

L'écoconception BATOPARK

LE DOSSIER DE PRESSE



 contact@batopark.com

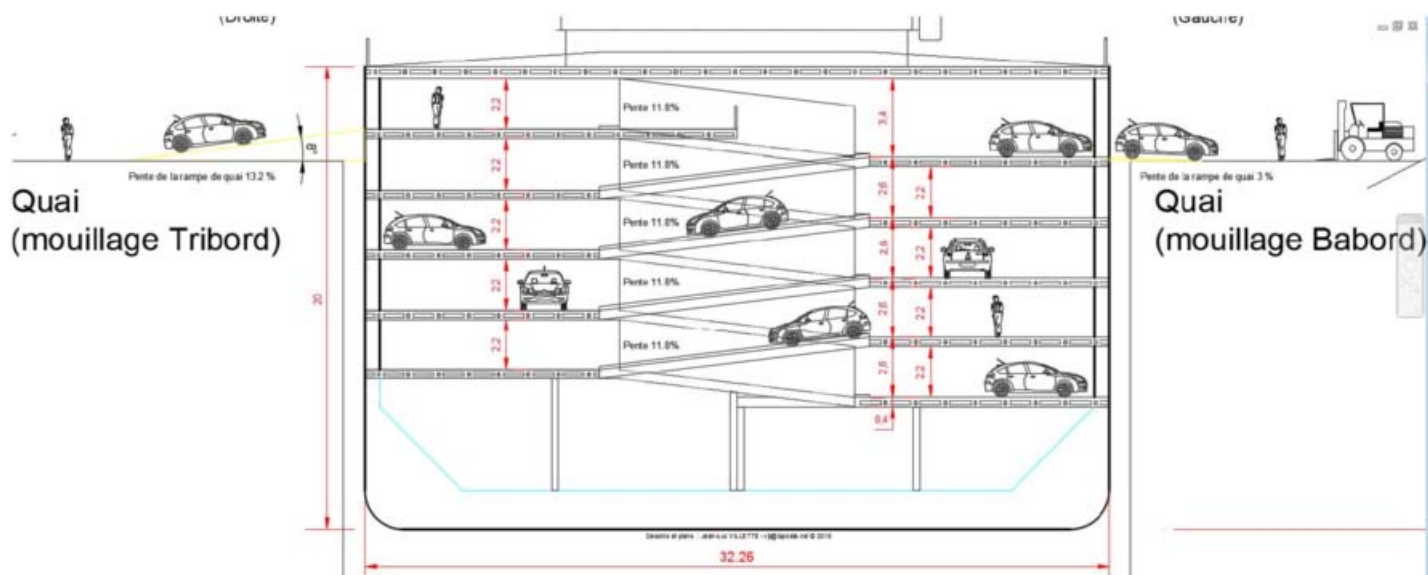
 <https://batopark.com>

 @batopark

  @batoparking

Sommaire

Définition d'un Batopark	3
Communiqué de synthèse	4
Origine du projet. Arguments	5
Le Batopark et l'économie circulaire	6
Des chiffres	7
Contacts presse, site, réseaux sociaux	8



Définition d'un Batopark

La définition d'un Batopark :

Batopark n. m. (origine française avec un anglicisme, créé par Jean-Luc VILLETTE en 2017) **1.** Terme technique désignant un parking dans un bateau. **2.** C'est le recyclage de bateaux de type cargo/Ro-Ro/Barge en fin de vie et d'amortissement pour les réhabiliter/recycler en places de parking pour la partie des soutes avec l'aménagement du pont supérieur (exemple : ferme solaire).

Description technique :

Retrofit cad d'un vraquier en car carrier, c'est-à-dire le changement de destination d'un navire de type : cargo vraquier, Ro-Ro, de barges en parking.



Le logo de la marque Batopark :



A lors que la demande de places de parking ne cesse de progresser dans nos métropoles et dans nos territoires, que la disponibilité du foncier se raréfie de plus en plus. Que les villes portuaires et les zones industrielles d'un port n'échappent pas à ce constat, comment résoudre l'équation suivante :

«Quelle est la solution pour proposer plus de places de stationnement sans créer de nouvelles emprises foncières ?»

Comment les collectivités et les pouvoirs publics pourront répondre à ces demandes croissantes de stationnement et en même temps prendre en compte les enjeux des politiques en faveur du renforcement des normes de protection de l'environnement et de sécurité.

Pour permettre à ses futurs partenaires et clients (les collectivités territoriales, les CCI, les pouvoirs publics) de répondre à cette problématique, le Batopark peut mettre en oeuvre des solutions de stationnement novatrices et écoresponsables.

Le Batopark s'annonce alors comme une solution de stationnement résolument verte et s'inscrit dans une démarche de l'économie circulaire qui vise à limiter le gaspillage et l'impact environnemental.

Le Batopark permet le recyclage de navires de type cargo/Ro-Ro/Barge pour limiter l'utilisation de nouvelles ressources comme le fer pour l'acier. Le prix de l'acier s'établit à 605 € la tonne (cours des métaux, mai 2019).

C'est un projet d'écoconception de recyclage de bateaux (cargos, barges, péniches, embarcations, ...) réhabilités en parking. Cette opération nécessitera le changement juridique de destination de ces navires en établissement flottant, ainsi cela pourra éviter certaines taxes.

Ce programme **sera évolutif** dans le temps car il pourra par exemple se voir ajouter un autre navire (amarrage «à couple») pour augmenter la capacité de stationnement, de pouvoir changer l'affectation du pont supérieur en le transformant en plateforme d'accueil pour recevoir :

- des logements modulaires** à partir de conteneurs maritimes ou des salles multi usages (espaces éphémères),
- une ferme solaire optimisée : installation de panneaux photovoltaïques avec une orientation variable selon l'azimut solaire.
- des emplacements pour des activités culturelles (installation d'espaces éphémères tel que des chapiteaux, des tentes et des barnum).

Le Batopark, la solution aux problèmes de stationnement des villes portuaires et des zones maritimes.

(**) Le coût moyen d'un habitat modulaire à base d'un container (pour un module) est de 850 € HT /m². Pour certains projets plus complexes ce coût peut atteindre 1250€ HT /m². Ce montant au m² est nettement inférieur à la construction traditionnelle ≥ 1500 HT /m².

ORIGINE DU PROJET. LES ARGUMENTS.

Pourquoi créer ce projet ? Les raisons.

Il est notoire que depuis l'odyssée du porte-avions Clémenceau dont les associations écologistes, Greenpeace en tête, refusaient le voyage vers l'Inde afin d'être dépecé : près de 1.000 tonnes d'amiante étaient présentes dans les gaines entourant les sources de chaleur.

Depuis cette affaire, les députés de l'Assemblée nationale française ont voté, à l'unanimité, la ratification de la convention internationale de Hong Kong. Ce texte conclu en mai 2009 règlemente le démantèlement des navires hors d'usage.

Aussi, au vu, par exemple des problématiques que rencontre la compagnie Brittany Ferries pour trouver des solutions pour ses navires en fin de vie.

C'est la raison pour laquelle, j'ai imaginé ce projet afin de recycler ces navires pour les réhabiliter en aires de parking, et même pour l'utilisation de leur pont supérieur en « dalle » pour la réception de logements modulaires.

LES ARGUMENTS EN FAVEUR DE LA CRÉATION DE CE PROJET

Du point de vue social :

Ce projet invitera les municipalités de villes portuaires et fluviales à créer d'autres logements sociaux sur leur territoire avec l'avantage de ne pas avoir d'emprise au sol sur leur domaine public.

Ces réalisations permettront de redynamiser certains quartiers et les cœurs de ces villes tout en apportant de nouvelles places de stationnement (celles pour les habitants de ces logements et d'autres pour les usagers des commerces et des habitations voisines).

État des lieux des villes portuaires concernées :

Aujourd'hui, il n'existe quasiment pas de villes portuaires et fluviales en France (voire à l'étranger) qui ne rencontrent pas des problématiques liées aux manques de stationnements et de logements (sociaux et autres).

Les objectifs de mon projet pour ces villes portuaires et fluviales s'inscriront parmi celles des villes durables qui auront des caractéristiques similaires en terme d'enjeux environnementaux : elles proposeront une meilleure maîtrise du flux de circulation des voitures afin de leur trouver des places de stationnement proches des cœurs de ces villes.

Diminution des circulations de véhicules dans ces villes et ces zones portuaires/industrielles par la réduction du parcours entre le Batopark et ces centres urbains.

Ainsi, cela participera à l'amélioration de la qualité de l'air.

Également, il est envisageable d'intégrer à ce projet une surface de panneaux photovoltaïques sur les ponts supérieurs de ces navires. Cela participera à réduire l'impact du CO².

L'économie circulaire désigne un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et les gaspillages de ressources (matières premières, eau, énergie) ainsi que la production des déchets. Il s'agit de rompre avec le modèle de l'économie linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) pour un modèle économique « circulaire ».

En ce sens, l'écoconception Batopark a toute sa place dans l'économie circulaire, car elle participe au recyclage de matières premières et augmente la durée de vie de certains navires. Cela participe à l'économie des matières premières et d'énergie qui seront des bénéfiques pour notre environnement. Ce projet prendra part à l'atténuation du réchauffement climatique via une réduction d'émissions de CO2.

L'intérêt d'organiser une filière de recyclage comme le Batopark, ce sera l'occasion de pouvoir limiter les désastres des « cimetières de bateaux » et des conditions de travail et environnementales détestables qui ont toujours cours sur les chantiers de démantèlement des navires. Exemples : les deux plus importants pays démolisseurs de navires qui ne se préoccupent pas des normes environnementales sur les activités polluantes et dangereuses sont : l'Inde et le Bangladesh. (*Le Bangladesh est devenu le leader mondial du ferrailage (27%) après c'est l'Inde (22%), la Chine (19%), le Pakistan (16%), et la Turquie suit avec (7%).*)

L'activité de récupération de l'acier des navires voit ses tarifs d'achat décoller, en mars 2017, il faut compter 357 euros la tonne d'acier en Inde. En 2019, le cours de l'acier c'est 605 euros la tonne (cotations de références, le London Bullion Market Association (LMBA) et London Metal Exchange (LME)).

L'Organisation internationale des armateurs (International Chamber of Shipping), basée à Londres, a adopté en 2001 un Code de bonnes pratiques en matière de démantèlement. Le recyclage des navires est régi par la Convention de Bâle et le règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets, qui interdit l'exportation de déchets dangereux vers des pays non membres de l'OCDE. Cet instrument spécifique aux navires et juridiquement contraignant a été mis au point au sein de l'Organisation Maritime Internationale.

Au niveau européen, le système mis en place dans le cadre du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE repose sur la Convention de Hong Kong. Le règlement contient des dispositions destinées à faire en sorte que les navires battant pavillon européen soient uniquement recyclés dans des installations sûres et écologiquement rationnelles. Il vise à faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong.

L'autre enjeu, c'est la création d'une filière de recyclage et de valorisation d'une catégorie de navires. Le Batopark serait créateur d'emplois vertueux et intégrerait un business model compatible RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises).

Le concept Batopark pourra ouvrir la voie à des « chantiers navals verts » et participer à un développement durable de la vie d'un navire qui nécessitera de conjuguer l'économique, le social et l'environnemental.

La France a signé en mai 2009, la convention internationale de Hong Kong sur le démantèlement des navires. En 2016, la flotte mondiale compte 80 000 navires de plus de 120m de long. 1200 d'entre eux sont démolis chaque année. Un cargo de 120 à 140 mètres de long représentent près de 30 000 tonnes d'acier.

En France, le coût de découpage au chalumeau est (selon des spécialistes) de 55 € à 65 € la tonne. Le coût seul de déconstruction d'un cargo de 130 m reviendrait donc à 1 800 000 €. Autre exemple, le navire transporteur de voiture «Le Tricolor» **D'où l'intérêt pour un armateur de recycler ses navires** en fin d'armotissement. L'opération de valorisation de ses cargos en surfaces de parking peut s'avérer fiable.

Le tarif moyen d'achat d'une coque de cargo d'une longueur de 90 à 120 m avoisine les 1 138 230 €.

Il faut compter 1 518 219 € pour l'acquisition d'un cargo Ro-Ro de 130 m avec un draft de près de 8 m.

L'enveloppe pour la construction d'un parking souterrain de 500 places varie de 7, 5 millions d'euros à 9 millions d'euros (hors frais d'achat du foncier), son coût annuel d'exploitation représente 200 000 € à 250 000 €.

Coût de construction pour une place de parking :

- > **aérien** 25 000 € HT moyen (tout compris)
- > **silo** de 12 000 à 18 000 € HT
- > **souterrain** 30 000 € HT moyen (tout compris)
- > **souterrain en zone complexe** 36 000 € HT

Par exemple pour la ville de Nantes, le coût d'une place de parking peu atteindre 15 170 € TTC.

L'intérêt de ce projet consiste à **valoriser des cargos** de type vraquiers, rouliers ou des peniches et des barges.

Avantages :

Ce projet permet de proposer de nouvelles surfaces de stationnement pour des villes portuaires et des espaces maritimes, sans avoir la nécessité de créer de nouvelles emprises foncières.

Bonus :

Son intégration, son insertion architecturale et morphologique dans le paysager urbain seront harmonieuses et sans rupture avec les espaces actuels de sa future zone de mouillage.

Dossier technique disponible sur demande.

Contacts presse, site, réseaux sociaux

Contact :

Jean-Luc VILLETTE



10 rue de la Herse - 35400 SAINT-MALO - France



Port. / Mob. :

Courriel / Mail : jeanluc.villette@batopark.com

Site :



<https://batopark.com>

Réseaux sociaux :



@batoparking



@batoparking



@batopark



Concept, textes, dessins et plans, mise en page :
Jean-Luc VILLETTE - 2019.

Le concept, le logo et le nom Batopark ont été déposés à l'INPI.