Bathô, agréé entreprise solidaire d'utilité sociale (ESUS), il a développé au sein de son laboratoire R&D un enduit de liège naturel, garantissant l'isolation des bateaux rénovés sans impact néfaste sur la santé et l'environnement. L'isolant SOLIEGE® est aujourd'hui certifié par l'Ecolabel Excell et intéresse de nombreux industriels en France et à l'étranger. L'innovation technologique est également au cœur des entreprises accompagnées par l'incubateur et accélérateur **Finistère Mer Vent**, que ce soit dans le domaine de la sécurité en mer, de l'énergie ou du numérique répondant aux enjeux et besoins du secteur maritime.

L'**innovation sociétale ou sociale**, au sens de la définition qu'en donne le Conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire (CSESS)¹⁹, peine encore à être reconnue et soutenue dans le cadre des dispositifs d'accompagnement et de financement de l'innovation au même titre que l'innovation technologique. Cependant, les acteurs ne manquent pas d'inventer des nouvelles façons de faire pour répondre à des besoins sociaux. **Ces innovations reposent sur la proposition de nouveaux services, de nouvelles organisations du travail, ou de nouveaux usages.**

Utiliser la voile comme démonstrateur pour casser les stéréotypes du management à terre et accompagner les entreprises et structures publiques dans l'ancrage de la diversité et de l'inclusion au sein de leur organisation : telle est l'ambition de l'association **Jolokia**. Dans un autre registre, l'âge moyen des patrons-pêcheurs, parfois proche des 50 ans dans certains ports de la Méditerranée, couplé au manque d'attractivité qui demeure dans ce métier, interroge sur le devenir de la profession, pourtant chargée d'histoire et de sens. C'est la raison pour laquelle la coopérative d'activité et d'emploi (CAE) Petra Patrimonia a développé le dispositif « **Jeunes à bord** », permettant la transmission des entreprises de pêche d'une génération à l'autre. Toujours en matière d'emploi, et plus précisément de formation et de transmission, Mike Newmeyer, réputé maître-charpentier de marine américain, venu s'installer à Guérande au début des années 1990, a réalisé au gré de ses rencontres avec d'autres passionnés que l'offre de formation au métier de charpentier de marine était insuffisante sur le territoire face aux enjeux du secteur. Se basant sur la méthode du « learning by doing » (apprendre en faisant) venant d'outre-Atlantique, le « chantier-école » porté par l'association **Skol ar Mor**, créée en 2010, répond non seulement au besoin du marché des charpentiers bois professionnels, mais il contribue également à la transmission et la préservation d'un savoir-faire traditionnel relevant du patrimoine local. **Les exemples de nouveaux services proposés par les initiatives étudiées sont nombreux.**

¹⁹ « L'innovation sociale consiste à élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits dans les conditions actuelles du marché et des politiques sociales, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés, notamment des utilisateurs et usagers. Ces innovations concernent aussi bien le produit ou service, que le mode d'organisation, de distribution, (...). Elles passent par un processus en plusieurs démarches : émergence, expérimentation, diffusion, évaluation. » (Rapport d'activité du Conseil supérieur de l'ESS, décembre 2011)

En matière d'innovation organisationnelle, les acteurs de l'ESS rencontrés font notamment preuve de leur volonté et capacité à s'appuyer sur des modes de gouvernance et de travail multi-partenariaux et coopératifs. Cherchant à limiter la pollution plastique sur le littoral, la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) **T.É.O.**, basée à La Rochelle, a développé avec ses bacs à marée plus qu'un outil de collecte de déchets marins. En mobilisant et faisant coopérer différents acteurs du territoire (citoyens, collectivités, opérateurs de déchets...), elle a su générer un véritable écosystème local d'acteurs collectivement engagés. Autre exemple avec la SCIC **Finistère Mer Vent** dont les sociétaires, issus du monde de l'entreprise et des collectivités, ont donné naissance à un incubateur-accélérateur de projets des filières nautiques et de la course au large à fort impact pour le territoire.

Enfin, certaines initiatives étudiées font preuve d'une innovation d'usage. C'est le cas par exemple pour l'association **Skravik** qui, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en mer, cherche à explorer et adapter les usages des voiliers de plaisance à des fins de travail (observation océanographique, transport côtier, pêche artisanale...). L'innovation d'usage se trouve également au cœur du projet de **Bathô** qui se saisit des bateaux de plaisance en fin de vie pour les réemployer en les transformant en gîte sur terre ferme en espace de *co-working* pour les entreprises, en aires de jeux pour les communes ou en espaces de vente pour les commerçants.



LES PROJETS GÉNÉRATEURS DES IMPACTS ÉCONOMIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX, À FORTE DIMENSION TERRITORIALE

Tout en n'étant pas toujours en mesure d'évaluer pleinement l'impact qu'elles génèrent, parce que parfois encore trop récentes, les initiatives étudiées font bien preuve d'effets positifs sur leur écosystème en matière économique, environnementale ou sociétale. Elles se caractérisent également par le souci de valoriser et maximiser leur utilité sociétale à tous les niveaux, de leur chaîne d'activités. C'est ainsi par exemple que des acteurs du recyclage des macrodéchets marins (**T.É.O.**), de transformation de bateaux hors d'usage (**Bathô**) ou encore de reconditionnement et de distribution d'inendus de poissons (**Les Paniers de la Mer**) choisissent d'utiliser leur d'activité comme support d'accès à l'emploi. **Reseaclons**, association créatrice de filière en économie circulaire sur la collecte et recyclage de déchets plastiques cherche à utiliser les techniques minimisant l'impact carbone. L'incubateur-accélérateur **Finistère Mer Vent** visant à développer les filières marines a fait le choix d'un bâtiment répondant aux normes environnementales les plus exigeantes : passif, en bois, conçu par un architecte du territoire et produisant son électricité grâce aux panneaux solaires fournis par une start-up locale. De nombreux exemples attestent de l'exigence que se donnent les acteurs dans leur ambition de générer les transitions à vocation systémique.

Les impacts économiques des différents projets analysés recouvrent à la fois des aspects de création d'emplois et de réponse à des besoins de main d'œuvre existants, de développement économique territorial et de structuration des filières. En voici quelques illustrations tirées des échanges avec les porteurs de projet rencontrés :

- 2 520 charpentiers bois auraient été recherchés en France en 2020 alors que 83% des recruteurs concernés par ce besoin déclaraient d'avoir des difficultés de recrutement²⁰. C'est bien à ce besoin de main d'œuvre qualifiée que répond le « chantier-école » **Skol ar Mor** basé en Pays de Guérande.
- En valorisant les invendus de la mer et les ressources locales, **les Paniers de la Mer** contribuent à soutenir l'économie de proximité et la filière de la pêche. Avec leurs 120 salariés en insertion en contrat à durée déterminée d'insertion²¹ (CDDI), ils sont par ailleurs un véritable générateur d'emploi permettant aux personnes en situation de fragilité de déboucher sur des métiers de la pêche mais aussi de la cuisine, de l'agroalimentaire ou de la vente en libre-service. En effet, les compétences acquises par les salariés des Paniers de la Mer, à travers les 5 970 heures de formation dispensées en 2020, sont transférables à de nombreux autres secteurs qui recrutent.
- Le chantier naval **Bathô** à Rezé, dont l'activité contribue à diversifier l'offre locale de services touristiques, estime que 100 bateaux rénovés permettent de générer 30 emplois de production dont la moitié en parcours d'insertion et d'apprentissage. En 2019, ce sont environ 4 000 heures de formation et de parcours métier qui ont ainsi été réalisées par une quarantaine de jeunes.
- Le transport à la voile comme levier de dynamisation des échanges entre acteurs du littoral breton, tel est le potentiel d'impact de l'activité développée par l'association **Skravik**. Proposer de nouvelles formes de liaisons maritimes, c'est ouvrir la voie à de nouveaux échanges (comme les échanges de produits locaux) à l'échelle d'une baie, d'une rade, d'un estuaire ou d'autres territoires maritimes. C'est l'opportunité de créer de nouvelles interactions autour d'une pratique traditionnelle revisitée par les évolutions de la technique.

Les impacts environnementaux visés par les initiatives étudiées touchent également à des problématiques diverses. Ces quelques exemples n'appellent, face à l'immensité des enjeux et l'urgence de la lutte pour le climat, qu'à leur nécessaire changement d'échelle.

- Aujourd'hui, dix ans après sa première action test, la SCIC **T.É.O.** a pu implanter près de 90 bacs à marée sur le littoral (principalement en Charente-Maritime mais aussi en Gironde, dans les Landes ou le Pas-de-Calais). D'autres bacs à marée sont déployés par l'Office national des forêts (ONF) sur les dunes domaniales de la côte Aquitaine. Sur la période 2019 - 2020, 25 tonnes de déchets ont été collectés grâce aux bacs à marée de Charente-Maritime, principalement des plastiques (fragments durs, bouteilles, coupelles ostréicoles...), mais également du verre, du caoutchouc, des métaux. L'actuel objectif de T.É.O. étant d'atteindre à minima 100 bacs à marée supplémentaires par an sur trois ans. Étant donné qu'il y a 907 communes sur le littoral en France métropolitaine, le potentiel est réel.

²⁰ Selon l'enquête « Besoins en main-d'œuvre 2021 », Pôle Emploi, 2021.

²¹ Le contrat à durée déterminée d'insertion (CDDI) est ouvert aux personnes au chômage et rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières. Ainsi les jeunes de moins de 26 ans, les travailleurs handicapés ou les personnes bénéficiaires du RSA peuvent signer un CDDI. Le contrat ne peut pas excéder 24 mois.

- Également actrice de la dépollution du milieu marin, l'association **Reseaclons** mène une action expérimentale de recyclage de plastique à partir d'un procédé innovant limitant l'impact carbone de l'opération. La phase pilote a permis de collecter et recycler 700 kg de déchets plastiques.
- Souhaitant réduire l'empreinte environnementale des filières maritimes professionnelles, **Skravik** propose de diviser par 5 la consommation d'énergie fossile d'une opération en mer (observation océanographique, transport côtier, pêche artisanale) ainsi que d'éliminer la pollution sonore liée à l'utilisation du moteur, grâce à la propulsion par le vent.



Les impacts plus largement sociétaux des projets mis en avant dans le cadre de l'étude concernent à la fois les questions de sensibilisation, de valorisation des ressources et du patrimoine de la mer, ainsi que celles du décloisonnement entre acteurs et de l'initiation de coopérations territoriales à fort potentiel systémique.

- Permettant de diversifier les sources d'approvisionnement des acteurs de l'aide alimentaire, tout en limitant le gaspillage alimentaire, l'action des **Paniers de la Mer** se révèle avant tout porteuse d'impact social. En 2020, le réseau des Paniers de la Mer a récupéré plus de 350 tonnes de poissons invendus, dont 50 tonnes issues de dons. Les 171,5 tonnes de poisson conditionné ont été distribuées aux structures d'aide alimentaire de 60 départements.
- Investi dans l'accompagnement de la transmission des entreprises de pêche traditionnelle, le dispositif « **Jeunes à bord** », porté par Petra Maritima, comporte également une dimension de plaidoyer à l'attention des acteurs économiques et des pouvoirs publics en faveur de la préservation, du développement et de l'adaptation de la filière.
- Acteur de la collecte et du recyclage des macrodéchets marins, l'association **Reseaclons** investit également le champ de la sensibilisation. Au-delà du volet technique, son action pilote a permis de construire et de porter collectivement un message fort de prévention sur l'usage du plastique.
- Nombreux sont les impacts sociétaux en matière de valorisation, sous ses divers aspects, du patrimoine de la mer visés par les différents acteurs rencontrés : promotion et accompagnement du savoir-faire et de la spécificité des métiers de la mer (**La Touline, Skol ar Mor**), valorisation de la navigation en tant que ressource pour nos façons de travailler et vivre ensemble (**Jolokia**), valorisation du patrimoine de la filière navale par le biais de l'innovation d'usage des bateaux de plaisance (**Bathô**), etc.

2.2 ENJEUX SOULEVÉS & PISTES DE RÉFLEXION POUR ALLER PLUS LOIN

Au regard des initiatives présentées, il semble évident que le domaine maritime est vecteur d'initiatives variées relevant de l'ESS. Indépendamment des liens historiques notamment entre le secteur de la pêche et l'ESS (à travers les coopératives maritimes par exemple), il apparaît en effet que les entreprises de l'ESS, de par leur mode de gouvernance, leur capacité d'innovation et leur ancrage territorial, peuvent jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre de réponses adaptées aux enjeux du domaine maritime, notamment ceux identifiés dans la Stratégie nationale pour la mer et le littoral, et dans ses déclinaisons régionales.

Stratégie nationale pour la mer et le littoral

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une Stratégie nationale pour la mer et le littoral. Cette stratégie donne un cadre de référence pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral et, plus généralement, pour tous les acteurs de l'économie maritime et des littoraux. Elle fixe quatre grands objectifs :

1. la transition écologique pour la mer et le littoral ;
2. le développement de l'économie bleue durable ;
3. le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif ;
4. le rayonnement de la France.

Qu'il s'agisse de transition écologique, d'inclusion socio-économique, de valorisation des savoir-faire et des métiers, les initiatives présentées témoignent toutes d'un attachement fort à une double ambition inhérente à l'ESS, combinant développement économique et utilité sociale ou sociétale.

Cette double ambition n'est pas étrangère au domaine maritime qui doit aujourd'hui faire face à un changement de paradigme et appréhender son économie dans un cadre plus large, celui de la valeur globale de la mer, en développant ses dimensions écologiques, culturelles et démocratiques. Dans son étude sur « L'économie de la mer en 2030 »²², l'OCDE rappelle d'ailleurs qu'il est essentiel d'inclure, aux côtés des activités économiques maritimes, les actifs naturels, les biens et services non-marchands délivrés par les écosystèmes marins.

²² OCDE, « L'économie de la mer en 2030 », 2016

Par conséquent, puisque l'économie sociale et solidaire et l'économie de la mer se rejoignent autour de valeurs communes, quoi de mieux que d'identifier des défis communs et de continuer à construire ensemble les solutions pour y répondre ?

Souvent pionniers, les projets étudiés ne suivent pas des trajectoires tracées d'avance : ils ouvrent la voie à de nouveaux possibles et rencontrent parfois à ce titre des difficultés, freins ou blocages de nature similaire : blocages réglementaires, entraves à la coopération, défaut de reconnaissance de leur spécificités, besoins de financement et problèmes fonciers, etc. Étant pour beaucoup des initiatives récentes en phase de développement, elles dessinent également les perspectives de leur changement d'échelle et d'essaimage. Les différentes monographies en témoignent : certains projets portent une ambition de croissance, y compris en investissant de nouveaux territoires (reproductibilité), d'autres ne se projettent pas forcément au-delà de leur territoire d'origine, tout en envisageant de partager leur expérience, plutôt dans une logique de transfert de pair à pair. Une stratégie globale semble nécessaire, permettant à la fois de lever les freins encore trop souvent rencontrés par les projets, de donner à voir l'existant et d'accompagner son développement (par capitalisation, essaimage, transfert d'expérience et de savoir-faire), et de renforcer les connexions et les synergies.

Les préconisations pour aller plus loin

RENDRE VISIBLE

Renforcer la place et la visibilité de l'ESS dans la stratégie nationale pour la mer et le littoral, et dans ses déclinaisons régionales.

- Mobiliser les acteurs de l'ESS lors d'événements d'envergure en lien avec le secteur maritime (Assises de la Mer, Fête de la mer et des littoraux, conférence nationale du Cluster maritime français, événements de la Maison des Océans etc.).
- Donner à voir les atouts des métiers et activités développées par les initiatives ESS dans le secteur maritime, notamment auprès des jeunes en recherche d'emplois porteurs de sens.

Valoriser la prise en compte des enjeux des secteurs maritimes dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de soutien à l'ESS.

- Favoriser la prise en compte du secteur maritime dans les Stratégies Régionales de Développement de l'ESS (SRDESS), en s'appuyant sur les Régions et sur les Chambres Régionales de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS).
- Valoriser les coopérations entre le secteur maritime et l'ESS lors d'événements nationaux ou internationaux dédiés à l'ESS : Mois de l'ESS (en novembre chaque année), Forum national de l'ESS (tous les deux ans, le prochain en octobre 2021), Forum international de l'ESS (le deuxième forum en octobre 2021), Sommet européen de l'économie sociale (sous la présidence française à Strasbourg en février 2021).

LEVER LES FREINS ET LIBÉRER LES POTENTIELS

À l'échelle nationale, contribuer à la levée des freins réglementaires ou administratifs rencontrés par les initiatives de l'ESS qui développent des solutions en réponse aux enjeux du secteur maritime.

- Agir, en lien avec les autres Ministères concernés, sur la réglementation pour lever un certain nombre de freins rencontrés par les porteurs de projets : élargissement du périmètre de collecte et de valorisation des invendus de poissons (*Les Paniers de la Mer*) ; reconnaissance du Contrat d'appui au projet d'entreprise (CAPE) par l'ENIM²³ (*Jeunes à bord*) ; prise en compte des solutions décarbonées de travail en mer et de pêche côtière (*Skravik*).

Contribuer à la sécurisation économique des projets socialement innovants dans le secteur maritime.

- Reconnaître pleinement les acteurs de l'ESS et leurs spécificités en facilitant leur accès aux marchés publics et à certains fonds publics (reconnaissance auprès des éco-organismes pour l'accès aux fonds de réemploi, modulation des exigences concernant la part requise des fonds privés, fonds dédiés à la coopération, aides à l'amorçage et à l'expérimentation etc.).
- Soutenir la mission R&D sociétale (pour qu'elle fasse l'objet des mêmes dispositifs de soutien que la R&D technologique) afin de stimuler l'innovation dans toutes ses dimensions et valoriser notamment la capacité d'innovation des acteurs de l'ESS dans le secteur maritime.

Favoriser les nouvelles façons d'évaluer la valeur créée.

- En ajustant les critères et les indicateurs de mesure, de manière à prendre en compte la dimension parfois immatérielle de la valeur (par exemple, dans le secteur de la pêche : ne pas se limiter aux seuls indicateurs de volume d'activité mais prendre en considération ses impacts territoriaux) ;
- Faire évoluer les critères de labélisation/financement des pôles de compétitivité qui ne correspondent souvent pas aux caractéristiques de la valeur créée par les projets de l'ESS.



²³ Établissement national des invalides de la marine (ENIM) qui gère le régime spécial de sécurité sociale des marins et des gens de mer.

RENFORCER LES SYNERGIES

Identifier des enjeux prioritaires du secteur maritime qui pourraient représenter des leviers de développement de réponses ESS, par essaimage de projets existants, ou par création de nouvelles réponses à des besoins non couverts.

- En matière de transitions (développement des filières dans l'économie circulaire par exemple, etc.) ;
- En matière d'équilibre territorial (diversification des activités économiques liées à la mer, préservation des capacités à habiter le littoral face à la pression touristique grandissante, etc.).

Favoriser la coopération public/privé qui est au cœur des projets de l'ESS.

- Valoriser le modèle de société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) encore insuffisamment connu, qui permet pourtant des rencontres entre acteurs qui ne se seraient pas forcément produites en dehors de ce contexte. Pour développer des projets territoriaux permettant d'apporter des réponses aux enjeux sociaux et environnementaux du secteur maritime (plusieurs projets de l'étude, créés initialement sous un autre statut, étudient actuellement leur passage en SCIC : Skravik, Batô, Skol ar Mor, etc.).
- Contribuer au développement de coopérations territoriales multi-partenariales entre acteurs du secteur maritime et ESS (par exemple impulser la création d'un Pôle territorial de coopération économique maritime).





ANNEXE

LISTE DES INITIATIVES DE L'ESS REPÉRÉES DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE

Nom du Projet	AGSEL	Algues Provence Production	Alpha et co	Association française pour le bateau électrique
Structure porteuse (si différent)				
Description synthétique du projet et des activités	Entreprise du génie écologique : promotion et réalisation des prestations liées à des actions d'entretien, de gestion et d'aménagements des espaces et du littoral.	Production et vente d'algues et de tous produits issus de l'aquaculture.	Travaux maritimes et sous-marins : création, pose et entretien.	Développement de l'image et du marché du bateau électrique en France comme à l'étranger : faciliter conception, fabrication et usage de toute solution électrique de propulsion pour bateaux et navires.
Territoire d'intervention	Finistère	Bouches-du- Rhône	Morbihan	Paris
Région	BRE	PACA	BRE	IDF
Statut juridique	SCIC	SCOP	SCOP	Association
Secteur d'activité principal	Aménagement du littoral	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Autre	Loisirs nautiques/ plaisance
Utilité sociétale du projet (1)	Biodiversité/ environnement			Transition énergétique
Utilité sociétale du projet (2)				

Nom du Projet	Atelier des gens de mer	Bassins de nage en mer	Bathô	Bâtiment moderne breton
Structure porteuse (si différent)		Marseille capitale de la mer		
Description synthétique du projet et des activités	Accompagnement dans le retour à l'emploi des marins pêcheurs débarqués du fait de la maladie ou du handicap : animation des activités terrestres adaptées : pêche professionnelle et activités portuaires (ramendage chaluts et filets, aide à la criée, entretien des bateaux).	Déploiement des bassins de nage en mer pour pallier le manque de piscines, apprendre aux enfants à nager et les sensibiliser à l'écosystème marin et sa fragilité ainsi qu'aux métiers de la mer.	Chantier naval, agréé entreprise solidaire d'utilité sociale (ESUS), qui crée des habitats insolites à partir de bateaux de plaisance en fin de vie qui ne peuvent plus naviguer, jusqu'alors destinés à l'incinération ou à l'enfouissement.	Entreprise du génie civil et du gros œuvre : bâtiments industriels et tertiaires, travaux maritimes et fluviaux.
Territoire d'intervention	Charente-Maritime	Marseille	Rezé	Côtes-D'Armor
Région	NA	PACA	PDL	BRE
Statut juridique	SCIC	Association	SAS	SCOP
Secteur d'activité principal	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Loisirs nautiques/ plaisance	Construction navale	Aménagement du littoral
Utilité sociétale du projet (1)	Emploi/Insertion/ Formation	Lien social/ sensibilisation	Économie circulaire	
Utilité sociétale du projet (2)		Emploi/Insertion/ Formation	Emploi/ Insertion/ Formation	

Chantier naval du Poudreux	Chorus	Cité des arts, des sports et des métiers de la mer	CODEMAR (Coordination, Connaissances et Communication sur les Déchets Marins)	Compagnons de Maguelone
		Marseille capitale de la mer	LPO	
Tous travaux de charpenterie de marine.	Production de connaissances sur les écosystèmes marins et formalisation des outils de suivis innovants à partir de l'écoute des sons.	Développement d'un tiers-lieu à Marseille, en plein chantier naval, pour créer du lien entre employeurs et formation artisanale : lab et un incubateur d'économie bleue reliés à la recherche et ouvert sur l'international, espaces sportifs et culturels, etc.	Coopération territoriale multi-acteurs pour étudier l'importance de la pollution par les déchets marins et agir de manière concertée en faveur de la réduction de ces déchets à la source.	ESAT (Établissement et Services d'Aide par le Travail) avec de multiples activités (comptoir de vente, pêche, viticulture, conserverie etc.) réalisées par des personnes en situation du handicap. Par ailleurs, gestion et valorisation d'un site avec monument historique et environnement insulaire classé Natura 2000.
Calvados	Grenoble	Marseille, National, International	Charente-Maritime	Palavas les Flots
NORM	AURA	PACA	NA	OCC
SCOP	Association	Association	Association	Association
Construction navale	Environnement/patrimoine	Construction navale	Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture	Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture
	Biodiversité/environnement	Agrégateur (CAE, Tiers lieu...)	Lien social/sensibilisation	Emploi/Insertion/Formation
		Emploi/Insertion/Formation	Économie circulaire	Biodiversité/environnement

Nom du Projet	Connexion Électrique des Navires à Quai (CENAQ) dans le Grand Port Maritime de Marseille	Coop Coquillages	Coopérative ouvrière réunionnaise	DELTAMAR (Développement Écologique des Laitiers d'Acierie pour le milieu marin)
Structure porteuse (si différent)	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), Compagnie Méridionale de Navigation (CMN)			Ecocéan
Description synthétique du projet et des activités	Réduction voire suppression des émissions polluantes (SOx, NOx, CO ²) des navires de la compagnie pendant qu'ils sont aux quais du Grand Port Maritime de Marseille en les raccordant au réseau électrique terrestre.	Aquaculture - Prestations aquacoles.	Manutention portuaire, accouage.	Intégration de produits laitiers d'acierie pour la restauration écologique.
Territoire d'intervention	Sud	Var	La Réunion	Méditerranée
Région	PACA	PACA	LA RÉUNION	PACA
Statut juridique	Autre	SCOP	SCOP	SAS
Secteur d'activité principal	Transport maritime (commerce/passagers)	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Autre	Environnement/ patrimoine
Utilité sociétale du projet (1)	Transition énergétique			Biodiversité/ environnement
Utilité sociétale du projet (2)	Biodiversité/ environnement			

Drive SCOP	E.C.O.L.E. (Espace de Culture Océane du Littoral et de l'Environnement) de la Mer	ECCS	Echo Mer	Ecogestes Méditerranée
				CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement) Bassin de Thau
Établissement pour l'enseignement de la conduite de véhicule terrestre à moteur et bateau.	Information et sensibilisation relatives à la culture scientifique et technique sur les thèmes de la biodiversité marine et des espaces littoraux à destination du grand public.	Conception, études et réalisation dans différents domaines (électricité, bâtiment...) dont l'électricité marine.	Sauvegarde de l'environnement : organisation des collectes de matériaux usagés (voiles de bateau, bouchons de liège, poches à huître, néoprène des combinaisons de plongée) et actions de sensibilisation aux écogestes à destination des scolaires et du grand public.	Campagne de sensibilisation des plaisanciers pour inciter au changement de pratiques dans l'objectif de réduire les impacts sur la biodiversité marine.
Alpes-Maritimes	La Rochelle	Vendée	Méditerranée	Palavas les Flots
PACA	NA	PDL	PACA	OCC
SCOP	Association	SCOP	Association	Association
Transport maritime (commerce/passagers)	Environnement/patrimoine	Autre	Loisirs nautiques/plaisance	Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture
	Lien social/sensibilisation		Économie circulaire	Lien social/sensibilisation
	Biodiversité/environnement		Lien social/sensibilisation	Biodiversité/environnement

Nom du Projet	ETS Cheyresy et Fastout	Expédition 7 ^{ème} continent	Festival de la mer	Filière Pêche La Rochelle
Structure porteuse (si différent)			Marseille capitale de la mer	
Description synthétique du projet et des activités	Travaux maritimes, location de barres.	Action pour un océan préservé en combinant des savoir-faire scientifiques, pédagogiques, médiatiques : organisation des expéditions destinées à explorer les cinq gyres et à étudier la présence du plastique (objets flottants, particules) dans les océans.	Création d'un festival, emblématique et récurrent, valorisant les cultures méditerranéennes à terre et les sports nautiques sur l'eau.	Réalisation de prestations de services (filetage, découpe, transformation et le conditionnement) pour le réseau des premiers acheteurs de la criée de La Rochelle.
Territoire d'intervention	Alpes-Maritimes	Ardèche	Marseille	Charente-Maritime
Région	PACA	AURA	PACA	NA
Statut juridique	SCOP	Association	Association	SCIC
Secteur d'activité principal	Autre	Environnement/patrimoine	Autre	Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture
Utilité sociétale du projet (1)		Biodiversité/environnement	Coopération territoriale	
Utilité sociétale du projet (2)			Lien social/sensibilisation	

Finistère Mer et Vent	Fumaisons Occitane	GENOV (Groupement d'Employeurs Nord Ouest Vendée)	GLEMO - Groupement d'Employeurs Marennes	Greenharbour
				Nexeya, partenaires
Incubateur- accélérateur destiné à accompagner le développement des entreprises des filières nautiques et de course au large en Finistère.	Transformation, vente, prestation de saurissage, négoce de tous poissons et d'aliments.	Groupement d'employeurs multi-sectoriel accompagnateur de changement sur son territoire littoral.	Groupement d'employeurs sur le littoral.	Développement d'une barge autopropulsée multi-services « Énergie et Environnement » sur le port de Sète, intégrant de l'hydrogène vert.
Finistère	Gers	Noirmoutier	Oléron	Occitanie
BRE	OCC	PDL	NA	OCC
SCIC	SCIC	Association	Association	SAS
Autre	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Transport maritime (commerce/ passagers)
Agrégateur (CAE, Tiers lieu...)		Emploi/Insertion/ Formation	Emploi/Insertion/ Formation	Transition énergétique
Coopération territoriale		Coopération territoriale	Coopération territoriale	

Nom du Projet	Groupement des porteurs de bagages du port de Marseille	Idea Groupe	IODDE (Ile d'Oléron Développement Durable Environnement)	Jeunes à Bord
Structure porteuse (si différent)				Coopérative d'Activité et d'Emploi (CAE) Petra Patrimonia - Maritima
Description synthétique du projet et des activités	Portage de bagages, prestations aux voyageurs du port de Marseille.	Manutention, transit, transport, magasinage principalement dans l'activité portuaire. Consignation, empotage, dépotage, affrètement, centre de distribution.	Différentes actions en faveur du développement durable du littoral de l'île d'Oléron auprès des habitants, des acteurs locaux et des élus.	Transmission des entreprises de pêche artisanale de (futurs) retraités à des jeunes (moins de 45 ans) grâce à un dispositif innovant d'accompagnement et de formation.
Territoire d'intervention	Bouches-du-Rhône	Loire-Atlantique	Oléron	Méditerranée
Région	PACA	PDL	NA	PACA
Statut juridique	SCOP	SCOP	Association	Autre
Secteur d'activité principal	Loisirs nautiques/ plaisance	Autre	Environnement/ patrimoine	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture
Utilité sociétale du projet (1)			Lien social/ sensibilisation	Emploi/Insertion/ Formation
Utilité sociétale du projet (2)			Biodiversité/ environnement	Lien social/ sensibilisation

Jolokia	La Touline	Label « Capitale euro-méditerranéenne de la mer »	Le Guérandais	Les 5 Ports
		Marseille capitale de la mer		
Utilisation de la navigation (course au large) comme levier d'inclusion et de sensibilisation à la diversité.	Accompagnement des gens de mer sur le chemin de l'emploi ou de la reconversion professionnelle, et sensibilisation aux métiers des secteurs maritimes.	Création, à l'occasion des JO 2024, d'un label européen « Capitale de la mer », exportable ensuite à d'autres métropoles maritimes (itinérance biennale) : construction d'un cahier des charges partant des indicateurs de progrès sur des critères d'inclusion, d'écologie, d'emploi, etc.	Exploitation durable des marais salants et promotion du sel de guérande.	La plus grande coopérative conchylicole de France par son nombre d'adhérents (250 pêcheurs-conchyliculteurs) : mise à disposition de 680 tables conchylicoles sur le bassin de Thau, entretien des tables, assistance administrative aux adhérents, actions visant à inciter les jeunes à se lancer dans le métier.
Lorient	Plusieurs implantations	Marseille, National, International	Loire Atlantique	Bassin de Thau
BRE		PACA	PDL	OCC
Association	Association	Association	Autre	SCOP
Loisirs nautiques/ plaisance	Autre	Environnement/ patrimoine	Ressources marines	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture
Lien social/ sensibilisation	Emploi/Insertion/ Formation	Coopération territoriale	Circuits courts	Emploi/Insertion/ Formation
Emploi/Insertion/ Formation	Lien social/ sensibilisation	Emploi/Insertion/ Formation	Coopération territoriale	

Nom du Projet	Les Glénans	Les Îles du Ponant	Les Paniers de la Mer	L'Hermione
Structure porteuse (si différent)				
Description synthétique du projet et des activités	Enseignement de la voile : la première école d'Europe (depuis 1947).	Promotion économique, sociale et culturelle des îles de l'Atlantique et de la Manche et protection de l'environnement insulaire.	Transformation, par les personnes en insertion professionnelle, des invendus des criées, surgelés et conditionnés, et livrés aux acteurs d'aide alimentaire sur l'ensemble du territoire : Secours populaire, A.N.D.E.S., les Restos du cœur, les Banques alimentaires, la Croix Rouge, etc.	Site touristique de l'arsenal des mers et formation/ sensibilisation aux savoir-faire et métiers maritimes.
Territoire d'intervention	Bretagne	Îles du Ponant	Plusieurs implantations	Rochefort
Région	BRE	BRE	HF	NA
Statut juridique	Association	Association	Association	Association
Secteur d'activité principal	Loisirs nautiques/ plaisance	Tourisme maritime et littoral	Autre	Loisirs nautiques/ plaisance
Utilité sociétale du projet (1)	Lien social/ sensibilisation	Coopération territoriale	Emploi/Insertion/ Formation	Emploi/Insertion/ Formation
Utilité sociétale du projet (2)	Biodiversité/ environnement	Biodiversité/ environnement	Circuits courts	Lien social/ sensibilisation

Marseille capitale de la mer	MATE (Maritime Traffic Emissions)	Mer Conseils	MIGADO (Migrateurs Garonne Dordogne Charente Seudre)	Moby Dick
	University of Oldenburg - Institute of Chemistry and Biology of the Marine Environment (ICM), partenaires français			
Valoriser le lien des villes portuaires d'Europe et de Méditerranée sur le modèle des « Capitales de la culture », des capitales vertes ou des capitales de l'innovation par une biennale itinérante « Capitale européenne de la mer » : fédérer les forces vives du territoire au profit de projets de valorisation de la mer comme ressource urbaine.	Réseau de surveillance dans les villes-ports pour réduire les pollutions aériennes dues au trafic maritime.	Conseil, audit, formation, négoce et découverte des produits de la filière mer.	Protection de l'environnement : le suivi et la gestion des populations de poissons migrateurs du bassin Gironde-Garonne-Dordogne-Charente-Seudre, la production piscicole, la conservation et la réintroduction d'espèces, le suivi des milieux aquatiques, l'animation de programmes et l'éducation à l'environnement destinée principalement à de jeunes publics.	<ul style="list-style-type: none"> - Vente de bateaux - Entretien et réparation - Location de bateaux - Covoiturage.
Marseille, National, International	Europe	Morbihan	Sud Ouest	Pyrenées-Atlantiques
PACA		BRE	NA	NA
Association	Autre	SCOP	Association	SCOP
Environnement/patrimoine	Transport maritime (commerce/passagers)	Autre	Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture	Loisirs nautiques/plaisance
Coopération territoriale	Biodiversité/environnement		Biodiversité/environnement	
Lien social/sensibilisation			Lien social/sensibilisation	

Nom du Projet	Musée subaquatique de Marseille	Océan'ic	ORNIT-EOF et ECOSYSM-EOF	Petra Patrimonia Corsica
Structure porteuse (si différent)			Pôle Mer Méditerranée, partenaires	
Description synthétique du projet et des activités	Espace sous-marin dédié à l'art, à la biologie marine et à la protection de l'environnement.	Démarche collective pour un développement économique tourné vers la mer : tourisme, recherche, création d'entreprise.	Préfiguration d'un observatoire haute fréquence des écosystèmes sur la base du réseau des éoliennes et des stations RTE.	Accompagnement de porteurs de projets dans les métiers du patrimoine : bâti/ construction paysager et marin. Mise en place de chantiers d'insertion.
Territoire d'intervention	Marseille	Pyénées Orientales	Méditerranée	Haute Corse
Région	PACA	OCC	PACA	PACA
Statut juridique	Association	SCIC	Association	SCOP
Secteur d'activité principal	Environnement/ patrimoine	Autre	Ressources marines	Environnement/ patrimoine
Utilité sociétale du projet (1)	Biodiversité/ environnement	Agrégateur (CAE, Tiers lieu...)	Transition énergétique	Emploi/Insertion/ Formation
Utilité sociétale du projet (2)	Lien social/ sensibilisation		Biodiversité/ environnement	

Prépa Tremplin	PRIC (Pacte Régional d'Investissement dans les Compétences)	Reseaclons	Réseau Européen Odyssea	Rêve de Mer
Fondation Agissons Pour l'Emploi (FAPE)	Pôle Emploi, partenaires			
Projet de médiation, axé sur les besoins des entreprises, s'adressant aux métiers maritimes avec un focus sur la réinsertion professionnelle.	Programme piloté par Pôle Emploi, visant à élever la qualification des publics les plus éloignés de l'emploi, en développant les compétences, et en permettant au plus grand nombre d'accéder à des formations certifiantes autour de 8 task forces dont 1 est ciblée sur les métiers de la mer.	Projets collaboratifs territoriaux relatifs à la collecte et à la valorisation des déchets plastiques issus de la mer, s'appuyant sur différents procédés innovants de recyclage du plastique.	Réseau européen des Maires, élus et acteurs des mers, territoires et villes portuaires pour renforcer les coopérations. Délivre un label « Tourisme durable et croissance bleue et verte ».	Acteur du tourisme social, membre de l'Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT) : un ensemble de 11 hébergements et 5 centres de glisse sur la Bretagne et la Vendée.
Sud	Sud	Le-Grat-du-Roi (Gard)	Europe	Bretagne
PACA	PACA	PACA		BRE
Autre	Autre	Association	SCIC	SAS
Autre	Autre	Environnement/patrimoine	Autre	Tourisme maritime et littoral
Emploi/Insertion/Formation	Emploi/Insertion/Formation	Biodiversité/environnement	Agrégateur (CAE, Tiers lieu...)	Lien social/sensibilisation
		Lien social/sensibilisation		

Nom du Projet	Rivages	SA.THO.AN. (Sardine - Thon - Anchois)	Sailcoop	Sargassum Origins
Structure porteuse (si différent)				Laboratoire LEMAR
Description synthétique du projet et des activités	L'étude du milieu océanique et littoral par l'observation et la modélisation.	Coopérative, éco-labélisée « pêche durable », qui regroupe près de 90 navires de pêche sur l'ensemble de la façade méditerranéenne française.	Réseau coopératif de transport de passagers à la voile (trajets fixes, ouverts, flottilles).	Projet de recherche visant à identifier l'origine des sargasses (microalgues brunes toxiques équipées de flotteurs naturels qui leur permettent de coloniser la surface de la mer et de s'y multiplier) pour trouver des solutions de gestion efficaces de cette espèce invasive.
Territoire d'intervention	Haute-Garonne	Méditerranée	Vannes	Atlantique Nord / Caraïbes
Région	OCC	OCC	BRE	
Statut juridique	SCOP	SCOP	SCIC	Autre
Secteur d'activité principal	Ressources marines	Pêche/marayage/ conchyliculture/ aquaculture	Transport maritime (commerce/ passagers)	Environnement/ patrimoine
Utilité sociétale du projet (1)	Biodiversité/ environnement	Biodiversité/ environnement	Biodiversité/ environnement	Biodiversité/ environnement
Utilité sociétale du projet (2)			Transition énergétique	

Seaboost	Skol ar Mor	Skravik	Société coopération de manutention et d'acconage bastiaise	Société nouelloise de remorquage
Déploiement de solutions concrètes et opérationnelles permettant de concilier activités humaines et biodiversité marine (habitats artificiels et éco-conception d'ouvrages maritimes, lutte contre l'érosion côtière, etc.).	Chantier-école dédié à l'apprentissage du métier de charpentier de marine, ayant pour vocation de préserver, valoriser et transmettre tous les savoir-faire traditionnels maritimes.	Surcyclage (ou <i>upcycling</i>) de voiliers de plaisance transformés et aménagés en voilier de travail en mer à faible impact environnemental, dédiés aux opérations maritimes professionnelles comme l'observation océanographique, le transport côtier ou la pêche artisanale.	Acconage, manutention et consignation.	Remorquages portuaires et sur rade, travaux maritimes. Lutte contre les incendies et la pollution en milieux portuaires et maritimes. Activités de formation liée à la protection de l'environnement.
Méditerranée	Pays de Guérande	Brest	Haute Corse	Aude
PACA	PDL	BRE	PACA	OCC
SAS	Association	Association	SCOP	SCIC
Environnement/patrimoine	Environnement/patrimoine	Ressources marines	Transport maritime (commerce/passagers)	Transport maritime (commerce/passagers)
Biodiversité/environnement	Emploi/Insertion/Formation	Biodiversité/environnement		Biodiversité/environnement
	Agrégateur (CAE, Tiers lieu...)	Transition énergétique		

Nom du Projet	Surf Insertion	Surfrider Foundation	T.E.O.	Tamata Océan
Structure porteuse (si différent)				
Description synthétique du projet et des activités	Actions favorisant la pratique des sports de vague et actions de sensibilisation à l'éco-citoyenneté sur le littoral français à destination des jeunes urbains et ruraux habituellement peu concernés par ces sujets et pratiques.	Sensibilisation auprès des citoyens ainsi que des acteurs privés et publics sur 3 thématiques principales : déchets aquatiques, aménagement du littoral et changement climatique, qualité des eaux et santé des usagers.	Plusieurs actions et projets en lien avec l'environnement : réhabilitation de friches ostréicoles, construction de pirogues, découverte de l'environnement marin et notamment des actions opérationnelles pour diminuer l'impact de la pollution plastique sur les littoraux.	Portage des solutions simples et open source pour développer l'autonomie en mer du point de vue de l'alimentation, de l'eau et de l'énergie. Et collecter des données environnementales à l'occasion de navigations, pour les mettre à disposition de la communauté scientifique.
Territoire d'intervention	Littoral Bordeaux	Sud Ouest, Europe	Charente Maritime	La Rochelle
Région	NA	NA	NA	NA
Statut juridique	Association	Association	SCIC	Association
Secteur d'activité principal	Loisirs nautiques/ plaisance	Environnement/ patrimoine	Environnement/ patrimoine	Ressources marines
Utilité sociétale du projet (1)	Emploi/Insertion/ Formation	Biodiversité/ environnement	Économie circulaire	Biodiversité/ environnement
Utilité sociétale du projet (2)	Lien social/ sensibilisation	Lien social/ sensibilisation	Biodiversité/ environnement	Transition énergétique

Terre et Mer	Terre Marine	Un projet parmi les 5 Schémas territoriaux de restauration écologique (STERE)	West Radia Concept
Criée d'Agde et Croix Rouge Française (Insertion)		Caisse des dépôts Biodiversité, Ville d'Agde, Métropole Nice Côte d'Azur	
<i>Joint venture sociale entre la Croix Rouge Française (Insertion) et Criée d'Agde pour écouler, lors des périodes de forte production, auprès de la restauration collective, des restaurateurs ainsi que des particuliers, des produits de mer autrement invendus.</i>	Catamarans pédagogiques pour sensibiliser à la découverte et favoriser l'appropriation des connaissances marines.	Études de planification spatiale d'opérations de restauration écologique et de non-dégradation des habitats marins côtiers à l'échelle d'un territoire.	Réparation et vente de radiateurs issus des automobiles et des bateaux.
Cap d'Agde	Cap d'Agde	Méditerranée	Loire-Atlantique
OCC	OCC	PACA	PDL
SAS	Association		SCOP
Pêche/marayage/conchyliculture/aquaculture	Loisirs nautiques/plaisance	Environnement/patrimoine	Autre
Circuits courts	Lien social/sensibilisation	Biodiversité/environnement	Circuits courts
Emploi/Insertion/Formation	Emploi/Insertion/Formation	Coopération territoriale	

Direction éditoriale : Marie VERNIER

Rédaction : Louis BRIGAND, Nikola JIRGLOVA, Delphine VANDEVOORDE

Création graphique : Salomé PRÉAUDAT

Crédits photos : Unsplash (couverture, p.9-11-35-39-50-53-55-59-60), Y. Le Toquin - Surf Insertion (p.12), Bathô (p.15-17-18), Pascal Leopold - Finistère Mer Vent (p.20-21), Jeunes à Bord (p.23), Rémi Bellia - Petra Maritima (schéma p.24), Genov (p.24), Unsplash (p.25), Association Steak Institut - Flore Spinosa (p.27), Benjamin Simon Lohézic - Jolokia (p.28), Gildas Le Gurun - La Touline (p.32), Les paniers de la mer (p.34), Freepik (p.37), Benoît Verdeille - Reseaclons (p.38), Skol ar Mor (p.41), Skravik (p.46), SCIC T.É.O. (p.48)

Impression : Cava Burelor

Le Labo de l'ESS est un think tank
qui construit, par un travail collaboratif,
des axes structurants de l'économie sociale et solidaire,
à partir d'initiatives concrètes, innovantes et inspirantes
issues des territoires.

SUIVEZ-NOUS !

 lelabo-ess.org

 [@lelabo_ess](https://twitter.com/lelabo_ess)

 [lelaboess](https://www.facebook.com/lelaboess)

 [Le Labo de l'ESS](https://www.linkedin.com/company/lelabo-ess)

septembre 2021

5, rue Las Cases - 75007 Paris
01 80 05 82 00
contact@lelabo-ess.org



Merci à tous nos soutiens, particuliers et entreprises, et à nos partenaires :

