Les malheurs d'un tortillard nommé LGV : Faut-il en rire ?

Mon Dieu, qu'ils ont dû être déçus, les premiers passagers du TGV direct Paris-Saint-Brieuc qui rêvaient de partir à l'heure de l'apéro pour arriver à l'heure de passer à table ! http://www.ouest-france.fr/LGV. Le premier Paris – Saint-Brieuc en 2 h 06 a eu… 2 heures de retard En fait de dîner, ils auront eu droit au mieux à un petit souper aux chandelles (si on les aime bien), au pire à la soupe froide (si l'attente a été trop longue).

En temps normal, j'aurai volontiers ri de cette mésaventure mais là, compte tenu de ce que nous a coûté cette LGV et ce qu'elle nous coûtera, en travaux de modernisation des lignes secondaires retardés, de concentration de l'activité économique autour de Rennes, de désertification accrues des zones interstitielles, je n'ai pas vraiment envie de rire. La communication triomphaliste des ingénieurs de la SNCF serait moins indécente s'ils avaient l'honnêteté d'y rajouter une obligation de ponctualité. Cela confirme ce que je disais dans un billet précédent sur la futilité du rapport au temps qu'on nous impose au nom de la modernité. En effet que valent les 37 minutes gagnées, voire même les 6 minutes de plus pour un train direct, sans arrêt à Rennes donc, comparées aux deux heures perdues bêtement à attendre dans un train sans même savoir quand cette attente prendra fin. Cette dernière assertion est une pure supposition de ma part mais se fonde sur une longue expérience de non-information des passagers par des contrôleurs le

plus souvent dépassés par l'incurie de leur propre organisation.

Mais posons-nous la question en sens inverse : si le train était arrivé à l'heure, et cela lui arrivera fatalement plus souvent que l'inverse, espérons-le, qu'auraient-ils fait de ces 6 minutes gagnées d'avoir grillé l'arrêt en gare de Rennes ? Vraisemblablement rien, en tout cas, cela n'aurait pas chamboulé leur soirée. Cela valait-il de priver des voyageurs à destination de Rennes d'une possibilité supplémentaire de rentrer de Paris à l'heure du dîner ?

Du coup, j'ai bien envie de faire la promotion de ce petit bouquin http://www.marabout.com/eloge-de-la-lenteur-9782501089524

Et écoutez ici ce qu' en dit son auteur. On est loin de nos trains rapides dont la prouesse technologique ne nous fait plus vraiment rêver https://www.ted.com/talks/carl_honore_praises_slowness?language=fr

Dominique Guizien

Le projet Listao veut remettre la voile au travail

Depuis un an et demi, l'association Voile au travail développe un projet de catamaran pour les

professionnels de la mer. Elle veut ainsi contribuer à remettre la voile au travail, en lien avec une exploitation raisonnée des ressources.

L'association Voile au travail a été créée, en janvier 2016, pour mettre en place le projet Listao qui « vise à valoriser et promouvoir l'activité professionnelle maritime artisanale semi-hauturière à hauturière par la mise en service et l'exploitation d'un catamaran polyvalent professionnel à la voile ».

Grâce à l'utilisation de la voile, ce catamaran réduirait significativement le bilan carbone de son utilisation. « La force vélique […] sera assistée, le cas échéant, par une motorisation électrique pour le prototype », précise l'association sur son site internet.

Voile au travail est chargée de rassembler les différentes compétences pour mener à bien le projet Listao. L'association gère également, en lien avec le chantier naval, la construction du catamaran et elle en assurera l'exploitation. « Le projet permettra la diffusion d'innovations pour un gain significatif sur les conditions d'exploitation des navires, notamment la consommation d'énergie et la réduction des rejets », soutient l'association, qui est basée à Tregunc (29).

Formation des marins

« L'association a par ailleurs pour objet de rassembler les marins au sein d'une structure d'exploitation équitable et participative », ajoute Voile au travail. Ainsi, les marins skippers qui embarqueront seront formés et accompagnés par l'association afin de les sensibiliser « par

exemple, dans le cas de l'exploitation du prototype, à une pêche durable prenant en compte la ressource et son maintien en milieu naturel par des prélèvements ciblés et raisonnés ».

L'association a été fondée par Julien Marin – diplômé de l'université de Southampton et architecte naval, Anne-Julie Cavagna – docteur en sciences et océanologue, et Alain Bothorel – docteur en sciences. Elle copte un membre d'honneur en la personne d'Emmanuel Bonnichon – skipper et marin-pêcheur.

Si vous souhaitez soutenir le projet Listao, deux voies sont possibles. Vous pouvez simplement adhérer à l'association et ainsi l'aider à financer le projet. Voile au travail est également ouvert à toute personne qui souhaiterait intégrer l'une des commissions de travail. « Le monde des professionnels a abandonné la voile depuis longtemps aux seuls plaisanciers. Il sera donc nécessaire de faire évoluer les mentalités pour favoriser l'acceptation sociale du projet puis de former les marins à l'exploitation de la voile au travail », conclut l'association.

Pour aller plus loin

www.voileautravail.jimdo.com

Fret à la voile entre

patrimoine maritime et empreinte carbone moindre : Ty an Holen s'implique

« Je suis actuellement sur le marais salant sans accès internet et ne pourrai vous répondre avant jeudi 8 juin. » répond la messagerie automatique de Stéphane Guichen. Pas facile à joindre. Pourtant l'information circule : la Nébuleuse, un ancien thonier, achemine 10 T de sel dimanche 11 juin au port de Morlaix. Stephane Guichen en est l'instigateur en compagnie du Buzuk la monnaie locale du pays de Morlaix.

Stéphane Guichen : un homme au goût de sel

Stephane Guichen, saunier en vallée de Bourgneuf commercialise son sel dans sa boutique Ty an Holen située rue du bas de la rivière à Morlaix depuis quelques années déjà. Une production entièrement bio qu'il agrémente des plantes aromatiques de son jardin au grès des produits. Il produit chaque année une dizaine de tonnes de sel. Sa démarche porte également une attention au moyen d'acheminement des marchandises et s'est arrêtée sur le moyen de locomotion traditionnel : le fret à la voile. « Le sel a toujours voyagé par bateau, pourquoi ne pas adopter ce moyen de transport ? » déclare le producteur qui explique ce choix comme solution pour réduire l'empreinte carbone du transport des marchandises. Un sujet qui lui tient à cœur.

Impliquer le patrimoine maritime dans l'affrètement des marchandises : entre réduction de l'empreinte carbone et charme de l'ancien

Et puis ce ne sont pas n'importe quels bateaux qui transportent les marchandises ! En 2014, *Notre Dame de Rumengol*, une gabare (bâtiment maritime dédié au transport de marchandise) de 1945 classée monument historique avait

déchargé 10 T de sel à Morlaix, dimanche prochain ce sera au tour de *la Nébuleuse*, un thonier de 1948 classé bateau d'intérêt patrimonial, des beaux échantillons du patrimoine maritime breton.

« Le *Reder Mor*, *Amzer zo* et un yacht serviront d'espace scénique aux animations de la journée. C'est important que les gens présents puissent monter à bord » développe l'audacieux producteur qui garde en mémoire certaines manifestations nautiques qui réservent les bateaux aux propriétaires.

Et le Fret à la voile c'est cher ? « A titre de comparaison par la route c'est 10 ct d'euros par kilomètre pour un kilo tandis que par la mer cela revient à 40 ct d'euros par kilomètre par kilo de sel, c'est à dire 4 fois plus cher. » Sa décision émerge d'une réelle volonté éthique.
A l'aide de l'outil http://voyage.chiffres-carbone.fr nous avons calculé l'empreinte carbone si Ty an Holen avait décidé d'utiliser la route : 26,62 kg eq CO2 pour un aller. Effectivement l'intérêt écologique apparaît clairement, au détriment de l'intérêt économique.

D'autres projets que Stephane Guichen mène avec des bateaux : le transport deux fois par an de 1 à 2 Tonnes de sel par le André-Yvette, une gabare de 1936 qui transportait à l'origine du maërl, des galets et des blocs de ciments pendant la reconstruction de Brest. Un projet qui inclut des jeunes en rupture « depuis 2014, l'objectif de la navigation est de venir chercher ce sel et de le livrer (…) cela donne aux jeunes une approche autre que celle de la navigation croisière, plus concrète ». Le transport est à cet effet offert.

Rendez-vous dimanche 11 juin pour décharger le bateau !

Venez déchargez de manière traditionnelle les sacs de sel dès dimanche matin dans une grande chaîne humaine ! Un marché de commerçants, des concerts, conférences, contes et autres

animations accompagneront l'arrivée du chargement. >> LE PROGRAMME DETAILLE ou plus d'informations sur le Facebook du Buzuk.

Réecouter ce petit reportage audio de Stephane Guichen expliquant sa démarche, réalisé par Eco-bretons en 2013.

Gwalaz, un brin d'herbe dans une coque de lin

*C'est en combinant les caractéristiques mécaniques du lin, du liège et du balsa que la société « **Kaïros** » et « **Tricat**», respectivement spécialiste en bio-composites et en construction de trimarans ont permis aux surfeurs bretons de « Lost In The Swell » de naviguer sur Gwalaz, le trimaran éco-conçu.*

Le projet « Lost In The Swell » est la concrétisation de 3 potes bretons passionnés par le surf et qui se préoccupent de la qualité de l'eau dans laquelle il passe les 90 % de leur temps. Leurs différents périples aux quatre coins du globe sont régulièrement publiés sur youtube pour financer leur quête de vagues inconnues.

C'est après un surf trip en Indonésie que ces trois surfeurs bretons souhaitent renforcer leurs actions vis-a-vis de l'environnement. A peine rentré en France, ils planifient leurs prochaines aventure et c'est durant leurs trajets vers les différents spots bretons qu'émerge l'envie d'utiliser un moyen de transport écologique sur son utilisation et sa

fabrication.

En 2012, Ewen, Aurel et Ronan se rendent au salon nautique de paris et font la rencontre de Roland Jourdain et Sophie Verceletto, fondateurs de « Kaïros », société de conduite de projets sur les voiliers de compétition et spécialiste dans les bio-composites. C'est ensuite avec l'aide financière de la région Bretagne que le prototype de trimaran eco-conçu nommé « Gwalaz » (herbe marine en breton) peut débuter. La collaboration avec l'Ifremer et l'Université de Bretagne Sud qui étudient les bio-composite a permis de déterminer la combinaison idéal pour la réalisation de la coque : fibre de lin, résine biosourcée à 20 % et matériaux d'âme en liège et balsa.

Un test grandeur nature

Les amis bretons n'ayant jamais réellement navigué, prennent les rennes de Gwalaz sur le littoral breton avant décoller pour les îles salomon pour retrouver leur équipements qui vient de passer trois semaines dans un container à plus de 60°… Inquiet de trouver une soupe de résine bio au fond du container, les surfeurs bretons se voient rassuré quand ils constatent que le bateau n'a réagi ni à la chaleur ni au transport.

Après 3 semaines à sillonner les coraux des îles salomon et avoir était solidement sollicité, Gwalaz revient à bon port avec seulement une casse de safran à déplorer. Afin de pérenniser la combinaison des bio-matériaux, un test est réalisé pour identifier toutes déformations qu'aurait pu subir la coque du trimaran. C'est encore avec joie que les différents porteurs du projet constatent que la coque n'a subit aucune déformation. Un réel succès !

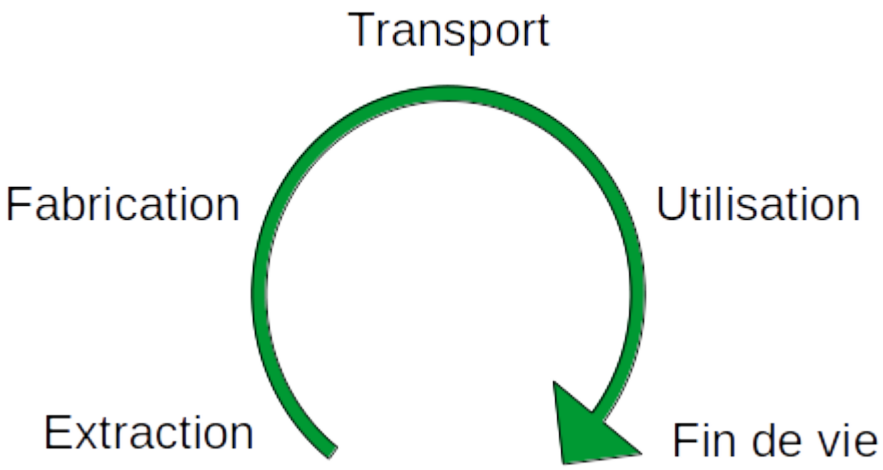
Photo : Ronan GLADU

Gwalaz prend du poil de la bête !

Le trimaran éco-conçu navigue régulièrement dans la baie de Port la Forêt et permet d'observer la réaction des bio-matériaux dans le temps. Équipé d'un nouveau gréement conçu par l'architecte naval Marc Van Peteghem il est maintenant constitué d'une aile à deux volets. Cette nouvelle technologie révolutionnaire pourra par la suite équiper une multitude de bateaux et permettra une réduction de la consommation de carburant de 15 % à 40 %.

Zoom sur l'écoconception

Elle vise à concevoir un produit en y ajoutant la contrainte environnementale, c'est chaque étape du cycle de vie du produit qui doit être caractérisée et quantifiée pour identifier les plus néfastes pour l'environnement.



Le concepteur apporte ensuite des alternatives :

- **Extraction de matières premières :** Remplacer les matériaux précieux par des matériaux naturels et renouvelables, Utiliser des matériaux nécessitant peu d'énergie pour les extraire, Utiliser des matériaux recyclés
- **Fabrication :** Réduire les étapes de fabrication d'un produit afin de diminuer la consommation d'énergie, Utiliser des énergies renouvelables pour alimenter les machines de fabrication, Simplifier la conception en réduisant le nombre d'éléments à fabriquer
- **Transport :** Utiliser des moyens de transport plus écologique, Faire appel aux sous-traitants locaux, Réduire le volume du produit pour augmenter la capacité de chargement
- **Utilisation :** Augmenter la durée de vie du produit, Favoriser la réparabilité
- **Fin de vie :** Utiliser des matériaux recyclables, utiliser des matériaux bio-dégradables

En comparaison avec la fibre de verre, les matériaux bio-sourcés utilisés pour la réalisation de Gwalaz nécessite 5 à 10 fois moins d'énergie lors des opérations d'extraction et de fabrication. À l'heure actuelle la fabrication n'est toujours pas économiquement viable pour la production en grande séries car le coût de la matière première encore trop important pour

rendre Gwalaz concurrentiel face à la fibre de verre. Bien que le court du lin ait nettement chuté depuis 2013, il implique encore aujourd'hui un surcoût de 15 % par rapport aux matériaux issus de la pétrochimie.

- *Pour visionner les aventures de « Lost in The Swell » rendez vous sur leur site : https://www.lostintheswell.com/*
- *Et si vous en voulez plus, rendez vous vendredi 10 Mars à 20h30 au Qwartz pour l'avant première de leur dernière aventure, pour plus d'informations ça se trouve sur : http://www.eco-bretons.info/event/brest-projection-de-derniere-aventure-de-lost-in-the-swell/*
- *D'autres séances auront lieu notamment à Perros-guirrec, Lannion, Saint-Malo : https://www.facebook.com/pg/lostintheswell/events/?ref=page_internal*

Une auto-école solidaire itinérante dans le Morbihan

C'est une première en Bretagne : une auto-école solidaire, mais itinérante, vient de démarrer ses activités dans le Morbihan. Elle a pour objectif de permettre à des personnes en situation d'insertion de pouvoir passer leur permis de conduire dans des conditions adaptées. Explications.

Depuis le début de l'année, la structure Neo Mobilité, membre du groupe Neo 56 (Groupement économique solidaire basé dans le Morbihan, ndlr) propose un nouveau service pour faciliter le

retour à l'emploi : une auto-école solidaire itinérante. Cette intiative, baptisée « Itinéraire'B », est la première du genre en Bretagne et la deuxième en France (une expérience similaire existe à Rodez dans l'Aveyron) à avoir la particularité d'être « itinérante ». Comme pour les auto-écoles sociales sédentaires, elle a pour objectif de permettre à des personnes pour lesquelles le fonctionnement en auto-école « classique » n'est pas adapté pour améliorer le retour à l'emploi. « Ce peut être des personnes qui ont connu des échecs scolaires ou professionnels, qui ont perdu confiance en eux, qui sont confrontés à des soucis de mémorisation, de stress », explique Dany Branchet, responsable du projet. Toutes seront des personnes engagées dans des démarches d'insertion, pour lesquelles la mobilité est un frein dans le retour à l'emploi. « Allocataires du RSA, demandeurs d'emplois indemnisés ou non, allocataires d'AAH (allocation adulte handicapé, ndlr), salariés en parcours d'insertion…ils nous seront envoyés par des référents sociaux, le Pôle Emploi, la Mission Locale, des conseillers en insertion professionnelle… », précise Dany Branchet.

20 candidats la première année

Concrètement, l'auto-école qui sera donc itinérante se déplacera pour des modules théoriques sur le code de la route dans quatre communes : Questembert, Muzillac, Elven et Sarzeau. « Globalement, notre action se déroule sur les secteurs du nord de Vannes Agglomération, la Communauté de Communes Arc Sud Bretagne, le Pays de Questembert et la Presqu'île de Rhuys », détaille Dany Branchet. Le choix de cette zone d'action répond à une problématique liée aux transports. « Il y a une auto-école sociale sur Vannes, mais les habitants de la zone où nous agissons ont des difficultés à y accéder, étant donné le peu de transports en commun qui existent », poursuit la chargée de mission.

Les bénéficiaires de l'auto-école sociale itinérante pourront s'inscrire pour une période de 18 mois. Tous participeront à

hauteur de 30 euros par mois pendant 12 mois, et 50 euros les six mois suivants. « La première année, nous pensons commencer avec un groupe de 20 personnes », estime Dany Branchet. Et les projets ne manquent pas pour la suite. « Après, nous avons pour objectif d'embaucher un deuxième moniteur. Et de développer aussi la partie théorique, en proposant des cours de soutien au code pour les personnes inscrites en autos-écoles classiques, ou encore de développer des ateliers auprès des séniors ». La route semble donc toute tracée !

Pour aller plus loin :

www.neo56.org

À Morlaix, le café et le cacao vont arriver à la voile !

Sur le port de Morlaix, un bâtiment se dresse le long de l'écluse. Il s'agit de la Torréfaction de la Baie, une jeune entreprise qui commercialise depuis quatre ans du café transformé sur place. Depuis peu, elle s'est également lancée dans la confection de chocolat, sous la marque Grain de Sail. Une appellation qui parle d'elle-même : la finalité de l'entreprise est d'importer 100 % des matières premières grâce à ses propres voiliers.

Un projet de développement local

Lorsque le visiteur pousse la porte du magasin de la Torréfaction de la baie, un cocktail d'odeurs à la

fois exotiques et familières l'assaille : un doux mélange de chocolat et de café dans une atmosphère dépaysante. Barils, sacs en toile de jute, torréfacteur en fonctionnement… « L'idée de départ de cette société, c'était de coupler des métiers de l'agroalimentaire avec une aventure maritime », explique François Liron, l'un des trois associés à l'origine du projet. C'est ainsi qu'est née leur entreprise Cargo2, qui importe des fèves de cacao et de café, les transforme puis les commercialise localement. D'abord créatrice de la Torréfaction de la Baie, une marque de café, elle se tourne désormais vers le chocolat : une gamme chocolatée baptisée Grain de Sail a vu le jour cette année. La chocolaterie se trouve sur le site de l'Etablissement de Service d'Aide par le Travail (ESAT) de Lanmeur. Là bas, une vingtaine d'ouvriers produisent le chocolat, de la fève de cacao au produit fini.

Le torréfacteur en fonctionnement

Une activité devenue très rare en France. « Il y a beaucoup de torréfacteurs de café », commente François Liron, « mais des couverturiers, c'est à dire des gens qui travaillent directement à partir du cacao pour produire des tablettes et d'autres produits dérivés du chocolat, c'est beaucoup plus rare ». En effet, cette activité est désormais très concentrée autour de quelques gros fournisseurs. Une rareté qui fut un argument majeur de la Torréfaction de la Baie pour lancer sa propre gamme. L'entreprise s'est ainsi positionnée sur un marché quasiment inexistant en Bretagne. « C'est tout récent, on commercialise le chocolat depuis deux mois et demi

seulement », précise François Liron. Le partenariat avec l'ESAT semble quant à lui réjouir toute l'équipe. « On est vraiment ravis de ça, humainement c'est riche », confirme l'entrepreneur. Si les productions demandent encore à être stabilisées et les gammes à être développées, le jeune projet de la Torréfaction de la Baie se porte bien. « On ne vise pas à recréer Bjorg ou une marque extrêmement étendue », plaisante ainsi François Liron, « déjà, commercer dans la bonne humeur avec une Bretagne élargie, en incluant Nantes et la Basse Normandie, ça peut aboutir à une belle entreprise ».

Le chocolat Grain de Sail

Construire des voiliers pour des produits 100% écologiques

Fenêtres ouvertes, le bruit de l'écluse accompagne la voix de François Liron, qui dévoile le cap que s'est fixé Cargo2 : acheminer le cacao et le café à la voile. Des matières premières qui viennent principalement de coopératives situées en Amérique du sud et dans les caraïbes. « On a de la matière première qui est actuellement en train de traverser l'atlantique sur un voilier existant, qui s'appelle le Tres Hombres », détaille François Liron. Un premier essai à la voile pour l'entreprise qui utilisait jusque là des cargos. Si une ligne régulière va être mise en place avec la compagnie propriétaire du Tres Hombres, cela sera seulement provisoire. En effet, Cargo2 a un projet ambitieux : construire ses propres voiliers pour arriver à terme à un transport entièrement à la voile. « Se passer intégralement des cargos ça prendra encore quelques années, mais on avance, on y travaille », rapporte

François Liron. « Comme on avance sur nombre d’autres points, optimiser nos emballages, être de plus en plus propre, parce que ça fait partie de l’aventure, ça nous tient à cœur », ajoute-t-il.

Les sacs en toile de jute

Leur premier voilier devrait être achevé dans un ou deux ans. Et la jeune entreprise ne s’arrêtera pas là. Dans une dizaine d’années, entre 10 et 15 voiliers sillonneront le golfe de Gascogne, le nord de l’Espagne, la ceinture caribéenne et les États-Unis. Pour leur donner naissance, les membres de Cargo2 font appel à un cabinet d’ingénierie navale. « On a trouvé quelques innovations bien senties, qui sont un peu secrètes pour l’instant », glisse mystérieusement François Liron. Les recherches portent notamment sur l’impact environnemental des bateaux : éco-conception, matériaux, architecture, cycle de vie, etc. « Un voilier, c’est de par sa nature un objet écologique » ajoute l’entrepreneur, « s’il est bien conçu, le bilan de l’objet est exemplaire ». La préoccupation écologique porte aussi sur la qualité des produits achetés : l’intégralité du chocolat et une partie du café sont certifiées biologique. Et si les matières premières ne sont pas estampillées commerce équitable, François Liron assure les payer plus cher que le seuil fixé par le label, afin de s’assurer de leur qualité. « Ce qu’on veut, c’est créer une jolie marque emblématique de l’écologie et de l’aventure maritime », insiste-t-il. Un projet atypique qui séduit. « Il y a, je pense, des générations qui arrivent et qui ont envie de faire de jolies choses », conclut François Liron.

Pour en savoir plus

Le site de la Torréfaction de la Baie

Le site de Grain de Sail