



MAGNIEN

Sécurisation de la traversée du hameau de Fontaine (RD981)



Étude de faisabilité

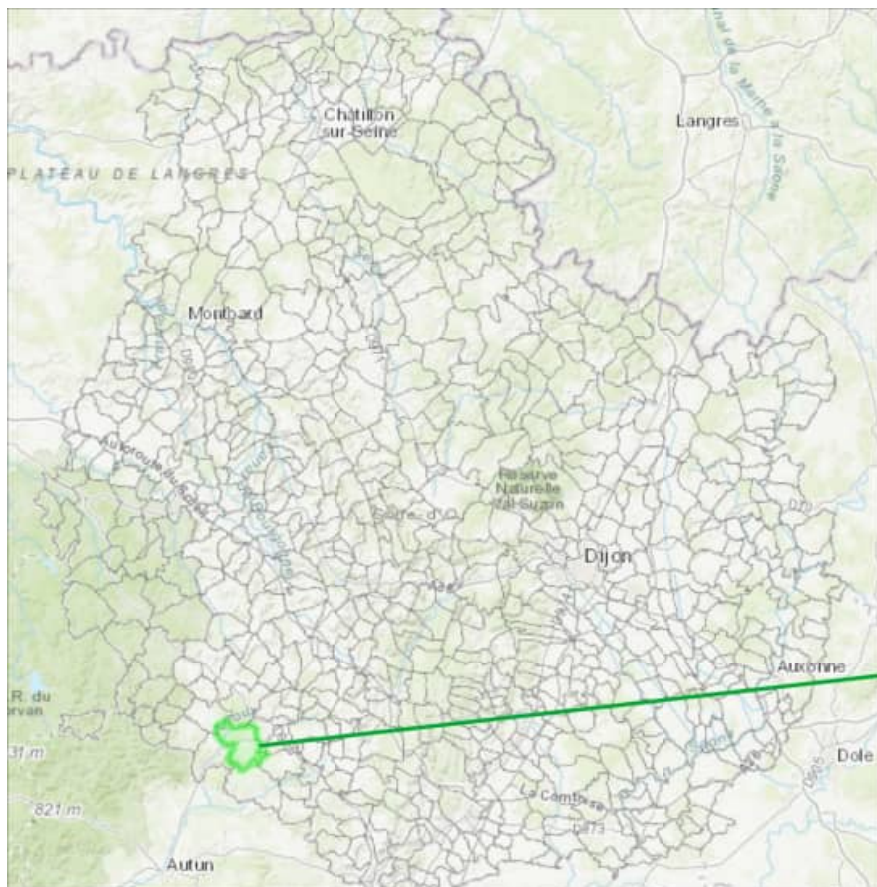
SOMMAIRE

1	Présentation du contexte général	Page 03
2	Diagnostic de la traversée	Page 10
3	Aménagement des entrées d'agglomération	Page 15
4	Aménagement de la traversée	Page 21
5	Conclusions	Page 29
-	ANNEXES	Page 33



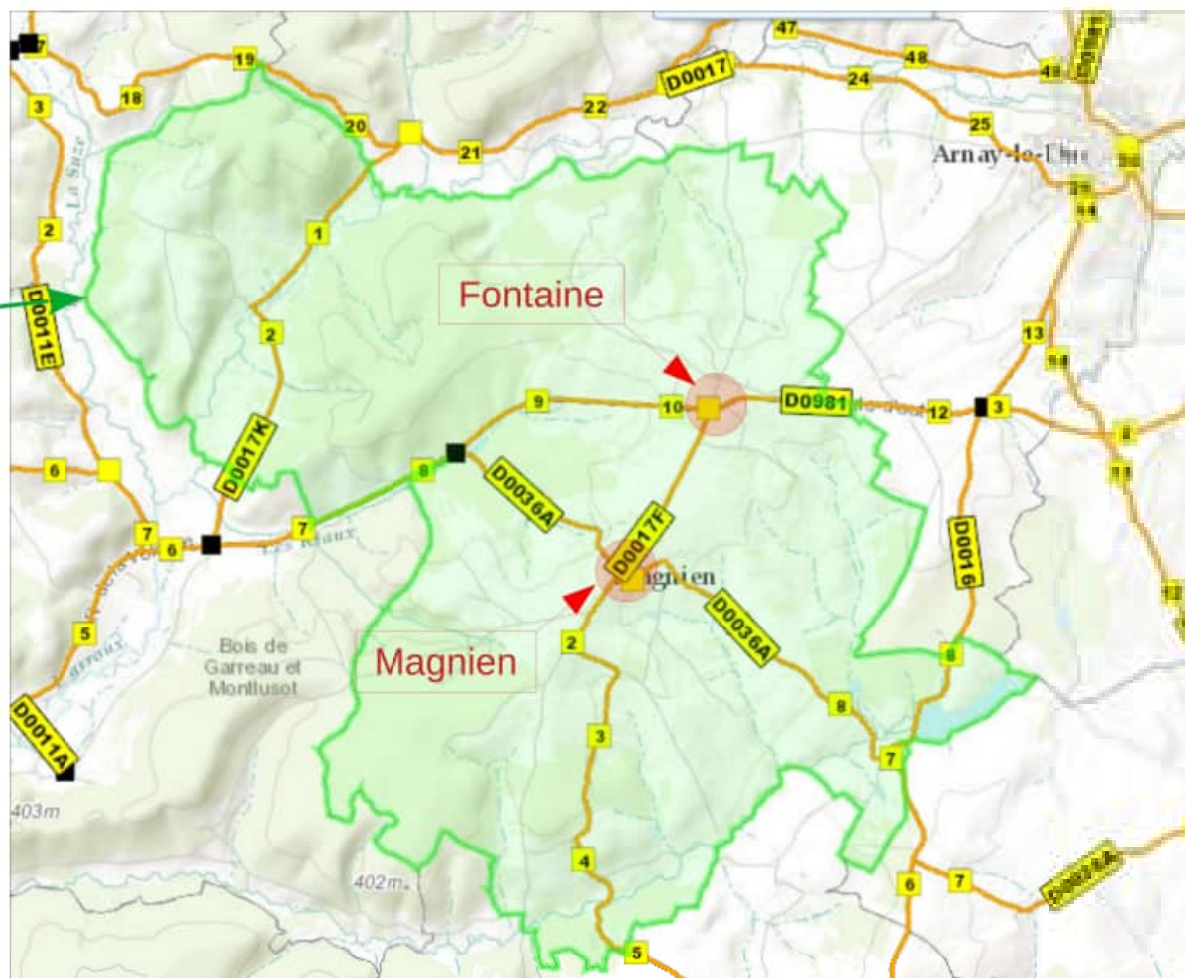
1) Présentation du contexte général

1.1) Plan de Situation



La commune de Magnien est située dans le canton d'Arnay-le-Duc, à environ 50 kms au sud-ouest de Dijon et 5 kms au sud-ouest d'Arnay-le-Duc. Elle fait partie de la Communauté de Communes du Pays Arnay-Liernais.

Le hameau de Fontaine est quant à lui situé au nord-est du territoire communal.



En 2023 la commune comptait 318 habitants.

1.2) Environnement routier



Le hameau de Fontaine est traversé d'est en ouest et sur une longueur d'environ 500 m par la Route Départementale n°981 qui est une voie de catégorie A (itinéraire structurant pour le Département).

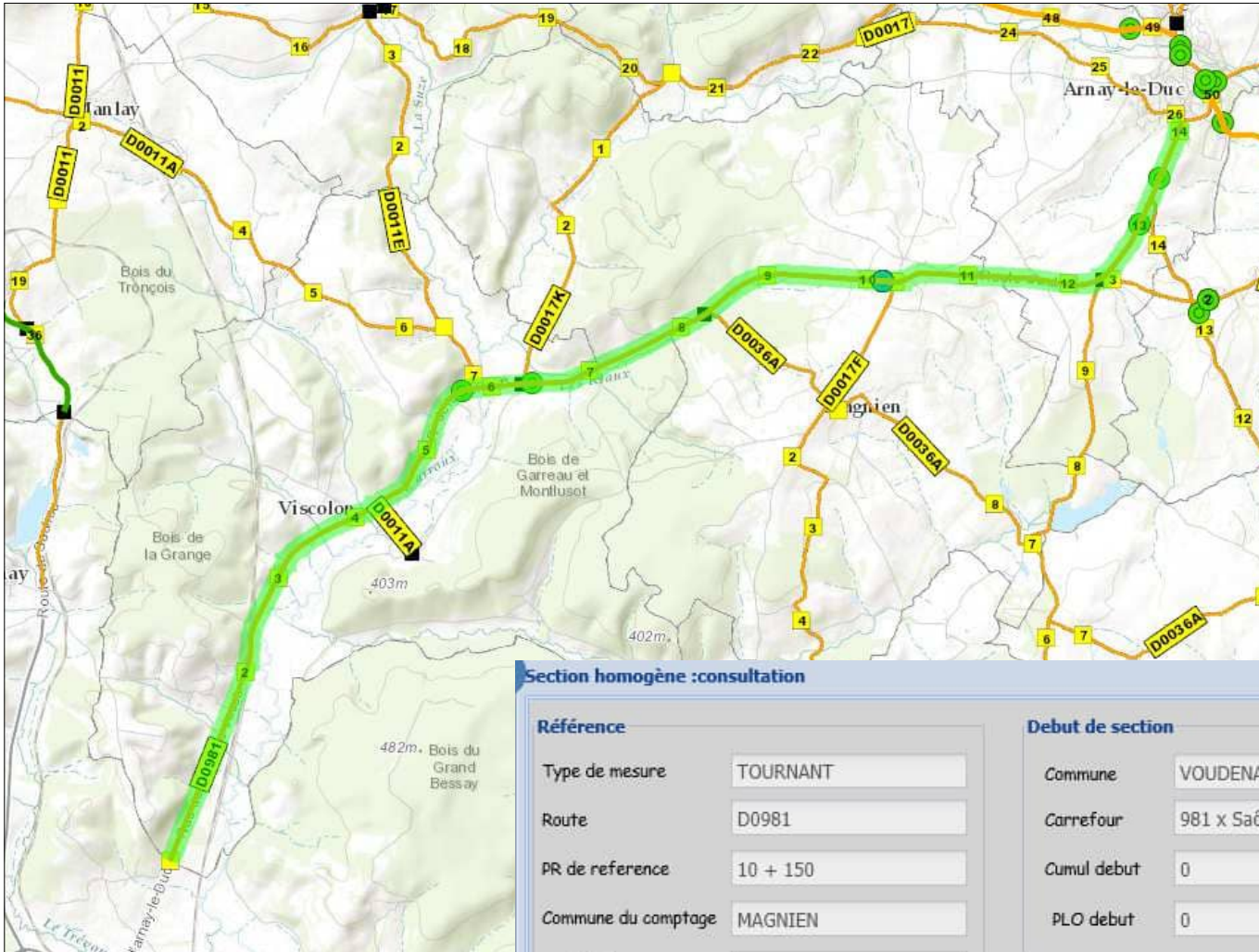
Au centre du hameau une intersection avec la route départementale n°17f (route de catégorie D « voie de liaison ») permet de se diriger vers le sud et de rejoindre le bourg de Magnien.

Le réseau routier départemental

Au 1^{er} janvier 2022, la longueur du réseau routier départemental est de **5671 km**

- | | |
|-------------|--|
| Catégorie A | • 1 154 km d' itinéraires structurants faisant la liaison entre les grands bassins ou les pôles du Département ou, en périphérie, l'accès aux autoroutes et les voies à fort trafic. Ils comprennent 22 km de routes à 2x2 voies. |
| Catégorie B | • 920 km de voies de maillage du territoire, liaisons entre les chefs-lieux de cantons. |
| Catégorie C | • 1 096 km de voies de désenclavement . |
| Catégorie D | • 2 500 km de voies de liaison reliant les 699 communes de la Côte-d'Or. |

1.3) Trafic, vitesse et accidentologie



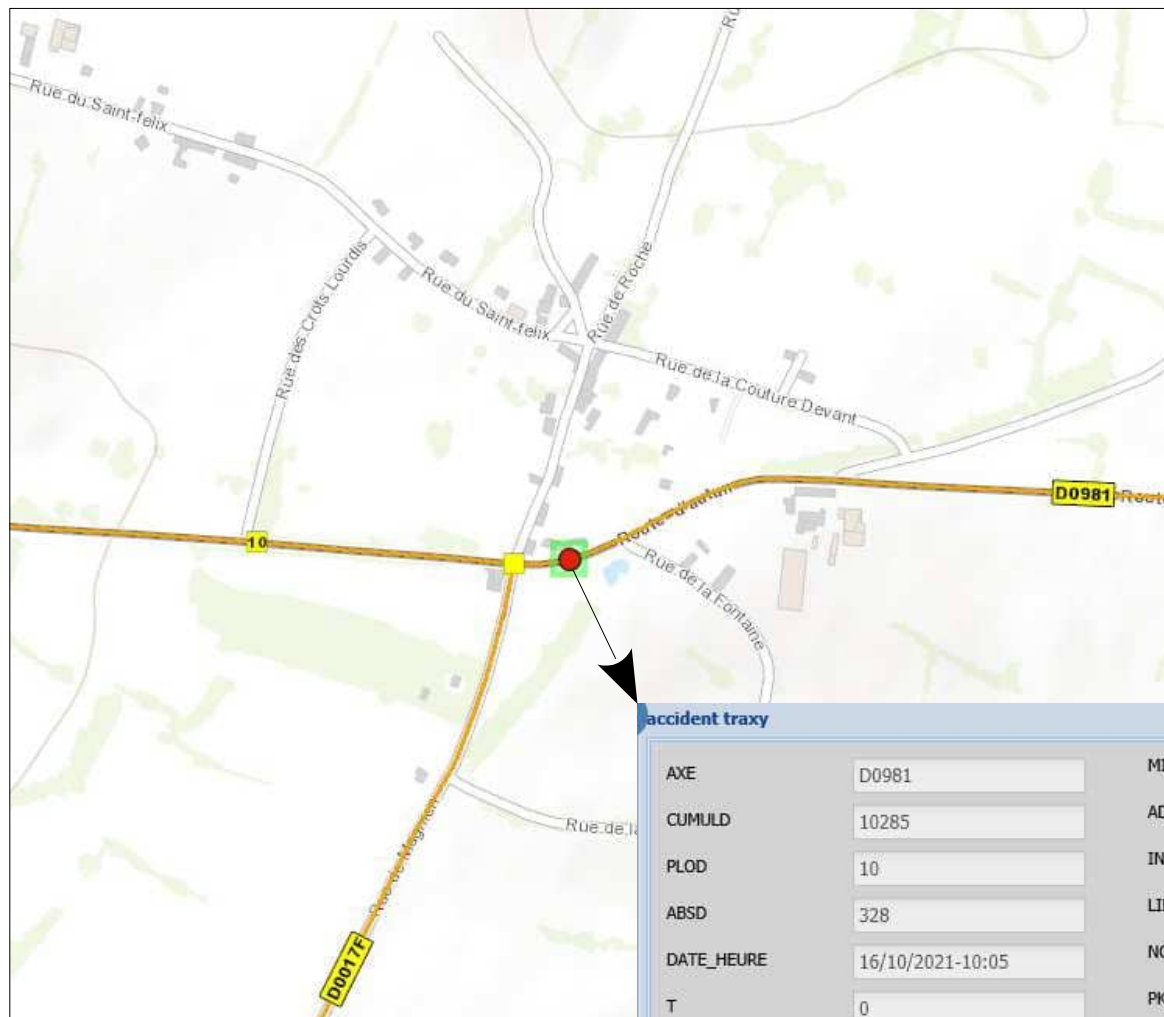
La base de données départementale ne contient pas de mesure de vitesse récente dans la traversée du hameau de Fontaine.

Les comptages routiers (section homogène entre les communes d'Arnay-le-Duc et de Voudenay - environ 14,1 kms) font état d'un trafic de 3052 véhicules par jour tous sens confondus dont 13 % de poids-lourds.

Section homogène :consultation

Référence		Debut de section		Fin de section	
Type de mesure	TOURNANT	Commune	VOUDENAY	Commune	ARNAY LE DUC
Route	D0981	Carrefour	981 x Saône et Loire	Carrefour	981 x 17
PR de reference	10 + 150	Cumul debut	0	Cumul fin	14057
Commune du comptage	MAGNIEN	PLO debut	0 + 0	PLO fin	14 + 118
Année de mesure	2021	ID_NOM	RD981 - MAGNIEN	ID_SECTION	T 18
TV	3052	Longueur de la section	14091		
VL	2654				
PL	398				
Pourcentage de PL	13				

1.4) Accidentologie

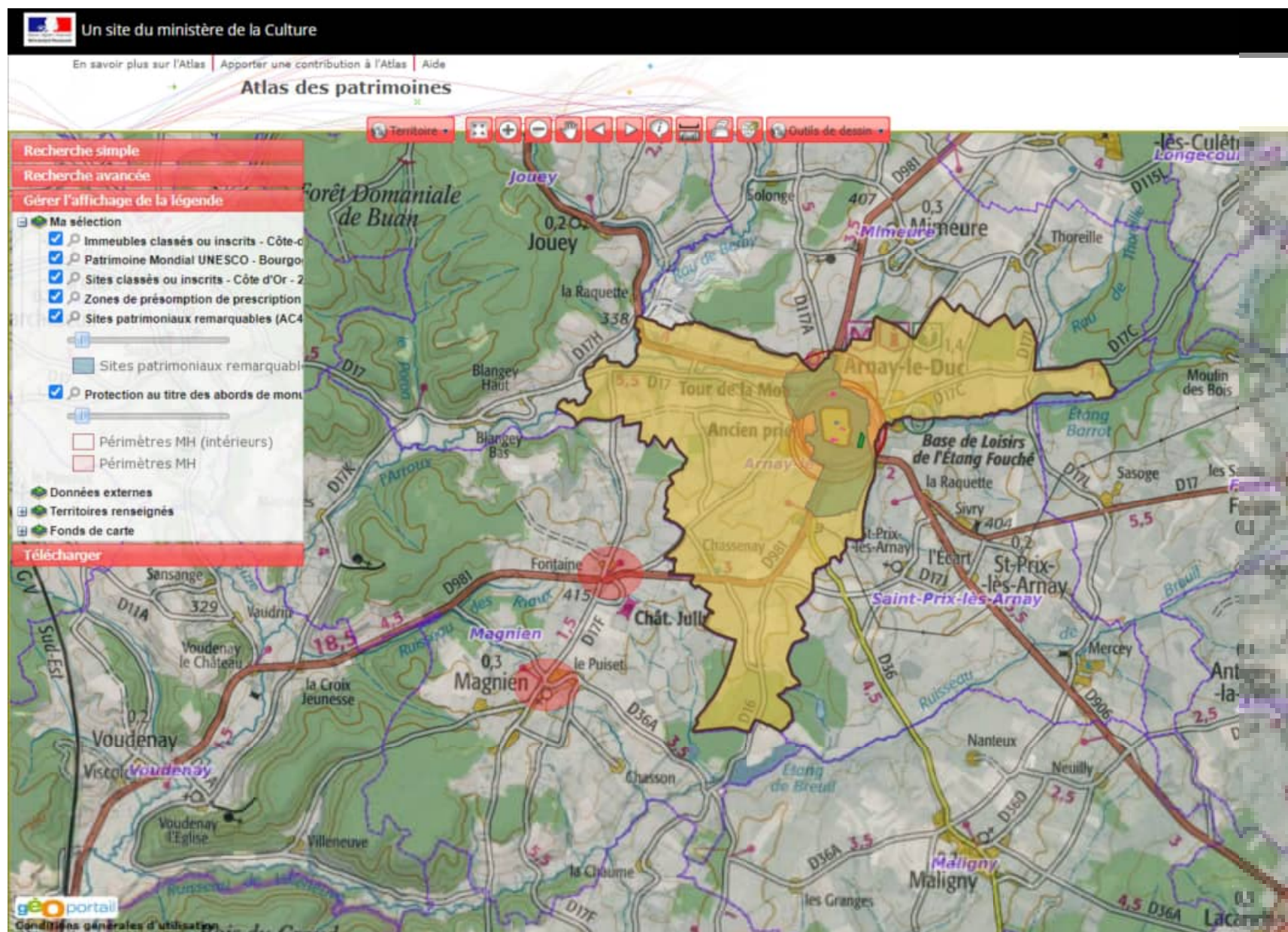


La base de données départementale recense un accident grave non mortel ayant eu lieu au PR10+328 (en agglomération mais hors intersection) le 16 octobre 2021 en milieu de matinée et impliquant un seul véhicule léger.

accident traxy					
AXE	D0981	MILIEU	En-Agg	PK_PR2	
CUMULD	10285	ADRESSE	D981 Hameau de fontaine	LATITUDE	47.1145
PLOD	10	INTERSECTION	Hors-Int	LONGITUDE	4.4494
ABSD	328	LIEU1	D981	UTILISATEUR_CREATION	CG21\devallez
DATE_HEURE	16/10/2021-10:05	NOMDEROUTE1	D981	DATE_CREATION	2024-04-16 15:23:40
T	0	PK_PR1	10+800	UTILISATEUR_MODIF	CG21\devallez
B	2	LIEU2		DATE_MODIF	2024-04-16 15:23:44
H	1	NOMDEROUTE2		DATE_ACC	2021-10-16 00:00:00
CODECOMMUNE	21363 - Magnien				
RESUME	Accident Grave non mortel, En agglomération, Hors intersection, Plein jour, avec une météo Normale et une surface chaussée : Normale. 1 Véhicule de tourisme (VT) circulant sur Route Départementale (ou provinciale) RD (VMA à 50) conduit par 1 usage				

1.5) Mesures réglementaires / périmètres de protection

Le territoire aggloméré de la commune n'est pas situé dans un périmètre de protection particulier, aucune déclaration préalable n'est donc nécessaire.



1.6) Objectifs fixés par la commune



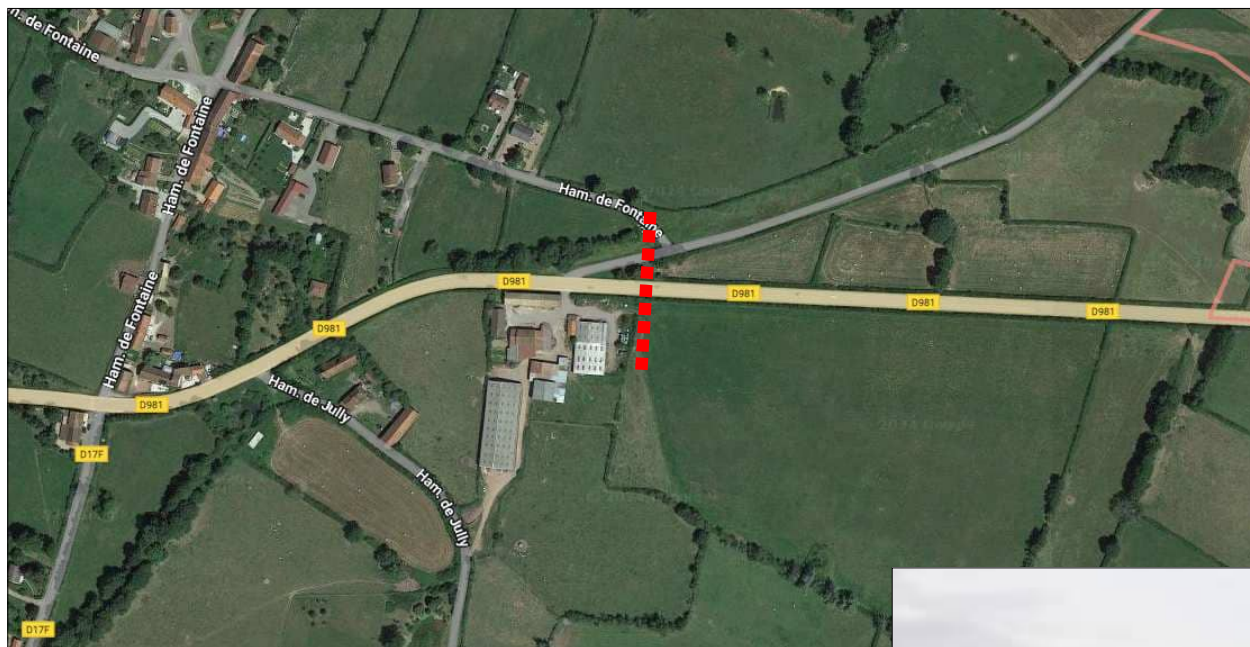
La commune de Magnien souhaite qu'une réflexion soit menée quant à la sécurisation de la traversée du hameau de Fontaine via la RD981.

En effet les riverains font part depuis plusieurs années d'un sentiment d'insécurité lié à l'important trafic sur l'axe départemental. Les habitants soulignent en particulier les difficultés rencontrées au niveau de l'intersection entre les RD981 et 17f.



2) Diagnostic de la traversée

2.1) Entrée d'agglomération est



L'entrée d'agglomération est fait suite à une longue ligne droite de près de 1 km.

Au niveau du panneau d'entrée la chaussée présente une largeur revêtue de 7,50 m (6,80 m entre les lignes de rive). Les accotement sont larges et enherbés.

Les lignes de rive se poursuivent dans la traversée d'agglomération, le marquage axial s'interrompt quant à lui au niveau de l'entrée du hameau.

On note l'absence de panneau de type EB20 « sortie d'agglomération » dans le sens ouest-est.

On note également que cette limite d'agglomération est relativement éloignée de l'espace bâti afin d'intégrer l'accès à une exploitation agricole et l'intersection avec la rue de la Couture Devant, tous deux situés à l'écart du bourg.



2.2) Entrée d'agglomération ouest



L'entrée d'agglomération ouest fait également suite à une longue ligne droite de près de 1 km.

Au niveau du panneau d'entrée la chaussée présente une largeur revêtue de 7,20 m (6,50 m entre les lignes de rive). Les accotement sont larges et enherbés.

Les lignes de rive se poursuivent dans la traversée d'agglomération, le marquage axial s'interrompt quant à lui au niveau de l'entrée du hameau.

Les panneaux EB10 (entrée) et EB20 (sortie) sont bien positionnés de part et d'autre de la chaussée.

On note également que cette limite d'agglomération est correctement positionnée à proximité directe de l'espace bâti.



2.3) Traversée d'agglomération



Actuellement la traversée représente un linéaire d'environ 500 mètres de la Route Départementale n°981.

Sur l'ensemble de la traversée la chaussée revêtue dispose d'une largeur variable entre 7,20 et 7,80 m (6,50 à 6,80 m entre marquage).

La traversée présente deux courbes à grands rayons signalées du côté extérieur par des balises de virage de type J4 à multichevrons, et du côté intérieur par des balises de type J12 (fortement dégradées – voir photo ci-dessous).

On note que les balises J12 ne sont pas adaptées dans cette configuration en effet ces balises doivent signaler des voies divergentes et non des virages.



2.4) Intersection RD981 / RD17f



L'intersection entre la RD981 et la Rd17f est située à l'extrémité ouest de la traversée du hameau, cette intersection intègre également la rue de Roche qui dessert le nord du hameau de Fontaine. La RD981 est la voie prioritaire, les deux voies secondaires (rue de Roche et RD17f) sont soumises au régime du cédez-le-passe. On note par ailleurs la présence d'un passage piétons en traversée de la RD981.

Compte-tenu de la courbe située à l'est de cette intersection la commune signale des problèmes de visibilité pour les véhicules sortant de la rue de Roche ou de la RD17f. Pour les mêmes raisons la commune souligne également le sentiment d'insécurité évoqué par certains riverains / usagers circulant sur la RD981 dans le sens ouest-est, souhaitant rejoindre la RD17f, et devant stopper sur la voie pendant leur manœuvre.



1

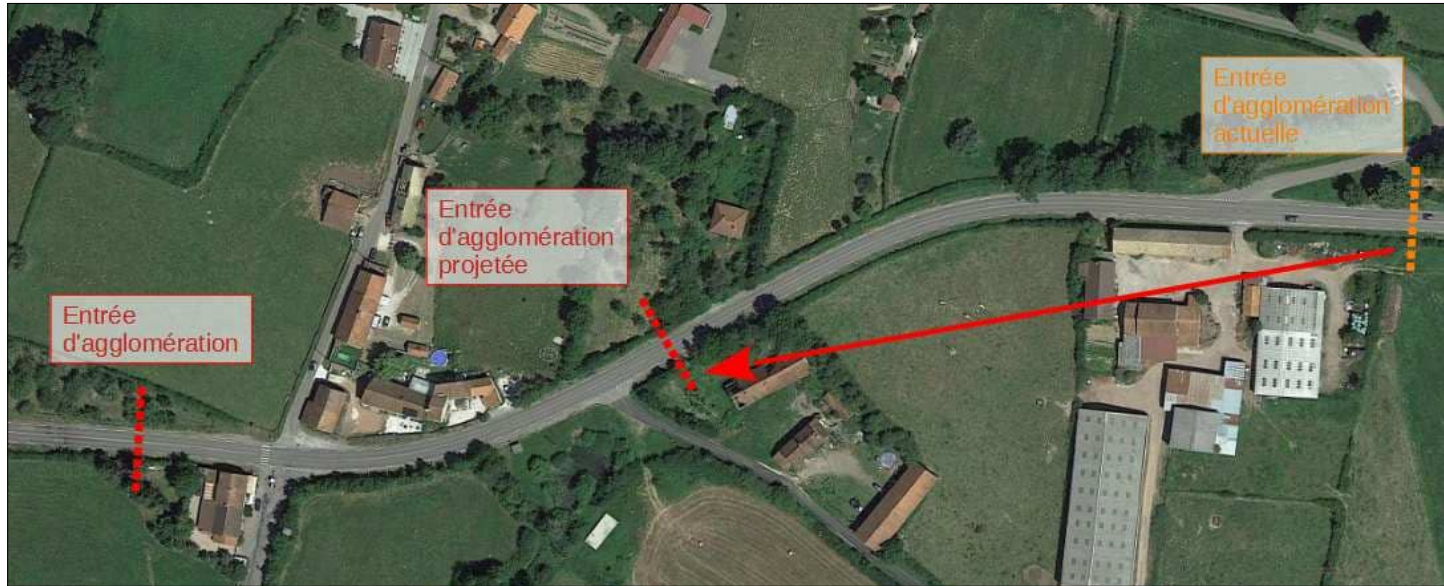


2



3) Aménagement des entrées d'agglomération

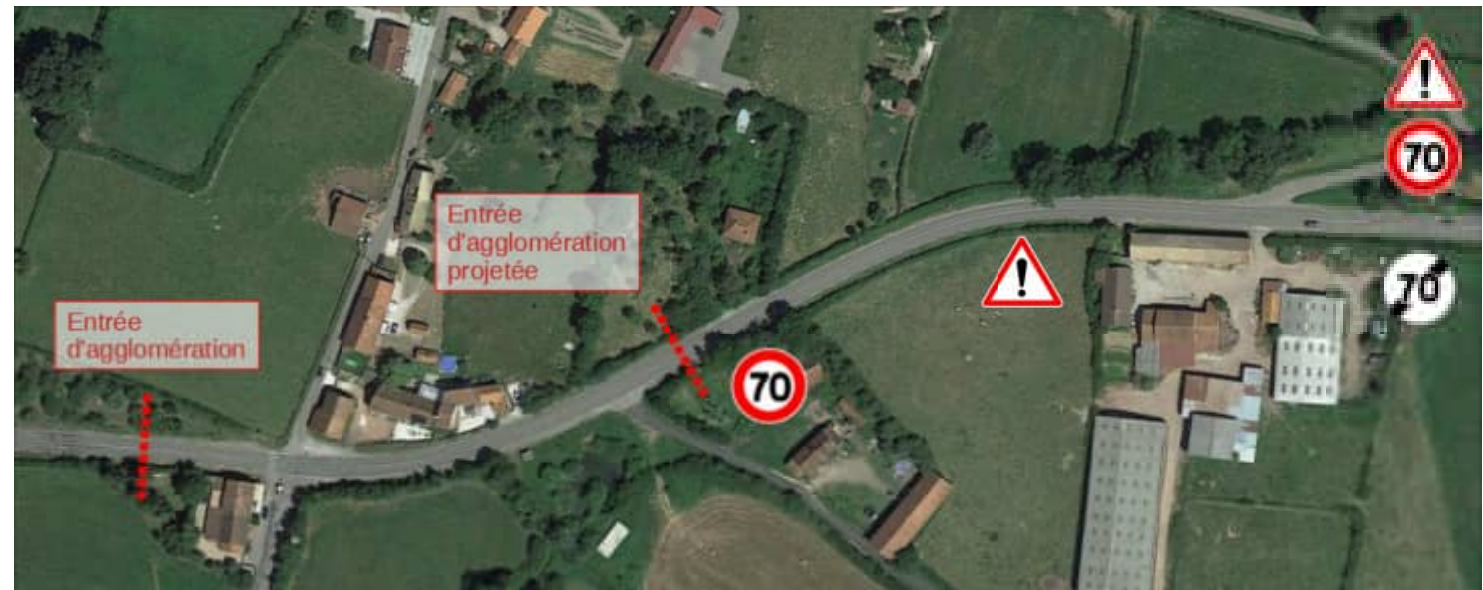
3.1) Entrée d'agglomération est



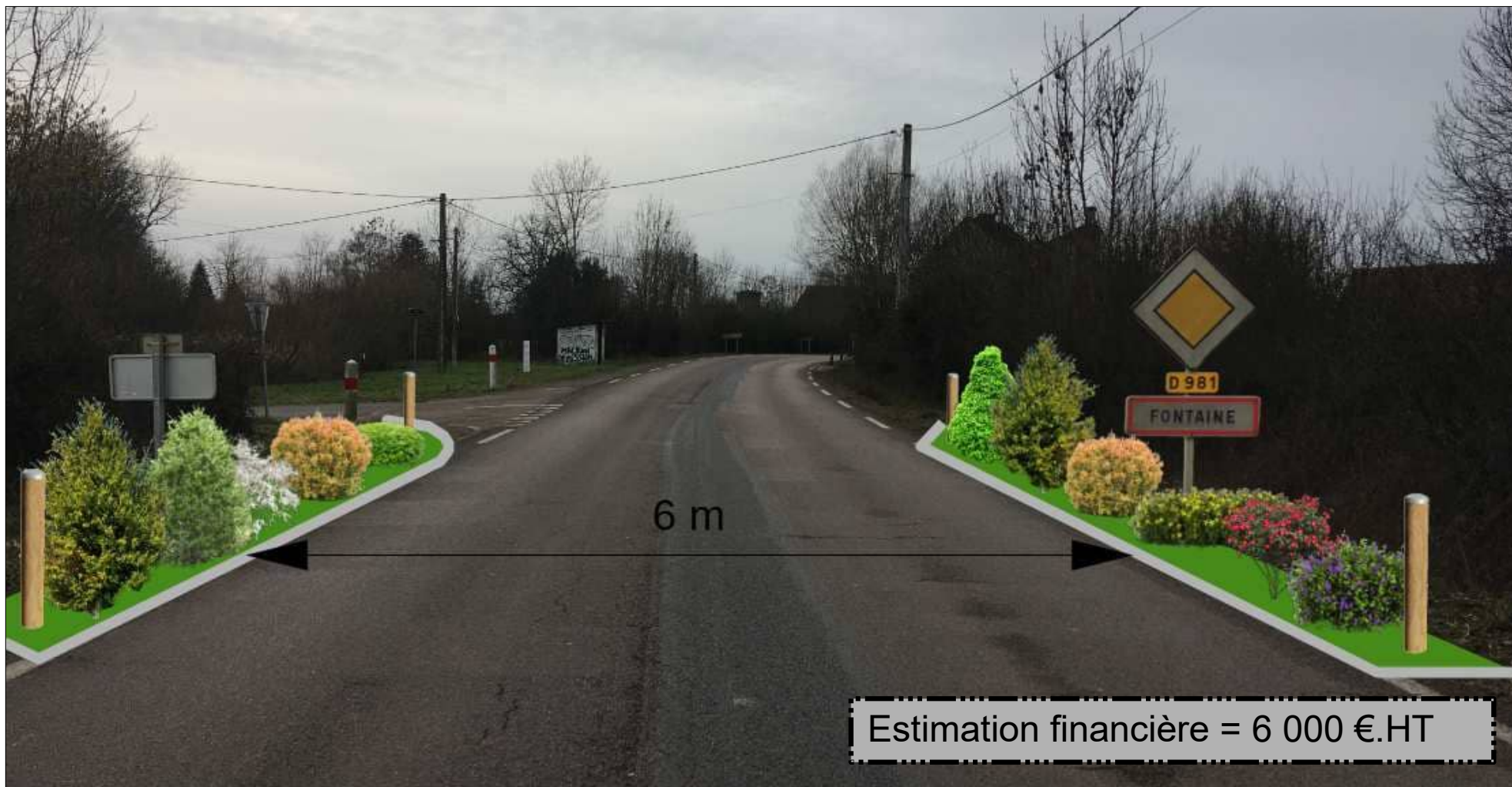
Il est proposé de déplacer la limite d'agglomération est d'environ 280 mètres vers l'ouest afin de la rapprocher de l'espace bâti.

Une zone de limitation à 70 km/h serait alors créée sur le tronçon désormais situé hors agglomération.

L'installation de panneaux de danger (type A14) pourrait également signaler l'accès à l'exploitation agricole et l'intersection avec la rue de la Couture Devant.



3.1) Entrée d'agglomération est



Estimation financière = 6 000 € .HT

Un effet de porte pourrait être créé au niveau de la nouvelle entrée d'agglomération afin de marquer la transition de la route à la rue et d'inciter ainsi les automobilistes à ralentir, les travaux intégreraient :

- La pose de bordures hautes (type T2) de part et d'autre de la chaussée en réduisant la largeur à 6,00 m,
- L'installation de 4 potelets fusibles en bois,
- La pose de nouveaux panneaux d'entrée (type EB10) et de sortie (type EB20) d'agglomération,
- La plantation de végétation arbustive basse.

3.2) Entrée d'agglomération ouest



Un effet de porte pourrait également être créé au niveau de l'actuelle entrée d'agglomération afin de marquer la transition de la route à la rue et d'inciter ainsi les automobilistes à ralentir, les travaux intégreraient :

- La pose de bordures hautes (type T2) de part et d'autre de la chaussée en réduisant la largeur à 6,00 m,
- L'installation de 4 potelets fusibles en bois,
- La conservation des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération existants,
- La plantation de végétation arbustive basse.

3.3) Exemples d'aménagements



3.4) Avis du Département sur les aménagements proposés

Avis favorable

Avis de la Direction Infrastructures et Mobilités

Commune : Magnien - hameau de la Fontaine

RD : 981

Objet des travaux : Sécurisation de la traversée

Rédacteur, Service : Christophe RICHARD, PADT/DSEr/SPgP

Date : 19 août 2024

Destinataires : DIM + MiCA + AtCO



Le projet fait l'objet des remarques suivantes :

Limites d'agglomération

Sur cette section de route située en *agglomération*, deux entrées charretières desservant deux habitations sont dénombrées. La notion d'agglomération peut poser question sur cette longueur bâtie de 130 m. Les limites d'agglomération sont de la compétence du pouvoir de police du maire, dans le cas présent cette zone devrait être une zone 70 km/h. Le Département pourrait prendre à sa charge l'arrêté, la fourniture et pose des panneaux de cette zone.

Dans ce contexte, la proposition de rapprocher les panneaux de limite d'agglomération du bâti fait l'objet d'un avis favorable.

La proposition de créer des ouvrages d'effet porte fait l'objet d'un avis réservé sur leur efficacité vis-à-vis de la longueur de l'agglomération.

La proposition de créer une zone 70 km/h avec des panneaux de danger (A14) de part et d'autre de la ferme se justifie en direction de Voudenay. Ainsi, il est proposé de mettre en place des panneaux A14 avec la mention traversée d'engins agricoles surmonté par une limitation à 70 km/h. Le Département peut prendre à sa charge l'arrêté, la fourniture et la pose des panneaux (B14 70 km/h).

Pour rappel, une autorisation administrative sera à solliciter auprès de l'Agence territoriale Côte-d'Or compétente avant tout démarrage de travaux.

L'adjoint du Service de la
Programmation et des grands Projets


Daniel VOIREN



4) Aménagement de la traversée

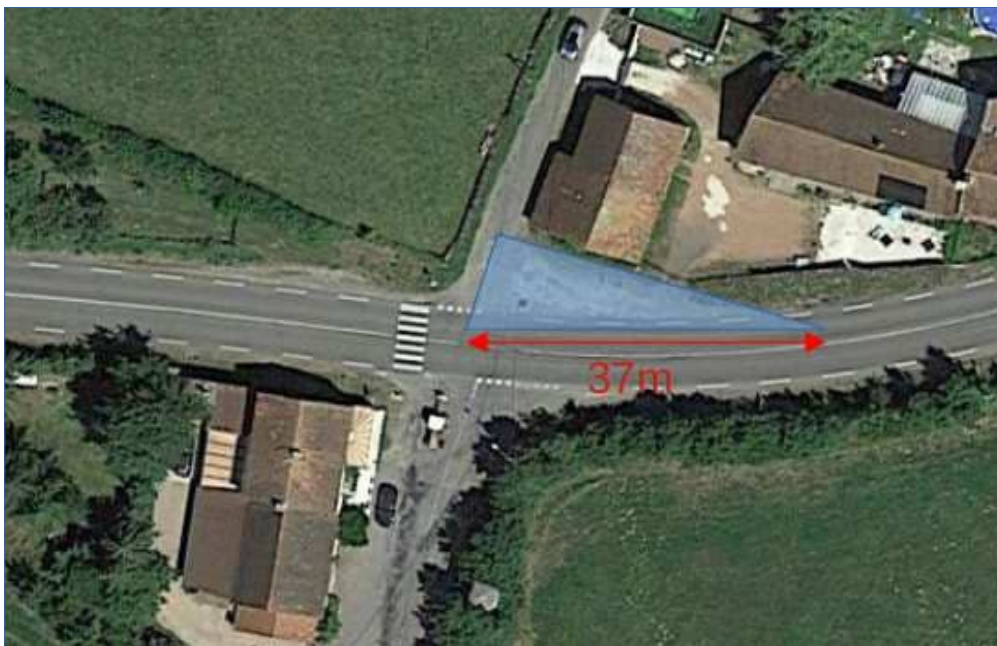
4.1) Régimes de priorités intersection RD981 / RD17f



L'étude des triangles de visibilité démontre que le régime du « cédez-le-passage » n'est pas adapté à la configuration de cette intersection.

En effet les distances de visibilité sont inférieures à 45 m à la fois en sortie de la rue de Roche et de la RD17f.

Conformément au Guide des Carrefours Urbains du CERTU c'est donc le régime du « Stop » qui est adapté dans ce contexte (voir tableau ci-dessous et fiche explicative en annexe).

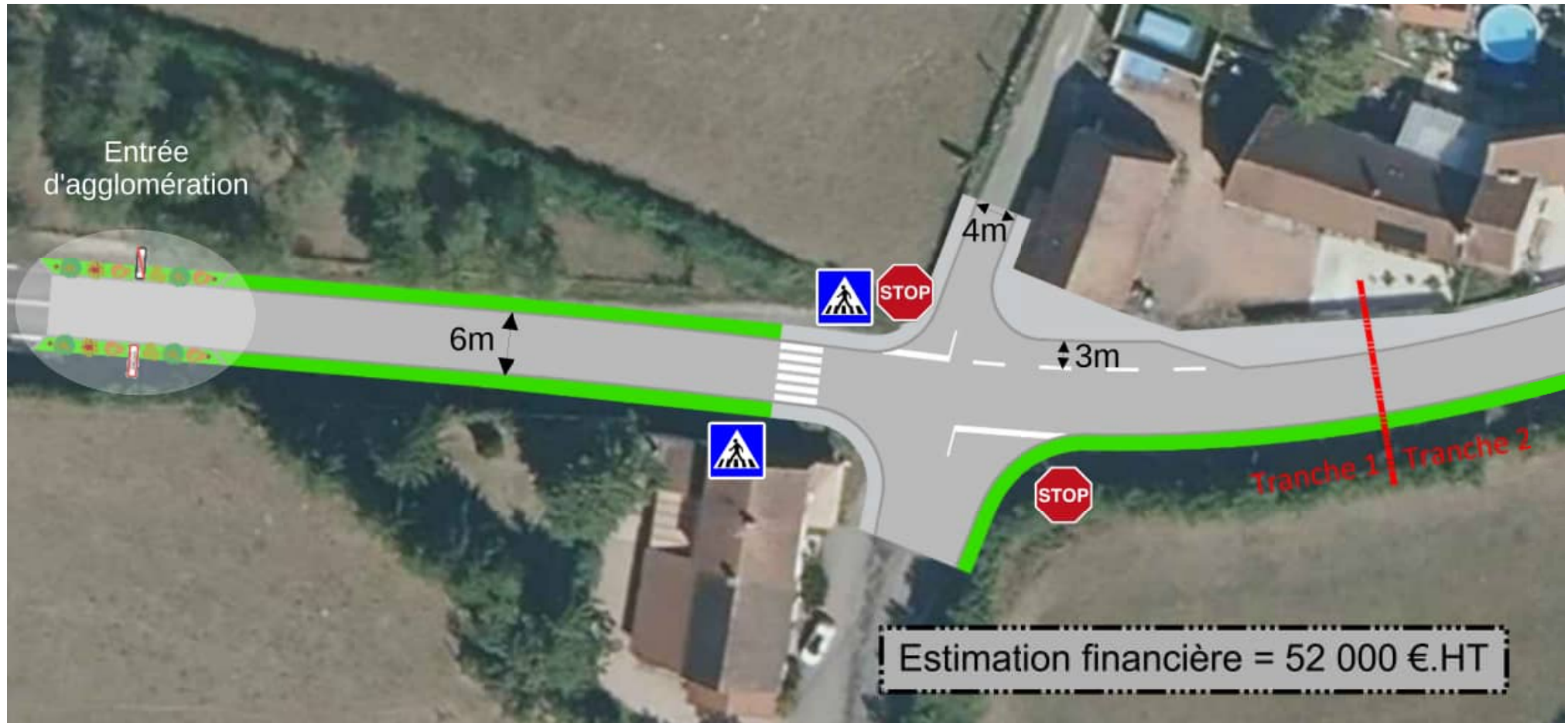


Dimension du triangle selon les régimes de priorité.

Vitesse réglementaire	I	L
Priorité à droite		
30 km/h	9 m	13 m
50* km/h en urbain dense	15 m	20 m
50 km/h en urbain peu dense	20 m	30 m
Cédez-le-passage		
30 km/h	d1 + 7 m	20 m
50 km/h	d1 + 7 (ou 10 m)	45 m
70 km/h	d1 + 10 m	70 m
Stop		
30 km/h	d1 + 4 m	20 m
50 km/h	d1 + 4 m	45 m
70 km/h	d1 + 4 m	70 m

Source : CERTU - Guide des Carrefours Urbains - 2010

4.2) Propositions d'aménagements / Tranche 1



La traversée d'agglomération pourrait être réaménagée selon les principes suivants :

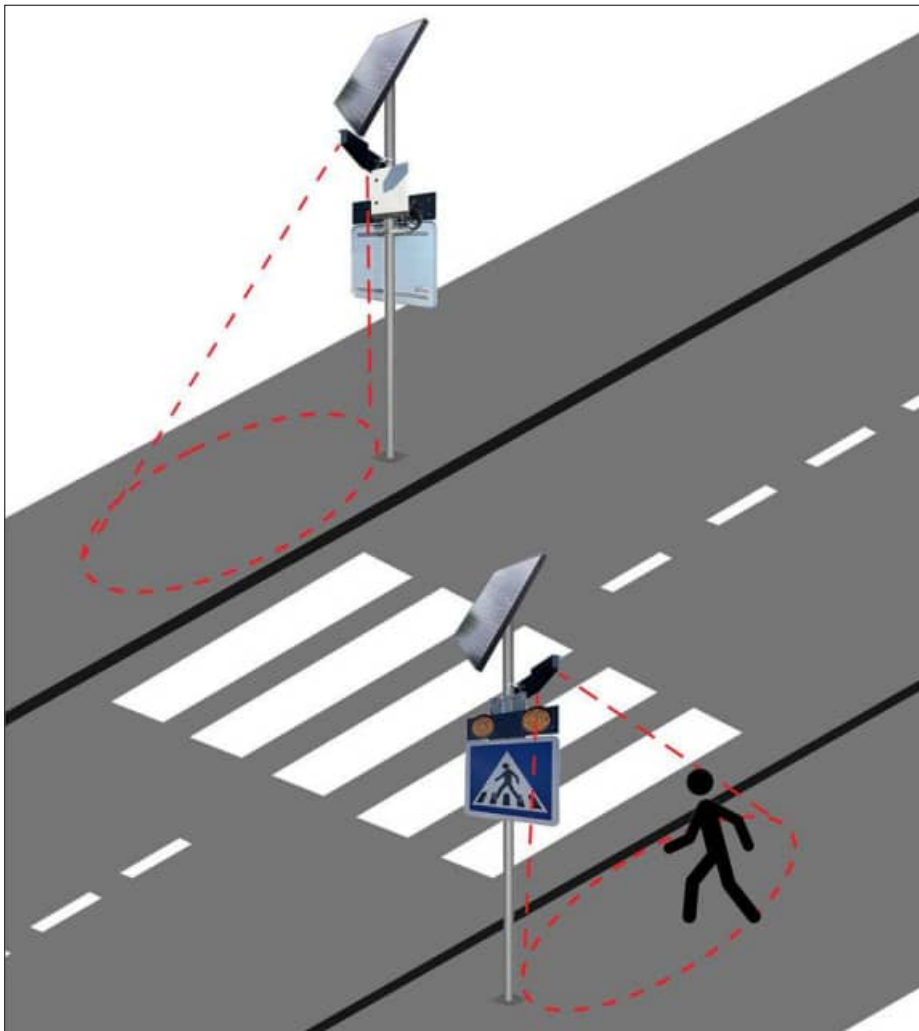
- Pose de bordures hautes (type T2) de part et d'autre de la chaussée en conservant une largeur circulaire de 6 m,
- Mise en place de « Stop » aux extrémités de la rue de Roche et de la RD17f,
- Maintien du passage piéton à son emplacement actuel avec mise en place de la signalisation verticale (panneaux C20a),
- Création d'une voie de décélération d'environ 25 m du côté nord de la RD981,
- Revêtement des trottoirs en terre végétale engazonnée et en sable stabilisé selon les secteurs.

4.3) Propositions d'aménagements / Tranche 1 / Option

La visibilité du passage piéton pourrait être renforcée par la mise en place d'une signalisation dynamique (panneaux C20a lumineux).

Plusieurs mode de fonctionnement sont possibles :

- fonctionnement en continu,
- déclenchement lors de la détection d'un véhicule en approche,
- déclenchement lors de la détection d'un piéton.



C'est le troisième mode de fonctionnement qui est le plus recommandé, en effet il limite le phénomène d'accoutumance de la part des automobilistes, plusieurs systèmes de déclenchement sont dans ce cas possibles :

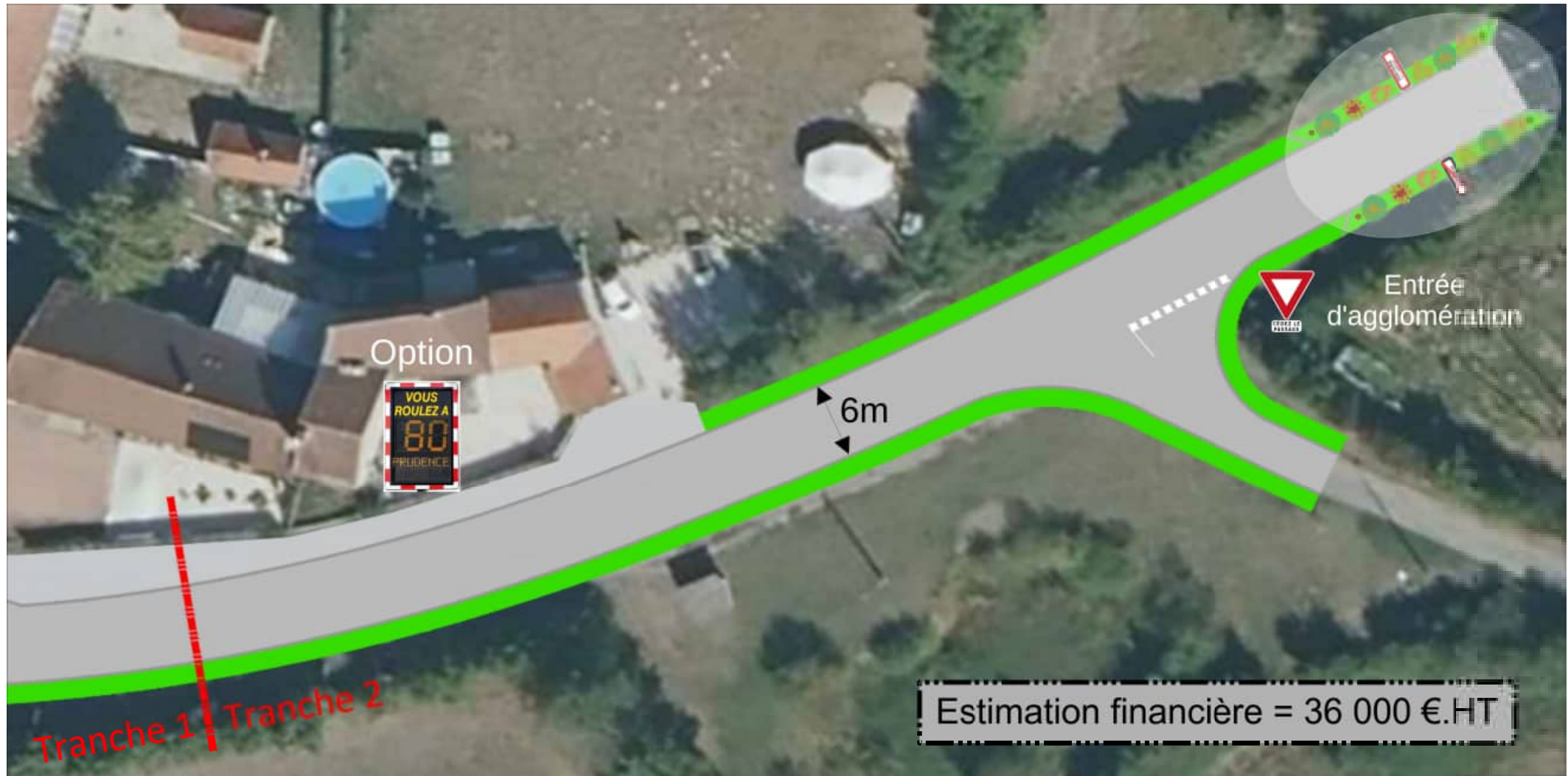
- Manuel par bouton poussoir,
- Automatique par détecteur de mouvement,
- Automatique par caméra thermique.

Les panneaux lumineux s'activent alors simultanément des deux côtés de la voie pour alerter les automobilistes en approche.



Estimation financière = 8 000 € HT

4.4) Propositions d'aménagements / Tranche 2



L'aménagement de la traversée d'agglomération pourrait se poursuivre par une seconde tranche incluant les travaux suivants :

- Pose de bordures hautes (type T2) de part et d'autre de la chaussée en conservant une largeur circulaire de 6 m,
- Revêtement des trottoirs en terre végétale engazonnée et en sable stabilisé selon les secteurs.

4.5) Propositions d'aménagements / Tranche 2 / Option

En complément des aménagements de l'espace public, un radar pédagogique pourrait être installé dans le centre du hameau.

Un radar pédagogique affiche la vitesse des véhicules, ce dispositif vise à inciter les usagers en infraction à modifier leur comportement sans les verbaliser.

Le radar pédagogique affiche la vitesse en vert si l'utilisateur est en deçà de la limite et en rouge au-delà (jusqu'à un seuil maximum, généralement 20 km/h au-dessus de la limite).

Il affiche également un message d'information qui évolue en fonction de la vitesse mesurée : RALENTIR puis DANGER, afin d'inciter les usagers à adapter leur comportement.

Attention : le radar devra respecter la réglementation (IISR, arrêté de 1967 modifié), notamment en termes de couleurs d'entourage, messages...etc

• Modèles autorisés

Type de message	Exemple d'illustration	Commentaires
<ul style="list-style-type: none">- vitesse pratiquée par l'utilisateur- message d'alerte : « ralentir école » ; « attention » ; « prudence » ; ...		<p>Les messages de type « merci » ou « bonne route » ne doivent pas être utilisés car il ne s'agit pas de messages d'alerte.</p> <p>Ce type de dispositif permet, en fonction du message délivré, de faire indirectement le lien entre la règle et le risque local identifié (école).</p>



Estimation financière = 4 000 €.HT

4.6) Avis du Département sur les aménagements proposés

Avis réservé

Avis de la Direction Infrastructures et Mobilités

Commune : Magnien - hameau de la Fontaine

RD : 981

Objet des travaux : Sécurisation de la traversée

Rédacteur, Service : Christophe RICHARD, PADT/DSEr/SPgP

Date : 19 août 2024

Destinataires : DIM + MiCA + AtCO

Aménagement de la traversée

La création de trottoirs avec des bordures T2 fait l'objet d'un avis favorable de principe. Ils participent activement à la sécurisation des cheminements piétonniers et à la lisibilité de la notion d'espace bâti avec la présence de piétons.

La création d'une voie de décélération est en désaccord avec les règles des aménagements routiers où la route doit être juste adaptée à son besoin. Le véhicule à l'arrêt situé sur la voie communale qui prend l'information de la présence d'un véhicule sur la RD 981 aura une information partielle lorsqu'un véhicule se situe sur la voie de décélération. Ce véhicule en vitesse réduite crée un masque mobile qui peut s'avérer dangereux. **Un avis défavorable** est émis pour la réalisation d'une **voie de décélération**.

Dans le cas présent, la distance de visibilité (70 m) est conforme aux exigences d'un STOP pour une vitesse de référence de 70 km/h. Une bordure délimitant la chaussée et la création d'un espace sans obstacle visuel seraient proposées.

La mise en place d'un radar pédagogique fait l'objet d'un avis réservé. La vocation d'un radar pédagogique est certes d'alerter l'automobiliste circulant avec une vitesse supérieure à la vitesse réglementaire. L'emplacement du radar doit cependant se situer au plus près des enjeux de sécurité routière, dans une zone où le relevé des vitesses est en concordance avec le message diffusé. A défaut, cette section ne fera pas l'objet de l'attention souhaitée.

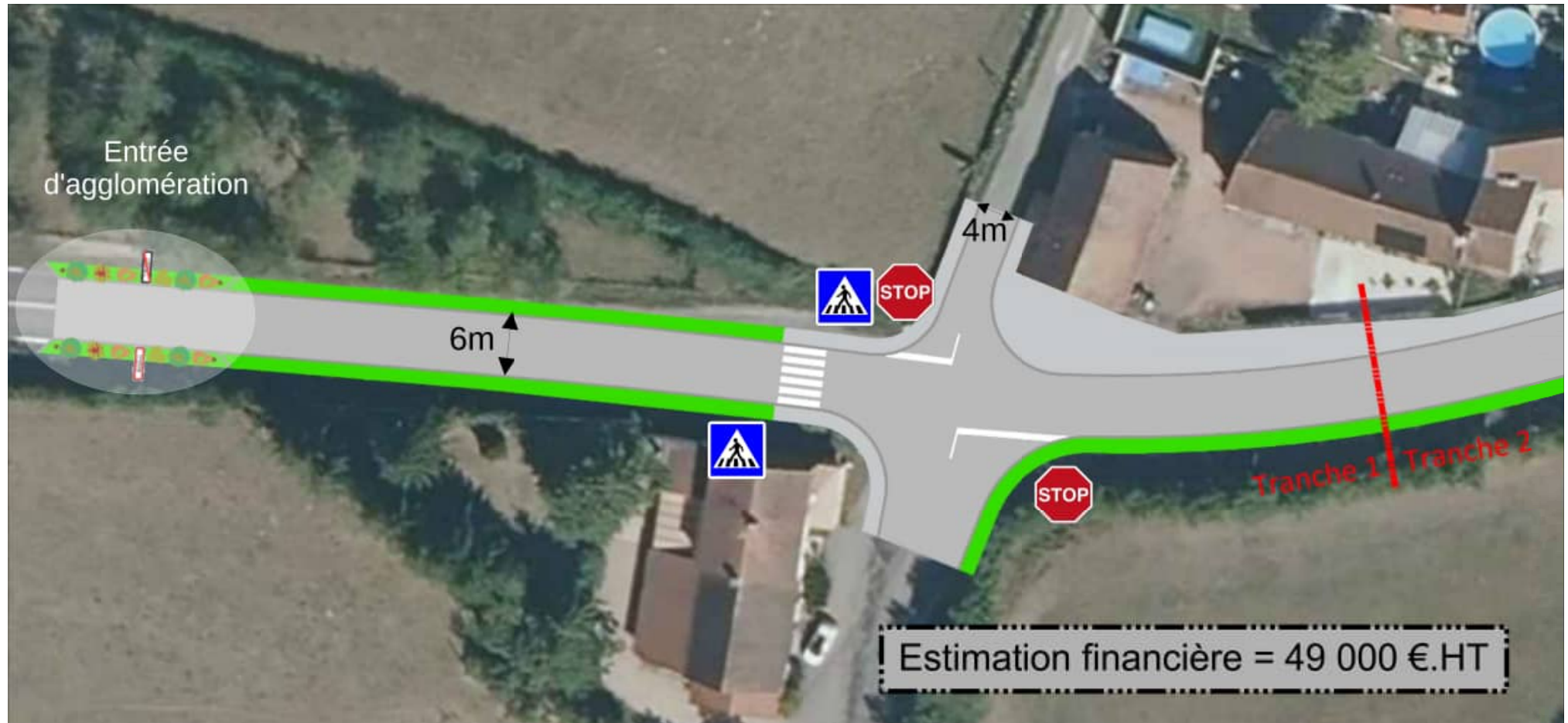
La proposition de mise en place d'une signalisation dynamique (C20a lumineux) fait l'objet d'un avis favorable sous réserve que le déclenchement des deux panneaux soit lié à la présence réelle d'un piéton. En agglomération, un passage piéton devrait être situé à une cinquantaine de mètres de la limite d'agglomération.

L'adjoint du Service de la
Programmation et des grands Projets


Daniel VOIRIN



4.7) Projet préconisé par le département – Tranche 1



Conformément à l'avis émis par Direction Infrastructures et Mobilités (DIM) du Département de la Côte-d'Or la voie de décélération / tourne-à-droite initialement prévue du côté nord de l'intersection ne pourra pas être créée. La largeur de chaussée sera maintenue à 6,00 m, le trottoir au nord-est de l'intersection sera exempt de tout obstacle afin de maintenir une bonne visibilité pour les véhicules sortant de la rue de Roche.

Le projet de la tranche 2 présenté en page 25 n'est pas soumis à modification à la suite de l'avis émis par la DIM.



5) Conclusions

5.1) Récapitulatif financier

Déplacement et aménagement de l'entrée est du hameau	6 000 € HT
Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD981	A la charge du CD21
Aménagement de l'entrée ouest du hameau	5 000 € HT
Tranche 1 : Aménagement de la section ouest du hameau	49 000 € HT
Tranche 1 : Option « Signalisation dynamique »	8 000 € HT
Tranche 2 : Aménagement de la section est du hameau	36 000 € HT
Tranche 2 : Option « Radar pédagogique »	4 000 € HT
TOTAL (Avec options)	108 000 € HT

Ces estimations ne tiennent pas compte :



- De la réfection intégrale de la couche de roulement de la RD981 (rives de chaussée uniquement),
- De la présence éventuelle de matériaux dangereux (amiante, HAP) dans les revêtements existants,
- Des éventuels surcoûts liés à la détection et à la présence de réseaux sensibles.

5.2) Suites à donner

La conduite de projet :

La prestation, gratuite, de la MiCA touche à son terme avec cette étude.

La commune est adhérente à Ingénierie Côte-d'Or (ICO).

Si elle le souhaite, et s'agissant de projets de **voirie complexes et/ou supérieurs à 100 000 € HT**, ICO peut, selon son règlement intérieur, proposer une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) sur ce dossier via une convention de prestation pour un montant de 2 % des travaux.

Dans ce cas, une convention sera proposée à la commune pour délibération, signature et engagement de la prestation, qui consiste à établir le dossier de consultation nécessaire au choix d'un bureau d'études et au suivi de ses prestations.

Pour en savoir plus :

<https://www.cotedor.fr/votre-service/amenagement-et-animation-des-territoires/accompagnement-et-animation-des-6>

5.3) Subventions éventuelles

Subventions du Département de la Côte d'Or :

Au titre de l'année 2024, ce projet pourrait éventuellement prétendre aux subventions gérées par le Conseil Départemental, à savoir :

- Voirie Communale Côte-d'Or.
- Produit des Amendes de Police (au titre de la sécurisation des arrêts de bus, mise aux normes signalisation, création de parc de stationnement accessible PMR, aménagement de sécurité au niveau de carrefour, création de cheminement piéton ou cyclable sur domaine public ou reliant 2 espaces publics).

Ces subventions nécessitent le dépôt d'une demande en ligne sur la plateforme (<https://mesdemarches.cotedor.fr/>).
Ce document avec l'estimation MiCA fait office de devis, lors de la demande de subvention.

Dépôt des dossiers complets

Avant le 15 janvier

Avant le 15 avril

Avant le 15 juillet

Avant le 30 septembre

Attribution des subventions

Commission Permanente de mars

Commission Permanente de juin

Commission Permanente de septembre

Commission Permanente de novembre

ATTENTION

La mention « dossier complet » signifie que le dossier déposé a été instruit par les services départementaux, et déclaré complet pour un passage en Commission Permanente.

Le dépôt des dossiers doit donc s'effectuer **AVANT** les dates mentionnées ci-dessus (5 à 10 jours ouvrés conseillés).

Pour rappel seuls les travaux réalisés sur les voies communales figurant dans le tableau de classement sont éligibles aux aides départementales.



ANNEXES

Fiches Explicatives

RISQUES PRODUITS DANGEREUX ET TRAVAUX VOIRIE

Certains travaux de voirie peuvent, selon les techniques utilisées, exposer les travailleurs à des risques pour leur santé (poussière d'amiante, composés hydrocarbonés cancérigènes en cas de température élevée). Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage des travaux en cours et de son maître d'œuvre d'alerter les opérateurs sur les risques auxquels ils s'exposent. C'est donc au maître d'ouvrage des travaux (qui n'est pas forcément le gestionnaire de la route) d'organiser la détection de ces produits dangereux, idéalement en phase avant-projet pour une meilleure estimation des coûts et de communiquer les résultats aux entreprises.

Lorsque votre projet nécessite un rabotage d'enrobé ou une scarification d'enduit bicouche, un risque pour la santé des hommes apparaît. En effet, certains de ces produits peuvent contenir des HAP (Hydrocarbures Aromatiques polycycliques) qui sont cancérigènes.

Selon la teneur en HAP, les produits peuvent alors soit être réutilisés sur place, être mis en décharge (Installation de Stockage de Déchets Inertes) ou doivent être mis en décharge spécifique (Installation de Stockage de Déchets Dangereux).

Selon le code du travail (art L 4531-1), le Maître d'Ouvrage doit informer les entreprises des risques potentiels des chantiers. Aussi il vous appartient de procéder à une détection de présence des HAP en phase Étude. Nous pouvons réaliser un test, sans valeur probante, par l'utilisation d'une bombe de détection. Une analyse sur carottage, réalisée par un laboratoire, permet de doser la teneur en HAP, seul moyen de déterminer l'usage possible des fraisâts.

Pour être conforme à la réglementation, dans les marchés proposés par ICO, un prix est prévu pour la prestation de recherche des HAP par carottage.

Toutefois, la réalisation de ce diagnostic au stade étude permet de ne pas s'exposer à des surcoûts importants. En effet, si le taux de HAP est supérieur à 500ppm, tous les produits issus du rabotage ou de la scarification devront être mis en décharge spécifique engendrant une augmentation notable des travaux (avenant financier inévitable).

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à interroger la MiCA.

RÉSEAUX

DT-DICT

Dans le cadre du plan d'actions anti-endommagement des réseaux, le télé-service www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr est mis en place pour prévenir les accidents et incidents lors de travaux réalisés à proximité de réseaux aériens, enterrés ou subaquatiques.

Concrètement, toute personne envisageant de réaliser des travaux a l'obligation de consulter, depuis le 1^{er} juillet 2012, le télé-service afin d'obtenir la liste des exploitants auxquels elle doit adresser les nouvelles déclarations réglementaires de projet de travaux (DT) et d'intention de commencement de travaux (DICT). Ce guichet unique remplace le dispositif de recensement des réseaux et de leurs exploitants géré avant le 1^{er} juillet 2012 par chaque commune.

Pour en savoir plus : www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr

Déploiement de la fibre

En application de l'article L.49 du Code des Postes et Communications Électroniques (modifié par la loi dite Pintat de décembre 2009), en cas de travaux, une étude au cas par cas doit être conduite pour envisager la pose de fourreaux. Concrètement, si vous prévoyez de réaliser plus de 150 m de travaux en agglomération, (ou plus de 1000 m en dehors), vous devez vous inscrire et déclarer vos travaux sur le site dédié du Conseil Départemental : <http://l49.cotedor.fr/>

DOMANIALITÉ

Route Départementale

Le projet abordé dans ce dossier se situe pour partie sur le Domaine Public Départemental. Une autorisation des Services du Conseil Départemental sera nécessaire avant de passer en phase travaux, se traduisant par une validation technique préalable à l'accord des subventions, puis une permission de voirie préalable au démarrage des travaux. Les modalités de réalisation des travaux devront également être étudiées.

La dématérialisation des marchés publics

Ce que ça signifie pour vous

- **achats supérieurs à 40 000 € HT** : vous devez publier et gérer toutes vos consultations sur une plateforme électronique (= le profil d'acheteur), sauf dans le cas d'une procédure permise par la loi ASAP du 7 décembre 2020 (art 142) qui permet jusqu'au 31 décembre 2024 de passer un marché sans publicité ni mise en concurrence jusqu'à 100 000 € HT.
- **réponse des entreprises** : obligatoirement dématérialisée. Vous devez donc concevoir les documents de la consultation en conséquence.
- **information sur vos marchés** : vous devez publier leurs données essentielles au plus tard 2 mois après l'attribution.

Pour aller plus loin

Guide très pratique 2018 de la dématérialisation des marchés publics (DAJ)

<https://www.economie.gouv.fr/daj/guide-tres-pratique-pour-accompagner-acheteurs-et-entreprises-sur-dematerialisation-des-marches>

Territoires numériques de Bourgogne-Franche-Comté

<https://www.ternum-bfc.fr/>

OBLIGATION DE COMMUNICATION LIÉE AUX ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DU DÉPARTEMENT

Travaux inférieurs à 100 000 € HT

Pendant les travaux (et 1 mois après) : Affiche A3 (gabarit fourni sur Cotedor.fr, à charge du maître d'ouvrage) à mettre sur le panneau d'affichage de la mairie.

Après les travaux : Autocollant fourni par le Département (taille A4) à mettre à l'accueil de la mairie.



Travaux supérieurs à 100 000 € HT

Pendant les travaux (et 6 mois après) : Chevalet (fourni par le Département) à positionner sur le chantier + installation d'un panneau sur axe principal de la commune.



+



Après les travaux (dans les 3 mois suivants les travaux) : Plaque de plexiglass (550x250) fournie par le Département, mais dont la pose est à la charge du maître d'ouvrage, à mettre en place à un endroit de passage



MiCA

Mission Conseil et Assistance aux Collectivités Service du Département

ICO

INGÉNIERIE
CÔTE-D'OR

Le Département

UN ACCOMPAGNEMENT COMPLET DE VOS PROJETS

MOT DU PRÉSIDENT

Depuis le retrait de l'Etat de l'assistance technique en direction des collectivités, le Département est devenu le fer de lance de l'ingénierie territoriale : Service d'Assistance Technique aux Exploitants de station d'épuration (SATESE), Laboratoire Départemental, Mission d'Aménagement Numérique, Mission Conseil Assistance (MiCA) . . . Et c'est naturellement vers le Département que les communes et leurs groupements se tournent pour mener à bien leurs projets. Pour mieux les accompagner encore, il s'est doté d'une Agence technique départementale : ICO. Toutes les collectivités peuvent y adhérer et bénéficier de prestations de type assistance à maîtrise d'ouvrage, d'une maîtrise d'œuvre complète pour les « petits » travaux routiers et dès janvier 2024 d'un Bouquet de Services Numériques.

Les missions d'ICO s'inscrivent dans le prolongement de celles de la MiCA qui reste le point d'entrée pour cerner les besoins et apporter une première réponse. ICO se charge de la mise en œuvre opérationnelle des projets dans les secteurs carencés en ingénierie privée, ce qui est souvent le cas dans les cantons les plus ruraux. ICO donne un nouveau souffle au développement des territoires avec la possibilité pour les communes et EPCI d'être accompagnés tout au long de la vie du projet et pas seulement à son lancement.

François Sauvadet
Ancien ministre
Président du Département de la Côte-d'Or

LA MICA : UNE UNIQUE PORTE D'ENTRÉE

La Mission Conseil et Assistance aux Collectivités, service du Département de la Côte-d'Or, offre un accès simple, rapide et gratuit :

- apporte un premier conseil au tout début de vos projets.

Elle vous aide à la définition du besoin, avec si nécessaire l'intervention des partenaires, le SICECO et le CAUE

- assure la mission SATESE
- fournit les conseils juridiques et administratifs
- anime la charte pour un assainissement non collectif de qualité

ICO : UN ACCOMPAGNEMENT TOUT AU LONG DE VOTRE PROJET

Assistance à maîtrise d'ouvrage pour le bâtiment, l'eau et l'assainissement, les projets de voirie importants :

- établissement du diagnostic
- élaboration du programme de l'opération
- recherche de subventions
- aide à la désignation d'un maître d'œuvre
- accompagnement lors des études et des travaux jusqu'à la réception et la mise en service des ouvrages

Maîtrise d'œuvre pour les travaux de voirie simple :

- établissement du diagnostic
- réalisation des études
- aide à la désignation des entreprises de travaux
- suivi de chantier jusqu'à la réception des ouvrages

Bouquet de services Numériques

Assistance à l'utilisation de plateformes dédiées à :

- la dématérialisation des marchés publics via la plateforme marchés-sécurisés.fr
- la dématérialisation de la transmission en Préfecture des actes et de leur signature (e-parapheur) via un tiers de télétransmission

A partir du 1^{er} janvier 2024, les services numériques accessibles via ICO seront l'accès à :

- Un tiers de télétransmissions pour les échanges dématérialisés avec les services de l'Etat ainsi qu'un parapheur électronique
- Une plateforme dématérialisée de Marchés Publics.

LES PLUS D'ICO

Un accompagnement dans la transition numérique.

Vous bénéficiez d'un accès à des services numériques pour des échanges facilités avec les services de l'Etat et vos trésoreries

Un conseil indépendant tout au long de vos projets, dans vos relations avec vos prestataires.

- vos intérêts sont défendus
- la qualité des dossiers est garantie
- vos projets sont sécurisés administrativement et juridiquement
- leur enveloppe financière est respectée

Des tarifs accessibles.



ICO À VOTRE SERVICE

C'est votre service technique mutualisé.

Vous adhérez à cette structure partenariale sur la base d'une délibération à déposer exclusivement par téléservice sur la plateforme de démarches en ligne du Département : mesdemarches.cotedor.fr/catalogue/adhesion-ico

Adhésions

Type de collectivité	Taille	Montant annuel de l'adhésion
Communes	- de 500 hab.	100 €
	501 à 2 000 hab.	200 €
	2 001 à 10 000 hab.	500 €
	à partir de 10 000 hab.	1 € / hab.
EPCI	- de 39 999 hab.	500 €
	+ de 40 000 hab.	1€ / hab.
Syndicats	- de 2 000 hab.	100 €
	+ de 2 001 hab.	500 €

ICO : UNE STRUCTURE PARTENARIALE

Le Département met ses compétences techniques disposition des collectivités de Côte-d'Or, en partenariat avec le CAUE et le SICECO lorsque le contexte de votre projet le nécessite :

- le CAUE* pour un pré-diagnostic et une note à d'orientation
- le SICECO* pour une étude de faisabilité énergie

*CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

*SICECO : Syndicat Intercommunal d'Énergie de Côte-d'Or

LA TARIFICATION D'ICO

Maîtrise d'oeuvre voirie (étude et suivi de travaux)

Montant de l'opération	Définition du besoin par la MICA	Etude détaillée et DCE-travaux par ICO	Suivi des travaux par ICO
Petits travaux de voirie - de 100 k€ HT	0 €	2%	2%

Assistance à maîtrise d'ouvrage voirie/batiment/eau (aide au choix d'un bureau d'étude)

Montant de l'opération	Définition du besoin par la MICA	Recrutement d'un BE et suivi Phase études par ICO	Suivi du BE Phase travaux par ICO
Quel que soit le montant HT	0 €	1%	1%

Assistance à maîtrise d'ouvrage études eau

Accompagnement pour la réalisation d'une étude conduite par un bureau privé (diagnostics, schémas directeurs,...)

Montant de l'opération	Définition du besoin par la MICA	Tranche ferme : recherche d'un prestataire par ICO	Tranche optionnelle : phase étude par ICO
Quel que soit le montant HT	0 €	Forfait de 500 € HT	Forfait de 1000 € HT

Mission exercée directement par Ingénierie Côte-d'Or le Département (SPANC, règlement de service,...)

Montant de l'opération	Définition du besoin par la MICA	Tranche ferme : phase préparatoire par ICO	Tranche optionnelle : phase opérationnelle par ICO
Quel que soit le montant HT	0 €	Forfait de 300 € HT	Forfait de 300 € HT

Grille tarifaire ICO - Services numériques au 1^{er} janvier 2024

Type de collectivité	Taille	Tarifs pour services numériques ICO au 1 ^{er} janvier 2024 (TTC)	Montant HT	Montant TVA
Communes	- de 500 hab.	50 €	41,67 €	8,33 €
	501 à 2 000 hab.	200 €	166,67 €	33,33 €
	2 001 à 10 000 hab.	1 800 €	1500,00 €	300,00 €
	10 001 à 15 000 hab.	1 800 €	1500,00 €	300,00 €
	A partir de 15 000 hab.	10 000 €	8333,33 €	1666,67 €
EPCI	- de 39 999 hab.	3 000 €	2500,00 €	500,00 €
	+ de 40 000 hab.	20 000 €	16666,67 €	3333,33 €
Syndicats	- de 2 000 hab.	100 €	83,33 €	16,67 €
	+ de 2 001 hab.	200 €	166,67 €	33,33 €

MiCA

Mission Conseil et Assistance aux Collectivités Service du Département

ICO

INGÉNIERIE
CÔTE-D'OR

Le Département

CONTACT

par téléphone : 03 80 63 27 00

par mail : mission.conseil@cotedor.fr

LIMITES D'UNE AGGLOMÉRATION

Pour mémoire, le contexte d'agglomération est défini comme étant un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui la traverse ou qui la borde (**art. R110-2 du code de la route**).

En pratique, c'est un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés situés de part et d'autre d'une voie.

L'espace bâti est caractérisé par :

- un espacement entre bâtiments de – de 50 m,
- des bâtiments proches de la route,
- une longueur d'au moins 400m,
- une fréquentation significative d'accès riverains.

A l'intérieur de l'agglomération, le maire dispose de la **police de circulation** sur toutes les voies, y compris les RD. De ce fait, il peut (par arrêté réglementaire) :

- réduire la vitesse de circulation,
- organiser la circulation (sens unique...),
- créer des aires piétonnes,
- déterminer les règles de priorité,
- réglementer le stationnement.

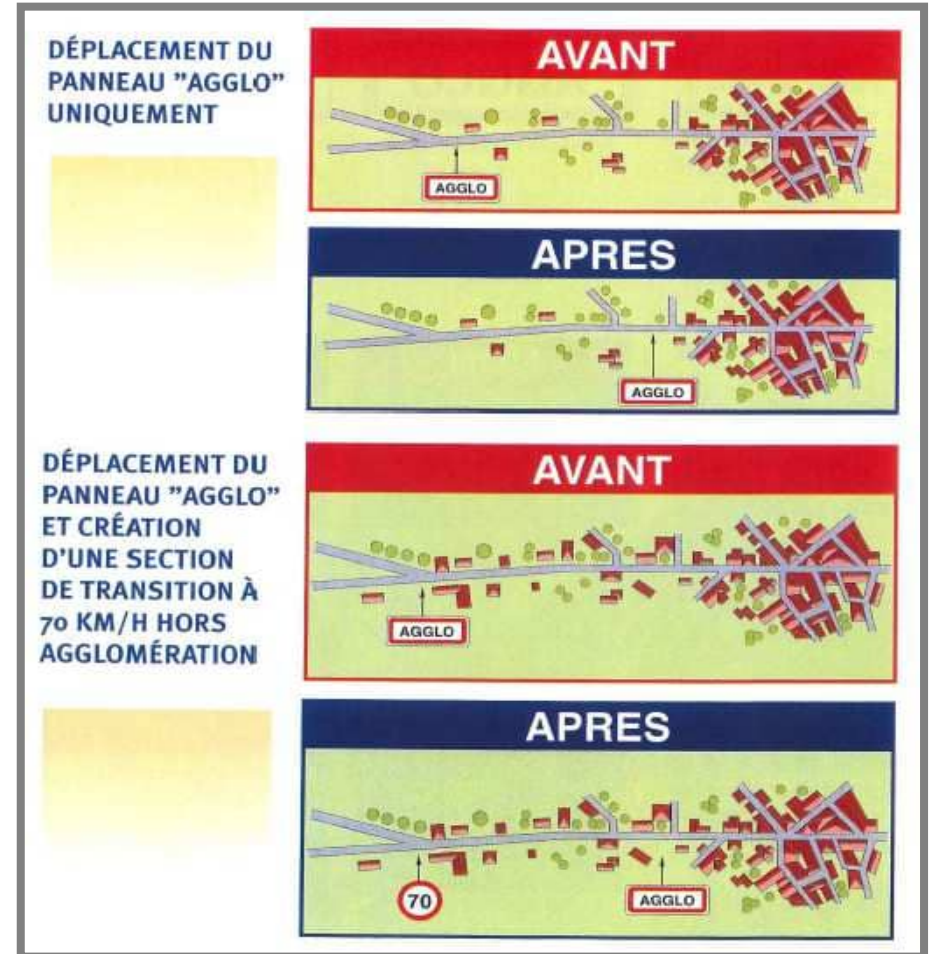


Panneau d'entrée Réf. EB 10

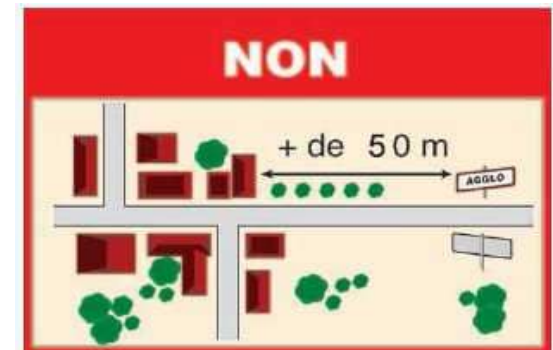


Panneau de sortie Réf. EB 20

Remarque : le panneau indiquant un lieu-dit n'engendre pas à lui seul une limitation de vitesse.



Le panneau d'entrée est placé à moins de 50m du 1^{er} bâtiment



VISIBILITÉ A UN CARREFOUR URBAIN

Source : CERTU - Guide des Carrefours Urbains - 2010

Dimension du triangle selon les régimes de priorité.

Vitesse réglementaire	I	L
Priorité à droite		
30 km/h	9 m	13 m
50* km/h en urbain dense	15 m	20 m
50 km/h en urbain peu dense	20 m	30 m
Cédez-le-passage		
30 km/h	d1 + 7 m	20 m
50 km/h	d1 + 7 (ou 10 m)	45 m
70 km/h	d1 + 10 m	70 m
Stop		
30 km/h	d1 + 4 m	20 m
50 km/h	d1 + 4 m	45 m
70 km/h	d1 + 4 m	70 m

(*) La vitesse en approche est supposée être de 40 km/h.

■ Cas de la priorité à droite

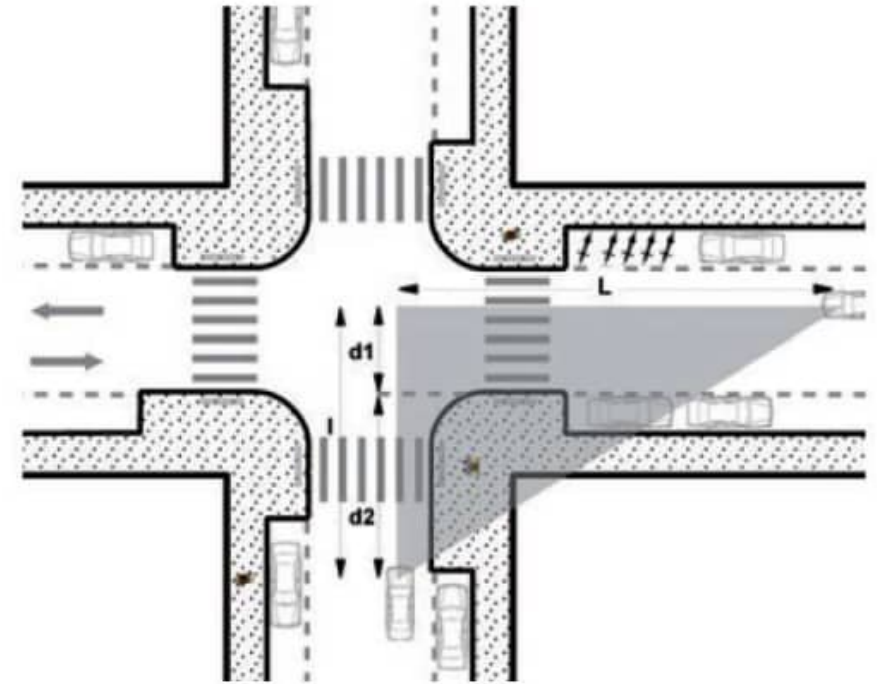
Le conducteur aperçoit le véhicule prioritaire et freine de manière soutenue pour lui céder le passage. Il convient, dans la mesure du possible, de dégager un triangle de visibilité dont les dimensions sont récapitulées dans les tableaux ci-avant. Toutefois, le non-respect de cette règle de visibilité ne doit pas conduire systématiquement à la suppression de la priorité à droite, la réduction des vitesses à l'approche du carrefour restant une solution satisfaisante dans bien des cas.

■ Cas du cédez-le-passage

La position de prise d'information relative au « cédez-le-passage », pour tenir compte des contraintes du bâti, se situe à une distance d'environ 7 m de la ligne de cédez-le-passage en milieu urbain dense, et à 10 m de cette ligne en milieu urbain plus lâche ou en milieu périurbain.

■ Cas du stop

La position de l'œil pour 95 % des automobilistes à l'arrêt se situe à 4 m en retrait de la ligne « STOP ».



L : distance de visibilité à amener sur le véhicule prioritaire, soit la distance parcourue par ce dernier pendant le temps de manœuvre de traversée ou d'insertion du véhicule non prioritaire

I : distance d'arrêt sur le courant non prioritaire

Avis de la Direction Infrastructures et Mobilités

Commune : Magnien - hameau de la Fontaine

RD : 981

Objet des travaux : Sécurisation de la traversée

Rédacteur, Service : Christophe RICHARD, PADT/DSEr/SPgP

Date : 19 août 2024

Destinataires : DIM + MiCA + AtCO

AVIS RÉSERVÉ

Cet avis porte sur le projet communal cité en objet et daté d'août 2024.

Le projet fait l'objet des remarques suivantes :

↳ limites d'agglomération

Sur cette section de route située en *agglomération*, deux entrées charretières desservant deux habitations sont dénombrées. La notion d'agglomération peut poser question sur cette longueur bâtie de 130 m. Les limites d'agglomération sont de la compétence du pouvoir de police du maire, dans le cas présent cette zone devrait être une zone 70 km/h. Le Département pourrait prendre à sa charge l'arrêté, la fourniture et pose des panneaux de cette zone.

Dans ce contexte, la proposition de rapprocher les panneaux de limite d'agglomération du bâti fait l'objet d'un avis favorable.

La proposition de créer des ouvrages d'effet porte fait l'objet d'un avis réservé sur leur efficacité vis-à-vis de la longueur de l'agglomération.

La proposition de créer une zone 70 km/h avec des panneaux de danger (A14) de part et d'autre de la ferme se justifie en direction de Voudenay. Ainsi, il est proposé de mettre en place des panneaux A14 avec la mention traversée d'engins agricoles surmonté par une limitation à 70 km/h. Le Département peut prendre à sa charge l'arrêté, la fourniture et la pose des panneaux (B14 70 km/h).

↳ aménagement de la traversée

La création de trottoirs avec des bordures T2 fait l'objet d'un avis favorable de principe. Ils participent activement à la sécurisation des cheminements piétonniers et à la lisibilité de la notion d'espace bâti avec la présence de piétons.

La création d'une voie de décélération est en désaccord avec les règles des aménagements routiers où la route doit être juste adaptée à son besoin. Le véhicule à l'arrêt situé sur la voie communale qui prend l'information de la présence d'un véhicule sur la RD 981 aura une information partielle lorsqu'un véhicule se situe sur la voie de décélération. Ce véhicule en vitesse réduite crée un masque mobile qui peut s'avérer dangereux. **Un avis défavorable** est émis pour la réalisation d'une **voie de décélération**.

Dans le cas présent, la distance de visibilité (70 m) est conforme aux exigences d'un STOP pour une vitesse de référence de 70 km/h. Une bordure délimitant la chaussée et la création d'un espace sans obstacle visuel seraient proposées.

La mise en place d'un radar pédagogique fait l'objet d'un avis réservé. La vocation d'un radar pédagogique est certes d'alerter l'automobiliste circulant avec une vitesse supérieure à la vitesse réglementaire. L'emplacement du radar doit cependant se situer au plus près des enjeux de sécurité routière, dans une zone où le relevé des vitesses est en concordance avec le message diffusé. A défaut, cette section ne fera pas l'objet de l'attention souhaitée.

La proposition de mise en place d'une signalisation dynamique (C20a lumineux) fait l'objet d'un avis favorable sous réserve que le déclenchement des deux panneaux soit lié à la présence réelle d'un piéton. En agglomération, un passage piéton devrait être situé à une cinquantaine de mètres de la limite d'agglomération.

Pour rappel, une autorisation administrative sera à solliciter auprès de l'Agence territoriale Côte-d'Or compétente avant tout démarrage de travaux.

L'adjoint du Service de la
Programmation et des grands Projets



Daniel VOIRIN