

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT RESEAU ROUTIER COMMUNAL DE CHOLET (49)

CHOlet[®]
l'entrepreneante


sixense
Engineering

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT RESEAU ROUTIER COMMUNAL DE CHOLET (49)

Version soumise à l'avis du public :

Consultation de 2 mois

Sommaire

<u>1</u>	<i>Introduction</i>	4
<u>2</u>	<i>Diagnostic territorial à Cholet</i>	9
<u>3</u>	<i>Plan d'actions</i>	13
<u>4</u>	<i>Suivi et implications du PPBE</i>	22

Annexes

<u>A1</u>	<i>Arrêté des cartes de bruit de 3^{ème} échéance</i>	23
-----------	---	----

Rédaction

Marie-Laure LOPEZ / Aude DAVID

Approbation

Céline BOUTIN

Sixense Engineering

22-24 rue Lavoisier – Bâtiment A – 1^{er} étage – 92000 NANTERRE – France
Tél. 01 55 17 20 83

www.sixense-group.com - environnement@sixense-group.com

SAS au capital de 273 174 Euros – SIRET SIEGE : 392 367 041 00200 – RCS de Nanterre - APE 7112 B



Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par la Ville de Cholet située dans le Département du Maine-et-Loire (49). Il concerne le réseau routier communal relevant de sa compétence, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée, aux abords des routes communales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, par l'Etat en 2018 et approuvée par le Préfet le 11 décembre 2018.

Ce PPBE est mis à disposition du public durant 2 mois du 23/11/2021 au 24/01/2022 avant d'être approuvé en conseil municipal.

Le plan présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La mise à jour du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Le diagnostic issu de la cartographie de l'environnement sonore avec identification des nuisances sonores.
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la commune.
- ▶ L'analyse des projets du territoire.
- ▶ Une interaction avec les services et partenaires.

En résumé, les cartes de bruit de 2018 indiquent qu'un établissement de santé est potentiellement exposés au-delà des niveaux sonores seuils définis par la réglementation (68 dB(A) selon l'indicateur global de gêne L_{den}).

Le diagnostic a montré qu'aucun bâtiment ne croise les isophones 68 dB(A) en L_{den} et 62 dB(A) en L_n issues des voies communales de Cholet. Le bâtiment décompté dans les cartes de bruit n'a pas été identifié.

Aussi le plan d'action ne présente pas d'action de résorption de zone bruyante, mais des actions d'amélioration de l'environnement sonore :

- ▶ Les travaux d'entretien du réseau routier communal.
- ▶ Application de la réglementation en vigueur pour la protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles et la protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies.
- ▶ Les orientations sur la mobilité (vélo, covoiturage, transports collectifs).
- ▶ L'amélioration du bâti.

L'aérodrome de Cholet le Pontreau est source de plaintes de riverains et est logiquement évoqué dans ce plan, bien que non concerné réglementairement. Ce site fait l'objet d'un Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome dont les principes sont exposés dans le présent document.

Conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Département) ont vocation à se doter de leur propre PPBE pour les infrastructures d'envergure du territoire.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

1 INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LOCAL

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement français demandent aux gestionnaires des infrastructures de voies routières circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, soit 8200 véh/jour, de réaliser un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'Etat.

Les services de l'état ont procédé en plusieurs étapes pour la réalisation des cartes de bruit :

- ▶ La première échéance réalisée en 2008 concernait les voiries supportant plus de 6 millions de véhicules par an. La ville de Cholet ne dispose pas d'infrastructure routière de ce type.
- ▶ La seconde échéance réalisée en 2013 concernait les voiries supportant plus de 3 millions de véhicules par an. La ville de Cholet gérait plusieurs axes routiers répondants à ce critère de trafic.
- ▶ La troisième échéance réalisée en 2018 concerne une mise à jour pour les voiries supportant plus de 3 millions de véhicules par an. La ville de Cholet gère toujours ces axes routiers répondants à ce critère de trafic.

L'Arrêté Préfectoral n° DDT49/SEEF/UCVB2018-59 du 11 décembre 2018 approuve les cartes de bruit de 3^{ème} échéance des routes départementales, voies communales des villes de Cholet et Saumur du département du Maine-et-Loire. Ces cartes sont disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://www.maine-et-loire.gouv.fr/cartes-strategiques-de-bruit-a7192.html>.

Chaque gestionnaire d'infrastructure doit ensuite élaborer un plan d'action dans l'année qui suit sur la base de ces éléments de diagnostic. A titre d'exemple, le PPBE relevant de l'Etat est disponible à ce lien : <http://www.maine-et-loire.gouv.fr/plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-a797.html>.

Il est important de noter que **le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit**, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport ou au plan d'exposition au bruit de certains aéroports.

1.2. OBJECTIFS DU PPBE

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables d'un territoire.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.3. RAPPEL DE LA METHODE DE CALCUL DES CARTES DE BRUIT

Les calculs ont été réalisés selon l'approche détaillée et la méthode NMPB-2008.

Les établissements d'enseignement et de santé ont été déterminés à partir de la BDTopo®.

Les données de populations proviennent des données IRIS de l'INSEE carroyés à 1 km et 200m.

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. **Ainsi les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment étant soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction de la façade du bâtiment le composant la plus impactée.

Cette méthode de calcul tient compte :

- ▶ des émissions sonores des voies qui sont calculées en fonction des paramètres de trafics (TMJA) et des vitesses réglementaires ;
- ▶ de la propagation acoustique en trois dimensions selon la configuration des voies (en déblai, en remblai, au terrain naturel, avec ou sans protection acoustique à la source),
- ▶ de l'exposition des bâtiments selon la topographie du site (distance, hauteur, exposition directe ou indirecte), de la nature du sol et de l'absorption dans l'air ;
- ▶ des caractéristiques de l'urbanisme, le bâtiment étudié et les éventuels effets de masque et de réflexions dus aux bâtiments alentours ;
- ▶ des conditions météorologiques.

1.4. AXES ROUTIERS CONCERNES

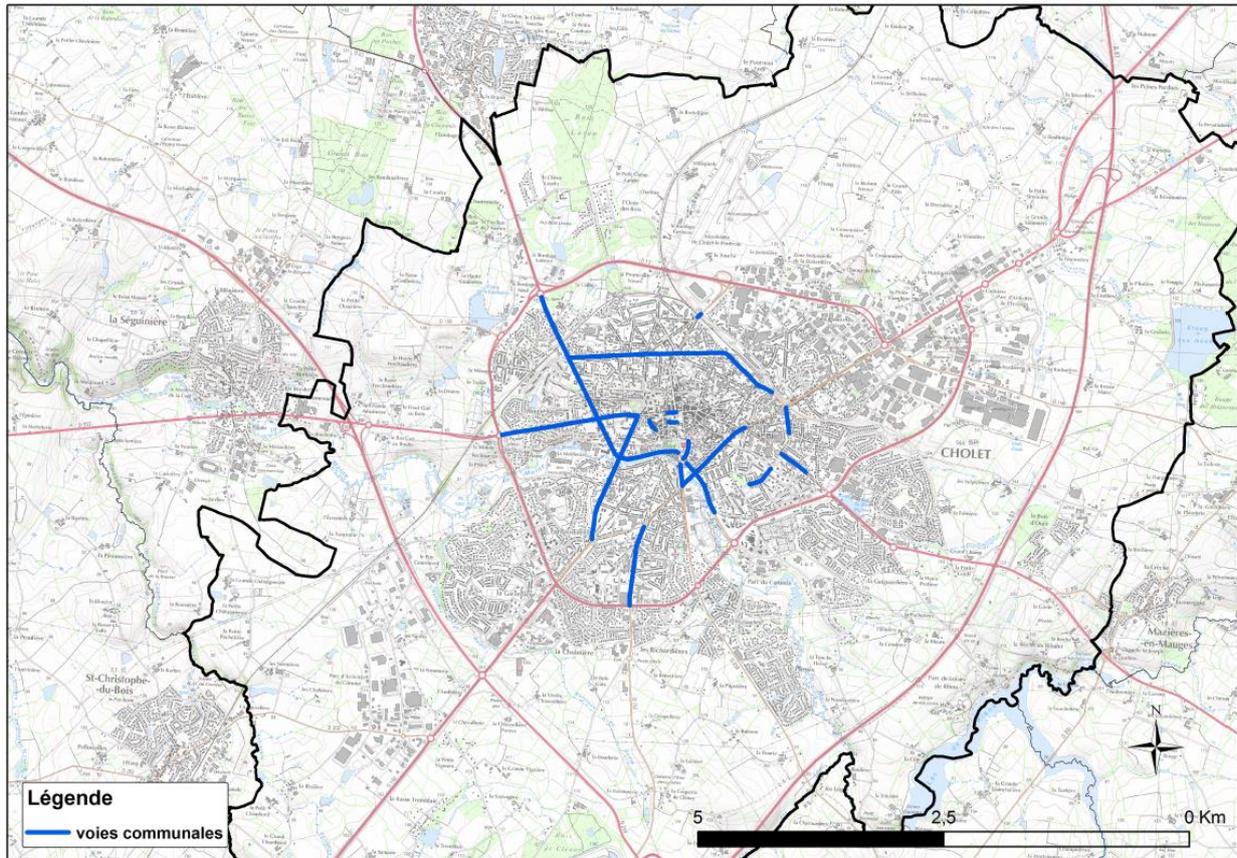
Plusieurs axes routiers traversent la commune de Cholet et répondent au critère de la directive européenne (trafic routier supérieur à 8 200 véhicules par jour, équivalent 3 millions de véhicules par an).

Il s'agit des :

- ▶ Avenues : de l'Abreuvoir, Francis Bouet, des Calins, des Cordeliers, de l'Europe, du Maréchal Foch, Maudet, de Nantes ;
- ▶ Boulevards : Jeanne d'Arc, Guy Chouteau, Delhumeau Plessis, du Général Faidherbe, du Maréchal Joffre, de La Victoire, de Strasbourg ;
- ▶ Rues : Bretonnaise, de La Fontaine du Grand Pin, de l'Hôtel de Ville, du Docteur René Laennec (tronçon Lorraine-Mangin), de Lorraine (tronçon Lorraine-Lyautey), Nationale (tronçon Bourg Baudry – Richard), Louis Pasteur, de La Pépinière, du Docteur Roux, de La Vendée, Maindron.

Le plan ci-après présente les infrastructures concernées par le présent PPBE.

Planche 1 - Linéaire routier concerné par le PPBE de la Ville de Cholet



Source : Ville de Cholet

1.5. DEMARCHE DE REALISATION

Organisation au sein du territoire et acteurs concernés :

Suite à la publication des cartes de bruit réalisées par l'Etat, la ville de Cholet a confié aux services techniques la réalisation du PPBE. Dans ce cadre, le bureau d'ingénierie Sixense Engineering a été missionné en appui technique.

Un comité de pilotage a été organisé pour suivre et valider l'avancement de l'étude.

Outils à disposition :

Les données d'entrée et de sortie des cartes de bruit réalisées par l'Etat sont utilisées afin d'établir le PPBE. Sixense Engineering a exploité les éléments au format SIG à l'aide du logiciel ArcGIS® d'ESRI.

Les données exploitées pour l'étude sont les suivantes :

- ▶ Cartes stratégiques du bruit établies par l'Etat, concernant les axes routiers dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.
- ▶ Les actions engagées par la ville au cours des dernières années, et programmées pour les 5 ans à venir.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur **les axes cartographiés**, et notamment ceux pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes à savoir pour le bruit routier : 68 dB(A) pour l'indicateur L_{den} et 62 dB(A) pour l'indicateur L_n .

Ces enjeux ont été précisés à l'aide de la connaissance locale des acteurs.

Définition des objectifs et proposition d'actions :

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne:

- ▶ Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées.
- ▶ Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements.
- ▶ Définir et préserver les zones de calme.

Ces objectifs sont définis plus précisément pour répondre aux principaux enjeux.

Les types d'actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs peuvent être des actions correctives, ou des actions préventives. Le bruit peut être réduit à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible.

Le choix d'une action plutôt qu'une autre est proposé en fonction d'une analyse technico-économique et/ou d'une possible opportunité, de la facilité de mise en place...

Consultation du public et mise à disposition :

Comme prévu aux articles L. 572-8 du code de l'environnement et n°6 du décret n°2006-361, le PPBE est mis à la disposition du public pendant deux mois. Les observations rapportées seront synthétisées en annexe du présent PPBE. Le PPBE finalisé intégrant les remarques du public et les réponses apportées sera arrêté par le conseil municipal.

Une mise en ligne du document approuvé est prévue à l'issue de la démarche, ainsi qu'une transmission à l'Europe.

1.6. QUELQUES NOTIONS ACOUSTIQUES

1.6.1. Les indicateurs

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) ; ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- ▶ Le L_{den} caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h- 22h et 22h-6h, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- ▶ Le L_{night} est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

1.6.2. Echelle des niveaux sonores

A titre informatif, le schéma ci-dessous présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores, un type d'ambiance en fonction d'une situation « agréable » ou « désagréable ».

Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.

Attention ! Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas de manière arithmétique mais logarithmique :

- ▶ Lorsque l'on ajoute deux bruits de même intensité, le niveau sonore ne double pas mais augmente seulement de +3 dB.
- ▶ Lorsque l'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart >10 dB), Le niveau sonore total est égal au niveau de bruit élevé.

Planche 2 - Echelle des niveaux sonores

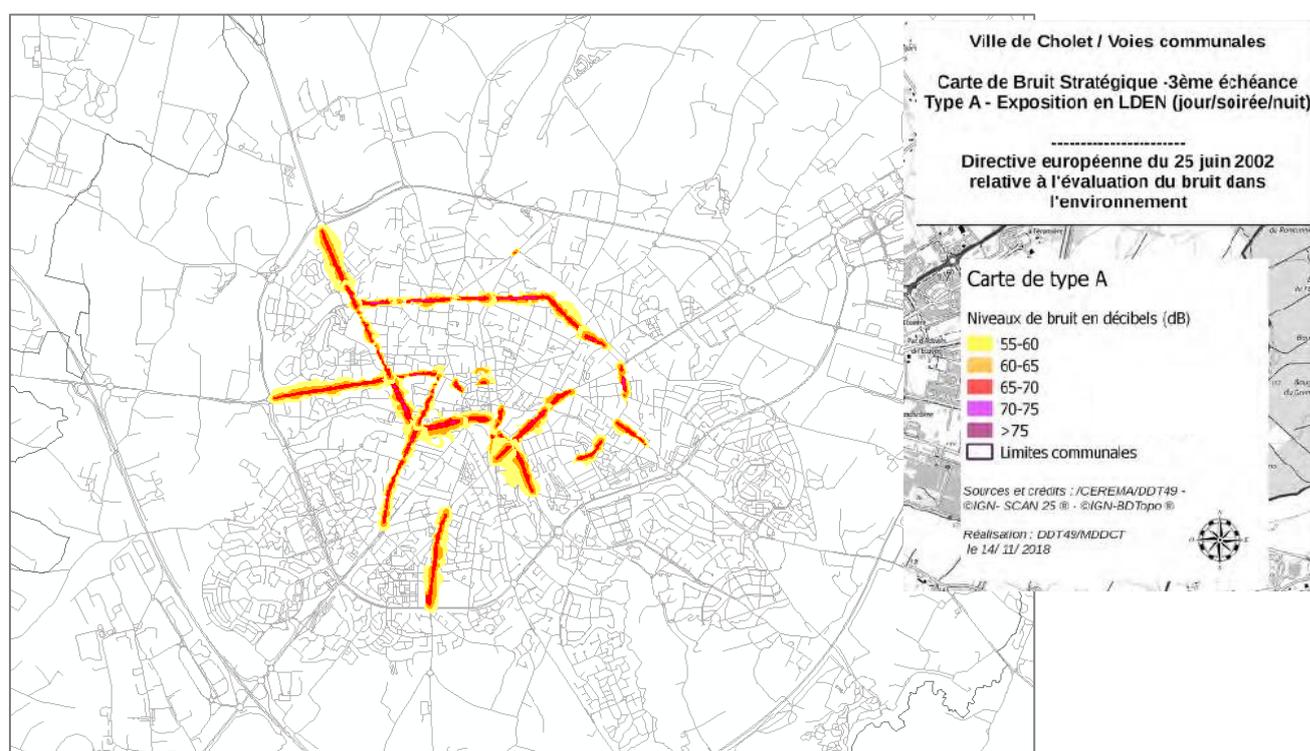


2 DIAGNOSTIC TERRITORIAL A CHOLET

2.1. LES ZONES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER COMMUNAL EXISTANTES

Les cartes stratégiques du bruit de Maine et Loire de 3ème échéance ont été réalisées en 2018 par le CEREMA Ouest. Le Résumé non technique daté d'octobre 2018 présente la méthode de réalisation et les principaux résultats. A noter que les cartes de bruit de seconde échéance ont été reconduites et non recalculées.

Planche 3 - Carte de bruit – Indicateur L_{den}



Le tableau ci-après présente le décompte des populations et établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires définis dans l'arrêté du 4 avril 2006, rappelés ci-dessous.

Les bâtiments dit sensibles au bruit sont des bâtiments d'habitation ou accueillant des activités d'enseignement ou de santé, pour lesquelles un environnement sonore apaisé est nécessaire.

Planche 4 - Extrait du Résumé Non Technique des cartes de bruit

Lden

Itinéraire	Nombre de personnes exposées					
	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70-75	>75	>68
RD	6300	2800	1700	500	200	1300
VC Cholet	2300	3700	2100	0	0	0
VC Saumur	900	2200	1700	0	0	100

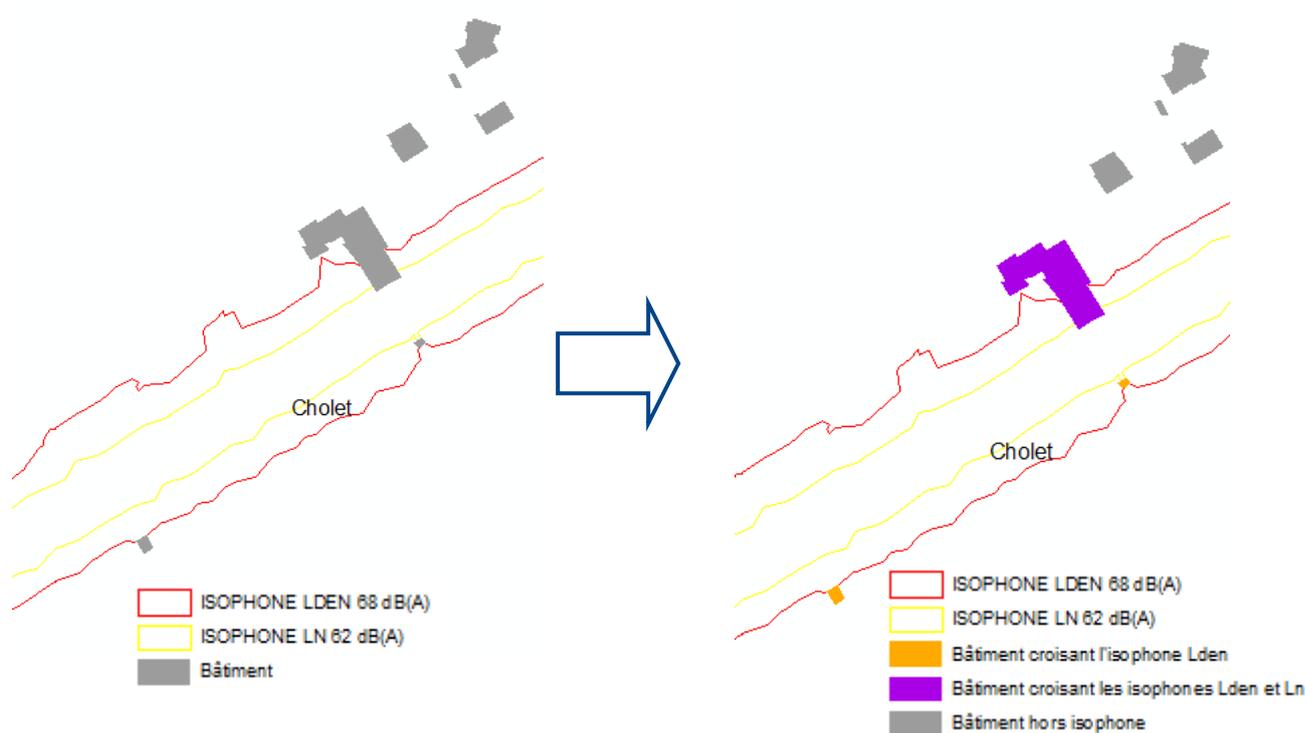
Ln

Itinéraire	Nombre de personnes exposées					
	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65-70	>70	>62
RD	3400	1900	800	400	0	600
VC Cholet	3700	2000	0	0	0	0
VC Saumur	2300	1700	0	0	0	0

Analyses des données :

Ces résultats sont arrondis à la centaine près, aussi il est possible d'en conclure que potentiellement moins de 50 personnes sont exposées à des niveaux sonores importants en raison de la voirie communale de Cholet. A noter qu'un établissement de santé a été identifié comme exposé au-delà des seuils.

Les potentiels bâtiments situés au-dessus des seuils ont été recherchés à l'aide des outils géographiques disponibles.

Planche 5 - Illustration exemple avec une voirie départementale


Aucun bâtiment n'a été identifié pour la voirie communale via cette méthode. Le bâtiment identifié par les services de l'Etat en phase cartographie n'a pas été retrouvé avec nos méthodes.

Ainsi la commune de Cholet n'a pas d'objectif spécifique de réduction du bruit à atteindre pour les bâtiments situés en bordure de voiries communales.

2.2. LES ZONES CALMES

La préservation des zones calmes fait partie des trois principaux objectifs d'un PPBE, au même titre que la réduction du bruit dans les zones fortement exposées et la prévention du bruit dans l'environnement du territoire.

Selon le code de l'environnement (article L572-6), les zones calmes sont définies comme des "espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues".

Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Elle est susceptible d'accueillir en revanche diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

La ville de Cholet possède de nombreux parcs, espaces de loisirs, point d'eau... L'ensemble de ces espaces sont des zones préservées, notamment l'étang des Noues, le parc Chambord, le parc de Moine, l'étang Mocrat, le jardin du Mail, le parc Turpault, le parc Pérotaux, le lac de Ribou...

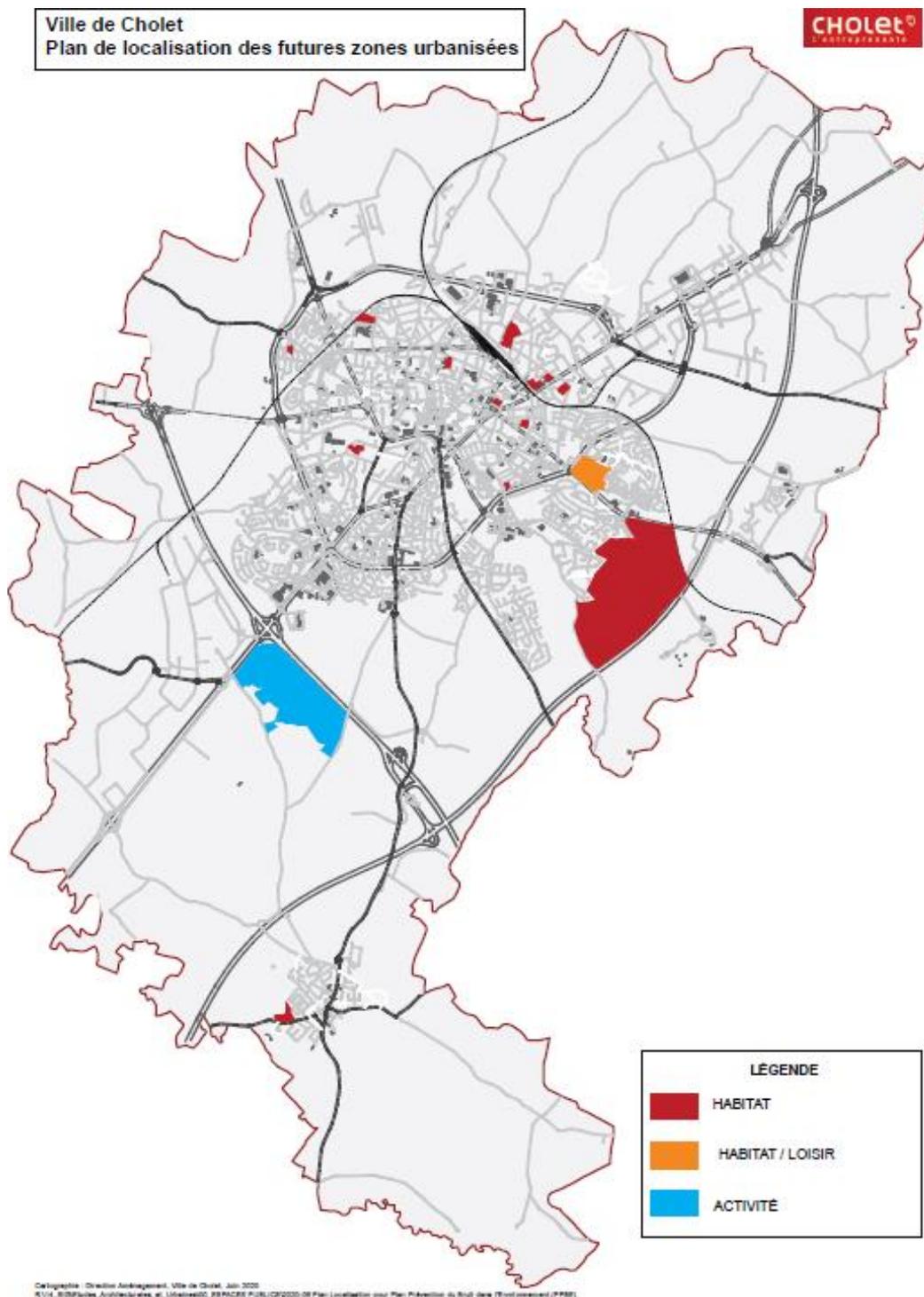


Le territoire de Cholet possède de nombreux espaces verts potentiellement calmes, sans pour autant pouvoir identifier les niveaux sonores qui y sont rencontrés, puisque la carte de bruit ne couvre pas l'ensemble des sources de bruit, ni l'ensemble du territoire.

Aussi, aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme pour le présent PPBE.

2.3. LES ZONES D'AMENAGEMENTS PREVUES

Le plan des futures zones urbanisées a été croisé avec les zones de dépassement de seuil des axes routiers communaux. Aucune future zone d'aménagement n'est potentiellement soumise à des dépassements de niveaux sonores.



Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir. C'est l'objet du plan d'actions ci-après.

3 PLAN D' ACTIONS

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir qui ont eu pour objet de prévenir ou de réduire le bruit dans l'environnement.

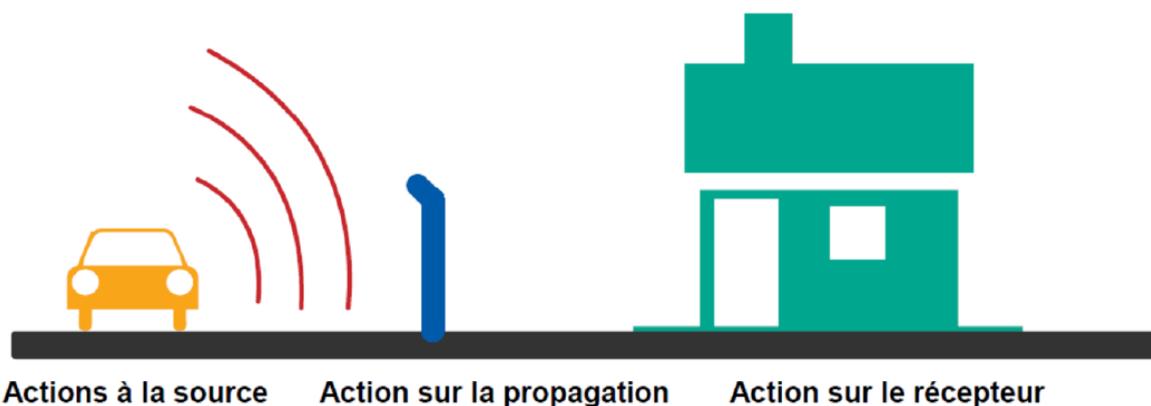
Le présent PPBE portant sur des infrastructures routières, des orientations stratégiques définies par la ville sont indiquées ci-après et constituent des engagements pour les prochaines années à la date de rédaction du présent rapport.

Notons que parmi les actions listées, certaines peuvent avoir été réalisées pour un objectif non lié à la réduction des nuisances sonores.

3.1. PRINCIPES DE REDUCTION DU BRUIT ROUTIER

Trois types d'actions sont retenues pour réduire l'impact acoustique d'une infrastructure routière :

- ▶ Actions à la source : diminution du débit de véhicules, diminution de la vitesse de circulation, l'amélioration du revêtement de chaussée, diminution des émissions sonores des moteurs...
- ▶ Actions sur le chemin de propagation : éloignement des routes (déviation), préférer bâtir des bâtiments d'activité en bordures d'axes fortement circulés, qui pourront faire obstacle au bruit, construire des écrans ou merlons anti-bruit...
- ▶ Actions sur le récepteur (bâtiment sensible) : isolation acoustique des façades (traitement du clos et du couvert).



3.2. LES TRAVAUX D'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER COMMUNAL

La commune de Cholet est en charge de l'entretien des voies routières communales et ses abords pour un budget de 1,5 millions par an (qui comprend les travaux de réfection de trottoirs et créations de voies cyclables).

La qualité des enrobés permet une réduction du bruit engendré par le roulement des véhicules.

3.3. L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

3.3.1. La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Planche 6 - Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments)

Usage et nature	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	-
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	-

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique) :

- ▶ Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (RN, RD, VC ou communautaire, concédée ou non).
- ▶ Horizon : respect sans limite de temps (prise en compte à 20 ans).

3.3.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention contre de nouvelles situations de conflit reste de ne pas construire d'habitations le long des axes à fortes nuisances, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations, entraînent occasionnellement la création de zones d'habitation dans des secteurs jugés bruyants.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs. Les services de l'Etat conduisent les études nécessaires pour le compte du Préfet.

Les autorités compétentes en matière d'urbanisme doivent reporter ces informations dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme).

Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Les voies routières dont le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) dépasse 5 000 véhicules/jours sont classées.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L >81	L >76	d = 300 m
2	76 <L <81	71 <L <76	d = 250 m
3	70 <L <76	65 <L <71	d = 100 m
4	65 <L <70	60 <L <65	d = 30 m
5	60 <L <65	55 <L <60	d = 10 m

Dans le département du Maine-et-Loire, le préfet a procédé au **classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés du 9 décembre 2016**. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/375/JS_classement_sonore.map.

Les voies communales de Cholet suivantes ont été classées : avenue de l'Europe, avenue de la Marne, avenue de Nantes, avenue des Calins, avenue des Cordeliers, Francis Bouet, avenue du maréchal Foch, avenue Maudet, avenue Napoléon Bonaparte, boulevard de la victoire, boulevard Delhumeau Plessis, boulevard du général Faidherbe, boulevard du maréchal Joffre, boulevard Gustave Richard, boulevard Guy Chouteau, boulevard Jeanne d'Arc, rue Nationale et rue Sadi Carnot. Ceci implique des contraintes de construction de part et d'autre de ces voies comme précisé dans le PLU de Cholet.

3.4. LES ORIENTATIONS SUR LA MOBILITE

La réduction de l'utilisation de la voiture individuelle au profit des modes de déplacement alternatifs permet une diminution du bruit routier.

3.4.1. L'usage du vélo

L'Agglomération du Choletais et Transports Publics du Choletais mettent en œuvre depuis 2013 le schéma deux-roues.

Aménager l'espace public, éduquer à l'usage du vélo et développer l'offre de services sont les 3 axes de travail de la Collectivité pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens.



Ce schéma deux-roues prévoit notamment :

- ▶ la création de zones cyclables (7 km de pistes et 33 km de bandes cyclables) ;
- ▶ le développement de zones 30, privilégiant la cohabitation des divers modes de déplacement ;
- ▶ l'aménagement d'itinéraires conseillés, pour proposer aux cyclistes des trajets moins fréquentés et donc plus sécurisés ;
- ▶ la mise en place de stationnements dédiés et d'abris vélos sécurisés à proximité des arrêts de bus pour favoriser la multimodalité ;
- ▶ la création d'aménagements sur des giratoires.

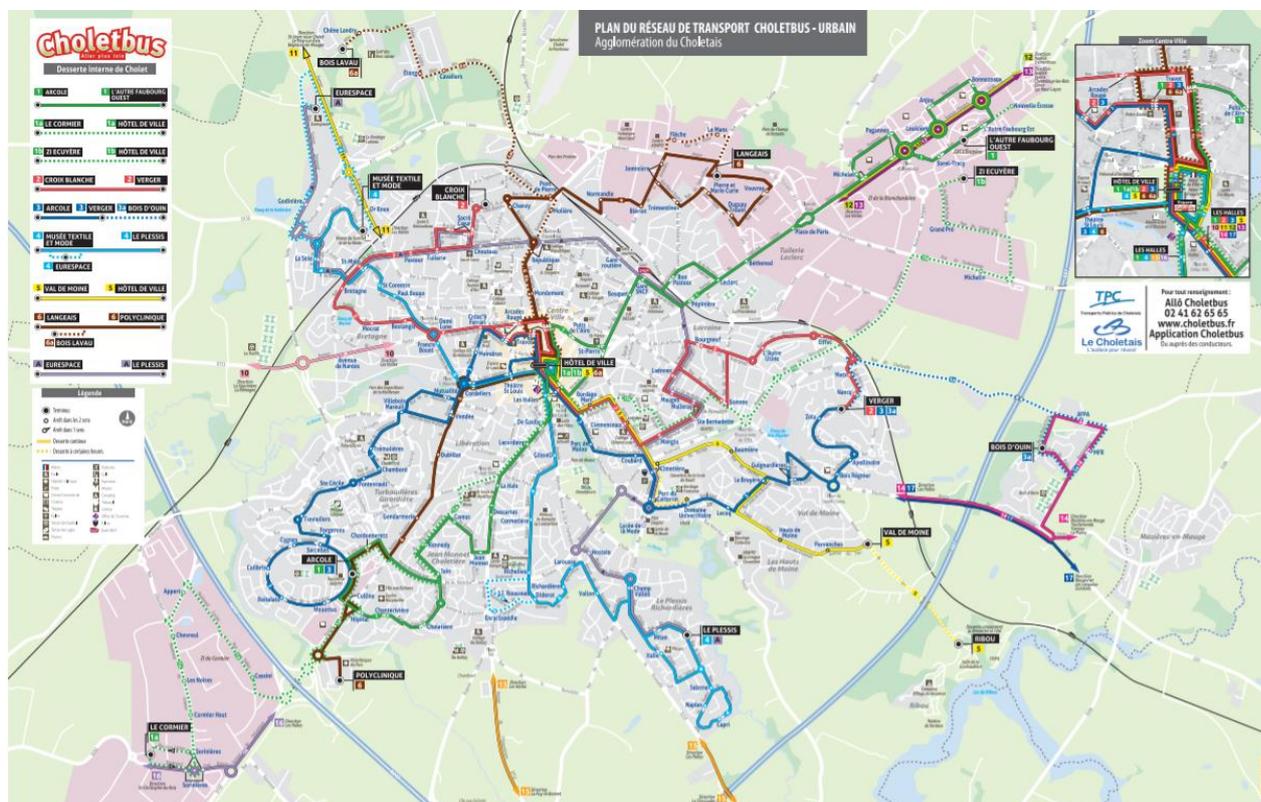
Par ailleurs, à travers le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Transports Publics du Choletais est partie prenante dans la réflexion de l'aménagement du territoire (ZAC, lotissements, zones d'activités) pour que dès la naissance des projets, la dimension "déplacements doux" soit prise en compte. Toutes ces améliorations sont planifiées et réalisées de façon coordonnée avec les travaux de voirie. Ce qui signifie que chaque rénovation de voie de circulation est l'occasion d'étudier la faisabilité d'aménagements pour les deux-roues. Plus largement, diverses mesures pédagogiques et de communication accompagnent l'usage du vélo au quotidien.

Un schéma deux roues a pour objectif de favoriser la mobilité en vélo et de ce fait réduire les nuisances sonores et la pollution urbaine liée notamment à un trafic automobile trop dense.

Choletbus 2 roues : L'Agglomération du Choletais propose de la location longue durée de vélo à assistance électrique, au mois ou à l'année. Ce service est géré par Transports Publics du Choletais.

3.4.2. Le réseau de transports en commun

Le territoire communal est desservi par un réseau de bus particulièrement dense qui permet de limiter l'usage du véhicule individuel et donc du bruit associé.

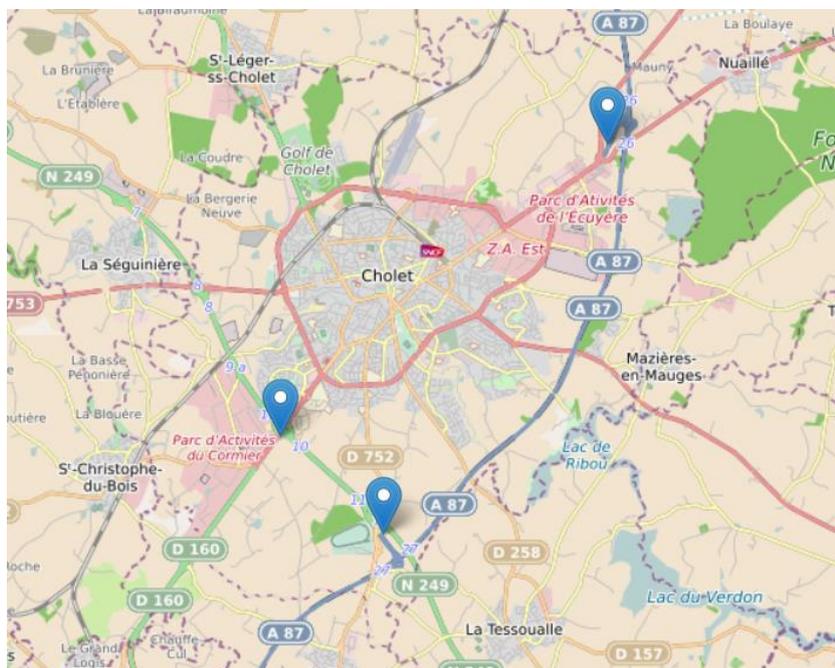


3.4.3. Le covoiturage

Le Conseil Général, en partenariat avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, la Communauté d'Agglomération du Choletais, Angers Loire Métropole et Saumur Loire Développement, propose une centrale départementale de covoiturage : le site Internet covoiturage49.fr qui met en relation des chauffeurs et passagers.

3 parkings dédiés au covoiturage sont présents sur le territoire : Autoroute Nord, Autoroute Sud et Rond-point de Dénia.

L'objectif de fluidification du trafic en ville est clairement facilité par ce dispositif via la diminution du nombre de véhicules circulants en ville.



3.5. L'AMÉLIORATION DU BATI

3.5.1. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le projet territorial de transition écologique est un outil de planification ayant pour objectif de lutter contre le changement climatique (atténuation et adaptation) et d'améliorer la qualité de l'air. L'Agglomération du Choletais a réalisé un diagnostic préalable en 2021. Le programme d'action sera ensuite établi et sa mise en œuvre durera 6 ans.



Le diagnostic fait état de 40% de logements construits avant 1970 énergivores et sans doute faiblement isolés acoustiquement.

Les actions portées pour l'amélioration de la qualité de l'air sont compatibles avec l'amélioration de l'ambiance sonore urbaine, à la fois sur la réduction du bruit à la source (à l'aide d'actions sur la mobilité) et sur l'aménagement de zones d'absorption (espaces verts pour limiter les îlots de chaleur). Des opérations ciblées sur l'habitat permettront également d'améliorer l'environnement sonore.

Une mise en relation des actions du PCAET et du PPBE pourra être effectuée afin de garantir une cohérence des dispositifs de planification publique et valoriser les co-bénéfices.

Un guide de l'ADEME permettra d'aiguiller cette démarche (<https://www.bruit.fr/images/stories/pdf/convergence-actions-bruit-climat-air-energie.pdf>).

3.5.2. Plan local de l'Habitat du Choletais

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) 2014-2020 a été adopté par délibération du Conseil de Communauté en date du 17 mars 2014.

Le PLH fixe les principes et les objectifs en matière d'habitat. La communauté d'agglomération souhaite à travers le PLH mettre en place les conditions de réussite d'un projet de développement répondant aux enjeux locaux dont les objectifs sont les suivants :

- ▶ Une dynamique démographique à renforcer à la fois pour conserver l'attractivité du territoire de l'agglomération mais aussi, pour permettre aux actifs de l'agglomération d'y résider ;
- ▶ Un effort de construction qui doit être poursuivi, notamment en matière de logement locatif social ;
- ▶ Une réhabilitation du parc existant à poursuivre, voire intensifier pour répondre aux exigences actuelles, notamment du point de vue énergétique ;
- ▶ Une nécessaire adaptation des logements au vieillissement de la population pour mieux répondre aux attentes et à la continuité du parcours résidentiel des seniors ;

Afin de répondre aux enjeux locaux, 4 grandes orientations ont été retenues :

1. Favoriser les parcours résidentiels des ménages au sein de l'agglomération
2. Améliorer l'attractivité globale du parc de logements
3. Prendre en compte l'ensemble des besoins spécifiques en logements
4. Animer le PLH, l'alimenter par l'observation des marchés locaux

12 fiches actions ont été établies sur le parc existant. Un certain nombre de règlements favorisant la rénovation énergétique existent au sein du PLH. Ces actions permettent une meilleure isolation des riverains aux nuisances sonores liées au bruit routier à l'intérieur de leurs habitations.

	Orientations	Fiches actions
Prise en compte de façon transversale du développement durable	A. Favoriser les parcours résidentiels des ménages au sein de l'agglomération	1 – Développer une offre nouvelle en logement social adaptée aux besoins des ménages
		2 – Développer l'offre de logements très sociaux (PLAI)
		3 – Accompagner les communes dans leur politique foncière
		4 – Accompagner les communes dans leur projet de renouvellement urbain
	B. Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	1 – Améliorer le parc privé ancien
		2 – Contribuer à la requalification des logements du parc social existant
		3 – Lutter contre les situations d'insalubrité et de précarité énergétique
	C. Prendre en compte l'ensemble des besoins spécifiques en logements	1 – Favoriser les réponses aux besoins des jeunes en matière de logement
		2 – Prendre en compte les besoins inhérents au vieillissement de la population et au handicap
		3 – Prendre en compte les besoins d'accueil des gens du voyage notamment en matière de sédentarisation
	D. Animer le PLH, l'alimenter par l'observation des marchés locaux	1 – Animer la démarche avec les communes et les partenaires
		2 – Poursuivre la mission de l'observatoire

La localisation des projets d'habitat doit être en adéquation avec le principe de non exposition à du bruit excessif de nouvelles populations. Lors du développement de ces projets, il serait utile de consulter les cartes de bruit des secteurs concernés afin de juger de la nécessité de décider ou non d'actions de prévention des nuisances.

Le futur PLH fera partie intégrante du futur PLUiH en cours d'élaboration.

3.5.3. Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération du Choletais

Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le Schéma de cohérence territoriale (Scot) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques publiques notamment sur l'habitat, les déplacements, l'économie, l'environnement, l'organisation de l'espace. Il oriente l'avenir d'un territoire dans une démarche de développement durable.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document stratégique, fondamental pour l'avenir des territoires. Des grandes lignes de ce SCOT vont découler des actions concrètes qui seront mises en œuvre.

Le SCOT du Choletais est en place depuis le 17 février 2020. Il intègre le risque bruit.



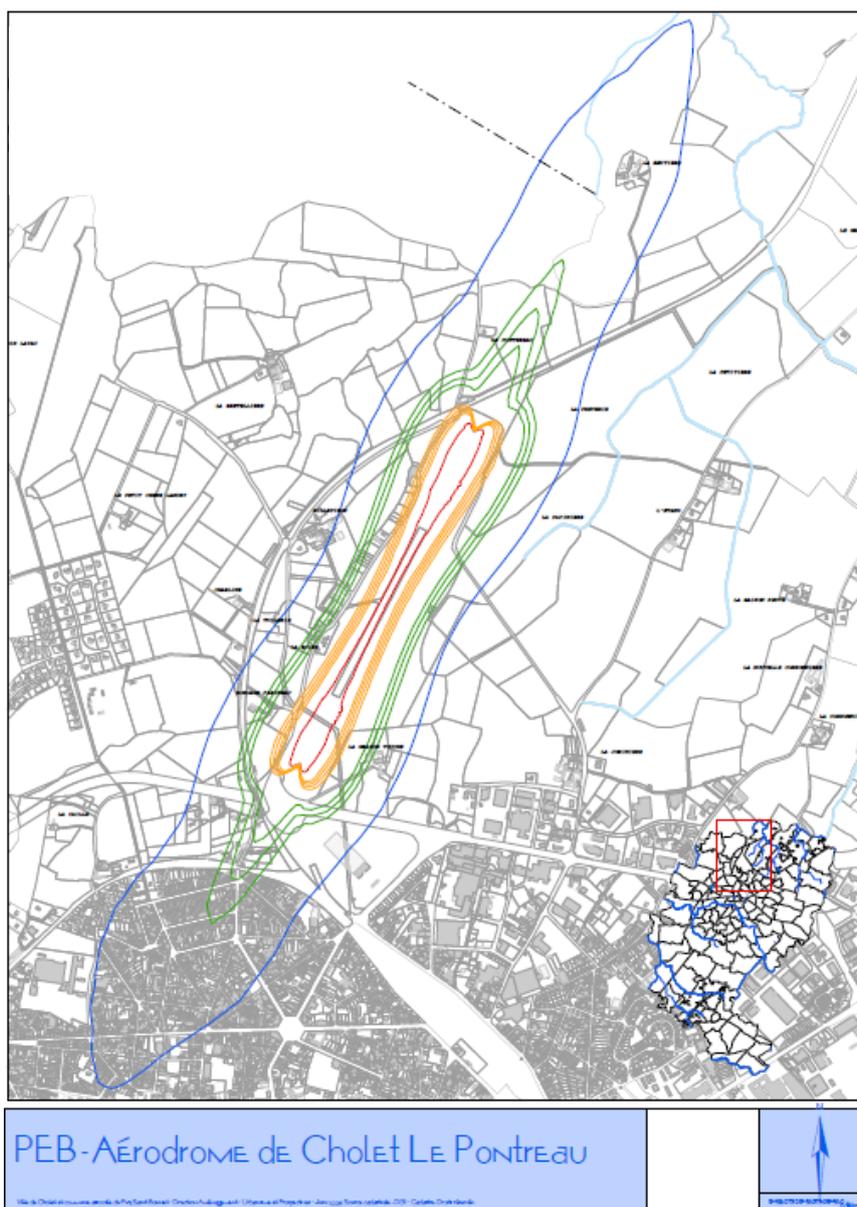
Le PPBE, bien que document juridiquement non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

Le PPBE doit s'inscrire dans une complémentarité avec les politiques déjà engagées par **la ville de Cholet et l'agglomération du Choletais** et en concertation avec les partenaires.

3.6. POINT SPECIFIQUE SUR LES NUISANCES DU TRAFIC D'AERONEFS SOURCES DE PLAINTES

L'aérodrome de Cholet le Pontreau existe depuis 1935, il dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) depuis 2013.

Ce plan précise que l'aérodrome dispose de deux pistes : une piste revêtue de 1380x30m et une piste en herbe de 1030x80m. Les trafics pris en compte dans le PEB sont les suivants : 25 200 mouvements à court terme, 26 380 mouvements à moyen terme et 27 835 mouvements à long terme. La répartition de ces trafics est la même pour les trois horizons à savoir 80% de mouvement sur la période jour, 19 % sur la période de soirée et 1% sur la période nuit.



Ces hypothèses retenues dans le PEB ont permis de définir trois zones : Zone A indice L_{den} supérieur à 70, zone B indice L_{den} compris entre 70 et 62, zone C indice L_{den} compris entre 62 et 55. Ce zonage permet de définir les règles applicables sur les droits à construire dans les zones du PEB, le tableau suivant présente ces règles :

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés*			Autorisés*
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises	Autorisés* dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés*		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Équipements publics ou collectifs	Autorisés* s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	Autorisés*		
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées	Autorisées* si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisées	Opérations de reconstruction autorisées* si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixée par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur		

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisés* sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisés*
Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées	Autorisées* sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores		

**sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants*

Sur la commune de Cholet de nombreuses plaintes liées à l'activité de l'aérodrome ont été recensées.

Les riverains font part des nuisances sonores auxquelles ils sont exposés depuis le développement des activités proposées sur l'aérodrome. Parmi les activités les plus gênantes sont cités la voltige, les ULM et les hélicoptères.

D'autre part, les riverains plaignants demandent un contrôle de la pollution de l'air ; une interdiction de vols aux avions les plus bruyants ; d'imposer une réduction du bruit à la source en utilisant des systèmes réducteurs : silencieux et hélices multi-pales et de réduire le nombre de vols et l'activité.

Ainsi cette source de bruit a été intégrée au présent PPBE. La collectivité est vigilante à l'application des règles du PEB et reste en accompagnement des riverains gênés par l'aérodrome pour remonter aux services compétents les informations transmises.

Une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) a été créée auprès de la sous-préfecture de Cholet. Elle s'assure du respect des règles d'utilisation et conduit les actions afin de maîtriser le niveau sonore des activités du site.

4 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PPBE

Le suivi des actions inscrites au PPBE sera piloté par la Direction de la voirie de la ville de Cholet.

Un bilan sera réalisé à l'échéance de ce plan.

Une mise à jour sera réalisée sur la base de la révision des cartes de bruit de 4^{ème} échéance et des modifications d'aménagements du territoire.

A1 Arrêté des cartes de bruit de 3^{ème} échéance



PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

**Direction Départementale des Territoires
de Maine-et-Loire
SEEF/UCVB**

Arrêté N° DDT 49/SEEF/UCVB 2018-53

**Arrêté préfectoral approuvant les cartes de bruit des routes nationales et
départementales ainsi que les routes communales sur les villes de Cholet et Saumur
dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département de
Maine-et-Loire**

(3^{ème} échéance)

**Le Préfet de Maine-et-Loire
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

VU la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-6 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^{ème} échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2010-187 du 7 mai 2010 portant publication des cartes de bruit de 1^{ère} échéance des autoroutes A11, A87N et de la route nationale RN249 ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2010-188 du 7 mai 2010 portant publication des cartes de bruit de 1^{ère} échéance des routes départementales RD13, RD106, RD160, RD260, RD323, RD347Angers, RD347Saumur, RD723, RD748, RD752, RD775 ;

- 1 -

VU l'arrêté préfectoral n° 2012363-0013 du 28 décembre 2012 portant publication des cartes de bruit de 2^{ème} échéance des routes départementales RD4, RD52, RD91, RD107, RD112, RD160, RD323, RD347, RD752, RD761, RD775, RD960, RD961 ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2012363-0014 du 28 décembre 2012 portant publication des cartes de bruit de 2^{ème} échéance des voies communales situées sur le territoire de la ville de Cholet et de la ville de Saumur ;

VU les données communiquées par le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réexaminer, et le cas échéant, de réviser, les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

CONSIDÉRANT que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

CONSIDÉRANT que les cartes de bruit des routes départementales de Maine-et-Loire, approuvées par arrêté préfectoral n° 2010-188 du 7 mai 2010 ont été réalisées avec une méthode simplifiée lors de la 1^{ère} échéance et doivent être révisées ;

CONSIDÉRANT que les cartes de bruit de la RN249, approuvées par arrêté préfectoral n° 2010-187 en date du 7 mai 2010, ont été réalisées avec une méthode simplifiée lors de la 1^{ère} échéance et doivent être révisées ;

CONSIDÉRANT que les gestionnaires du réseau routier indiquent qu'aucune évolution sensible du trafic n'a été constatée dans le département de Maine-et-Loire depuis l'arrêté préfectoral n° 2012363-0013 du 28 décembre 2012 et l'arrêté préfectoral n° 2012363-0014 du 28 décembre 2012 ;

CONSIDÉRANT qu'aucune modification notable des infrastructures routières n'ont été réalisées dans le département de Maine-et-Loire depuis l'arrêté préfectoral n° 2012363-0013 du 28 décembre 2012 et l'arrêté préfectoral n° 2012363-0014 du 28 décembre 2012 ;

SUR proposition de la Direction départementale des territoires de Maine-et-Loire,

ARRETE

Article 1^{er} – Objet de l'arrêté

Sont arrêtées les cartes de bruit de 3^{ème} échéance de la route nationale 249, des routes départementales de Maine-et-Loire, des voies communales situées sur le territoire de la ville de Cholet et de la ville de Saumur dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, situées dans le département de Maine-et-Loire et dont un plan de situation est annexé au présent arrêté.

Article 2 – Contenu de la cartographie

I. Les cartes de bruit comportent des documents graphiques du bruit élaborées à l'échelle 1/25 000^{ème} :

- une carte de type A :
 - en Lden (level day evening night) : indicateur de bruit jour - soirée - nuit (respectivement 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h).
Cette carte est une représentation graphique localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones allant de 55 dB (A) à 75 dB (A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
 - en Ln (level night) : indicateur de bruit nuit (22h-6h).
Cette carte est une représentation graphique localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones allant de 50 dB (A) à 70 dB (A) et plus, par pas de 5 dB (A) ;
- une carte de type C
 - en Lden (level day evening night - indicateur de bruit jour - soirée - nuit) : une représentation graphique des zones où le niveau sonore en Lden dépasse la valeur limite de 73 dB(A) ;
 - en Ln (level night : indicateur nuit) : une représentation graphique des zones où le niveau sonore en Ln dépasse la valeur limite de 65 dB(A).

II. Les cartes sont accompagnées :

- d'un résumé non-technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- d'une estimation :
 - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
 - de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A),

Article 3 - Mise à la disposition du public

I. Les cartes de bruit sont consultables à partir du site internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.maine-et-loire.gouv.fr>

- 3 -

II. - Les cartes de bruit sont consultables sur place à l'adresse suivante :

Direction Départementale des Territoires
service eau environnement forêt – unité cadre de vie et biodiversité - 15 bis rue Dupetit
Thouars
49047 Angers cedex 01

Article 4 – Information des collectivités territoriales

Les cartes de bruit sont transmises pour information aux gestionnaires concernés par l'élaboration de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : Angers Loire Métropole au titre de l'élaboration de son PPBE « agglomération » de 3^{ème} échéance.

Article 5 – Information des services de l'État concernés

Le présent arrêté est transmis pour information :

- à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire
- au Ministère de la transition écologique et solidaire (Direction générale de la prévention des risques – Service des risques sanitaires liés à l'environnement des déchets et des pollutions diffuses – Mission bruit et agents physiques)

Article 6 - Abrogation

La carte de bruit de la RN249 annexée à l'arrêté n° 2010-187 du 7 mai 2010 portant publication des cartes de bruit de 1^{ère} échéance des autoroutes et routes nationales A11, A87N et RN249 est supprimée.

L'arrêté n° 2010-188 du 7 mai 2010 portant publication des cartes de bruit de 1^{ère} échéance des routes départementales RD13, RD106, RD160, RD260, RD323, RD347Angers, RD347Saumur, RD723, RD748, RD752, RD775 est abrogé.

L'arrêté préfectoral n° 2012363-0013 du 28 décembre 2012 portant publication des cartes de bruit de 2^{ème} échéance des routes départementales RD4, RD52, RD91, RD107, RD112, RD160, RD323, RD347, RD752, RD761, RD775, RD960, RD961 est abrogé.

l'arrêté préfectoral n° 2012363-0014 du 28 décembre 2012 portant publication des cartes de bruit de 2^{ème} échéance des voies communales situées sur le territoire de la ville de Cholet et de la ville de Saumur est abrogé.

Article 7 - Recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nantes dans un délai de deux mois à compter de sa publication au registre des actes administratifs de la préfecture de Maine-et-Loire.

Article 8 - Publication et exécution

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture du Maine-et-Loire et de son affichage dans les mairies des communes concernées.

Le secrétaire général de la préfecture de Maine-et-Loire, et le directeur départemental des territoires de Maine-et-Loire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture de Maine-et-Loire.

Fait à ANGERS, le 11 DEC. 2018
Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général de la Préfecture

