



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Hauts-de-France
sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique
de la société FP CHAUNY-TERGNIER
sur la commune de Tergnier (02)
Étude d'impact et étude de dangers de septembre 2023**

n°MRAe 2023-7545

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 21 décembre 2023 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création d'un entrepôt logistique de la société FP CHAUNY-TERGNIER sur la commune de Tergnier dans le département de l'Aisne.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Valérie Morel et Jean-Philippe Torterotot.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis le 30 octobre 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale de l'Aisne, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 24 novembre 2023 :

- le préfet du département de l'Aisne ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer le projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).

Synthèse de l'avis

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

La société FP CHAUNY-TERGNIER France prévoit la construction d'un entrepôt logistique de 42 321 m² d'emprise au sol sur un terrain de 12,74 hectares au sein de la ZAC Evolis à Tergnier, dans le département de l'Aisne. Le site accueillera 170 personnes, avec un trafic journalier estimé à 300 poids lourds et 244 véhicules légers.

L'étude d'impact a été réalisée par Evolutys.

Le projet entraînera l'imperméabilisation de 7,3 hectares de terres agricoles. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols, ainsi que des mesures de compensation de l'artificialisation des sols comme la renaturation de friches devraient être étudiées.

Concernant la mobilité, l'étude d'impact doit être complétée par l'évaluation de l'augmentation de trafic générée par le projet sur la D1 et la D1032 permettant de rejoindre l'A26 par le sud, ainsi que les conséquences sur leur fonctionnement.

L'étude d'impact devra également être complétée par une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement. Des mesures plus ambitieuses pour réduire les rejets atmosphériques au trafic devraient être prévues.

Le projet prévoit la pose de panneaux photovoltaïques sur une grande partie de la toiture de l'entrepôt et sur les ombrières sur parking, ce qui permet de produire une énergie décarbonée. Cependant, le gaz est utilisé pour chauffer l'entrepôt. Le potentiel de production d'énergies renouvelables du site devrait être analysé afin de remplacer le gaz par une source d'énergie renouvelable, en lien avec la nécessité de réaliser un bilan carbone exhaustif du projet visant à la neutralité carbone du projet.



Plan du projet (source : plan masse joint au dossier de demande d'autorisation)

L'activité du site est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et le projet aura le statut de Seveso¹ seuil bas.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n° 1 b) et 39b) du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les ICPE classées Seveso et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

Une étude de dangers et une étude d'impact sont jointes au dossier.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'étude d'impact a été réalisée par Evolutys (cf page 236 de l'étude d'impact).

¹ La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il mériterait d'être complété de cartes superposant le projet aux différents enjeux.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de cartes superposant le projet aux différents enjeux et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'articulation avec le plan local d'urbanisme intercommunal de Tergnier est analysée page 28 et suivantes de l'étude d'impact. L'entrepôt est situé en zones UZ et 1AUZ autorisant les entrepôts.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie est étudiée page 90 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée notamment par l'absence de zone humide, confirmée par l'étude de caractérisation réalisée sur les critères de végétation et pédologie, et la gestion des eaux.

L'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondation est étudiée pages 133 et 134 de l'étude d'impact.

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés pages 195 et 196 de l'étude d'impact. Il est précisé que l'étude de trafic routier et le calcul des émissions de polluants ont été réalisés avec le cumul des trafics des projets alentours.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact indique page 200 qu'aucune solution de substitution n'a été étudiée, car le site se trouve à l'écart des zones résidentielles denses, que les enjeux écologiques apparaissent comme faibles et qu'il ne comporte pas de zone humide.

Cependant, cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et ses conséquences, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et la perte de stockage de carbone. Des variantes de conception et d'aménagement sur la hauteur des bâtiments par exemple permettant de réduire la consommation foncière ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, par exemple selon les modes de transport utilisés, n'ont pas été étudiées.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en matière de surface occupée et imperméabilisée, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement² et objectifs de développement.

² consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera sur un terrain de 12,74 hectares majoritairement de terres agricoles. Les surfaces imperméabilisées représentent 7,3 hectares avec l'entrepôt, les voies et les parkings (cf. étude d'impact page 17).

L'artificialisation supplémentaire des sols engendrée par le projet sur une surface de plus de sept hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone.

Les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sont insuffisamment traités, notamment les impacts sur le stockage de carbone.

Des mesures de réduction de ces impacts sont proposées, notamment avec les places de stationnement des véhicules légers rendues perméables pour l'infiltration des eaux pluviales sur 4 602 m² ou la végétalisation des espaces verts (environ 4 hectares). Elles pourraient cependant encore être développées. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation, la mutualisation des parkings sont à envisager. Si après réduction, des surfaces agricoles ou naturelles importantes persistent en artificialisation, des compensations, par exemple par la renaturation de friches urbaines ou industrielles sont à étudier.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sur le stockage de carbone ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace ;*
- *d'étudier des mesures de compensation de l'artificialisation des sols (renaturation de friches urbaines ou industrielles...).*

II.4.2 Paysage et patrimoine

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est en bordure de la route D1 reliant Saint-Quentin à Compiègne.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

L'étude d'impact (pages 117 et suivantes) présente le contexte paysager existant en s'appuyant sur l'Atlas des paysages de Picardie. Concernant le patrimoine, l'étude d'impact (page 114) indique que le monument historique le plus proche est à 2,7 kilomètres. Aucun enjeu lié au paysage n'est relevé pas l'étude d'impact.

Cependant, l'autorité environnementale relève que le projet, par ses dimensions, sera visible dans le paysage.

Une notice paysagère est jointe en annexe 18 à l'étude d'impact (cf page 1 048 et suivantes du fichier des annexes). Elle présente le traitement paysager retenu avec la plantation d'arbres et la végétalisation des bassins, ainsi que six photomontages correspondant aux vues proches.

Elle mériterait d'être complétée par une analyse des différents points de vue alentour (depuis les routes départementales alentour, les habitations les plus proches) afin d'identifier les impacts réels et d'adapter les mesures le cas échéant.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts paysagers en présentant des photomontages depuis les routes départementales alentour et les habitations les plus proches et de compléter les mesures le cas échéant.

II.4.3 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon la page 11 de l'étude d'impact, l'habitation la plus proche est située à 250 mètres du site du projet. L'entrepôt de la société FP CHAUNY-TERGNIER France sera voisin d'un centre de méthanisation déjà existant et d'un autre entrepôt logistique non réalisé à ce jour.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt et les effets dominos éventuels, avec des effets thermiques et toxiques.

L'entrepôt est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et est classé Seveso seuil bas.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques

Une étude de dangers (EDD) a été réalisée.

Une canalisation de gaz passe au nord-ouest du site d'étude. La compatibilité du projet avec cette canalisation est analysée page 21 de l'EDD.

Huit phénomènes dangereux, détaillés dans le tableau page 87, ont été étudiés et ont fait l'objet d'une modélisation. Tous ont leur distance d'effet à l'intérieur des limites de propriété de l'entrepôt hormis les scénarios « 1 tox » et « 2 tox » de dégagement de fumées suite à un incendie d'une cellule de stockage de produits non dangereux ou d'une cellule de stockage de produits dangereux. Pour ces deux scénarios, les seuils des effets létaux et irréversibles des fumées ne sont pas atteints à hauteur d'homme de 1,80 mètre (cf pages 65 et 74) et les fumées n'auront pas d'impact sur la visibilité au-delà d'une distance de 100 à 200 mètres du foyer (cf. pages 67 et 74), sachant que les départementales D1 et D323 sont à plus de 400 mètres.

L'étude de dangers fixe des règles de stockage (page 100 et suivantes), ce qui suppose une gestion rigoureuse des cellules pour contrôler en temps réel que les hypothèses de l'étude de dangers sont strictement respectées (hauteur de stockage, composition des palettes...).

L'autorité environnementale recommande de préciser les dispositions retenues pour garantir que les hypothèses de l'étude de dangers ne soient pas remises en cause en exploitation (modalités de

suivi des produits stockés (composition, quantité) et de leur condition de stockage).

L'EDD identifie les sites industriels dans un rayon de deux kilomètres et retient l'unité de méthanisation comme installation susceptible de générer des effets dominos sur la plateforme logistique. Sur la base de l'accidentologie des méthaniseurs et de différentes EDD étudiées, il est considéré que des bris de vitre pourraient être observés jusqu'à environ 150 mètres. Considérant que les digesteurs sont à environ 110 mètres de la plateforme, l'EDD conclut que la plateforme ne sera pas atteinte par les effets dominos en cas d'explosion³. Il conviendrait de compléter cette approche générique par les données propres à l'unité de méthanisation d'Evolis Biogaz. Cette unité de méthanisation étant à enregistrement, il est possible qu'elle n'ait pas fait l'objet d'une EDD. Cependant, il convient de s'assurer que les caractéristiques des installations de méthanisation voisines ne sont pas de nature à remettre en cause cette approche générique et majorante.

La modélisation de l'explosion du local charge montre que des effets de surpression de 50 mbar pourraient atteindre les cuves de défense incendie (sprinklage⁴ et réserve incendie). Le seuil de 50 mbar correspond au seuil des dégâts légers sur les structures. Il conviendrait de s'assurer qu'en cas d'explosion du local de charge, ces équipements demeurerait opérationnels.

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

Alors que l'étude de dangers identifie (page 14) que les études de dangers des entrepôts devront identifier les principaux types de produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie, au titre du retour d'expérience de LUBRIZOL, et en lien avec les dispositions prévues par une instruction nationale⁵ en date du 1^{er} décembre 2022, la liste des produits de décomposition n'a pas été identifiée dans l'étude de dangers.

L'autorité environnementale recommande :

- de justifier que les caractéristiques de l'installation de méthanisation voisine ne sont pas de nature à remettre en cause les conclusions de l'approche générique et majorante retenues pour écarter le risque d'effets dominos ;*
- de justifier que les équipements de secours en cas d'incendie, en particulier les deux cuves de réserve en eau pour l'incendie et l'installation de sprinklage et leurs équipements annexes, resteraient opérationnels en cas d'explosion du local de charge ;*
- de compléter l'étude de dangers par la liste des produits de décomposition, laquelle doit être rapidement identifiable, par une recherche textuelle et via le sommaire, afin de permettre à l'ensemble des acteurs concernés d'identifier au plus vite cette liste en situation d'urgence.*

³ Le seuil des bris de vitre correspond à une surpression de 20 mbar. Les effets dominos sont à prendre en compte pour une surpression de 200 mbar.

⁴ Un sprinklage est un système fixe d'extinction automatique à l'eau.

⁵ <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0032764/TREP2233918V.pdf;jsessionid=C7A4786D58B5D5260B6720CC28BB7A7C>

II.4.4 Énergie, climat et qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de ceux-ci.

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Mobilité et trafic routier

Le site sera uniquement desservi par voie routière. Il est à proximité de la route départementale D1, axe majeur reliant Saint-Quentin et l'A26 à Compiègne et l'A1. Le trafic routier journalier généré par le projet sera de 300 poids lourds et 244 véhicules légers (cf. page 168 et suivantes de l'étude d'impact et étude de trafic en annexe 14 pages 966 et 969 du fichier des annexes). L'étude de trafic tient compte de la réalisation de l'entrepôt logistique voisin (lot C) non construit à ce jour et du méthaniseur déjà en service (cf. pages 954 et 955 du fichier des annexes). L'étude d'impact considère que le trafic est faible dans le secteur et conclut à un impact très limité sur le fonctionnement du réseau de voirie local (cf. pages 168 et 171). Une augmentation de 4,1 % de la circulation routière sur la D323 (chaussée Brunehaut) longeant la zone urbaine de Tergnier est cependant estimée (cf. page 980 des annexes). De plus, l'augmentation de trafic générée sur la D1 et la D1032 permettant de rejoindre l'A26 par le sud, ainsi que les conséquences sur leur fonctionnement n'ont pas été évaluées. L'étude d'impact prévoit que la circulation sur les axes routiers majeurs (RD 32, RD 323 et rue Léonard de Vinci) se fera sans impacter les zones résidentielles.

Concernant la thématique des déplacements doux, des transports en commun et de l'électromobilité, des espaces dédiés au stationnement des vélos et la mise en place de voies dédiées aux piétons et cyclistes dans les parkings sont prévus. L'arrêt de bus le plus proche (Belvédère) est à environ 350 m à l'est du site et permet d'aller au centre de la ville de Tergnier et sa gare avec une fréquence d'environ une heure. 10 % des places de parking seront réservées aux véhicules électriques afin d'encourager le recours aux véhicules à faible émission et faciliter leur recharge sur place (cf. pages 221, 14 et 20 de l'étude d'impact).

La sensibilisation du personnel à l'utilisation du covoiturage, du vélo et des transports en commun disponibles, ainsi qu'un service de covoiturage au niveau de la ZAC sont évoqués pages 193 et 196.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'évaluation de l'augmentation de trafic générée par le projet sur la D1 et la D1032 permettant de rejoindre l'A26 par le sud, ainsi que les conséquences sur leur fonctionnement.

Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

Le dossier ne précise pas les distances de déplacement des marchandises engendrées par le projet. Il ne précise pas non plus les distances de déplacement des salariés. Il est nécessaire de comparer la situation projetée avec celle actuelle.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact présente page 97 et suivantes le bilan de la qualité de l'air dans le département de l'Aisne et la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère. Une quantification des émissions de polluants atmosphériques générés par le trafic routier induit par le projet sur le tronçon de la rue Léonard de Vinci de 750 mètres (depuis la route départementale RD32 jusqu'au site) est présentée page 192 et suivantes. Les émissions de polluants induites augmenteraient d'environ 55,4 % en moyenne, tous polluants confondus, pour la rue Léonard de Vinci. L'étude d'impact met en avant page 194 la proximité des axes routiers du projet et l'absence d'impact sur les zones résidentielles du trafic généré.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre du projet, seuls ont été chiffrés page 197 celles liées à la consommation électrique. Il n'y a pas de bilan carbone global du projet. Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf article R.122-5 du code de l'environnement). La réalisation d'un bilan carbone permet de définir un projet avec une empreinte carbone la plus faible possible. Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique⁶.

Il conviendrait de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et des véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.

La seule mesure prévue pour limiter les rejets atmosphériques précisée page 193 consiste en la sensibilisation du personnel à l'utilisation du covoiturage et des transports en commun.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'estimer les déplacements induits par le projet ;*
- *de réaliser une analyse des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et des véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement et de prévoir des mesures plus ambitieuses pour réduire les rejets atmosphériques et les gaz à effet de serre liés au trafic.*

Par ailleurs, il est à noter que le projet induit la destruction de 12,74 hectares de terres agricoles, de 0,25 hectare d'espaces verts, de 943,7 mètres de haie et de 305,8 mètres d'alignement d'arbres (cf page 198 du fichier des annexes de l'étude d'impact). La perte de stockage de carbone liée à cette artificialisation et à la destruction de sols et des éléments du milieu naturel n'a pas été estimée. Des mesures auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme le choix d'une implantation sur une friche pour réduire le déstockage du carbone, une végétalisation des toitures ou la plantation de boisements sur le site du projet ou d'autres secteurs.

⁶ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

L'autorité environnementale recommande de :

- *réaliser un bilan carbone global du projet intégrant les émissions générées par le projet ainsi que la perte de stockage de carbone générée par le projet ;*
- *d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre et la perte de stockage de carbone dans un objectif de neutralité carbone du projet et à défaut, de concevoir un projet avec une empreinte carbone la plus réduite possible.*

Energie

L'entrepôt utilisera de l'électricité, mais également du gaz pour chauffer l'entrepôt. Le besoin annuel en énergie est estimé à 7 030 MWh dont seulement 1 200 MWh pour l'électricité. Le projet prévoit la pose de panneaux photovoltaïques sur la totalité de la toiture de l'entrepôt hormis celle couvrant les quatre sous-cellules de produits dangereux et sur les ombrières d'une partie du parking des véhicules légers pour une capacité de production d'environ 6 MWc⁷. L'électricité produite sera auto-consommée et le surplus sera injecté dans le réseau électrique (cf. page 18 de l'étude d'impact).

Grâce aux panneaux photovoltaïques, le rejet de 140 teq C⁸ sera évité annuellement (soit 4 200 tonnes sur la durée de vie du projet estimé à 30 ans), alors que le projet pourrait générer l'émission de 27,6 tonnes avec ses seuls besoins en électricité (cf. page 197 de l'étude d'impact).

Une autre solution que le gaz pour chauffer l'entrepôt comme l'utilisation de pompes à chaleur devrait être étudiée pour compenser encore davantage la production totale de gaz à effet de serre et la perte de stockage de carbone générées par le projet. Une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment utiliser d'autres sources d'énergie renouvelable, devrait être menée afin de vérifier la faisabilité d'y recourir.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser le potentiel de production d'énergies renouvelables du site ;*
- *d'utiliser une source d'énergie renouvelable pour chauffer l'entrepôt au lieu du gaz, en lien avec le bilan carbone du projet et l'objectif d'une neutralité carbone.*

⁷ kilowatt-crête (ou kWc) est une unité utilisée pour quantifier la puissance atteinte par une installation de production d'électricité lors de son exposition à un rayonnement solaire maximal

⁸ teq C (tonne équivalent carbone) : masse de carbone qui aurait le même potentiel de réchauffement climatique qu'une quantité donnée d'un autre gaz à effet de serre