

A Châtelleraut, le 25/06/2020

Affaire suivie par Mme HOUART-BASTIERE Charline

A La préfète de la Vienne

Affaire suivie par : Nadine Morisset

Bureau de l'environnement

Objet : réponse à l'avis de la MRAe

Madame,

Suite à la lecture de l'avis de la MRAe, veuillez trouver ci-dessous, les réponses aux précisions demandées dans cet avis.

Question MRAe

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

La MRAe recommande d'insérer les principales conclusions de l'étude de dangers dans l'étude d'impact, le traitement des risques accidentels et naturels faisant partie intégrante de la prise en compte de l'environnement dans le projet et des attendus de l'étude d'impact.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

Voir Etude d'Impact modifiée en pièce jointe

Question MRAe

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

La MRAe recommande d'explicitier les conséquences de l'absence de conformité du parking réalisé en enrobé avec le plan local d'urbanisme de la commune de Châtelleraut (pages 156 et 157).

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

L'extension du parking a été réalisée afin d'accueillir l'augmentation de personnel présent sur le site. Ce parking a été réalisé dans la continuité d'un parking existant et par souci d'harmonisation, il a été réalisé en enrobé de la même manière que l'existant. Etant donné le nombre important de véhicules stationnant, ce revêtement permet de collecter les effluents et de les diriger vers le déboureur/ déshuileur. Ce dernier étant récuré régulièrement pour permettre de minimiser l'impact sur l'environnement.

De plus sous l'extension du parking, des cuves de collecte des eaux incendies ont été installées, le remblayage et les revêtements de surface ont été étudiés pour minimiser les mouvements de terrains et éviter la dégradation de ces installations.

Question MRAe

II.II.2 Rejets d'eaux industrielles et qualité des eaux souterraines

La MRAe note que le maintien du suivi trimestriel de la qualité de la nappe alluviale est un enjeu fort du projet. En effet, ce suivi est nécessaire pour identifier toute évolution de la situation (migration des polluants en particulier) et ainsi prévoir et mettre en œuvre des actions correctives si nécessaire, notamment en matière d'information des usagers de la nappe entre le site du projet et la Vienne.

Par ailleurs, la MRAe estime que les raisons de l'augmentation de la concentration en chrome des eaux souterraines depuis 2015 méritent d'être explicitées.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

La ligne de traitement de surface galvanoplastie, qui utilisait des bains à base de Chrome, a été supprimée en septembre 2019. Cependant des débordements historiques ont pu charger les sols en polluant. Malgré notre enquête, nous n'avons pas retrouvé d'historique d'incidents dans cette zone. Par conséquent, la contamination en chrome ne peut pas s'expliquer par l'utilisation d'un process encore présent dans la zone contaminée, mais cette contamination de la nappe peut être liée à une remobilisation de polluants déjà présent dans le sous-sol à la faveur des fluctuations de la nappe.

Safran Aircraft Engines propose, durant la phase de travaux, de multiplier les contrôles des piézomètres aval à la source de pollution à la fréquence trimestrielle, afin d'identifier les dérives possibles.

Question MRAe

II.II.3 Gestion des eaux pluviales et des eaux usées hors ateliers

La MRAe recommande de préciser les données d'utilisation de la station d'épuration de Châtelleraut au-delà de sa capacité actuelle de traitement afin de s'assurer de la capacité de l'ouvrage à traiter les rejets des 200 personnes supplémentaires potentiellement présentes sur le site à échéance 2021.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

Après contact avec le service Eaux de Vienne, en charge de la station d'épuration de Châtelleraut, la station est actuellement chargée à 50% et l'augmentation du nombre de personnes sur le site SAFRAN Aircraft Engines prévue dans les années futures ne posera pas de problème de charge pour cette installation.
(Courrier en cours d'acheminement)

Question MRAe

II.III. Maîtrise des rejets dans l'air en phase d'exploitation et évaluation des risques sanitaires

À cet égard, la MRAe recommande d'expliquer les conséquences de l'assimilation de l'ensemble des composés organiques volatiles au benzène.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

En l'absence de caractérisation des COV émis, nous avons assimilé l'ensemble des COV rejetés à du benzène, qui est le polluant traceur le plus pénalisant en termes de risques sanitaires, car il possède des effets à seuil ET sans seuil (cancérogène).
Le choix du benzène comme traceur de l'ensemble des COV est donc une hypothèse conservatrice. Les résultats obtenus sont pénalisants.

Question MRAe

II.IV. Consommation d'eau et préservation de la ressource

La MRAe relève que les besoins en eau potable supplémentaires dans le cadre du projet méritent d'être clarifiés. En effet, ils sont estimés à 1 300 m³ par an à horizon 2025 (passage du volume de prélèvement autorisé de 3 500 à 4 800 m³ par an, page 77) dans l'étude d'impact contre 800 m³ par an (passage du volume de prélèvement autorisé de 3 500 à 4 300 m³ par an, page 72) dans le descriptif technique.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

La consommation en eau potable supplémentaire recalculée passe bien de 3500 m³ à 4800 m³ par an en raison des volumes de bains plus importants adaptés à la taille des pièces des moteurs forte puissance. Il s'agit d'une erreur dans le descriptif technique en page 72 du document.

Question MRAe

II.V.2 Trafic routier

La MRAe recommande de développer l'impact de l'augmentation prévue du personnel à horizon 2021 sur le trafic routier et les mobilités.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

L'un des buts de l'extension de l'atelier est de développer les réparations des moteurs forte puissance entièrement sur le site de Safran Aircraft Engines de Châtelleraut. Actuellement, la réparation est réalisée en partie sur Châtelleraut, et en collaboration avec des sous-traitants en France. Cette sous-traitance a pour conséquence la multiplication des transports routiers des pièces. En l'état actuel du processus de traitement des pièces, l'augmentation de production prévue engendrerait une augmentation du trafic routier. Or, si l'ensemble des opérations de réparation des pièces est réalisé sur le site de Châtelleraut, l'augmentation de production n'engendrera pas d'augmentation du trafic routier pour le transport des pièces, car la sous-traitance sera supprimée du processus de réparation. Par conséquent, le trafic routier pour le transport des marchandises pourra être considéré comme identique à la situation actuelle.

L'augmentation du nombre de personnel présent sur site à échéance 2021 était évalué à environ 200 avant la crise sanitaire. Cette augmentation a un impact sur le trafic routier de la zone industrielle principalement pendant les entrées/sorties du personnel posté en équipe. Afin de réduire cet impact, la société met en œuvre des moyens pour faciliter le covoiturage et indemnise en partie les abonnements aux transports en commun.

Question MRAe

II. VII Résumé non technique

Les points soulevés dans le présent avis sont à prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact. La MRAe recommande en outre d'intégrer une présentation du projet et des illustrations dans ce document ainsi que d'explicitier les sigles employés (RIA, FIC, VTR notamment) afin d'en faciliter l'appréhension par le public et de le rendre autoportant.

Commentaires SAFRAN Aircraft Engines

Voir Résumé non technique de l'Etude d'Impact modifié en pièce jointe

Pour tout complément d'information, n'hésitez pas à contacter le service Sécurité Environnement de SAFRAN Aircraft Engines de Châtelleraut.

M. DUMONT Philippe

Directeur Etablissement