

# ÉDITO



LA RN162 EN TRAVAUX | DIR OUEST

*M. le Préfet de région, M. le Président du Conseil régional, M. le Président du Conseil départemental et M. le Président de Mayenne Communauté ont le plaisir d'inaugurer la section sud de la déviation de la RN162 de Moulay et Mayenne.*

*Après 5 ans de travaux, précédés d'importantes fouilles archéologiques, cette section de 4,6 km va être entièrement ouverte à la circulation, venant compléter la section centrale mise en service en 2008.*

*Fruit d'un riche travail partenarial entre l'État 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. Ce sont en effet plus de 12 000 véhicules par jour qui ne transiteront plus par le centre de Moulay et Mayenne et profiteront d'une route plus rapide, confortable et sécurisée.*

*Ouvrage majeur, le viaduc de 155 m, qui franchit la vallée de l'Aron, témoigne des objectifs de transparence écologique et d'intégration paysagère du projet.*

© Conception / réalisation : EXALTA - Crédits photo : DRB Ouest / EXALTA - 2016



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE



INAUGURATION | DÉVIATION RN162 SUD  
MOULAY-MAYENNE



# DÉVIATION DE MOULAY-MAYENNE

# 1

# 4 OBJECTIFS MAJEURS



LA RN162 EN JUIN 2015  
DIR OUEST

*La RN162, axe nord-sud, est un itinéraire structurant pour l'ensemble du département de la Mayenne.*

*La déviation de Moulay-Mayenne vise à libérer les communes de Moulay et Mayenne du trafic de transit et à offrir aux usagers un itinéraire plus rapide, confortable et sécurisé.*



**AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS DE LA ROUTE ACTUELLE**



**FACILITER LES CONDITIONS DE CIRCULATION**



**FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT LOCAL**



**AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS**

## LE CONTEXTE

Projet d'envergure, la réalisation de la déviation de Moulay-Mayenne, d'une longueur totale de 11,2 km, s'organise en 3 phases.

### PHASE 1

La section centrale (RN2162) - située entre le lieu-dit « le Petit Mesnil », au sud de Mayenne, et la RD35 - a été mise en service en 2008.

### PHASE 2

Aujourd'hui, les travaux s'achèvent sur la section sud - entre l'ex-RD509 sur la commune de Commer et la RN2162 à Mayenne. Longue de 4,6 km, cette section a été partiellement mise en service à l'automne 2014.

La deuxième partie est mise en service à l'occasion de cette inauguration.

### PHASE 3

La section nord de la déviation - entre la RD35 et la RN12 - est en phase étude.



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE

INAUGURATION | DÉVIATION RN162 SUD  
MOULAY-MAYENNE



# 2

# LE PROJET EN DÉTAILS



## PHASE 1

Automne 2010  
Dévoisement Le Petit Mesnil

## PHASE 2

Automne 2011 - juillet 2012  
La Rabottière

## PHASE 3

Automne 2012 - été 2013

a Voie de substitution

b La Haie Bourgeoise

c Pré-terrassements  
Bassins

## PHASE 4

Printemps 2013 - printemps 2014

a PI 1 (Pont de La Touche)

b PI 4 (Pont du Petit Mesnil)

## PHASE 5

Printemps 2013 - hiver 2014  
Viaduc

## PHASE 6

Été 2013 - hiver 2014

Du début du chantier au sud au giratoire central  
(terrassements - chaussées)

## PHASE 7

Été 2014 - hiver 2015

Du giratoire central au giratoire de raccordement  
(terrassements - chaussées)



PLAN DE L'OPÉRATION  
| EXALTA

## EN CHIFFRES

La section sud de la déviation de Moulay et Mayenne, c'est :

4,6 km  
1 VIADUC DE  
155 m

SELON LES ESTIMATIONS

12000  
VÉHICULES/JOUR  
DONT 16%  
DE POIDS-LOURDS

*A l'occasion du chantier de la déviation, trois ouvrages d'art ont été construits, dont un viaduc de 155 m, conçu pour le franchissement de la vallée de l'Aron.*



## LE VIADUC DE L'ARON

Le viaduc de l'Aron est l'ouvrage le plus important réalisé pour cette déviation.

Initialement prévu à 120 m de long, il en fait finalement 155, pour limiter les remblais qui auraient « fermé » la vallée. Il est composé d'un tablier à charpente métallique posé sur des piles affinées en partie haute. Cet ouvrage s'intègre bien au paysage de la vallée.



## LES PONTS DU PETIT MESNIL ET DE LA TOUCHE

Deux autres ouvrages d'art viennent compléter l'aménagement de cette déviation, le pont du Petit Mesnil et de la Touche.

De caractéristiques similaires, ils permettent d'assurer les franchissements sécurisés de la voie du Petit Mesnil et de l'ex-RD509.



LE CHANTIER | EXALTA



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE

INAUGURATION | DÉVIATION RN162 SUD  
MOULAY-MAYENNE



# LES DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES



LES FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES  
| DIR OUEST (CI-DESSUS) - HERVÉ PAITIER, INRAP (CI-CONTRE)

*Préalablement au lancement des travaux, des fouilles archéologiques de grande ampleur ont été menées sur l'emprise du projet. Grâce aux vestiges découverts, on possède maintenant l'un des plus beaux plans de structuration d'une ville gauloise.*



## MOULAY, SITE MAJEUR DE LA PÉRIODE GAULOISE

Le diagnostic archéologique de 2004 avait confirmé l'importance de l'oppidum de Moulay.

À partir de la découverte du rempart extérieur de l'oppidum, long de 1200m, les archéologues de l'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives) ont mis en évidence deux quartiers résidentiels, ainsi qu'un vaste quartier artisanal.

L'ensemble forme une cité cohérente et révèle un réel urbanisme, incluant un pouvoir capable de gérer cette véritable ville.

Les fouilles menées sur les différents enclos des fermes de La Garde et de La Hucherie ont également permis d'apporter des éléments de compréhension sur l'occupation des sols aux abords du site fortifié et les interactions entre oppidum et espace rural voisin.



## RESTE TOUJOURS UN MYSTÈRE...

Pour quelles raisons l'oppidum de Moulay a-t-il été abandonné à la fin du premier siècle avant J.-C. au profit de Jublains, qui deviendra à l'époque romaine la nouvelle capitale territoriale ?



# UNE OPÉRATION RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

## SOUS CONTRÔLE JUSQU'AU BOUT

Un audit environnemental est prévu début 2017, soit un an après la mise en service, pour évaluer les mesures environnementales mises en œuvre et réaliser les éventuelles actions correctives nécessaires.

LA NATURE REPREND  
SES DROITS | DIR OUEST

*La prise en compte de l'environnement a fait partie intégrante du projet.*

### DES MESURES PRÉVENTIVES PENDANT LE CHANTIER

Par exemple, pour préserver la qualité des eaux du Rouillon, et éviter les dépôts de terres et de particules dans les cours d'eau, des **dispositifs naturels de filtration des eaux** ont été mis en place.



### LA CRÉATION DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Des **merlons acoustiques** ont été réalisés au droit de l'infrastructure pour protéger les habitations le nécessitant. Un **écran acoustique translucide** a par ailleurs été réalisé sur le Pont du Petit Mesnil.



### L'AMÉNAGEMENT DE ZONES HUMIDES

Une **première zone humide** a été aménagée à proximité de l'ex-RD509. A peine un an plus tard, ce secteur, pourtant marqué par des travaux d'ouvrage d'art, retrouvait un aspect naturel. Une **deuxième zone humide** a été aménagée au niveau de La Bretonnière. Une **troisième zone** est en cours de création à proximité du Petit Mesnil.



### LA CRÉATION D'UNE AIRE DE COVOITURAGE

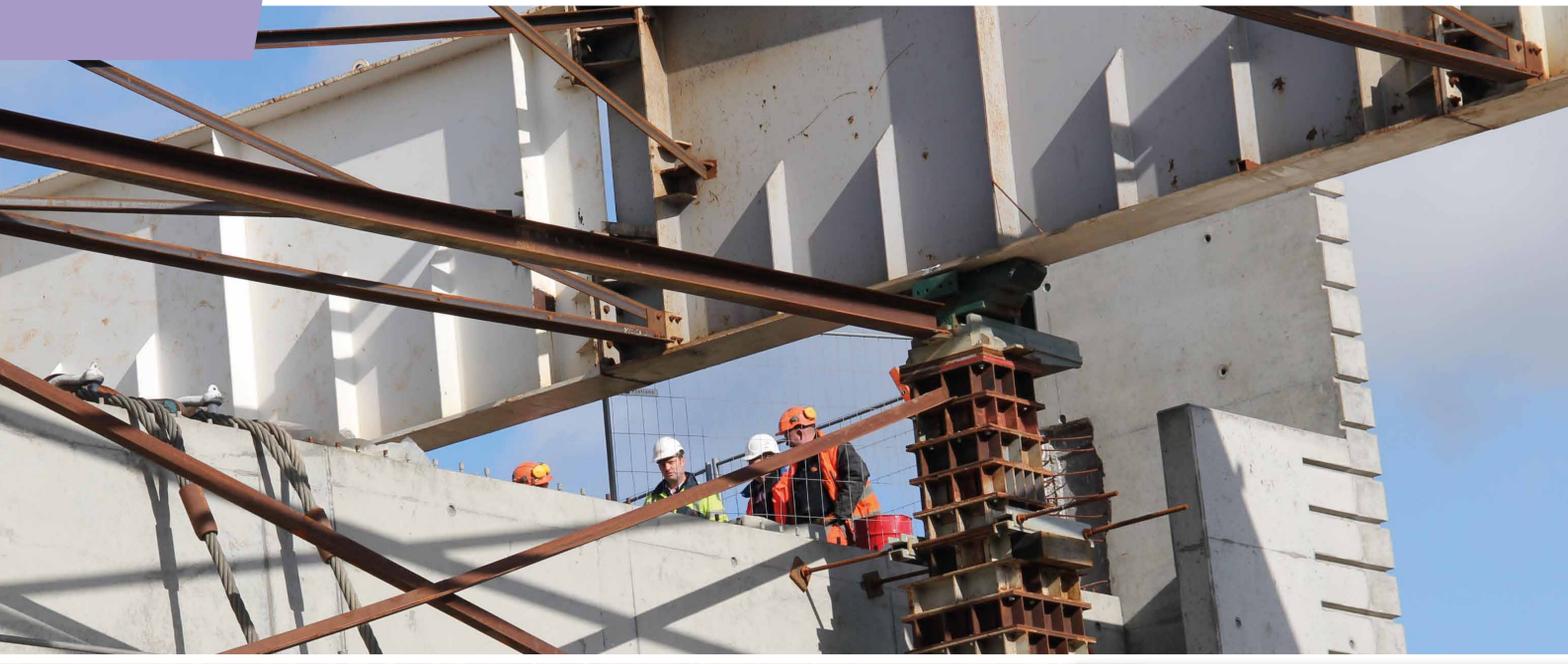
En partenariat avec les collectivités locales, une **nouvelle aire de covoiturage** a été réalisée près du giratoire de la RD24. Ce mode de partage en pleine expansion a d'ores et déjà trouvé preneurs et de nombreuses voitures s'y garent régulièrement.

L'AIRE DE COVOITURAGE  
| DIR OUEST





# LES ACTEURS DU PROJET



LE LANCÉAGE DU TABLIER  
DU VIADUC | DIR OUEST



**Guillaume FAYE & Jean-François CHAGNON**  
RESPONSABLE D'OPÉRATIONS ET ADJOINT AU RESPONSABLE  
- MAÎTRISE D'OUVRAGE (DREAL PAYS DE LA LOIRE)

« C'est une grande satisfaction d'avoir assisté à la réalisation concrète de ce nouveau tronçon. Il a été rendu possible grâce au travail et à la collaboration efficaces des différents acteurs du projet (Etat, collectivités, entreprises de travaux...). »



**Renaud DARBOUX, Hoela SABOUREAU, Arnaud PIEDVACHE & Patrick LEROUX**  
CHEF DE PROJET, CHARGÉE D'ÉTUDES, CHARGÉ DE TRAVAUX  
ET ASSISTANT CHARGÉ DE TRAVAUX - MAÎTRISE D'ŒUVRE  
GÉNÉRALE (DIR OUEST)

« Face aux imprévus du chantier, il faut souligner la volonté commune des entreprises de travaux publics et du maître d'œuvre de proposer les solutions permettant de livrer un ouvrage de qualité, conforme au programme technique initial, dans le respect des délais et des coûts. »



**Patrice BARBET, Stéphane ARAGON ET Johnny AUDEON**  
CHEF DE PROJET, CHARGÉ DE TRAVAUX ET CHARGÉ D'ÉTUDES  
- MAÎTRISE D'ŒUVRE OUVRAGES D'ART (DIR OUEST)

« De très beaux ouvrages, en particulier le viaduc sur l'Aron, qui s'intègrent parfaitement à leur environnement. On retrouve bien les intentions de l'architecte. C'est le fruit d'un travail collectif entre les différents intervenants qui a permis ce résultat. »



**Frédéric BRÉNÉOL & Thierry EDELINÉ**  
CHEF DE DISTRICT ET CHEF DE CEI - EXPLOITANT (DIR OUEST)

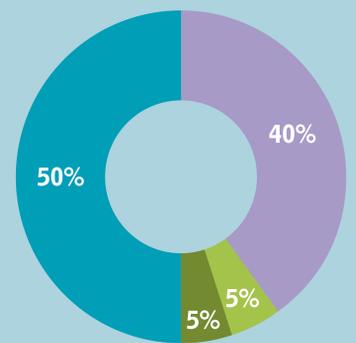
« La route au cœur du bocage Mayennais, une intégration réussie et un environnement préservé. L'exploitant de ce nouveau tronçon a pu exprimer ces attentes, pendant les phases d'étude et de construction, afin de pouvoir entretenir cette nouvelle infrastructure dans des conditions optimisées. »

## UNE INFORMATION CONTINUE

- 1 Réunion d'information préalable aux travaux en septembre 2012
- 1 Visite de chantier avec les co-financeurs en juillet 2014
- 4 Journaux d'information sur l'avancement des travaux et les conditions de circulation

## FINANCEMENTS

Coût : 36 millions €



- État
- Région des Pays de la Loire
- Conseil départemental de la Mayenne
- Communauté de communes Mayenne Communauté

