



**Fédération des associations de protection de l'environnement et du patrimoine
en Maine-et-Loire**
(précédemment dénommée **Sauvegarde de l'Anjou**)

Association loi 1901 agréée par arrêté préfectoral au titre de la protection de l'environnement

Aux membres de la Commission d'enquête

SCOT du Pôle métropolitain Loire Angers
Enquête publique

Contribution de France Nature Environnement Anjou – juin 2025

France Nature Environnement Anjou est la fédération départementale des associations de protection de l'environnement et du patrimoine. Elle est agréée au titre du Code de l'Environnement par le Préfet de Maine-et-Loire depuis 1978. Compétents dans les différentes dimensions environnementales des projets et plans, nos bénévoles ont rédigé le présent avis que nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération.

Ce projet de SCOT révisé l'actuel SCOT Loire Angers en intégrant les territoires du pôle qui comprend Angers Loire Métropole (ALM), la communauté de communes Loire Layon Aubance (LLA) et celle Anjou Loir et Sarthe (ALS). Il est prévu couvrir la période 2025-2045 sur les principaux domaines d'aménagement du territoire, de son adaptation au changement climatique et de préservation de l'environnement. FNE Anjou salue le fait que ce projet de SCOT mette au cœur de son projet l'enjeu des transitions et adopte une approche fonctionnelle dynamique qui donne plus de cohérence au contenu ; en revanche, certaines prescriptions mériteraient d'être précisées et renforcées pour que la dynamique soit suivie par tous les PLU du territoires qui devront être révisés.

SUR LE VOLET MOBILITÉS

Le volet mobilités du SCOT priorise clairement les enjeux du développement durable et de la décarbonation, d'abord, en liant urbanisme et déplacements dans une approche fonctionnelle, l'organisation du territoire étant affichée comme premier facteur des mobilités, puis en privilégiant le développement des modes alternatifs de mobilité

L'aménagement du territoire comme volet d'action :

Le SCOT appuie la logique de l'aménagement autour des 2 axes principaux: : la réussite des polarités, et la mise en œuvre du ZAN , l'un et l'autre visant à concentrer niveau de services de proximité et organisation visant à diminuer les déplacements en voiture individuelle, objectifs déclinés avec pertinence. Nous saluons cette orientation.

Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle:

Présenté comme le nerf de la guerre, le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle fixe des objectifs que l'on peut qualifier d'ambitieux et pertinents. C'est d'ailleurs le chapitre qui comprend le plus clairement des préconisations concrètes: déploiement d'un bouquet d'offres alternatives dans tous les domaines et amélioration des offres existantes: transports collectifs, dessertes express, voies réservées, etc.; développement de l'intermodalité et des infrastructures nécessaires, différentes formules de véhicules partagés, etc; déploiement d'une information complète sur l'offre; il reste aussi ouvert à des évolutions qui seraient consécutives à de nouvelles technologies, etc... L'offre de mobilités alternatives fait l'objet d'un schéma hiérarchisant l'organisation du territoire autour de cette priorité qui forme une orientation stratégique.

Ces orientations doivent être saluées mais elles appellent néanmoins les remarques suivantes.

Des directives insuffisantes sur le vélo

Malgré les progrès récents, le développement du vélo comme alternative à la voiture individuelle n'est pas acquis. Son développement en périphéries rurales, le franchissement des grandes infrastructures, et même son usage sécurisé dans de nombreux secteurs urbains demanderont des actions fortes et pour certaines difficiles à réaliser. La continuité et surtout la sécurité demanderaient à être affichés comme des impératifs prioritaires, s'imposant aux aménagements routiers, afin de lui assurer une forte attractivité.

Des recommandations de méthode intéressantes mais peu contraignantes:

En consacrant un chapitre sur les méthodes d'action urbaine, le SCOT incite les collectivités aux bonnes pratiques. Celles-ci restent toutefois peu contraignantes: l'usage du conditionnel ou du "pourra" raconte plus d'hypothèses que de perspectives. Exemples: "les P+R pourront être renforcés"... "une desserte TER qui mériterait d'être renforcée", "des expérimentations pourront être déployées..", etc.

La logistique reste largement à préciser

D'autre part, le sujet de la logistique est certes abordé; elle préconise en particulier la réalisation tant souhaitable de la connexion fer; mais elle reste en revanche très générale sur la logistique urbaine et ne comporte pas de stratégie concrète sur le sujet.

Un schéma incomplet, dans lequel la voiture est ignorée

Paradoxalement, le SCOT ne traite pas de la voiture individuelle, qui reste aujourd'hui le premier mode de déplacements du territoire; or, le fait de promouvoir les modes alternatifs ne pourra réussir qu'en apportant en parallèle des limites explicites à la voiture individuelle. Aujourd'hui, les dispositions de ce nouveau SCOT apparaissent en complète contradiction avec les PLU existants -en particulier celui d'Angers Loire Métropole, qui est structuré autour de la voiture individuelle.

Des choix seront à effectuer dans les investissements notamment routiers entre les besoins des modes automobiles et alternatifs. C'est notamment le cas entre le Département, responsable de la réalisation des routes, et les collectivités locales, responsables de l'aménagement du territoire et des relations de proximité. Le SCOT ne donne pas les clés stratégiques des arbitrages incontournables à venir dans lesquels le projet territorial devrait évidemment primer.

Le SCOT pourrait d'ailleurs acter quelques conséquences pratiques de ses orientations, comme l'abandon du projet de rocade sud, et comme la priorité à sécuriser les itinéraires vélos.

Les Liaisons externes:

Pour l'accessibilité du territoire vers/depuis les pôles nationaux et régionaux, on déplore que les orientations restent malheureusement inchangées: Si les axes Est/Ouest-continuent à encourager l'amélioration du fer (mais avec quelle lenteur se concrétise-t-elle!), les axes nord et sud s'appuient avec persévérance sur des aménagements routiers (orientation I.C2.b Renforcer les liaisons routières interrégionales), sans proposition d'amélioration des alternatives ferrées, ne serait-ce que par des correspondances crédibles concertées avec les régions voisines sur ces axes essentiels.

Au final, on ne peut qu'approuver les orientations données par le SCOT sur les mobilités, qui proposent de vraies évolutions dans le sens de la décarbonation, malgré quelques points améliorables (vélo, liaisons extérieures...). Mais leur niveau d'efficacité ne sera appréciable que selon leur traduction dans les PLUi qui restent à réviser en profondeur sur le sujet.

Aussi FNE assortit son avis favorable sur ce SCOT de réserves concernant en particulier la priorité à donner aux modes alternatifs, la priorisation et la sécurisation des itinéraires vélos à toutes les échelles du territoire, et l'abandon de projets de voirie d'une autre époque comme la rocade sud.

SUR LE VOLET ZONES D'ACTIVITÉS ET COMMERCIALES

Les orientations générales du SCOT envisagent sérieusement les enjeux et mutations, voulues ou subies. Sur le volet environnemental, l'application de la loi ZAN semble avoir cadré la réflexion foncière et plusieurs orientations sur l'économie circulaire, l'accompagnement vers la sobriété énergétique ou le développement des énergies renouvelables sur le bâti sont à saluer.

Sous contrainte réglementaire, les sujets environnementaux sont donc largement mis en avant. Ils se heurtent toutefois aux pratiques récentes et actuelles de développement économique qui nous font douter de la sincérité de certaines orientations ou de la volonté des collectivités de les voir appliquées. Quelques récents exemples de contradictions :

- Promouvoir l'économie circulaire et accueillir l'enseigne Action
- Promouvoir la sobriété foncière et accueillir des entrepôts « à blanc »
- Promouvoir les énergies renouvelables sur le bâti et ne pas l'imposer sur les entrepôts
- Promouvoir la sobriété énergétique et ne pas parvenir à faire respecter la réglementation sur l'extinction de l'éclairage nocturnes des entreprises
- Promouvoir la décarbonation de l'économie et favoriser le transport routier de marchandises

Le diagnostic (Tome 1)

Il fait état d'une hausse significative du trafic de poids lourds (+ 3,2%). Rien d'étonnant quand on observe les multiples implantations de plateformes logistiques de la dernière décennie. A Angers, Verrières en Anjou, Beaulieu sur Layon, Saint Léger de Linières, Seiches sur le Loir... presque toutes les constructions nouvelles de grande taille sont consacrées à la logistique et donc au transport routier. Preuve du nouveau poids de ce secteur, un chapitre du diagnostic est consacré à la « logistique commerciale ».

Les leçons tirées de cette malheureuse période et leur expression dans la presse par des élus d'Angers Loire Métropole et de Loire Layon Aubance qui ne souhaitent plus de ces

implantations ne sont malheureusement pas clairement reprises dans un diagnostic actualisé (consommation de grandes surfaces, mauvais ratio nombre d'emploi/ha, qualité des emplois, instabilité des acteurs...).

Concernant les disponibilités foncières en ZAE, il est fait état de 200 ha au 1^{er} janvier 2023 sans fournir de détail localisé ni de précisions sur les surfaces réellement commercialisables en tenant compte des enjeux écologiques, les zones humides en particulier.

Nous nous interrogeons ainsi sur le stock identifié sur la zone de l'aéroport Angers-Marcé qui figure comme ZAE principale. Sur ce site, une énième plateforme logistique qui devait s'implanter s'est heurtée à la présence de vastes zones humides, enjeu bien connu et identifié de longue date sur ce secteur. Compte tenu de ce rappel, et pour se conformer aux objectifs affichés par ailleurs dans le document concernant leur protection, si ce n'est déjà fait, il est indispensable de réévaluer le potentiel commercialisable de la zone en écartant toutes les zones humides.

Nous demandons le même travail sur l'ensemble des surfaces disponibles en ZAE.

Justification des choix et orientations (Tome 3)

Sur les volets économie et commerce, constats et enjeux environnementaux sont plutôt bien cernés :

- Sobriété foncière
- Économie circulaire
- Sobriété et production énergétique
- Commerce de proximité

Si les intentions sont bonnes, les documents peinent à convaincre sur la réelle volonté politique d'y parvenir. A leur lecture, on ne comprend toujours pas ce que souhaite le PMLA en matière d'activités économiques ou de commerce.

Après avoir largement favorisé le développement du commerce périphérique par l'implantation d'hypermarchés ou de centres commerciaux (Brissac, Saint-Léger de Linières, Atoll...), la dernière décennie a vu un développement incontrôlé de plateformes logistiques au service d'enseignes de grande distribution ou de la vente en ligne. Les études de la CCI ont déjà démontré l'impact globalement négatif, et à large échelle géographique, sur l'emploi de l'Atoll. Nul doute que des études confirmeront tôt ou tard les conséquences du tapis rouge déroulé devant les plateformes logistiques en matière de commerce de proximité et de quantité et de qualité des emplois du territoire.

Face à la rareté foncière liée à la « dérive » logistique, Angers Loire Métropole a établi un cahier des charges pour le choix des entreprises autorisées à s'implanter. Pourquoi les principaux critères de sélection ne sont-ils pas repris dans le document ? Concordent-ils avec les orientations définies ? Les communautés de communes Loire Layon Aubance et Anjou Loir Sarthe ont elles engagé une telle réflexion ?

Il serait fort utile de pouvoir comparer ces critères qui guident au quotidien le développement économique avec les orientations du SCOT pour en vérifier la compatibilité.

On attend d'un document stratégique comme le SCOT l'expression de choix clairs. Malgré un diagnostic convaincant, pour le volet économie, en voulant tout concilier (faire plaisir à tout le monde ?), le document passe à côté de cet objectif.

Pour le commerce, il n'est plus prévu de développement de zones commerciales périphériques et donc de consommation d'ENAF. Malgré cela, et en contradiction avec les dispositions du PAS, celle de Corzé (SIP Est) a été maintenue. Nous demandons son retrait.

Analyse de la consommation d'espace (Tome 4)

Ce tome est consacré à la future consommation d'ENAF. Il y figure une analyse de la consommation passée et de celle à venir jusqu'en 2045.

Sur la consommation passée, il n'est pas fourni de carte de localisation des espaces consommés sur la période 2011/2021. En revanche, il est précisé que les surfaces non encore aménagées de certaines ZAC antérieures à 2021 sont considérées comme déjà urbanisées. Ce choix est problématique à 2 niveaux :

- Ces surfaces, pour certaines encore naturelles, entrent la valeur de référence historique du ZAN et ouvrent ainsi droit à un nouveau « crédit » d'artificialisation de 50 %
- Leur éventuelle artificialisation n'entrera dans aucun bilan futur

Ces surfaces classées « en transition » sont de fait très importantes et accroissent substantiellement l'historique de référence. Comme le souligne l'avis du Pays Fléchois, elles conduisent à de fortes distorsions d'approche entre les territoires de la Région et une sorte de concurrence déloyale.

Là encore, la ZAE Angers-Marcé interroge. Sur la carte présentée p.15, la zone apparaît totalement artificialisée alors qu'aucune parcelle du périmètre immédiat, hors aéroport, ne l'est. Ce périmètre est-il intégré à la référence historique de consommation 2011/2021 ?

Quelles sont les autres ZAE concernées et pour quelles surfaces ?

Nous demandons à ce que l'historique 2011/2021 soit reconstitué sur la base des seules surfaces réellement artificialisées à cette date et que les objectifs d'application de la loi climat et résilience soient redéfinis sur cette nouvelle base.

Après optimisation, le besoin en nouveau foncier économique a été fixé à 250 ha dont 200 ha (80 %) au titre des besoins en grandes surfaces. En l'absence de friches de cette taille, il est probable que ces grands projets se déploient sur des ENAF.

Aussi, comme l'a concrétisé la communauté de communes Loire Layon Aubance avec Néolithe récemment, nous demandons à ce que pour les grands projets, les entrepôts à blanc déjà construits sur le territoire soient prioritairement mobilisés pour l'accueil d'entreprises industrielles.

En lien avec la perspective annoncée d'un excès de surfaces commerciales périphériques, le reconditionnement d'anciens locaux commerciaux en locaux artisanaux ou industriels doit également être rendu possible.

La préservation des zones humides, considérée comme un enjeu fort, est à prescrire dans le SCOT à plusieurs reprises notamment :

III.A.2.a.7. *Les documents d'urbanisme doivent agréger la connaissance locale acquise sur les zones humides et les haies bocagères et intégrer l'enjeu de protection de ces milieux sensibles dans leur règlement écrit et graphique en assurant une protection effective et pérenne, notamment, au niveau des têtes de bassins versants, du chevelu hydrographique et des zones humides (y compris leur zone fonctionnelle).*

L'identification doit couvrir la totalité du territoire et doit être précise pour les périmètres à enjeux, soit les espaces constructibles et zones à urbaniser, les secteurs prévus pour l'aménagement d'infrastructures ou équipements, ainsi que les continuités écologiques dans les coupures d'urbanisation ou à proximité des espaces urbanisés.

En application du principe « Éviter - Réduire - Compenser », le recours à des mesures de compensation ne devra être admis que si les possibilités d'évitement et de réduction des impacts à elles seules s'avèrent insuffisantes

Cet engagement et le rappel de la stricte application de la séquence ERC sont importants. Or, sur la trentaine de sites susceptibles d'être étendus au titre de l'activité économique (p115 à 162 de l'évaluation environnementale), l'enjeu n'est évoqué que pour deux d'entre eux (Actiparc Anjou Atlantique à Champocé et Le Perray à Etriché).

Pourquoi ces seuls sites alors que l'enjeu est bien documenté sur la ZAC Océane par exemple, site sur lequel la collectivité ne parvient toujours pas à satisfaire à ses obligations de compensation de zones humides déjà détruites par la première urbanisation. Nous considérons que, dans ce contexte, la programmation de l'extension Océane 2 ne peut être envisagée et doit être retirée du SCOT.

Pour tous les autres sites concernés, nous demandons l'application sans condition de l'évitement des zones humides en s'appuyant sur les inventaires déjà finalisés à la date de l'enquête pour ALS et ALM. Rappelons que le principe d'un inventaire des zones humides intégré aux documents d'urbanisme est imposé par le SDAGE Loire Bretagne depuis plus de 15 ans.

Au titre du projet de contournement nord de Seiches sur le Loir, la thématique zones humides n'est même pas abordée alors qu'elle constitue le principal enjeu environnemental du site. C'est d'autant plus regrettable que la route impacte le projet exemplaire de renaturation du ruisseau de Marcé porté par les collectivités locales et le SMBVAR. Le document insiste sur point de captage d'eau potable de Pont Herbault alors qu'il est abandonné...

D'une manière générale, le document n'aborde pas la question du déploiement d'éventuelles mesures compensatoires zones humides sur des infrastructures publiques (projet de centre pénitentiaire par exemple). Or, face à l'échec des mesures ponctuelles sur des micro-sites, il devrait prescrire la mise en place de mesures à large échelle sur des espaces agricoles dont les fonctionnalités zones humides ont été fortement dégradées (drainage, comblement, fossés...). Un outil foncier d'acquisition permettant de réaliser les travaux de restauration puis de restituer le parcellaire sous bail à clauses environnementales s'impose aujourd'hui.

L'engagement affiché du SCOT pour les zones humides est fort mais la traduction concrète n'est pas la hauteur, du fait de la non intégration des inventaires les plus récents comme de l'imprécision des sites devant appliquer la séquence ERC. Cette distorsion entre conscience théorique et inaction pratique explique les renoncements successifs et probablement la dégradation continue de la situation écologique du territoire. Elle ne présage pas d'amélioration à court ou moyen terme.

De manière plus générale sur les questions d'artificialisation des sols, nous souscrivons à l'ensemble des réserves émises par la CDPENAF dans son avis du 6 mars 2025.

VOLET BIODIVERSITÉ – TRAME VERTE ET BLEUE

La cartographie de la trame verte et bleue du PMLA évolue peu. Depuis la précédente version, comme partout ailleurs, elle est pourtant mise à mal par la disparition de haies, de prairies ou de zones humides, autorisées ou non. Si elle n'évolue pas, c'est aussi par manque d'actions volontaristes pour restaurer ou améliorer certaines connexions pourtant identifiées comme des points noirs dans chaque version.

Les documents n'en recensent pas et ne fixent pas d'indicateur de suivi de la réalisation de ces améliorations. Nous demandons qu'un indicateur spécifique soit créé.

L'indicateur de suivi des haies, prairies et boisement est intéressant mais sa limitation aux seuls réservoirs de biodiversité est très insuffisante. Les zones humides qui hébergent une part importante de la biodiversité devraient également figurer.

Face à l'enjeu qu'ils constituent et au rôle déterminant qu'ils jouent dans les écosystèmes, nous demandons que ces habitats fassent l'objet d'un suivi (indicateur) à l'échelle de l'ensemble du territoire.

La question de la pollution lumineuse est évoquée dans les prescriptions du DOO :

III.A.2.b.9. Les documents d'urbanisme sont encouragés à identifier et rétablir autant que possible les corridors écologiques dysfonctionnels la nuit du fait de l'éclairage nocturne, perturbant les déplacements des espèces en raison de l'attraction ou de la répulsion aux sources lumineuses. L'identification de cette trame dite « noire » serait complémentaire à la trame verte et bleue (agro-naturelle et urbaine). Cette connaissance locale peut par ailleurs guider les politiques locales en matière d'éclairage public et d'économies d'énergies.

Nous souscrivons à cet encouragement, mais, à l'instar d'autres collectivités, la définition d'une vraie trame noire avec des prescriptions effectives aurait été préférable. Elle permettrait un travail de fonds sur ce sujet qui croise enjeux biodiversité et sobriété énergétique, en particulier dans les espaces économiques (ZAE et zones commerciales) où la réglementation n'est aujourd'hui pas correctement appliquée.

VOLET EAU ET MILIEUX AQUATIQUES

La qualité des masses d'eau de la région des Pays de la Loire est l'une des plus mauvaises de France, avec s. Le département de Maine et Loire n'échappe pas à ce diagnostic très préoccupant. Le SDAGE Loire Bretagne a fixé pour objectif de restaurer une meilleure qualité des masses d'eau, au plus tard à l'échéance 2027. Cet objectif doit être impérativement relayé par le SCoT.

Les enjeux eau et climat largement sont insuffisamment traités dans ce projet de SCOT et l'analyse de compatibilité avec le SDAGE Loire Bretagne semble insuffisante, alors que sa disposition 12C2 insiste sur la cohérence des politiques publiques eau et urbanisme.

Dans le PAS, au point III.C.1.a, l'orientation visant à économiser la ressource en eau est bonne mais nous soulignons qu'il y a une contradiction avec la ligne qui la détaille sur le point irrigation avec ces termes : « rechercher des solutions qui favorisent le stockage de l'eau en période estivale ». Selon le SDAGE, les stockages d'eau ne peuvent être admis qu'au sein d'une stratégie d'ensemble de gestion territoriale de la ressource (SAGE et PTGE) et dans une logique de substitution, c'est-à-dire de remplacement d'eaux déjà prélevés en période de basses eaux par des eaux prélevés en période de hautes eaux. L'orientation vers des stockages estivaux supplémentaires est en pleine contradiction avec l'orientation qui vise à faire des économies sur la ressource en eau. Nous demandons la suppression de ces termes.

La bonne qualité des eaux suppose d'améliorer les capacités épuratoires des différentes installations de traitement des eaux usées du Pôle Métropolitain Loire Angers :

L'assainissement des eaux usées est assuré par 131 stations d'épuration et plus de 19 000 installations individuelles. Beaucoup trop d'installations individuelles d'assainissement ne sont pas conformes : sur les 59% d'installations contrôlées depuis 2 ans (2023 et 2024), près du tiers ne sont pas conformes (32%). Les effluents non épurés sont rejetés directement dans la nature et une bonne partie polluent les nappes, ruisseaux, zones humides et plans d'eau. Le SCoT doit demander aux PLU d'imposer que les systèmes d'épuration individuels soient compatibles avec la géologie et la pédologie locale et fassent l'objet d'une approbation préalable par un bureau d'étude ou un service compétent, sous autorité publique, et d'un contrôle avant remblaiement éventuel et mise en service.

Beaucoup trop de stations d'épuration ne fonctionnent pas correctement : 47%. Il y en a même 13% qui ne sont pas correctement aménagées (non conformes en équipement). Cela entraîne un rejet d'eaux non épurées supérieur à ce que le milieu naturel peut naturellement supporter. Le rendement d'une station d'épuration biologique ne dépasse généralement pas 75%, lorsqu'il n'y a pas de traitement tertiaire et il reste une épuration résiduelle assurée par le cours d'eau recueillant les eaux traitées. Le mauvais fonctionnement de la station engendre un rejet d'eaux insuffisamment épurées et accroît la pollution des masses d'eau concernées. Le SCoT doit prescrire aux PLU d'interdire toute nouvelle construction qu'il est prévu de raccorder à ces stations d'épuration, tant que leur mise aux normes ou leur extension n'est pas réalisée. La zone à urbaniser pourra être utilement classée, dans l'attente, en zone 2AU et être ensuite rendue constructible (1AU) par une procédure simplifiée, dès mise aux normes de la station d'épuration. L'orientation III.C.1.a.2 doit être complétée avec une prescription forte sur l'interdiction nouvelle en l'absence de système d'assainissement aux normes.

Ceci doit être d'autant plus affirmé que les règles européennes en matière d'assainissement ont récemment été renforcées avec des échéances inscrites dans la durée du SCOT (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/directive-eaux-r%C3%A9siduaires-urbaines-r%C3%A9vis%C3%A9e_janvier2025.pdf)

Par ailleurs, l'orientation III.C.1.a.4 qui invite seulement les collectivités à la réalisation du schéma d'eaux pluviales ne semble pas compatible avec la disposition 3D-1 du SDAGE Loire Bretagne qui l'impose avant 2026. L'information sur ce sujet est laconique : le niveau de couverture par des schémas d'assainissement et d'eaux pluviales doit être précisé et un indicateur de progression défini.

Nous n'avons pas identifié d'orientations du projet de SCOT relatives aux captages prioritaires pour l'eau potable (disposition 6C-1 du SDAGE), ni aux nappes réservées en priorité à l'alimentation en eau potable (disposition 6E-1 du SDAGE).

De manière générale, la compatibilité du projet de SCOT avec l'ensemble des orientations du SDAGE Loire Bretagne et des SAGE approuvés du territoire mérite d'être plus détaillée, avec une plus forte anticipation des questions d'adaptation au changement climatique qui impacte les enjeux aquatiques du territoire.

CONCLUSION

FNE Anjou vous demande d'émettre un avis favorable à ce projet de SCOT sous réserves des évolutions suivantes

- Que la sécurisation des itinéraires cyclables soit clairement prioritaire sur les aménagements routiers
- Que le projet de rocade sud soit définitivement abandonné
- Que l'ensemble des réserves émises par la CDPENAF soient respectées
- Que l'historique des surfaces artificialisées entre 2011 et 2021 soit reconstitué sur la base des seules surfaces réellement artificialisées à cette date et que les objectifs d'application de la loi climat et résilience soient redéfinis sur cette nouvelle base.
- Que soit supprimée l'extension de la ZAC Océane et de la zone commerciale périphérique à Corzé
- Que la version la plus récente des inventaires de zones humides soit intégrée au SCOT avec une application sans condition de la règle de l'évitement
- Que soit mise à jour la trame verte et bleue avec des données naturalistes les plus récentes et que soit définie une trame noire
- Que la cohérence avec le SDAGE Loire Bretagne soit mieux établie et précisée sur certains points (stockage, assainissement, eaux pluviales, captages prioritaires...) schémas d'eaux pluviales, captages prioritaires et zones réservées en priorité à l'eau potable.

À Angers, le 10 juin 2025

Florence Denier-Pasquier et Régine Bruny

Co-présidentes

Florence DENIER-PASQUIER



Régine BRUNY

