

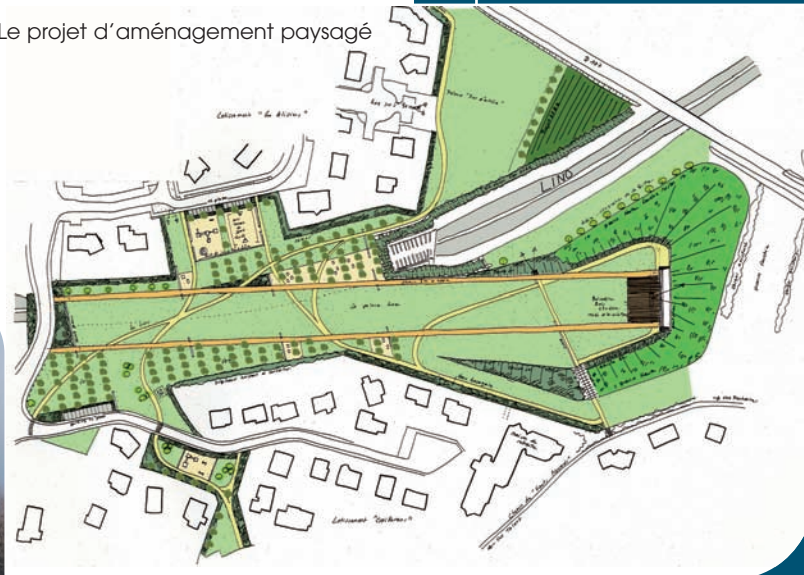
Imaginez...
Vous êtes à Daix,
sur l'emplacement de
la future tranchée
couverte de la LiNo.



D'ici, le panorama est magnifique :
 au premier plan, vue imprenable sur Saint-Bernard et les buttes témoins de Fontaine-lès-Dijon, Talant et Daix ; au-delà, le regard parcourt la plaine de la Saône et les monts du Jura, jusqu'au Mont Blanc si le temps est beau... A terme, il y aura là un parc de 3 hectares dont les grandes lignes viennent d'être acceptées à la fois par la direction régionale de l'Équipement, maître d'ouvrage, et par la commune de Daix. En effet, la DRE a tenu à associer la commune à ce projet pour qu'il réponde au mieux à ses attentes. Il s'inscrit dans le cadre général de l'étude paysagère effectuée pour l'ensemble de la LiNo. Un groupe de travail constitué d'élus et d'habitants a préparé le cahier des charges pour ce complément d'étude et c'est l'atelier Mayot & Toussaint paysagistes dplg qui a été retenu.



Le projet d'aménagement paysagé



Valoriser le point de vue

"Daix se situe à la frontière entre ville et campagne, avec une identité paysagère faite de vignes, de murets, de vergers...", explique Vincent Mayot, paysagiste. "Nous avons voulu inscrire le parc dans la continuité de ce paysage, mais aussi valoriser le point de vue et recréer des cheminements entre les deux parties de la commune ainsi que vers la campagne environnante".

Fruitiers, haies bocagères ...

Le parc est structuré autour d'une "plaine centrale" engazonnée (400 m x 35 m). Elle se termine par un belvédère en bois d'où les promeneurs pourront admirer le panorama et se repérer grâce à une table d'orientation. Des arbres fruitiers, de préférence des variétés anciennes, seront plantés de part et d'autre de cet axe : pommiers, pêchers de vigne, cerisiers pruniers... Des aires de jeux seront également aménagées près des entrées principales. "Afin de préserver la tranquillité des habitations situées en bordure du parc, nous avons prévu des haies bocagères de 3 à 5 m de large, rappelant l'environnement rural", précise Vincent Mayot. "Plantées de charmes, pruneliers ou symphorines, elles accueilleront les oiseaux et seront en outre très peu exigeantes en eau". Ici et là, des murets de pierre seront disposés en guise de soutènement, de limite ou simplement de banc. Le parc sera bien sûr accessible aux personnes à mobilité réduite, d'autant plus qu'une maison de retraite est située à proximité. Côté calendrier, le contenu du projet sera finalisé d'ici la fin de l'année. Dans un avenir proche, les promeneurs pourront prendre le chemin du parc de Daix...



LIAISON
 La lettre d'information
 sur le chantier de la Liaison Nord
 de l'agglomération dijonnaise

**Direction Régionale
 de l'Équipement**
 57, rue de Mulhouse
 21033 Dijon Cedex

Directeur de la publication
 Georges Regnaud

Téléphone : 03 80 29 44 44
Courriel : liaison-nord@developpement-durable.fr
Site Internet : www.bourgogne.equipement.gouv.fr

Conception, rédaction :
 DRE Communication

Mise en page :
 EREM Communication

Impression :
 Sarl Chaumell
 Le document a été imprimé
 sur papier recyclé

Crédit photos :
 DRE Bourgogne, DIR Centre-Est

Tous autres droits réservés.
 N° ISSN en cours
 Dépôt légal à parution



liaison

n°5 . novembre 2009

La lettre d'information sur le chantier de la Liaison Nord

LE CHANTIER AVANCE DANS LE RESPECT DES ENGAGEMENTS



Une étape importante a été franchie cet été sur le chantier de la Liaison Nord avec le début des travaux de terrassement de la première section. Malgré quelques décalages ponctuels, l'ensemble du projet se déroule conformément au calendrier prévu avec l'objectif d'une mise en service fin 2012. Autre fait marquant de l'été : la signature de la convention qui engage le Conseil Régional, le Conseil Général et le Grand Dijon aux côtés de l'État quant au financement complet de la 1ère phase des travaux (2x1 voie).

Le chantier respecte, dans toutes ses composantes, les engagements pris par l'État en matière d'intégration de l'ouvrage dans son environnement naturel et humain. Les modalités d'exécution font l'objet d'un suivi détaillé et de contrôles fréquents dans le cadre du système de management de l'environnement mis en place. Lors de la visite de chantier du 21 septembre organisée par les cofinanceurs, chacun a pu constater le bon avancement de cet aménagement majeur réalisé en concertation permanente avec les différentes collectivités territoriales afin de répondre à leurs attentes.

La Liaison Nord constitue un maillon essentiel de l'architecture des déplacements du Grand Dijon. Elle s'inscrit en cohérence avec la volonté de favoriser les modes de transports alternatifs pour l'agglomération (tramway, TER, Transco, deux roues...), dans le respect des exigences de sécurité, de bon fonctionnement et de durabilité. L'aménagement réalisé préservera naturellement la possibilité d'un passage à 2x2 voies lorsque le besoin le rendra nécessaire.

Christian de LAVERNÉE
 Préfet de la Région Bourgogne
 Préfet de la Côte-d'Or



Editorial p 1

Calendrier
 Zoom sur les tirs p 2

Méthodologie - Terrassement
 Réduction des nuisances p 3

Valoriser le point de vue p 4

CALENDRIER



C'est en juin qu'a été donné le coup d'envoi des travaux de terrassement de la section de 4 km entre la rue Fleming à Dijon et la route de Troyes à Talant (RD 971). Peu à peu, la Liaison Nord s'inscrit dans le paysage. Sauf imprévu, ce chantier devrait être terminé fin 2009, début 2010. Dans le même temps, la construction des ouvrages d'art se poursuit.

2009

Achèvement des ouvrages d'art et rétablissement de la circulation sur :

- La voie communale d'Ahuy
- La rue Fleming à Dijon
- Achèvement du pont sur le Suzon
- Poursuite du rétablissement de la circulation sur la route de Daix à Fontaine-lès-Dijon (ancien RD 107)

- Début des fouilles archéologiques à Plombières-lès-Dijon **depuis avril, jusqu'à fin décembre.**



- Début des travaux du terrassement de la 1ère section entre la rue Fleming à Dijon et la route de Troyes à Talant (RD 971) - **depuis juin.**
- Déplacement des réseaux à Daix - **depuis juillet.**
- Travaux préparatoires à la construction du pont sur la voie ferrée Dijon Paris - **depuis juillet.**
- Début de construction du pont sur la route de Troyes - **en novembre.**
- Début de la construction du pont sur la rue de Dijon (RD 107e) et de la tranchée couverte à Daix - **en décembre.**
- Début de l'aménagement d'un "tourne à droite" (liaison directe) en sortie de la zone commerciale de Toison d'Or - **en octobre.**

- Achèvement et mise en service du rétablissement de la route de Daix à Fontaine-lès-Dijon (ancien RD 107) - **en octobre.**

2010

Début de la construction :

- Du pont sur la Route de Fontaine-lès-Dijon à Daix (RD 107) - **en janvier.**
- Du pont SNCF sur la voie ferrée Dijon Paris - **en janvier.**
- Du pont sur la voie communale des Vaux Bruns à Plombières-lès-Dijon (OA 5) - **en janvier.**
- Du tunnel de Peute Combe - **en mai.**
- Du souterrain piétons entre les lotissements des Vaux Bruns à Plombières-lès-Dijon (OA 6) - **en juin.**
- Du pont sur la route d'Ahuy à Fontaine-lès-Dijon (RD 107a) - **en juillet.**
- Du pont sur la route de Dijon à Plombières-lès-Dijon (RD 905) - **en octobre.**

ZOOM SUR LES TIRS

Sur une grande partie de la portion en déblais, les matériaux rocheux apparaissent dès 2 ou 3 mètres de profondeur. Lorsque les engins mécaniques deviennent impuissants, le recours aux explosifs est nécessaire. Il s'opère dans le cadre de procédures très rigoureuses visant à garantir la sécurité des personnes et des biens.

Dans un premier temps, des spécialistes extérieurs aux entreprises ont été sollicités pour fixer les seuils d'intensité de vibration, très largement en dessous des valeurs pouvant présenter un risque. Ces seuils déterminent les charges maximales d'explosif à utiliser et des tirs d'essais ont été réalisés.



d'un avertissement sonore (trois coups de trompe) à destination des riverains ; ils sont réalisés dans des créneaux horaires limités, établis en concertation avec les communes.

Les opérations en grandeur réelle ont démarré en juillet à Daix. Des capteurs de vibrations sont installés aux endroits stratégiques et toutes les données relatives à chaque tir sont consignées dans un relevé d'enregistrement transmis à la commune dans un souci de transparence. La traçabilité des tirs est ainsi assurée et la moindre anomalie est immédiatement perceptible.

A noter que les tirs sont précédés

Avant les premiers tirs d'explosifs qui ont eu lieu en juillet, des constats d'huissier ont été réalisés sur tous les bâtiments situés à moins de 100 m de l'infrastructure, voire au-delà selon la configuration du terrain. Cet état des lieux préalable a été transmis aux intéressés et pourra être utilisé en cas de désordres très exceptionnels : un second constat serait alors établi afin de permettre aux experts d'apprécier le lien éventuel avec le chantier.

MÉTHODOLOGIE - TERRASSEMENT

Première étape du terrassement : le décapage des terres végétales qui sont ensuite stockées - le plus souvent sous forme de cordons anti-bruit le long du chantier - en vue de leur remise en place lors des aménagements paysagers finaux.



Au total, les opérations de terrassement de la première section auront décapé 51 500 m³ de terre végétale et extrait 358 700 m³ de déblais réutilisés sur place

La suite des opérations dépend du profil de la voie : sur la partie ouest de la section, le tracé de la LiNo se situe au-dessous du niveau du terrain naturel, il faut donc creuser, jusqu'à plus de 10 mètres à certains endroits. Les déblais générés ont plusieurs destinations possibles. Une grande partie - matériaux meubles notamment - est utilisée en remblai dans les zones où le tracé passe au-dessus du terrain naturel ou pour la constitution de merlons et buttes.



Les matériaux rocheux destinés à la réalisation des couches d'assise de la chaussée sont transportés vers la zone de concassage des Charmes d'Aran. Une fois remis en place, les différents matériaux sont compactés afin de garantir la stabilité des structures. Tous les matériaux de déblai seront réutilisés sur le chantier, l'objectif étant de limiter au maximum les apports extérieurs.

Dans le cadre du système de management environnemental du projet, la protection et le respect des riverains tient une place importante, en particulier afin de réduire au maximum la gêne liée au chantier. Rappelons que l'ensemble de la démarche environnementale fait l'objet d'une certification ISO 14001 et donc de contrôles réguliers. Voici quelques exemples de dispositions ayant une incidence directe sur le voisinage.

En matière de limitation des nuisances sonores, de nombreuses mesures ont été prises, notamment pour la circulation des engins. Ils circulent exclusivement sur les pistes de chantier, à une vitesse limitée. Tous les engins respectent les normes de bruit existantes et consigne est donnée d'arrêter le moteur dès qu'il n'est pas indispensable. Autre exemple : afin de limiter le déclenchement des avertisseurs de marche arrière, particulièrement stridents, les pistes ont été aménagées et des instructions données pour privilégier les demi-tours. Enfin, les dispositifs anti-bruit (merlons, écrans...) sont mis en place le plus rapidement possible, y compris des réalisations temporaires, par exemple via le stockage des terres végétales sous forme de cordons. Plusieurs de ces dispositifs ont été renforcés par rapport à la configuration initiale.



Par temps sec, afin de limiter les émissions de poussières, les pistes sont régulièrement arrosées avec les eaux résiduelles récupérées sur le chantier. Par ailleurs, l'organisme Atmosph'air a été chargé de la mise en place de collecteurs et capteurs pour mesurer la qualité de l'air, notamment la teneur en particules.

RÉDUCTION DES NUISANCES



Les principales installations de chantier (baraquements, base de gestion des engins, zone de concassage...) ont été installées à l'écart des habitations, sur les Charmes d'Aran.

Un chantier totalement clos avec accès limités dans un souci de sécurité, des pistes dédiées aux travaux pour ne pas perturber le trafic local, des intersections sécurisées, des chaussées nettoyées en cas de besoin... Tout est mis en œuvre pour éviter que les travaux n'affectent trop les activités quotidiennes des riverains.



Conformément aux exigences environnementales, les déchets sont triés selon leur nature, stockés dans les conditions adéquates, puis collectés dans le cadre de filières spécialisées. Ils sont "tracés" jusqu'à leur élimination.

C'est un groupement d'entreprises (Roger Martin, Campeon Bernard, SNCTP, ALPHAROC) qui a remporté l'appel d'offres du marché Terrassement - Ouvrages d'art - Rétablissement des Circulations (TOARC) pour la section reliant la rue Fleming à Dijon et la route de Troyes à Talant.