

INFRASTRUCTURE. La LiNo sera en service au courant de la première quinzaine de février. *Le Bien public* l'a testée. En route pour découvrir un ouvrage fourni en équipements de sécurité.

En voiture sur la LiNo, comme si vous y étiez...

151 M€. Il s'agit du budget total de la LiNo, financé par les collectivités.

Temps gagné. Selon la Dréal, avec la LiNo, l'automobiliste gagne 15 minutes de l'ouest dijonnais au nord.

6,5 km. La longueur de la nouvelle portion, que l'on parcourt, à vitesse modérée, en 7 minutes.

Ecologie. Trois bassins de rétention des eaux sont installés autour de la LiNo, sur les communes d'Ahuy, Daix et Plombières.

Plus que quelques semaines de patience, avant de circuler sur la LiNo. En avant-première, *Le Bien public* l'a testée, de Plombières à la rocade.

Quelques véhicules de service roulent au pas. Des techniciens s'activent aux finitions. Et voilà que la voiture s'élance sur la portion nouvelle de la LiNo. De la rocade existante, jusqu'au giratoire de l'A38. Seule. Sur une surface lisse et parfaitement noire. Les automobilistes, eux, devront attendre la première quinzaine de février pour l'emprunter. Très vite, sur la droite, une fresque détourne le regard. Sur le mur peint de gris, le collectif A4 Designers a représenté le tracé de la LiNo, en y colorant le nom des cinq communes traversées : Ahuy, Fontaine-lès-Dijon, Daix, Talant, Plombières-lès-Dijon. « Sûr que les gens rouleront moins vite ici, rien que pour l'observer », se félicite Fabien Grange, chargé de la communication à la Dréal. Mais là n'est pas la raison. « Nous voulions éviter que ce mur soit tagué », avance Julien Senouillet, responsable d'opération à la Dréal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement). Car il n'est pas là par hasard. « Une décharge a fermé, ici, dans les années 70. Le tracé de la LiNo était obligé de l'intercepter. Il a fallu terrasser 11 400 m² de matériaux et ce



À vitesse modérée, nous avons parcouru les 6,5 km de la LiNo en 7 minutes. Extrait de notre vidéo

mur de soutènement a permis de limiter le terrassement. »

Zone à 70 km/h

Dès le giratoire situé entre les communes d'Ahuy et Fontaine-lès-Dijon, une 2x2 voies s'ouvre sur 2,2 km. Sur le reste du parcours, la circulation s'opère sur une voie, exceptée dans le sens inverse, sur la pente à 6 % entre Plombières-lès-Dijon et Talant. Les barrières d'exploitation, zébrées de rouge et blanc, sont levées. Mais prêtes à la fermeture en cas de maintenance ou d'urgence de sécurité. D'autres sont installées, 80 mètres en amont des ouvrages, en cas d'urgence.

Fin du créneau de dépassement. Début de zone limitée à 70 km/h. Contre 90 km/h, avant. Ici, l'on passe sous la tranchée couverte. Équipée de huit caméras, sur les 38 que compte le tracé. Des plots lumi-

neux bleus y matérialisent l'interdistance de sécurité. Juste avant l'entrée du tunnel, une tour en béton trône. « C'est de là que partent tous les réseaux, l'alimentation, les câbles à haute tension », décrit Julien Senouillet. Derrière, se tient le local technique de 200 m².

Tunnel et radar tronçon

En face, le radar tronçon. Il contrôle la vitesse moyenne entre l'entrée du tunnel et la voie ferrée, zone toujours limitée à 70 km/h. « Tout incident dans un tunnel a des conséquences démultipliées et la pente est à 6 %, c'est un équipement de prévention », justifie Julien Senouillet. Dans le tunnel aussi, la sécurité est la priorité. Déjà, l'éclairage est « intelligent ». « Nous éclairons plus le jour que la nuit pour éviter l'éblouissement », commente celui qui

Le radar tronçon contrôle la vitesse moyenne entre l'entrée du tunnel et la voie ferrée

suit les chantiers depuis 2011. Dix-huit ventilateurs serviront à désenfumer en cas d'incendie et dépolluer l'ouvrage d'art. Postes d'appel d'urgence, extincteurs, intertubes pour évacuer, complètent le dispositif.

En arrivant sur le giratoire de l'A38, des murs acoustiques, hauts de 7,65 mètres, impressionnent. Parce qu'ils sont courbés. « C'est très rare, mais c'était nécessaire pour atteindre le seuil réglementaire », justifie Julien Senouillet. Celui-là, long d'un kilomètre, est composé de 408 plaques, lourdes de 22 tonnes chacune. La voie ferrée, sous laquelle passe la LiNo, achève la zone contrôlée par le radar. « Le pont qui la supporte a été construit sur une plateforme et poussé dans les remblais en 36 heures. Le temps qui nous a été accordé », relate Julien Senouillet, admiratif.

Finalement, 6,5 kilomètres plus loin, la voiture s'arrête. Au giratoire reliant l'A38. À vitesse modérée, le temps de parcours est de 7 minutes. Et à Julien Senouillet de conclure « de l'ouest dijonnais au nord, on gagne facilement 15 minutes ». À vous de tester !

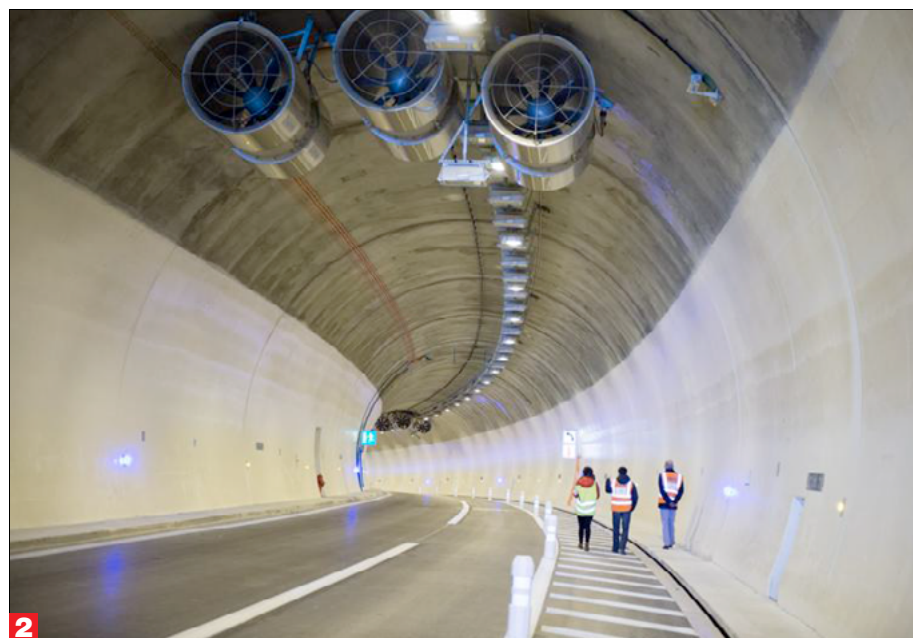
LÉONIE PLACE

1 La fresque, sur la commune de Dijon représente le tracé de la LiNo.

2 Sous le tunnel, 18 ventilateurs permettront de désenfumer ou dépolluer les lieux.

3 Le radar tronçon contrôle dans le sens Talant-Plombières-lès-Dijon

Photos Philippe Bruchot



+WEB

Retrouvez la vidéo de notre parcours en voiture sur la LiNo sur notre site internet www.bienpublic.com