



Le voilier cargo Grain de Sail.

Électricité produite par 2 hydrogénérateurs, 2 éoliennes et 3 parcs de panneaux solaires (+ 1 groupe électrogène de secours) un moteur diesel de propulsion de 115 chevaux [...].

GRAIN DE SAIL

Le contexte :

L'entreprise Grain de Sail, est située au cœur du port de Morlaix, société par actions simplifiée (SAS) au capital social de 130 200 euros.

Le projet d'origine, imaginé en 2010, est toujours resté le même : produire des cafés et chocolats d'exception dont les matières premières sont transportées par un voilier de charge transatlantique.

En 2013, ouverture d'un premier atelier de torréfaction de café, suivi d'une chocolaterie en 2016. Comme pour les cafés, l'entreprise maîtrise l'ensemble du processus de fabrication du chocolat.

En octobre 2018, Grain de Sail signe le contrat de construction de son premier voilier cargo. Deux ans plus tard, le navire sort du chantier naval en région nantaise et effectue sa première traversée transatlantique en novembre 2020. Une aventure aussi extraordinaire que complexe qui fait de Grain de Sail l'armateur d'un voilier cargo moderne unique au monde.

Le projet initial était d'acheminer du chocolat et du café d'Amérique Latine vers la France, et l'idée vient à Grain de Sail en 2016 de ne pas faire de trajet à vide... L'entreprise crée alors Grain de Sail Wines, activité dédiée à la vente à NYC (New York City) de vins bios français d'exception. Des améliorations de contrôle de température et d'hygrométrie de la cale sont apportées au voilier cargo, ainsi est née la première cave à vin flottante jamais construite.

En 2021, les gammes de chocolats et cafés se sont développées, l'entreprise a grandi et le projet du voilier cargo s'est concrétisé.

En anglais, « sail » signifie « voile ».

Sujet de 8 pages. Durée de l'épreuve : 4 heures

Dossier documentaire : 12 annexes

Annexe 1 : Les valeurs de l'entreprise Grain de Sail

Annexe 2 : Grain de Sail à Morlaix : « Ici, le management est collectif : à plusieurs, on limite les erreurs ! »

Annexe 3 : Extraits du Code de la propriété intellectuelle

Annexe 4 : le diagnostic stratégique

Annexe 5 : L'État des lieux du transport maritime

Annexe 6 : Le transport maritime face à une difficile transition écologique

Annexe 7 : Transport maritime et émission de CO2

Annexe 8 : 44 pays engagés vers un transport maritime décarboné d'ici 2050

Annexe 9 : Le Partenaire Alumarine

Annexe 10 : Extrait des CGV du site de Grain de Sail

Annexe 11 : Responsabilité de plein droit

Annexe 12 : Le cadre de la protection des données

En prenant appui sur vos connaissances, le contexte et le dossier documentaire, il vous est demandé de répondre aux questions relatives aux trois missions du sujet. Vous êtes invité(e) à mobiliser les concepts et approches théoriques dès lors qu'ils sont pertinents et que le lien avec la mission est argumenté.

Mission 1

L'intégration de l'entreprise Grain de Sail dans son environnement (Annexes 1, 2, 3)

Le projet Grain de Sail, une aventure et une marque pas comme les autres.

- 1.1 Identifier les finalités de l'entreprise Grain de Sail et qualifier sa démarche ?
- 1.2 Identifier les principaux agents économiques en relation avec l'entreprise Grain de Sel et préciser pour chacun de ces agents économiques leur rôle principal.
- 1.3 Déterminer, en prenant appui sur un raisonnement juridique, si le nom « Grain de Sail » remplit les conditions pour être déposé en tant que marque.

Mission 2

Diagnostic et choix stratégiques de l'entreprise (Annexes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9)

Grain de Sail a anticipé les évolutions de son environnement et a effectué des choix stratégiques en cohérence avec ses finalités.

- 2.1 Présenter le diagnostic stratégique global de Grain de Sail.
- 2.2 Qualifier et justifier la stratégie globale de l'entreprise Grain de Sail.
- 2.3 Repérer et qualifier les modalités de développement stratégique de l'entreprise Grain de Sail. Justifiez votre réponse.

Mission 3

Le cadre juridique de la vente en ligne (Annexes 10, 11, 12)

Grain de Sail vend en ligne une partie de sa production de cafés et de chocolats. Les spécificités du cadre juridique du contrat électronique s'appliquent à ses conditions générales de vente.

- 3.1 Vérifier, en prenant appui sur un raisonnement juridique, la légalité de l'article 11 des CGV du site de vente en ligne de l'entreprise Grain de Sail.
- 3.2 Précisez les obligations de l'entreprise Grain de Sel en matière de protection des données personnelles.

Annexe 1 : Les valeurs de l'entreprise Grain de Sail

Que ce soit dans le choix et la sélection des matières premières jusqu'à leur transformation et les recettes développées, Grain de Sail ne laisse rien au hasard pour garantir aux consommateurs le meilleur goût possible. La société distribue ses produits dans les grandes et moyennes surfaces car la majorité des français y font leurs courses. Des petits magasins spécialisés font également partie de ses partenaires.

Grain de Sail cherche à aller toujours plus loin, à repousser ses limites, toujours en quête de nouveaux défis. Au fil des années, cette entreprise tend progressivement à améliorer son bilan carbone, à mieux faire pour limiter son impact sur l'environnement. Les emballages sont un véritable enjeu pour Grain de Sail car ils doivent être aussi vertueux que possible tout en respectant les normes alimentaires et en protégeant le produit sans pour autant en altérer le goût.

La « rétro-innovation » : [...] Grain de Sail exploite toujours la puissance du vent mais à l'aide des technologies les plus actuelles, innovantes et modernes. « Rétro-innover », c'est aussi choisir des partenaires, des producteurs et fournisseurs qui utilisent encore des savoir-faire ancestraux [...]. Grain de Sail est convaincu qu'actuellement les meilleurs process de production se construisent en réinventant le passé !

Le projet social de Grain de Sail se concrétise par des écarts de salaires faibles entre les différentes tranches de rémunération, toujours au-delà du SMIC. S'ajoutent une collaboration avec l'ESAT (Etablissements et Services d'aides par le Travail) Les Genêts d'Or, en faveur de l'insertion par le travail des personnes en situation de handicap, et une rémunération juste des fournisseurs, notamment les agriculteurs en Amérique Latine.

Grain de Sail est vigilant au bien-être, à l'équité sociale, à la pérennité économique et au maintien des emplois.

« Grain de Sail ® », une marque forte qui associe une production régionale de qualité, des emplois locaux, un bilan carbone au ras des pâquerettes ... et surtout une belle aventure maritime et humaine !

D'après le site de l'entreprise

Annexe 2

Grain de Sail à Morlaix : « Ici, le management est collectif : à plusieurs, on limite les erreurs ! »

www.bretagne-economique.com Maude Duval, le 25.02.2020

[...]

Au départ il y a une idée partagée, celle d'Olivier et Jacques Barreau, frères jumeaux et entrepreneurs passionnés, qui veulent développer une nouvelle entreprise ensemble à condition qu'elle ait du sens et un objectif durable. Les deux frangins ont mené une première carrière dans les EMR (énergies marines renouvelables). [...] les Briochins de naissance partagent [...] la passion de la mer. Energies renouvelables, transport maritime... les deux cerveaux ne mettent pas longtemps à s'accorder sur la construction d'un voilier cargo décarboné qui serait au cœur de leur projet.

Un engagement durable et responsable

[...] Restait à trouver avec quoi remplir la cale. Les envies se sont vite focalisées sur les produits plaisir et de qualité que sont le café et le chocolat. On est en 2012, Grain de Sail est née. « Pour que l'économie carbone de notre entreprise soit significative, il nous fallait des matières premières exotiques. Et pour respecter notre engagement durable et responsable, nous voulions maîtriser la chaîne en entier : du produit brut à celui manufacturé afin de garantir la traçabilité de nos produits et la raison d'être de notre entreprise. Tout ceci est logique et frappé du bon sens. Nous avons construit Grain de Sail en se disant que rien n'est impossible », explique Jacques, un des fondateurs.

Suite de l'annexe 2

Une flotte de voiliers de charge modernes et performants

Le développement de l'entreprise ne l'est pas moins : l'entité morlaisienne connaît une croissance exponentielle. Sept ans après la sortie du premier paquet de café signé Torréfaction de la Baie, et quatre ans après la vente de la première tablette de chocolat bio Grain de Sail, le succès est au rendez-vous : de 20 points de vente en 2015, elle en compte aujourd'hui près de 600, entre les épiceries et les grandes surfaces réparties sur tout le Grand-Ouest. Avec 3,5 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisé en 2019, la chocolaterie a trouvé son rythme de croisière. Ses fondateurs peuvent alors développer la seconde activité, l'originelle : être à la tête d'une flotte de voiliers cargos français.

Accompagnés par l'architecte naval Clément David, les frères Barreau planchent sur la conception d'un bateau moderne et performant mais inexistant [...]. Le premier va sortir du chantier Alumarine de Couëron d'ici fin juin. La première Transatlantique est programmée en septembre 2020. Direction New-York pour y déposer du vin bio français, puis les Caraïbes pour y charger des blocs de cacao et un peu de café vert. Dès 2021, le voilier Grain de Sail effectuera deux boucles transatlantiques par an. Le but de Grain de Sail, est évidemment de se développer bien au delà, parce que l'objectif est de bâtir des deux côtés de l'Atlantique, un réseau de transformation, de torréfaction et de chocolaterie, et de connecter tout ça à une flotte de voiliers cargos de taille croissante, jusqu'à une limite probablement de 35 à 40 mètres. On va les considérer comme des gros voiliers mais des petits cargos.

L'équipage est jeune et fidèle aux postes

Dans cette aventure, Olivier et Jacques Barreau se sont entourés de talents, des maîtres torréfacteurs et chocolatiers, et de personnalités engagées. Au total, 26 personnes travaillent chez Grain de Sail et toutes adhèrent d'abord et avant tout au projet. « Toutes les décisions se prennent en commun : l'élaboration des recettes, le choix des machines... Chez nous, le management est collectif, car c'est à plusieurs qu'on limite les erreurs », explique Jacques Barreau. Les capitaines ont également embarqué les ESAT de Morlaix et de Lanmeur qui assurent l'emballage des tablettes et des cafés. L'équipage est jeune (30 ans de moyenne d'âge) et fidèle aux postes depuis le départ. « Je mets un point d'honneur à n'embaucher personne au SMIC. Nous revendiquons une relation durable avec nos collaborateurs dont l'engagement renforce le sens et le développement de notre entreprise. »

Annexe 3 : Extraits du Code de la propriété intellectuelle

Article L. 711-1 La marque de fabrique, de commerce ou de service est un signe susceptible de représentation graphique servant à distinguer les produits ou services d'une personne physique ou morale.

Peuvent notamment constituer un tel signe : a) les dénominations sous toutes les formes telles que : mots, assemblages de mots, noms patronymiques et géographiques, pseudonymes, lettres, chiffres, sigles ; b) les signes sonores tels que : sons, phrases musicales ; c) les signes figuratifs tels que : dessins, étiquettes, cachets, lisières, reliefs, hologrammes, logos, images de synthèse ; les formes, notamment celles du produit ou de son conditionnement ou celles caractérisant un service ; les dispositions, combinaisons ou nuances de couleurs.

Article L. 711-2 Le caractère distinctif d'un signe de nature à constituer une marque s'apprécie à l'égard des produits ou services désignés.

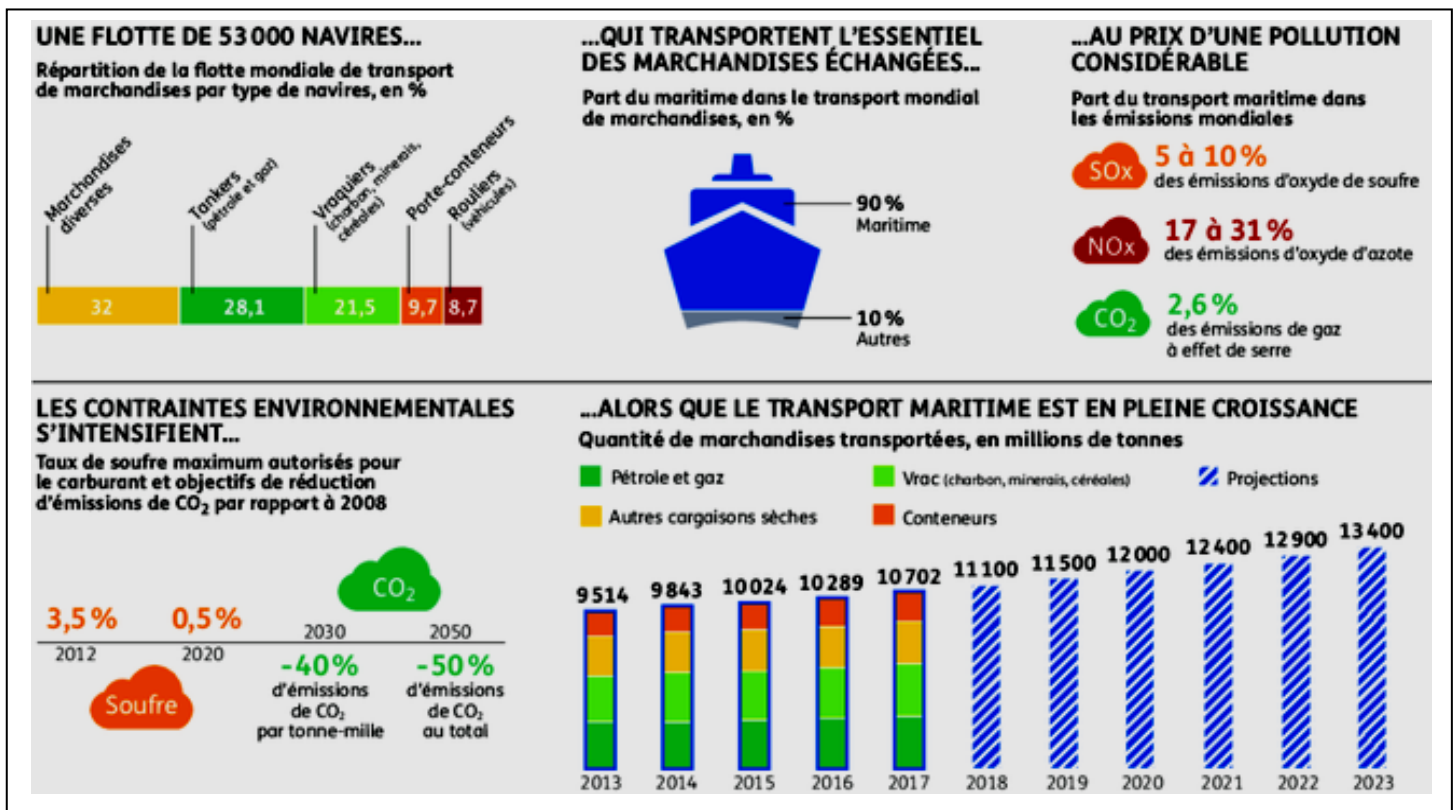
Sont dépourvus de caractère distinctif : a) les signes ou dénominations qui, dans le langage courant ou professionnel, sont exclusivement la désignation nécessaire, générique ou usuelle du produit ou du service ; b) les signes ou dénominations pouvant servir à désigner une caractéristique du produit ou du service, et notamment l'espèce, la qualité, la quantité, la destination, la valeur, la provenance géographique, l'époque de la production du bien ou de la prestation de service ; c) les signes constitués exclusivement par la forme imposée par la nature ou la fonction du produit, ou conférant à ce dernier sa valeur substantielle.

Annexe 4 : le diagnostic stratégique

La matrice FFOM (ou SWOT)

Analyse Interne	Forces	Faiblesses
Analyse Externe	Opportunités	Menaces

Annexe 5 : L'État des lieux du transport maritime



<https://www.industrie-techno.com/>

Annexe 6 : Le transport maritime face à une difficile transition écologique

En dix ans, le secteur va devoir baisser de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre.

[...]Le commerce maritime, qui pèse pour quelque 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, est engagé dans une difficile transition. D'ici à 2030, les acteurs du secteur, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), se sont engagés à réduire de 40 %, en moyenne, les émissions de gaz à effet de serre de leurs navires par rapport à celles comptabilisées en 2008. Et de 70 % d'ici à 2050 ! « L'adoption du gaz naturel liquéfié (GNL) permet d'acter une première étape de la transition écologique du secteur », déclare Jean-Marc Lacave, le délégué général d'Armateurs de France, qui regroupe l'ensemble des entreprises hexagonales du secteur.

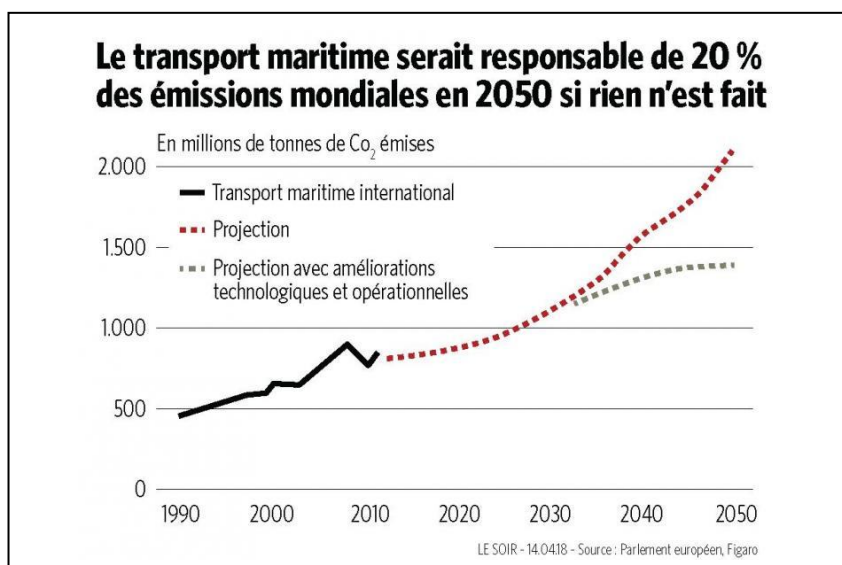
Aujourd'hui, seulement 283 navires utilisent le GNL dans le monde, contre plus de 60 000 pour le fioul – cette technologie est encore peu développée. [...]

Mais le GNL ne suffira pas. Il s'agit toujours d'un carburant fossile, qui, certes, réduit fortement les pollutions, mais n'élimine pas assez de CO₂. [...] La réduction de la vitesse fait partie des mesures-phares défendues par la France [...] une réduction de 20 % de la vitesse des navires permettrait de faire baisser de 34 % les émissions de CO₂.

Louis Dreyfus Armateurs a fait d'autres choix. « Nous disposons d'un bateau hybride de maintenance des éoliennes en mer, explique Kamil Beffa, son directeur général adjoint. Pour stabiliser les navires près des mâts, nous utilisons des moteurs électriques, bien plus sobres que les moteurs thermiques traditionnels. » A partir d'octobre 2020, le groupe va par ailleurs équiper d'une voile l'un de ses navires destinés à Airbus. « Grâce au vent, nous pouvons réduire de 20 % nos besoins en fioul, et donc nos émissions de CO₂, calcule M. Beffa. [...] Mais la motorisation des géants des mers, qu'ils transportent des conteneurs, du vrac ou des... produits fossiles, reste encore problématique. [...]

Par Philippe Jacqué Lemonde.fr 4 décembre 2019

Annexe 7 : Transport maritime et émission de CO2



Annexe 8 : 44 pays engagés vers un transport maritime décarboné d'ici 2050

Le 26 mars 2018

Élisabeth BORNE, Ministre chargée des Transports a réuni aujourd'hui à Paris les 44 pays des 5 continents signataires de la déclaration Tony de Brum qui vise à atteindre un transport maritime décarboné d'ici 2050 et a appelé les autres pays à y adhérer. Cette conférence est organisée dans le cadre du suivi des engagements pris au One Planet Summit le 12 décembre dernier (engagement 7 : des transports sans pollution).

« Nous sommes aujourd'hui à la veille d'une échéance essentielle dans le cadre des négociations engagées à l'Organisation maritime internationale : l'adoption, dès 2018, d'une stratégie ambitieuse du transport maritime pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les 44 Etats qui se sont engagés lors de cette conférence souhaitent faire de cette négociation un succès pour la planète » a déclaré la ministre.

Suite de l'annexe 8 :

Elisabeth Borne a présenté les principaux axes de la stratégie soutenue par la France :

- Augmentation de l'efficacité énergétique des navires ;
- Réduction de 50 % des émissions de CO₂ par tonne-kilomètre en moyenne sur l'ensemble du transport maritime international, en poursuivant les efforts vers une réduction de 70 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2008 ;
- Plafonner les émissions globales de CO₂ au niveau de 2008 ;
- Réduction de 70 % des émissions annuelles totales de CO₂ des transports maritimes internationaux dans le cadre d'une réduction continue, en poursuivant les efforts vers 100 % d'ici 2050 par rapport à 2008. [...]

Ministère de l'écologie

Annexe 9 : Le Partenaire Alumarine**Le chantier français Alumarine concrétise le rêve du voilier-cargo****[...] Le projet**

Un deux-mâts monocoque de 22,90 m, en aluminium, capable de traverser l'Atlantique avec une cargaison de 35 tonnes. Volontairement « raisonnable », ce voilier océanique de transport transatlantique innovant [...] s'appuie sur la capacité d'autofinancement de l'entreprise à la base du projet. Il effectuera deux boucles annuelles entre la Bretagne, New-York, les Caraïbes, l'Amérique Centrale et les Açores.

Le client

La société finistérienne Grain de Sail, basée à Morlaix, est productrice de café et de chocolat. Positionnée sur un créneau de produits majoritairement bio, fabriqués localement en Bretagne et disponibles en grands magasins, la PME a souhaité concilier son envie de maîtriser les approvisionnements à la source en diminuant « significativement le bilan carbone des produits » [...]

Pourquoi Alumarine ?

Spécialisé dans la construction de bateaux professionnels à l'unité, le chantier Alumarine Shipyard avait eu vent du projet de Grain de Sail depuis plusieurs années. Filiale du groupe Grand Large Yachting, leader des bateaux de grand voyage, et rompu aux exigences de la division 222 régulant les navires de charge, le chantier naval coueronnais s'est imposé parmi les chantiers présélectionnés.

Un chantier particulier

[...] en 8 000 heures de travail. [...] le chantier naval va produire son tout premier cargo à voile transatlantique. La livraison devrait intervenir début 2020. À terme, d'autres voiliers-cargos devraient constituer la flotte de Grain de Sail. L'entreprise morlaisienne prévoit en effet de construire d'autres unités de tailles croissantes au fur et à mesure de son développement.

QUEST FRANCE 15 mars 2019 BRUNO SAUSSIER

Annexe 10 : Extrait des CGV du site de Grain de Sail**Article 11 : Force majeure**

La société ne pourra pas être tenue pour responsable de l'inexécution ou du retard dans l'exécution du contrat conclu avec l'acheteur, en cas de force majeure, de perturbation, de grève totale ou partielle, notamment des services postaux, des moyens de transport et/ou de communication, inondation, incendie.

Annexe 11 : Responsabilité de plein droit

La responsabilité du cybermarchand s'exerce de plein droit à l'égard du cyberconsommateur. Elle porte sur la bonne exécution des obligations résultant du contrat même si ces obligations sont à exécuter par d'autres que le cybermarchand.

L'article 15 de la LCEN (loi pour la confiance en l'économie numérique) du 21 juin 2004 a instauré un régime de responsabilité de plein droit applicable à tout exploitant de services en ligne. En vertu de cet article, toute personne physique ou morale exerçant une activité de commerce électronique « est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci ». Les seules causes d'exonération de responsabilité prévues sont la faute de l'acheteur, le fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation ou le cas de force majeure.

Annexe 12 : Le cadre de la protection des données

Si l'importance des technologies, pour le développement, est reconnue, la protection des droits de l'individu prévaut.

Cette prééminence est affirmée à la fois par la réglementation nationale :

- ↳ loi relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés de 1978, modifiée par celle du 1^{er} août 2004.
- et par les textes communautaires :
- ↳ Règlement européen sur la protection des données (RGPD) du 27 avril 2016, entré en vigueur le 25 mai 2018.

L'objectif des textes est de trouver un équilibre entre un niveau élevé de protection de la vie privée des personnes et la libre circulation des données à caractère personnel au sein de l'Union européenne.

La protection s'applique uniquement aux personnes physiques, lors des traitements des données à caractère personnel.

On appelle traitement toutes les opérations de collecte, d'exploitation et de transmission des données comme par exemple : la tenue d'un fichier de ses clients ; la collecte de coordonnées de prospects via un questionnaire ; la mise à jour d'un fichier de fournisseurs.