

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine
sur le projet de mise en place d'une activité de démantèlement de
bateaux dans la commune de la Rochelle (17)**

AVIS NA-2026-016396/GUNENV

Localisation du projet :	Commune de La Rochelle (17)
Maître d'ouvrage :	société ROUVREAU
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :	Préfet de la Charente Maritime
En date du :	7 avril 2026
Dans le cadre de la procédure :	Autorisation environnementale
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.	

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public la réponse écrite à cet avis.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du Code de l'environnement).

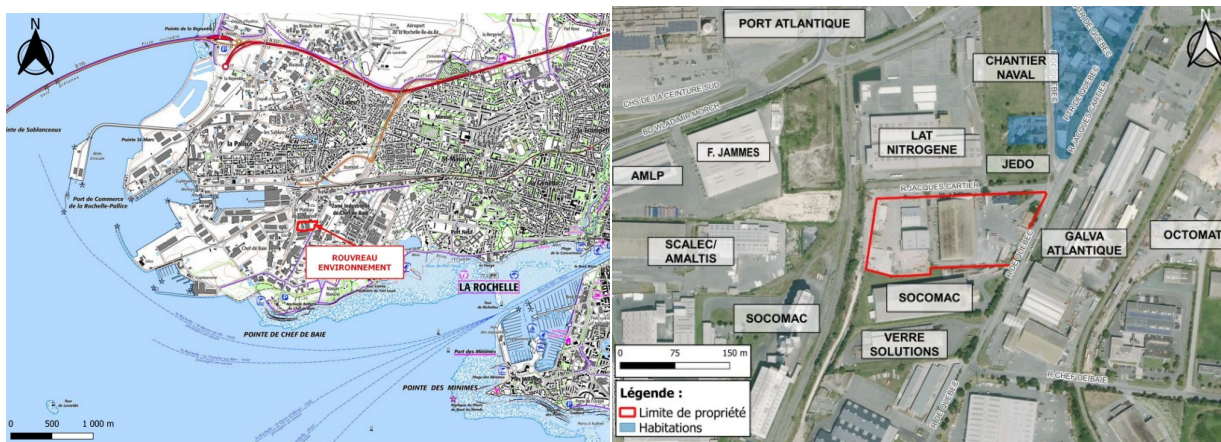
Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Didier BUREAU, Cédric GHESQUIERES, Cyril GOMEL, Patrice GUYOT, Pierre LEVAVASSEUR, Catherine RIVOALLON PUSTOC'H, Elise VILLENEUVE, Jérôme WABINSKI.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I – Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet d'implantation d'une activité de dépollution, de démontage et de découpage de bateaux hors d'usage sur un site déjà existant dédié au tri, au transit et au regroupement de déchets. Le projet est situé dans la commune de La Rochelle (17) et est exploité par la société Rouvreau Environnement qui présente actuellement le statut d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), sous le régime de la déclaration.



Plan de localisation du projet – extrait des pages 6 et 7 de la description technique du projet



Extrait du plan cadastral – extrait de la page 9 de la description technique du projet

Les activités existantes de tri, de transit et de regroupement de déchets sont actuellement exercées dans la zone « 1 » du plan ci-dessus, tandis que le projet concerne l'aménagement de la partie « 2 » du site.

Elles concernent environ 50 000 à 60 000 tonnes par an et sont articulées selon plusieurs étapes et installations spécifiques. Pour les déchets non dangereux, le procédé comprend la réception, le déchargement, le tri, le regroupement, le compactage, puis l'expédition en vue d'une valorisation matière ou énergétique. Le tri s'effectue dans un bâtiment dédié de 900 m². Le site est également équipé de zones de stockage adaptées à différents types de déchets : déchets inertes, plastiques, composites, plaques de plâtre, métaux et bois. En ce qui concerne les déchets dangereux, ils sont pris en charge à travers un processus de tri, de réception, de regroupement dans des conteneurs étanches, puis d'expédition vers des centres de traitement spécialisés.

Le projet prévoit d'organiser une activité de démantèlement de bateaux hors d'usage sur le site, avec une capacité d'environ un bateau par jour, et sans entreposage de bateaux sur le site. Il concerne les bateaux de plaisance et professionnels abandonnés ou en fin de vie, mesurant entre 2,5 et 16 m de long. Sont inclus les dériveurs¹, les catamarans, les voiliers, les bateaux à moteur, les annexes et les scooters de mer.

Le démantèlement d'un bateau comprend d'abord sa dépollution, suivi du dégazage pour extraire les carburants, les fluides frigorigènes et les huiles, puis des procédés manuels et mécanisés visent à séparer et peser les matériaux valorisables (ferraille, métaux, bois, plastiques), avant leur envoi vers les filières de traitement spécialisées.

Le site emploiera 39 personnes en équivalent temps plein, plus des intérimaires si nécessaire. L'activité se déroulera du lundi au jeudi de 7 h à 18 h, le vendredi de 7 h à 17 h, et ponctuellement le samedi de 7h30 à

1 Un dériveur est un voilier monocoque dont une partie importante du plan antidérive, la « dérive », est rétractable.

Le démantèlement sera réalisé dans un hangar divisé en box, avec une aire imperméabilisée de 500 m² dédiée à la dépollution et au démantèlement. Les autres box serviront au regroupement des déchets, optimisant ainsi la circulation des clients de la déchetterie. Une armoire équipée d'une rétention pour les déchets dangereux sera installée au nord du site. Les opérations de déconstruction des bateaux suivront une chronologie logique, incluant la dépollution, le dégazage, le démantèlement, le tri et la séparation des fractions de matériaux, ainsi que leur orientation vers les filières de traitement final.

Légende :

- A Accueil Exploitation - Visiteurs
- S Salle de pause - vestiaires
- ZV Zone Véhicules Routiers et CDA
- ZC Zone clients
- PA Point d'attente Pont Bascule / Pesée
- ZP Zone piétons
- P Point de rassemblement

Figure 3 : Plan du site schématisé

Procédures relatives au projet

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet, à savoir le milieu humain (nuisances riveraines), la pollution potentielle des eaux souterraines et la prise en compte du risque d'incendie.

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Le lieu du projet est situé dans la zone industrielle de Chef de Baie à La Rochelle, bordée par diverses entreprises industrielles et commerciales, ainsi que par des axes routiers très empruntés. Le site est à vocation industrielle et commerciale.

Milieu physique

La **topographie** du projet est en pente douce d'ouest en est, avec une altitude comprise entre 15 et 16,7 m d'altitude.

Concernant les **eaux de surface**, il n'existe aucun cours d'eau à proximité du projet. Le site d'implantation se trouve principalement en lien avec les masses d'eau océanique suivantes : La Rochelle (qualités chimique et écologique satisfaisantes), Pertuis Breton (bonne qualité chimique mais état écologique moyen en raison de la présence de végétaux aquatiques) et l'Île de Ré (qualités chimique et écologique très satisfaisantes).

Le projet se situe au droit d'une unique **masse d'eau souterraine** entièrement libre : « Calcaires et marnes du Jurassique supérieur de l'Aunis libres ». Les états chimique et quantitatif de cette masse d'eau sont médiocres du fait de pressions principalement azotées (engrais) et pesticides (élevée).

La **qualité de l'air** dans le secteur d'étude est jugée bonne, d'après les données recueillies par la station permanente de mesure des polluants atmosphériques située à 780 mètres.

Les **risques naturels** présents sur le site sont le risque de séisme, classé en zone de sismicité modérée, et le risque relatif à l'exposition au radon, faible.

Milieu naturel²

La Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique la plus proche est la zone de « *Pelouses et friches thermophiles de Chef de Baie* », située à environ 730 m au sud du site. Le site Natura 2000 le plus proche est le site marin du *Pertuis charentais*, situé à 930 m au sud. Il abrite des habitats naturels marins remarquables qui accueillent une grande biodiversité. Il est essentiel pour la conservation de l'Esturgeon d'Europe, du Grand Dauphin et accueille aussi plusieurs espèces d'oiseaux menacées, comme le Puffin des Baléares.



Cartographie des zones Natura 2000 les plus proches du site

Le site déjà aménagé, majoritairement imperméabilisé et sans extension, n'a pas fait l'objet d'un inventaire de la biodiversité ou d'une recherche des zones humides.

Milieu humain

La Rochelle est une commune qui comptait 77 210 **habitants** en 2020. Les habitations individuelles les plus proches sont implantées au nord à 65 m des limites de propriété du site.

Le projet est implanté dans la zone industrielle de Chef de Baie, dans un **paysage** caractérisé par des installations industrielles et portuaires.

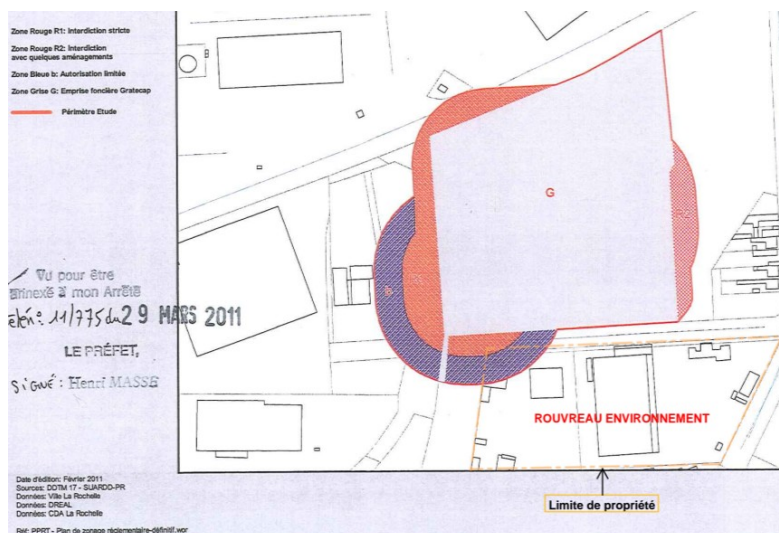
Le projet est situé en dehors de **tout périmètre de protection de site remarquable**. Le site du projet n'a pas fait l'objet d'identification de zones de présomption de prescriptions archéologiques.

La commune de La Rochelle dispose d'un **Plan Local d'Urbanisme (PLUi)** approuvé le 19 décembre 2019. Les parcelles du projet sont classées en zone UX, qui autorise notamment les activités industrielles. Le projet est donc compatible avec ce classement.

Le site est par ailleurs assujéti à des **servitudes d'utilité publique** aéronautique (interdiction de créer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité), piétonne, et technologique par le Plan de Prévention des Risques industriels

² Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

nommé PPRT GRATECAP. La partie nord-ouest du site (Rouvreau 1) est concernée, avec une « autorisation limitée ».



Extrait de la page 1 de l'annexe zonage PPRT de l'étude d'impact

La présence d'un volet de réorganisation de l'ensemble de l'établissement Rouvreau conduit la MRAe à recommander que le dossier précise la situation du site au regard des prescriptions du PPRT.

Le niveau sonore actuel sur le site résulte principalement du trafic routier et des activités industrielles à proximité. Ce site se trouve en dehors des zones couvertes par les plans d'exposition au bruit de l'aéroport de La Rochelle, ainsi que par celles des principales infrastructures routières et ferroviaires de Charente-Maritime. Des mesures acoustiques effectuées en février 2024 en limite de l'établissement Rouvreau ont conclu au respect des seuils réglementaires. Cependant, toutes ces mesures ayant été réalisées entre 12h05 et 13h05, leur représentativité quant à l'impact sonore des activités du site Rouvreau et des établissements proches peut être limitée.

La MRAe recommande de présenter des mesures sonores représentatives des activités industrielles et humaines de la zone.

L'accès au site se fait par la rue Jacques Cartier, elle-même desservie par l'avenue Jean Guiton, qui permet de rejoindre la RN 2537 puis la RN 537. La RN 2537, longue d'environ 500 mètres, assure la liaison entre le site, le centre-ville de La Rochelle et la zone industrielle de Chef de Baie. L'état initial du projet ne comporte aucune description du trafic routier. Il aurait été judicieux d'intégrer une analyse de ce trafic dans le dossier.

Le projet est desservi par le réseau de **transports en commun** de la commune, et des chemins ruraux cyclables sont également accessibles selon les saisons.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

Afin de réduire les **risques de pollution** du milieu récepteur lors des travaux de réaménagement du site, il est prévu plusieurs mesures dont l'une concerne la réalisation d'une étude hydraulique et des essais de perméabilité afin de concevoir des ouvrages adaptés aux contraintes géologiques rencontrées (MR 03). Des mesures portant sur l'organisation générale et la gestion du chantier sont également prévues afin de réduire l'incidence des travaux sur la préservation des sols et des eaux (kits anti-pollution, maintenance préventive des engins, limitation de vitesse, etc).

En phase **d'exploitation**, l'ensemble des activités à risque de pollution sera effectué sur une aire étanche et les produits dangereux seront entreposés sur rétention dans un bâtiment couvert (MR 10). Afin d'éviter les incidents liés à la gestion des eaux et des polluants, le site prévoit l'utilisation de produits absorbants en cas de déversement, une rétention adaptée pour les eaux d'extinction d'incendie, l'absence de pesticides pour l'entretien des espaces verts et le traitement des eaux pluviales et de lavage par séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le milieu. La teneur en polluant de 17 paramètres sera contrôlée annuellement au niveau du point de rejet (arsenic, cadmium, chrome, etc).

Le dossier ne comprend pas de **bilan carbone assorti d'une stratégie globale**. Bien que l'activité de l'entreprise s'inscrive positivement dans une démarche d'économie circulaire, les mesures présentées ne répondent pas à son enjeu de décarbonation.

La MRAe recommande de présenter un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de sa durée de vie en s'appuyant sur les éléments méthodologiques du guide³ de février 2022 (Ministère de la Transition Écologique).

Les **rejets atmosphériques** du projet en phase d'exploitation proviendront principalement des gaz d'échappement des véhicules et engins, des opérations de manutention générant des poussières de déchets non dangereux, ainsi que de l'activité de démantèlement de bateaux. Des mesures seront mises en place pour les limiter : interdiction de recevoir des bateaux contenant de l'amiante, réalisation des activités générant des poussières dans un bâtiment clos et couvert avec brumisation et arrêt systématique des moteurs des poids lourds dès que possible.

Milieu naturel

Le site, déjà aménagé et utilisé, se trouve dans une zone industrielle comportant peu d'espaces verts et présentant une forte imperméabilisation. Les travaux ne devraient pas affecter de manière significative les habitats naturels, la faune et la flore, du fait de l'absence de milieux propices à leur développement.

En **phase d'exploitation**, les rejets aqueux (eaux usées, pluviales et industrielles) présentent un risque d'impact sur le milieu naturel, notamment avec des effets indirects sur le site Natura 2000 du Pertuis Charentais situé en aval. Pour réduire ces impacts, les eaux pluviales seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures, et les zones sensibles seront imperméabilisées. Un contrôle annuel des rejets doit permettre selon le dossier de vérifier la conformité des rejets. Pour les situations accidentelles, le projet prévoit des rétentions sous les produits dangereux et des kits anti pollution seront disponibles sur le site en cas de déversement accidentel. En cas d'incendie, les eaux d'extinction potentiellement polluées seront confinées sur le site par la mise en place de batardeaux et de plaques souples d'obturation.

Milieu humain

Les premières **habitations** se trouvent à environ 65 mètres au nord des limites de la propriété, le site étant par ailleurs entouré d'une zone d'activités regroupant des entreprises industrielles et commerciales. Afin de réduire les nuisances potentielles, l'entreprise s'engage à respecter les horaires et jours de travail légaux, sauf dérogation préalable obtenue auprès de l'Inspection du travail ou de la Préfecture, selon les cas. Aucune activité n'est prévue la nuit, les dimanches ni les jours fériés.

Lors de la phase de travaux, le **bruit** et les vibrations seront principalement occasionnés par les véhicules de chantier et par les opérations de réaménagement du site. En phase d'exploitation, le projet s'insère dans une zone déjà soumise à diverses nuisances sonores, essentiellement causées par le trafic routier et les activités environnantes. Plusieurs mesures sont néanmoins prévues afin de réduire les effets sonores du site, notamment la réalisation des activités de démantèlement à l'intérieur d'un bâtiment presque clos, la limitation de la vitesse des camions à 10 km/h sur l'ensemble du site, et l'absence de sirènes périodiques.

En phase d'exploitation, l'activité de démantèlement des bateaux entraînera une augmentation faible du **trafic routier** dans un contexte actuellement caractérisé par une circulation fluide. Concrètement, l'apport des bateaux à démanteler se fera au rythme de un par jour. Les déchets issus de cette activité de démantèlement seront regroupés avec ceux des autres activités de l'établissement, cela représentera environ un maximum de dix camions supplémentaires à évacuer.

Le projet ne modifie pas le **paysage** actuel du site, dans une zone industrielle caractérisée par des infrastructures anciennes.

En matière de gestion des **déchets**, la réalisation du projet permettra la déconstruction de bateaux, répondant ainsi à une problématique fréquemment rencontrée par les propriétaires de bateaux en fin de vie et les gestionnaires de ports de plaisance. En l'absence de solutions adaptées, selon l'étude, les bateaux hors d'usage sont souvent abandonnés dans la nature, où ils se détériorent et représentent un risque pour l'environnement ainsi que pour la sécurité du domaine public.

Les principales incidences **sanitaires** potentielles du projet sont le bruit et la pollution de l'air, mais ces impacts seront réduits selon le dossier grâce à des mesures adaptées et à la localisation du site dans une zone industrielle déjà marquée par ce type de nuisances. Les émissions sonores resteront limitées (contrôle après 6 mois d'activité), tout comme les émissions atmosphériques dues au trafic de poids-lourds, et ne devraient pas avoir de conséquence significative sur la santé humaine.

3 Guide à retrouver en suivant le lien suivant : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20%E2%80%99impact.pdf>

Les **risques d'incendie** du site couvrent plusieurs scénarios : incendie de cases de stockage de déchets verts, bois, plastiques, cartons et déchets industriels banals (DIB). Les effets thermiques ont été analysés par modélisation. Pour limiter ces risques, un plan de défense contre l'incendie, régulièrement mis à jour et accessible à l'entrée, organisera les alertes, l'intervention et l'accueil des secours. Sur place, bouches d'incendie, points d'eau, extincteurs et systèmes d'évacuation des fumées seront installés. Le personnel recevra des formations et participera à des exercices périodiques, tandis que des mesures et rondes assureront une détection rapide. L'accès des secours et la localisation des ressources en eau seront facilités, avec des mesures spécifiques, comme murs coupe-feu et désenfumage, pour limiter les risques liés aux déchets combustibles.

Effets cumulés

L'intégration de l'activité de démantèlement de bateaux hors d'usage à celle de l'établissement existant, cumulées avec les activités voisines, devrait avoir un impact négligeable selon l'étude en raison des caractéristiques spécifiques des projets et du secteur. Le site est situé dans un secteur industriel déjà aménagé. Les principales nuisances sonores seront générées par la circulation et la gestion des bennes, avec un effet cumulatif avec le trafic existant sur les voies routières, sans que cela ne soit significatif.

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude justifie l'implantation du projet sur la commune de La Rochelle par plusieurs arguments : la proximité des infrastructures de transport et des partenaires, la synergie avec les activités existantes dans la zone industrielle spécialisée dans la valorisation des déchets et le BTP, ainsi que la cohérence avec la localisation littorale, proche des ports. De plus, le site est déjà classé ICPE et l'entreprise possède une expertise technique confirmée dans la gestion des déchets, ce qui facilitera l'intégration du démantèlement de bateaux et réduit les distances de transport.

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la mise en place d'une activité de démantèlement de bateaux hors d'usage dans la commune de la Rochelle, dans un établissement existant de tri, de transit et de regroupement de déchets.

L'analyse de l'état initial de l'environnement présentée a mis en évidence les principaux enjeux du site d'implantation, portant en particulier sur le milieu humain, le potentiel de pollution des eaux souterraines et le risque incendie.

L'analyse des impacts révèle que l'ajout de l'activité de démantèlement de bateaux hors d'usage entraînera peu d'incidences supplémentaires par rapport à celles déjà associées à l'installation existante.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans une mise à jour du dossier et son résumé non technique.

À Bordeaux, le 4 juin 2026

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la Présidente par intérim

Signé

Catherine Rivoallon Pustoc'h