



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
régionale de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement**

RN162 DÉVIATION MOULAY-MAYENNE

#7

- JUILLET 2022

JOURNAL DE CHANTIER



Vue sur le viaduc de la Villette et un bassin d'assainissement

LES 4 OBJECTIFS MAJEURS DE CE NOUVEL AXE ROUTIER

- Améliorer la sécurité des usagers
- Faciliter les conditions de circulation
- Favoriser le développement local
- Améliorer le cadre de vie

OBJECTIFS ATTEINTS !

Didier MARTIN, préfet de la Région Pays de la Loire, Daniel GENDRY, conseiller régional des Pays de la Loire, Olivier RICHEFOU, président du conseil départemental de la Mayenne et Jean-Pierre LE SCORNET, maire de Mayenne et président de Mayenne Communauté ont eu le plaisir d'inaugurer la dernière section de la déviation de Moulay-Mayenne sur la RN162 ce 6 juillet 2022.

Après 3 ans et demi de travaux, cette section de 3,6 km s'ouvre à la circulation, venant compléter la section centrale de 3 km mise en service en 2008 et la section Sud de 4,6 km mise en service en 2016.

Fruit d'un riche travail partenarial entre les services de l'Etat (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Direction interdépartementale des routes Ouest) et les collectivités, le projet repose sur des objectifs de sécurité routière, d'optimisation des temps de parcours et d'amélioration de la qualité de vie des riverains. Sur la section Nord de Moulay Mayenne, 5 600 véhicules environ transiteront chaque jour, dont 2 300 poids-lourds. Ils profiteront d'une route plus rapide, confortable et sécurisée.

Le viaduc de 195 m qui franchit la vallée de la Villette est l'ouvrage majeur de cette nouvelle infrastructure. Ce choix ambitieux fait par l'Etat permet à la fois de conserver une transparence écologique pour la faune et de faciliter l'intégration paysagère du projet.

Anne Beauval

Directrice de la DREAL Pays de la Loire

Rappel du contexte du PROJET

La RN162, axe nord-sud, est un itinéraire structurant pour le département de la Mayenne. Projet d'envergure, la réalisation de la déviation de Moulay-Mayenne, d'une longueur totale de 11,2 km, s'est organisée en trois phases.

PHASE 1 :

La section Centrale (RN162) située entre le lieu-dit "Le petit Mesnil" au sud de Mayenne et la RD35, longue de 3 km, a été mise en service en 2008, pour un coût de 14 M€.

PHASE 2 :

La section Sud, entre l'ex-RD509 sur la commune de Commer et la RN162 à Mayenne, longue de 4,6 km a été mise en service en mars 2016, pour un coût de 36 M€.

PHASE 3 :

Aujourd'hui, les travaux s'achèvent sur la section Nord, entre le giratoire de Coulonges (RN12-RD7) et le giratoire de la Demi-lieu (RD35-RN162), pour un coût de 22 M€.



Giratoire de Coulonges

Le plan de la **SECTION NORD**



Les **GRANDES PHASES** du chantier

Janvier 2019
Travaux de défrichement

Avril 2019
Fouilles archéologiques

Sept. 2019 > Juillet 2020

- Ouvrages d'art courants (passage inférieur de la Conillère & ouvrage hydraulique de la Filousière)
- Déplacement des réseaux (téléphonie, eau potable et électricité)

Été 2020 > Nov. 2021
Travaux du viaduc de la Villette

SECTION NORD

Été 2020 > été 2022

Terrassement / Assainissement / Chaussées

Mai / Juin 2022

Équipements & signalisation

2022 > 2023

Travaux d'aménagements paysagers



Défrichement doux



Poids de métier à tisser retrouvés à la Conillère

LES CHIFFRES DU CHANTIER

120 000 m³ de déblais
90 000 m³ réutilisés sur place
30 000 m³ réutilisés en merlons et modelés paysagers
9 500 m³ de matériaux nouveaux soit **13 %** des remblais du chantier



Rétablissement de la voie communale de la Conillère



Mise en œuvre d'enrobé

Préserver l'**ENVIRONNEMENT**

Dès la conception du projet, l'objectif a été de limiter au maximum les impacts sur l'environnement avec des mesures d'évitement. Lorsque cela n'était pas possible, des mesures de réduction et de compensation ont été mises en œuvre, c'est ce qu'on appelle la démarche ERC : Eviter, Réduire, Compenser. Des mesures de compensation ont été mises en place sur trois sites : l'un au nord de la déviation, à proximité du viaduc de la Villette, et deux à proximité du lieu-dit La Conillère.



Un **VIADUC** pour limiter les impacts sur la vallée

Dans le projet initial de la déviation, la vallée de la Villette devait être franchie par un remblai. Après de nouvelles études en 2015, la DREAL a préféré réaliser un viaduc afin de limiter les impacts sur cette vallée riche en biodiversité. 10 000 m² de zone humide ont ainsi été préservés.



Clôture de protection pour les amphibiens

Un **CHANTIER** maîtrisé

En phase chantier, les impacts ont été réduits au maximum avec, par exemple, un défrichage doux en début de chantier et l'installation de barrières de mise en exclos pour protéger la petite faune. Un système d'assainissement provisoire a aussi été mis en œuvre

afin d'assurer la qualité des cours d'eau à proximité du chantier. Ce système recueillait les eaux issues des zones de chantier pour les filtrer avant leur rejet dans le milieu naturel.

Des mesures compensatoires pour le **LONG TERME**

Des mesures de compensation des impacts résiduels ont également été mises en œuvre. Ces mesures font l'objet d'un suivi durant une quinzaine d'années pour vérifier le bon fonctionnement des sites de compensation et effectuer des mesures correctives, si cela s'avère nécessaire.



Création d'une mare

- > Plantation de haies bocagères (1 200 m).
- > Plantation de 73 chênes têtards.
- > Plantation d'une chênaie.
- > Plantation et gestion d'une saulaie.
- > Création de 6 mares et gestion conservatoire de 3 mares.
- > Restauration de 2 cours d'eau (540 m).
- > Restauration de 4,9 hectares de prairies humides.
- > Conversion de culture en prairie permanente avec gestion extensive de 3,5 hectares.



Plantation d'une saulaie



Des **PROTECTIONS ACOUSTIQUES** mises en place

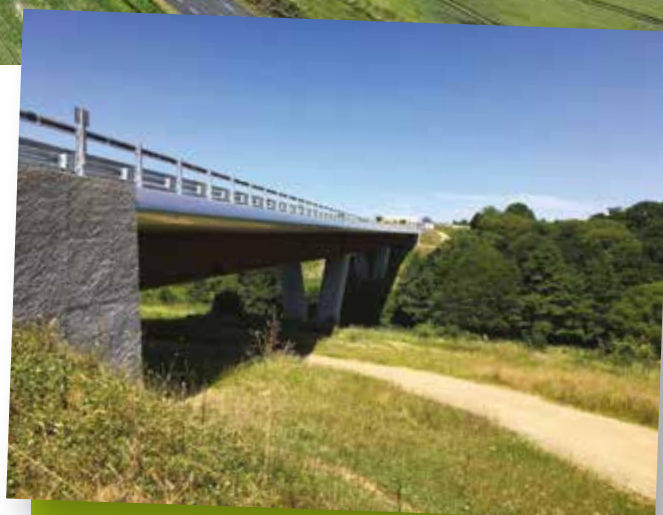
Pour protéger les habitations des nuisances sonores de ce nouvel axe routier, des merlons de terre ont été réalisés. D'autres habitations ont bénéficié d'une isolation de façade. Un diagnostic acoustique avait été réalisé au préalable afin d'identifier les zones impactées au regard des seuils réglementaires de bruit.

Un **CHANTIER POSITIF** pour l'insertion sociale

Pour promouvoir l'emploi des personnes rencontrant des difficultés d'insertion professionnelle, des clauses d'insertion sociale ont été mises en place dans plusieurs marchés de travaux de la déviation. Pour atteindre ces objectifs, la DREAL a sollicité Laval Agglomération, en tant que "facilitateur territorial" pour accompagner les entreprises dans cette mission. Ainsi, pendant ces trois ans et demi de travaux, 3000 heures dites "d'insertion sociale" ont été réalisées.

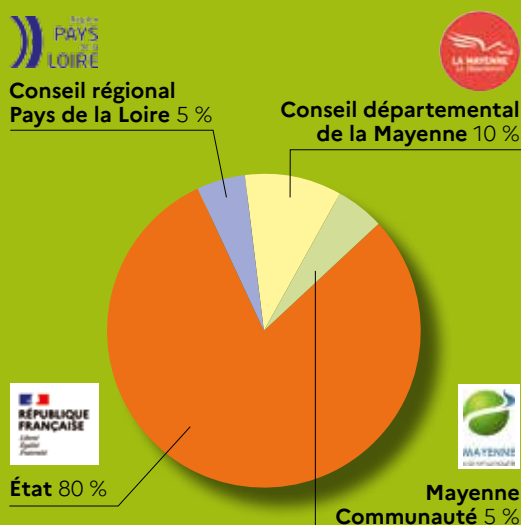
Des **AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS** en 2022 et 2023

Les aménagements paysagers permettent une bonne insertion du projet dans son environnement, en limitant son emprise visuelle et en valorisant les vues qui le méritent. Ils garantissent également une bonne perception et une bonne lisibilité des aménagements aux usagers de la route. Enfin, en créant des haies de guidage en prolongation des haies et boisements existants, ils jouent aussi un rôle important pour la protection de la faune, et notamment pour éviter les collisions avec les chiroptères (chauve-souris).



LE FINANCEMENT

Le projet de déviation de Moulay-Mayenne est inscrit au contrat de Plan Etat-Région pour un montant de 22 M€.



Pour en savoir plus :

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr>
Rubrique Infrastructures de transport et aménagement

Pour contacter la DREAL par mail :

rn162-moulay-mayenne.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Cette lettre d'information est publiée par la DREAL Pays de la Loire.

Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil et associés
Crédits photographiques : DREAL Pays de la Loire, DIRO, Inrap, Air2d3