

Presentation du projet du TMLV d'Ingalan au *Forum Alimentation et Territoire du 25-27 septembre 2020* à Brest.

Ingalan est une association qui défend la souveraineté alimentaire des peuples, la solidarité internationale, et donc le développement économique et la promotion du commerce équitable.

L'objectif de l'association Ingalan est de promouvoir :

- le commerce équitable local et International,
- l'agroécologie et la souveraineté alimentaire,
- les luttes et alternatives sociales et écologiques.

Les développements inquiétants de notre époque, la menace d'effondrement ou les chocs systémiques des systèmes de production et économiques existants, nous amènent inévitablement à inclure la problématique du transport des marchandises, notamment alimentaire dans notre engagement.

Notre système économique mondialisé est actuellement affaibli par des dégradations écologiques majeures, un effondrement de la biodiversité, un épuisement à terme d'un grand nombre de ressources naturelles, des tensions géopolitiques croissantes autour de l'accès à l'énergie, des inégalités entraînant des troubles sociaux, etc.

Ce système est dans l'obligation de changer, sous peine de sombrer. Les besoins alimentaires des populations n'étant pas compressibles, la mutation agricole de nos pays s'impose.

Afin de relier paysans et consommateurs, Ingalan soutient le développement du transport maritime sans énergie fossile, à bas coût financier et énergétique.

Nous proposons une alternative fiable et reproductible pour le transport maritime de fret alimentaire et autres intra et inter régions côtières, ainsi que transocéanique.

La Bretagne, pays de tradition agricole et maritime a une superficie totale de 27209 kilomètres carrés, et possède un littoral de 2700 km et 797 îles comme îlots. Notre engagement pour le TMLV devient évident. Marin ou pas.

La Bretagne occupe une position privilégiée, dans le transport maritime européen,

Les petites installations portuaires, actuellement sous employées, sont nombreuses, et offrent un potentiel important pour un cabotage efficace, alternative au monopole des grosses installations portuaires, conséquence d'un système économique basé sur une énergie abondante et à bas coût.

Nous assistons à la fin de ce monde, la transition énergétique s'impose, nous sommes déterminés à y prendre une part active.

Le cabotage régional comme européen et les traversées océaniques peuvent être effectuées avec l'énergie du vent, nous nous concentrons sur la réalisation prévue d'un Praocargo pour le cabotage régional comme européen. Cela n'exclut pas la possibilité de transports intercontinentaux au moyen de Praocargos, comme nous le verrons plus tard.

Nous pensons qu'en temps de crise systémique, les transports de marchandises à la voile doivent être organisés de manière décentralisée et autogérée, démarche inscrite dans l'ADN d'Ingalan. La production alimentaire, comme l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire hautement centralisées nous semblent être une partie et une cause importante des crises existantes et imminentes plutôt

que des éléments de solution ou de soulagement de ces crises. Par conséquent, nous défendons un développement vers une production alimentaire décentralisée.

La production décentralisée, pour être efficace et pouvoir fonctionner résistante aux crises à long terme, est nécessairement soumise à l'utilisation de systèmes de décision et de gestion autonomes. Les mêmes critères que ceux que nous considérons comme essentiels pour la production de denrées alimentaires sont appliqués pour le transport de ces denrées.

la réalisation matérielle d'un Prao est relativement simple. Des reproductions, suite d'initiative autonome, sur les différentes côtes des mers et des grands lacs et estuaires de notre magnifique planète bleue sont possibles et méritent d'être soutenues.

Dans un sens, le concept de Praocargo est un concept universel. Sa forme et sa taille peuvent être adaptées aux conditions d'utilisation respectives. Dans notre projet de réalisation d'une première autoconstruction, nous avons décidé de construire un Praocargo de 24 m de long...

Pourquoi un prao ?

La transition énergétique à venir se fera par l'abandon déjà programmée des combustibles fossiles pour la propulsion des navires.

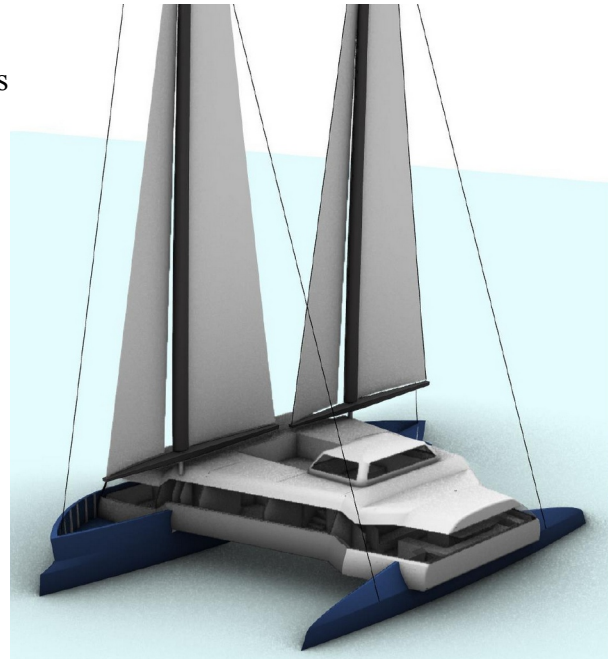
Plusieurs solutions s'offrent à nous:

- Une transition progressive par l'utilisation du diesel raffiné, puis du méthane ou du GPL.
- Un saut technologique coûteux et immature vers l'hydrogène vert.
- La propulsion nucléaire.
- L'utilisation de l'énergie du vent.

Un changement de paradigme s'impose si nous voulons garder une efficacité certaine dans

l'utilisation du vent pour la propulsion des navires: Voici Praocargo, navire à 2 coques, finalisé après expérimentation en réel.

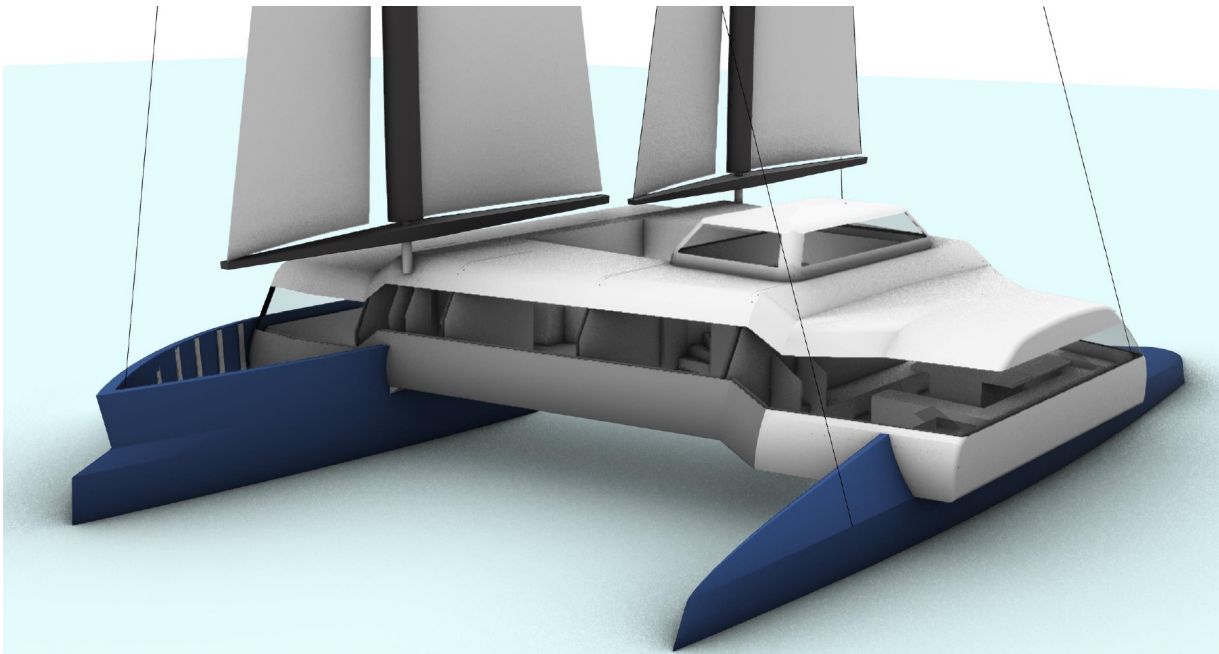
- La grande coque, toujours sous le vent, sert de zone de frêt, la petite, toujours au vent, et la liaison entre les coques servent de logement pour équipage et passagers.
- La symétrie longitudinale facilite le chargement du fait de l'absence de tableau arrière. Praocargo navigue à plat longitudinalement, contrairement à nombre de cargos étrave relevée à vide et plongeante en charge.
- Une puissance accessible immédiatement à plat. Praocargo ne gite pas, ne roule pas: Une cargaison bien moins soumise au ripage.



- Pas de lest, pas de ballast. Un navire léger. Une grande simplicité de construction au vu des faibles largeurs des coques. D'où à tonnage égal, un coût bien moindre qu'un monocoque.
- Un rapport déplacement en charge déplacement lège maximal, d'où une grande capacité de charge, bien plus importante que celui d'un voilier monocoque.
- Une tenue du gréement facilitée par de forts angles d'haubannage.
- Une structure solide par des efforts qui varient peu avec la charge, contrairement aux tris et catas, structure ne limitant pas la taille et le tonnage des praos.

Un vrai voilier bien plus performant en terme de vitesse, confort, capacité de remontée dans le vent qu'un monocoque.

Nous avons fait le choix de l'abandon de l'automatisation, soit disant progrès débouchant à terme sur la mort du marin devenu inutile avec l'arrivée souhaitée par certains de l'intelligence artificielle.



Vidéo d'essai de la maquette : Praocargo1, 2 tonnes 500 Kg. de gravier dans la grande coque !

<https://www.youtube.com/watch?v=Wvw5xNYApR8>