



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION BOURGOGNE
PREFECTURE DE LA COTE D'OR

LA LINO SE REALISE DANS LES DELAIS ANNONCÉS ET EN CONFORMITÉ AVEC LE PROJET APPROUVÉ PAR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Depuis la mi-juin, l'important chantier de terrassement entre la rue Fleming à Dijon et route de Troyes à Talant donne un sérieux coup d'accélérateur à la construction de la LiNo, dont la mise en service en une seule fois reste programmée pour la fin 2012.

Avec une prévision de trafic constitué à 90 % d'usagers locaux, l'agglomération dijonnaise disposera alors d'une nouvelle voie structurante pour organiser la circulation en cohérence avec ses projets de transports collectifs.

Après un débat public très nourri, le Conseil d'État a déclaré d'utilité publique le projet de LiNo à 2X2 voies avec une première phase de réalisation à 2X1 voie et des échangeurs à niveau.

En application de cette décision, l'emprise totale est d'ores et déjà constituée et les dispositions constructives sont prises pour que la première phase soit bien adaptée aux besoins de circulation et pour que ses évolutions, quand elles s'avèreront nécessaires, aient bien été prévues.

C'est ainsi que pour une longueur de 6,5 kilomètres, les travaux en cours comprennent :

- Des chaussées à 2X1 voie séparées par un terre-plein central
- Un créneau de dépassement à 2X2 voies entre Fontaine-lès-Dijon et Ahuy (soit 2,2 kilomètres)
- Les deux tubes du tunnel de Talant sur la Peute-Combe
- Des croisements constitués de ponts qui permettent de passer par-dessus ou par-dessous la LiNo, avec pour trois d'entre eux des échanges à niveau (giratoires avec les RD 905, RD 971 et RD 107a) allégés de l'intersection entre les trafics directs.

La vitesse sera limitée à 90 km/h sur la section entre la Toison d'Or et la route de Daix et 70 km/h sur l'autre moitié de la route de Daix à Plombières-lès-Dijon.

Avec les premiers terrassements, le profil très encaissé de la LiNo aux abords des secteurs bâtis de Daix et Fontaine-lès-Dijon commence à être visible.

Un groupe de contact a été institué, à l'initiative du préfet, pour assurer la coordination des gestionnaires de transports et d'infrastructures, en matière d'aménagements connexes, de balisage des itinéraires, d'organisation conjointe de l'exploitation, à l'approche et au sein de l'agglomération.

Il en va du bon fonctionnement de cette première phase de la LiNo, en compatibilité avec les projets multimodaux des différentes collectivités (gares TER, réseau TRANSCO, TRAM, bus et parkings relais, limitation du grand transit routier).

MIEUX CONNAITRE LA CONSTRUCTION DE LA LINO : les actualités du chantier à la mi-septembre

Le calendrier

2008

- 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)

2009

- Début des fouilles archéologiques à Plombières-lès-Dijon - *depuis avril et qui s'achèveront fin décembre*
- Début des travaux du terrassement de la 1^{ère} 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 octobre*
- Début de la construction du pont sur la rue de Dijon (RD 107e) et de la tranchée couverte à Daix - *en novembre*
- 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 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*

Terrassements : Le chantier bat son plein

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

Décapage, déblai, remblai...

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. 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.

C'est un groupement d'entreprises (Roger Martin, Campenon 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.

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.

Recours aux explosifs : la sécurité d'abord

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. 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 visible. A noter que les tirs sont précédés 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.

Constats d'huissier

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 leur conséquence en lien avec le chantier.

Un numéro d'appel ouvert à tous

06 24 96 16 28 : c'est le numéro de téléphone mis à disposition de toute personne qui souhaite poser une question ou faire part d'une remarque à propos du chantier. Tous les appels sont répertoriés, traités et font l'objet d'un suivi quant *au contenu et* délai de réponse.

Limiter les nuisances pour les riverains

Moins de bruit

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 consignes 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.

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.

La qualité de l'air sous surveillance

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.

Un minimum d'impact sur la vie quotidienne

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.

AMENAGEMENT DE LA LINO PREMIERE PHASE :

ELEMENTS FINANCIERS

Coût d'aménagement 1ère phase

- Estimation du projet valeur janvier 2008	
- Études	8,9 M€
- Acquisitions foncières (emprise 2X2 voies)	11,5 M€
- Travaux : dont 60 M€ d'ouvrage exceptionnel (10 M€ pour la tranchée couverte et 50 M€ pour le tunnel)	<u>130,9 M€</u>
	151,3 M€

● Financement

- État	41,7 M€ (27,5 %)
- Conseil Régional	37,8 M€ (25 %)
- Conseil Général	37,8 M€ (25 %)
- Grand Dijon	<u>34,0 M€ (22,5 %)</u>

151,3 M€