



## La Lino redonne de l'air à Dijon

*La liaison nord de l'agglomération dijonnaise ouvre à la circulation le 10 février. Cette route de 6,5 kilomètres reliant la Toison d'Or et l'autoroute A38 va contribuer à désengorger les boulevards urbains et donc à améliorer la qualité de vie en ville !*

Véritable serpent de mer de l'histoire contemporaine de Dijon, la Lino est sur le point d'ouvrir à la circulation. Cette route, longue de 6,5 kilomètres, relie la Toison d'Or à l'autoroute A38, desservant les communes du nord-ouest dijonnais (Fontaine-lès-Dijon, Talant, Daix, Ahuy, Plombières). Dans le prolongement de la rocade Est, elle permet de « boucler » la rocade de Dijon et de proposer une solution alternative aux automobilistes, en particulier à ceux qui se trouvaient trop souvent ralentis dans les embouteillages le long du lac Kir. Selon les tronçons, 15 000 à 25 000 véhicules sont attendus chaque jour sur ce nouvel axe, dont une large partie est déjà réalisée en 2x2 voies. Construite sous maîtrise d'ouvrage de l'État, la Lino a représenté un investissement d'environ 160 millions d'euros, auquel le Grand Dijon aura contribué à hauteur de 22,5 %. La

liaison nord de l'agglomération dijonnaise fait partie des infrastructures qui contribuent à positionner Dijon comme une métropole à forte qualité de vie. Car les premiers gagnants de l'ouverture de la Lino seront les habitants des boulevards de ceinture de Dijon, dont le trafic, notamment de poids lourds, va se réduire fortement. Mais l'ensemble des automobilistes de l'agglomération bénéficieront de conditions de circulation fluidifiées et Dijon gagnera en accessibilité.

### La touche finale du plan de circulation

La mise en service de la Lino, complémentaire de celle du tramway, constitue la « touche finale » d'un plan de circulation conçu de manière à ce que les véhicules de transit contournent l'agglomération. Les automobilistes souhaitant se rendre dans le

cœur de la ville étant notamment invités à stationner leur voiture sur un parking-relais comme celui de Valmy, desservi par le tram. Et la signalisation directionnelle sera revue

### Les femmes et les hommes du chantier

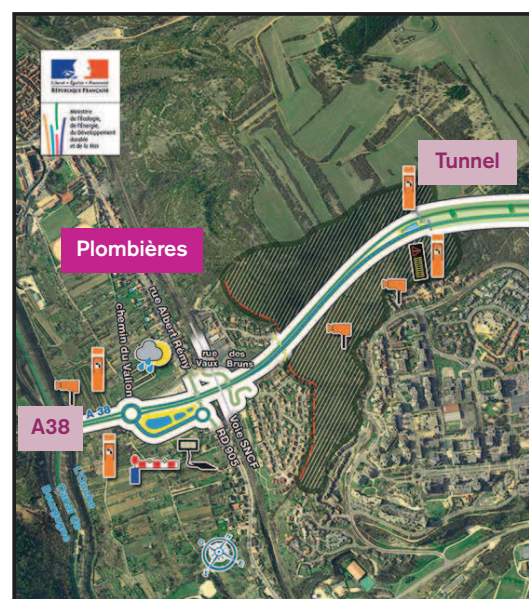
Jacques Revon, habitant de Daix et ancien journaliste à France 3 Bourgogne, a suivi, depuis 2008, les équipes du chantier de la Lino. Il signe un livre richement illustré, véritable hommage aux femmes et aux hommes qui ont construit cette infrastructure. *Le quotidien des bâtisseurs, ou l'histoire humaine d'une construction*, éditions L'Harmattan, 35 euros.

### Un équipement de référence sur le plan environnemental



Des dispositifs variés ont été déployés pour réduire l'impact sonore de la Lino. À hauteur de Daix, le choix s'est porté sur une tranchée couverte, qui permet de rétablir, par un espace paysager de grande qualité, une liaison piétonne avec Fontaine-lès-Dijon. Dans la Peute Combe, à Plombières, des murs anti-bruit courbes innovants ont été mis en place.

À noter, parmi les autres « atouts environnementaux » de la Lino : une passerelle piétons-vélos a été créée à hauteur de Fontaine ; les matériaux de remblai ont été réutilisés sur le site du tunnel. Enfin, sans que cela ne nuise à la sécurité routière, la voie ne sera pas éclairée, sauf entre Daix et Plombières (sous le tunnel et la tranchée couverte), de manière à réduire la pollution lumineuse générée par la Lino ainsi que son coût d'exploitation.



## Du nouveau sur le « raccourci du canal »...

Cette route est bien connue des Dijonnais qui, arrivant par l'A38, l'empruntaient pour se rendre vers la Fontaine d'Ouche puis le sud de Dijon. La « route du canal » va connaître une réforme avec l'ouverture de la Lino. Bien que n'étant pas destinée, à l'origine, à accueillir un trafic routier de transit, elle reste ouverte, mais dans le sens Dijon-Plombières uniquement et avec pour vocation de faciliter l'accès à l'autoroute A38. Autrement dit, au bout de cette voie, les voitures déboucheront obligatoirement sur l'autoroute en direction de Pouilly-en-Auxois, sans pouvoir emprunter la Lino en direction de Dijon nord.

## ... et sur le rond-point Georges-Pompidou

Des aménagements sont en cours de réalisation pour sécuriser la traversée des piétons. Ceux-ci pourront activer des feux quand ils souhaiteront traverser les voies de circulation.

dans toute l'agglomération pour inciter les automobilistes à utiliser l'axe Lino-rocade. Les travaux sont complètement achevés sur la Lino depuis décembre mais, avant l'ouverture à la circulation, il était nécessaire d'effectuer, pendant un mois, une série de tests. Cette « marche à blanc » a permis de vérifier le bon fonctionnement de la signalisation dynamique et des dispositifs de comptage des véhicules, mais surtout de vérifier la sécurité du tunnel de 600 mètres construit à hauteur de Talant. Cette infrastructure est composée de deux « tubes », à l'intérieur desquels les véhicules circuleront

sur deux voies dans le sens « montant », sur une voie dans le sens « descendant ». Ce tunnel, première infrastructure du genre en Côte-d'Or, est soumis à une réglementation stricte, renforcée après la catastrophe du tunnel du mont Blanc en 1999. Il est truffé de caméras et de capteurs qui détectent le moindre incident – véhicule en panne, accident mais aussi simplement un véhicule qui ralentit anormalement –, reliés à un PC sécurité situé à Albertville (Savoie). En matière de conception, de sécurité comme d'impact environnemental, la Lino fait bel et bien figure d'ouvrage exemplaire. ■

## Faire le tour de Dijon à... 90 km/h

Sur la Lino, la vitesse est limitée à 90 km/h entre Toison d'Or et Daix et à 70 km/h entre Daix et Plombières. Cette vitesse réduite s'applique notamment à la traversée du tunnel, où le tout premier radar tronçon de Côte-d'Or sera opérationnel dans le sens Toison d'Or-Plombières. Par ailleurs, depuis le 16 janvier, la vitesse maximale autorisée a été ramenée de 110 à 90 km/h sur la rocade Est de Dijon. Cette mesure, prise par le préfet, vise à améliorer la sécurité sur un axe de plus en plus accidentogène et poursuit également des objectifs environnementaux (réduction de la pollution et des nuisances sonores). Elle permet d'harmoniser la vitesse limite sur l'ensemble des axes de contournement de Dijon, à l'instar de ce qu'ont déjà fait la plupart des grandes agglomérations (dont Paris où le périphérique est passé à 70 km/h). La capacité de la rocade s'en trouvera améliorée aux heures de pointe. Ajoutons qu'en roulant 20 km/h moins vite, un usager quotidien de la rocade réalisera 150 euros d'économies sur son carburant par an, en « perdant » 2 minutes seulement sur chaque trajet.

