



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'extension d'un parking sur la commune de
Loison-sous-Lens (62)
Étude d'impact du 14 février 2025**

n°MRAe 2025-8681

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 29 avril 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'extension de parking à Loison-sous-Lens, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet, Sarah Pischiutta et Martine Ramel.

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 à la MRAe le 11 mars 2025, par la ville de Loison-sous-Lens, pour avis.

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 R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 18 mars 2025 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais;*
- 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).

Avis

I. Présentation du projet

Le projet, porté par la société SAS SODILOISON, consiste en l'extension du parking de la surface commerciale E.Leclerc de la commune de Loison-sous-Lens. 120 places de stationnement supplémentaires sont prévues, sur une surface déjà imperméabilisée, ainsi que l'installation de neuf ombrières photovoltaïques pour une puissance cumulée de 1 220kWc¹, le réaménagement des voiries et espaces verts et la modification des entrées et sorties sur les routes de Lille et de l'Abbaye.

L'énergie produite par les panneaux solaires sera auto-consommée avec revente possible du surplus.



Fig.05 : Capacité actuelle de l'aire de stationnement
(source : DYNALOGIC).



Fig.06 : Capacité projetée de l'aire de stationnement
(source : DYNALOGIC).

(Plans du site avant et après projet, pages 12 et 13 de l'étude d'impact)

L'aire de stationnement existante accueille 569 véhicules, dont 392 pour les clients, 123 pour le personnel et 54 pour les véhicules de location. L'extension permettra d'atteindre 505 places pour les clients et 146 pour le personnel. Cinq arbres seront supprimés et 116 plantés dans le cadre du projet. 148 places seront rendues perméables.

Le projet a fait l'objet d'une soumission à étude d'impact après examen au cas par cas dans une décision rendue le 31 décembre 2024² au vu des émissions de gaz à effet de serre et des impacts sur

¹ Le kilowatt-crête (kWc) est la valeur qui permet d'indiquer la puissance maximale qu'un panneau solaire peut produire dans des conditions idéales.

² https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8368_decision_-_loison-sous-lens.pdf

la qualité de l'air du projet.

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 EGEA environnement (étude d'impact page 164 du fichier).

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements.

II.1 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.1.1 Qualité de l'air et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La création de 120 places de stationnement supplémentaires est susceptible d'engendrer une augmentation du trafic dans la zone, avec les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques induits.

Le site est dans le périmètre du plan de protection de l'atmosphère des agglomérations de Lille et du bassin minier.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

La qualité de l'air est abordée dans l'étude d'impact (page 69 et suivantes du fichier dans l'état initial et page 113 et suivantes concernant les impacts du projet).

Les données présentées sont celles d'Atmo Hauts-de-France et proviennent de deux stations de surveillance situées à respectivement 2,4 et 2,6 kilomètres du site. Les valeurs relevées y sont inférieures aux valeurs réglementaires, mais la comparaison n'est pas faite avec les valeurs maximales recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), valeurs qui font référence en matière de santé humaine.

L'étude indique que la principale source de polluants atmosphériques sur site est due au trafic généré par le centre commercial.

Les mesures pour réduire les émissions atmosphériques associées à l'augmentation des places de stationnement sont (page 114 du document informatique de l'étude d'impact) :

- des aménagements, notamment la création d'un nouvel accès au nord-ouest, visant à fluidifier le trafic et donc, baisser les émissions de polluants ;
- la modernisation du parc de véhicules des usagers (moteurs thermiques moins émissifs et voitures électriques). Cette mesure ne ressort pas du pétitionnaire ;
- l'installation de bornes électriques de recharge sur le site.

D'après l'étude de trafic réalisée, le projet devrait amener une augmentation du trafic routier de 9,1 % d'ici 2030 (page 115 du document informatique de l'étude d'impact).

Les résultats comparatifs d'une modélisation des polluants routiers émis, entre le scénario sans projet et celui avec projet, sont présentés (page 118 du document informatique). En cas de réalisation du projet, ces modélisations montrent une hausse des polluants de 6 à 7 %, selon les polluants étudiés. L'étude conclut à un impact faible et ne vise pas à réduire la contribution du projet à la pollution atmosphérique. Elle se limite à comparer la situation avec et sans projet, ce qui ne suffit pas à démontrer l'acceptabilité de l'impact du projet au global, sur la qualité de l'air.

L'autorité environnementale recommande de comparer les émissions relevées ainsi que celles projetées aux valeurs guides de l'OMS et en cas de dépassement des seuils réglementaires ou des valeurs guides de l'OMS (dès l'état initial ou avec le projet, à l'horizon 2030), d'étudier la contribution du projet et de proposer des mesures visant à réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) induites par le projet sont rapidement évoquées (page 141 du fichier informatique) en renvoyant vers la modélisation des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic (pages 115 à 119). Ainsi, la mise en œuvre du projet générerait une augmentation de 6,37 % des GES sur le secteur d'étude, dues à l'augmentation du trafic. L'impact du projet sur le climat n'est abordé que sous l'angle des émissions de GES émises par le trafic, ce qui n'est qu'une part des sources d'émission. L'étude indique que le pétitionnaire ne peut agir sur le sujet puisqu'il ne possède pas les véhicules. En conséquence, aucune démarche visant à la neutralité carbone du projet n'est proposée.

L'étude d'impact ne comprend pas de bilan des gaz à effet de serre permettant d'identifier les postes d'émission de gaz à effet de serre et les mesures permettant d'éviter, réduire et compenser les émissions dans toutes les phases du projet (conception, exploitation et démantèlement, en intégrant les déplacements). Les panneaux photovoltaïques, qui font partie du projet, doivent également être intégrés au bilan carbone. Par exemple, l'origine des panneaux influe sur l'empreinte carbone d'un projet photovoltaïque. Il convient d'estimer la quantité de gaz à effet de serre évitée par le photovoltaïque et de préciser dans quelle mesure ces GES évités pourront compenser les émissions incompressibles du projet.

En tout état de cause, le pétitionnaire peut s'engager à participer à des dispositifs de compensation carbone de la part incompressible de son projet.

Dans sa démarche de détermination de l'empreinte carbone du projet, le pétitionnaire pourra ainsi se référer au guide intitulé « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » qui est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique³.

Concernant les ombrières, l'étude d'impact précise (page 15) que le nombre d'ombrières et de panneaux pourrait être revu à la baisse à la suite d'un audit énergétique. La modification à la baisse des ombrières serait de nature à modifier l'empreinte carbone du projet et constituerait une modification de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de revoir l'étude d'impact pour inscrire le projet dans la politique nationale visant la neutralité carbone et notamment :

3 [Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

- *de produire un bilan de gaz à effet de serre sur l'ensemble du projet, les déplacements n'étant qu'une part des émissions de gaz à effet de serre du projet ;*
- *de mettre en œuvre des mesures visant à éviter, réduire et compenser les émissions de carbone afin de concevoir un projet avec une empreinte carbone intrinsèque la plus faible possible.*

L'étude d'impact ne présente pas les mesures mises en œuvre pour favoriser des alternatives à la voiture afin de réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air et les émissions de GES en lien avec les déplacements. Il conviendrait de préciser les possibilités d'accès sur le site en transports en commun ou via les mobilités douces et les dispositions prévues pour inciter le personnel et les clients à avoir recours à ces alternatives (aménagements sécurisés, espaces de stationnement pour les vélos avec possibilité de recharge électrique, plan de mobilité employeur...).

L'autorité environnementale recommande de présenter les alternatives à la voiture et les mesures mises en place au niveau du site pour favoriser le recours à ces alternatives (aménagements sécurisés, espaces de stationnement pour les vélos avec possibilité de recharge électrique, plan de mobilité employeur...).