

Commune de

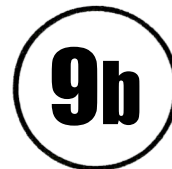
BURY

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

APPROBATION

Vu pour être annexé
à la délibération en date du :

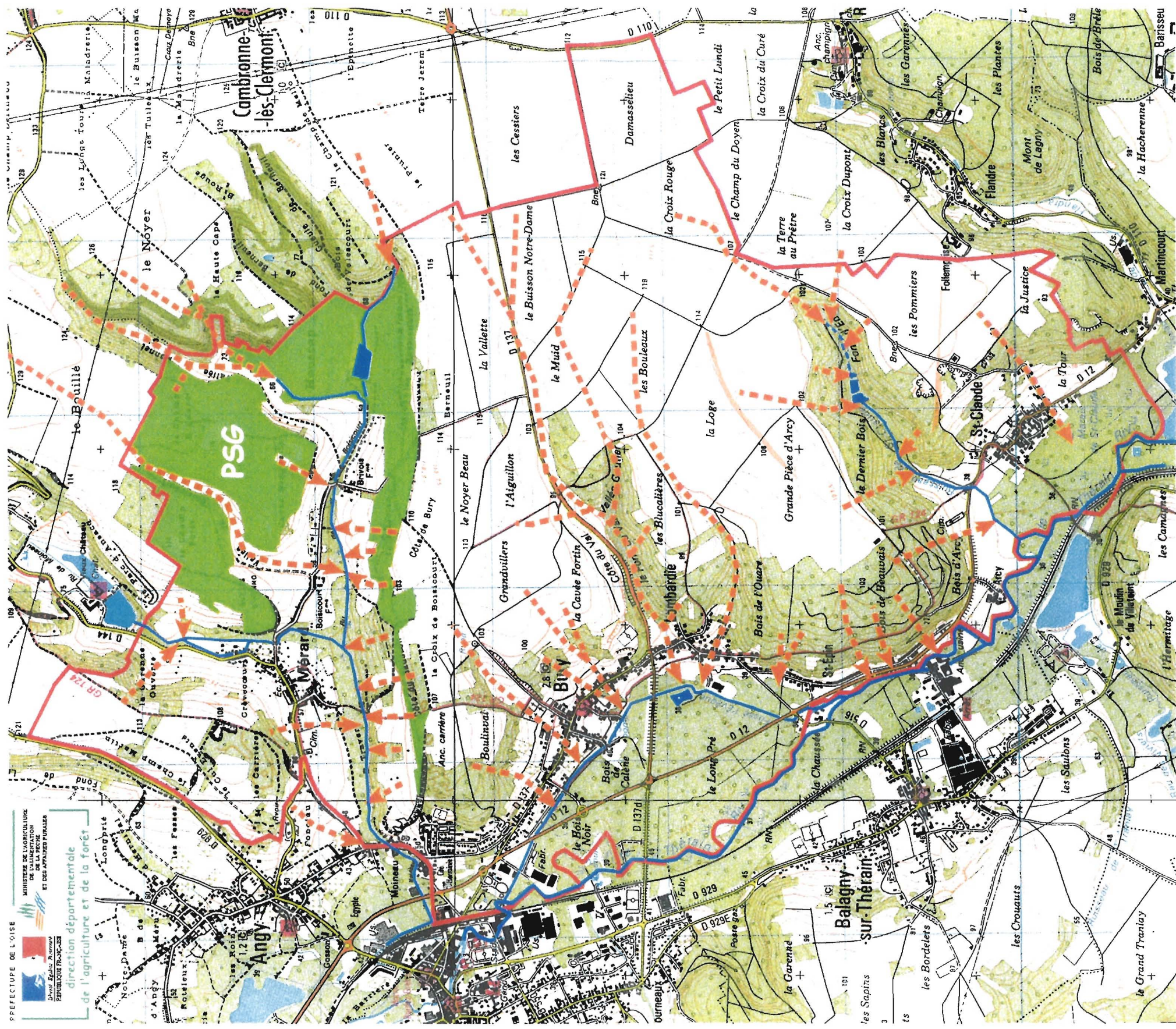
15 NOV. 2007



**CAHIER DES INFORMATIONS
JUGEES UTILES**

Carte des talwegs dressée par la D.D.A.F

BURY



Fiches techniques concernant la défense incendie
--

BURY

Bureau prévention

Fiche technique n° 90/1

Défense contre l'incendie

Établissements à risques courants

- Zone urbaine -

Textes de référence :

- Code de l'Urbanisme (article L 421.5)
- Circulaire Interministérielle n° 465 du 10 décembre 1951
- Circulaire Préfectorale du 14 novembre 1990.

I/ Définition des risques à protéger :

Dans une zone urbaine, il n'existe pas en principe d'établissements dangereux relevant de la législation relative aux installations classées. On peut donc admettre que les risques que l'on y rencontre habituellement sont d'un niveau moyen et ne nécessitent pas l'engagement simultané d'un grand nombre de véhicules de lutte contre l'incendie.

En conséquence, l'existence de risques créés antérieurement, le fait de disposer à une distance raisonnable des bâtiments, d'un point d'eau normalisé constitue une projection satisfaisante.

Tel est le cas des centres villes et des ZUP des grandes agglomérations où l'on rencontre indifféremment des bâtiments d'habitations collectifs à un ou plusieurs étages, des commerces et des établissements recevant du public de toutes natures.

II/ Réalisation de la défense :

Toute construction doit être défendue à partir d'un poteau d'incendie ou une bouche d'incendie de diamètre 100 mm, conformes aux normes NFS 61 213 ou 61 211, branchés sur canalisations de diamètre 100 mm minimum, pouvant fournir un débit de 60 m³/h sous une pression de 1 bar et disposant d'une réserve hydraulique de 120 m³.

Ce point d'eau doit être situé à une distance maximale de 200 m des bâtiments par une voie carrossable.

Toutefois, dans le cas de bâtiments d'habitations de la 3^e famille B et de la 4^e famille et des autres constructions disposant de colonnes sèches, la distance entre le point d'eau et le raccord d'alimentation de ces colonnes devra être inférieur à 60 m.

III/ Caractéristiques des points d'eau :

1°) Poteau ou bouche d'incendie de 100 mm :

Les poteaux d'incendie (NFS 61 213) et les bouches d'incendie (NFS 61 211) doivent répondre aux conditions suivantes :

- être incongelables,
- pouvoir fournir un débit minimum de 17 l/s sous une pression de 1 bar,
- être alimentés par un réseau permettant un apport de 120 m³,
- être situés à moins de 5 m d'une voie carrossable utilisable par les engins de secours,
- être distants d'au moins 30 m de tout risque particulier,
- être signalés conformément aux normes en vigueur.

IV/ Caractéristiques des voies carrossables utilisables par les engins de secours :

Pour permettre l'accès des véhicules de secours aux abords des constructions et des points d'eau, des voies carrossables dites « voies-engins » doivent être aménagées. Ces voies, d'une largeur minimale de 8 m doivent comporter une chaussée répondant aux caractéristiques suivantes :

- largeur de la chaussée (bandes réservées au stationnement exclues) : 3 m ;
- résistance : 130 KN (dont 40 KN sur l'essieu avant et 90 KN sur l'essieu arrière, ceux-ci distants de 4,50 m) ;
- hauteur libre sous voûte : 3,50 m
- rayon intérieur : 11 m
- surlargeur : $S = \frac{15}{R}$ dans les virages de rayons intérieurs inférieurs à 50 m.

R

(S et R, surlargeur en rayon intérieur, étant exprimés en mètres).

- pente inférieure à 15 %.

Toutefois, sur une longueur inférieure à 20 m, la largeur de la chaussée peut être réduite à 3 m et les accotements supprimés.

Ces voies doivent être munies d'un panneau de signalisation visible en toutes circonstances et indiquant le tonnage limite autorisé.

Bureau prévention

Fiche technique n° 90/2

Défense contre l'incendie

Établissements à risques courants

- Zone rurale - zone semi-urbaine -

Textes de référence :

- Code de l'Urbanisme (article L 421.5)
- Circulaire Interministérielle n° 465 du 10 décembre 1951
- Circulaire Préfectorale du 14 novembre 1990.

I/ Définition des risques à défendre :

Les zones rurales et semi-urbaines se caractérisent par le fait qu'elles se composent essentiellement de constructions isolées d'une surface au sol relativement limitée et comportant rarement plus d'un étage.

Ces caractéristiques limitent d'une manière significative les risques de propagation d'un incendie. Il en résulte que les moyens à mettre en oeuvre pour lutter contre le feu sont beaucoup moins importants que dans les autres cas de figure.

Ceci explique des atténuations importantes aux exigences formulées pour la protection des risques. La présence à une distance raisonnable des bâtiments d'une prise accessoire constitue une protection satisfaisante.

Toutefois, il sera nécessaire de pouvoir compléter ce dispositif à partir d'un point d'eau normalisé.

Tel est le cas des hameaux, des écarts et des lotissements d'habitations individuelles.

II/ Réalisation de la défense :

Toute construction doit être située à une distance maximum de 100 m par des voies carrossables d'une prise accessoire constituée :

- 1) soit d'un poteau d'incendie de 70 mm sur canalisation de 80 mm de diamètre minimum pouvant fournir un débit de 30 m³/h et disposant d'une réserve hydraulique d'au moins 60 m³.
- 2) soit d'une réserve incendie de 60 m³.

3) soit d'un poteau d'incendie ou d'une bouche d'incendie de 100 mm correctement alimenté sur le plan du débit mais ne disposant pas d'une réserve hydraulique potentielle de 120 m³.

Cette disposition devra être complétée par la présence à une distance maximum de 600 m par des voies carrossables d'un point d'eau constitué :

- soit d'un poteau d'incendie ou d'une bouche incendie de diamètre 100 mm conformes aux normes NFS 61 213 ou 61 211, branchés sur canalisations de diamètre 100 mm minimum, pouvant fournir un débit de 60 m³/h sous une pression de 1 bar et disposant d'une réserve hydraulique de 120 m³.

- soit d'une réserve incendie d'une capacité totale en tout temps de 120 m³.

Toutefois, si elle est réalimentée par un réseau de distribution ou par une source, ce volume pourra être réduit du double du débit horaire de l'appoint.

- soit d'un point d'eau naturel offrant des caractéristiques hydrauliques au moins équivalents.

III/ Caractéristiques des points d'eau :

1°) Poteau ou bouche d'incendie de 100 mm :

Les poteaux d'incendie (NFS 61 213) et les bouches d'incendie (NFS 61 211) doivent répondre aux conditions suivantes :

- être incongelables,
- pouvoir fournir un débit minimum de 17 l/s sous une pression de 1 bar,
- être alimentés par un réseau permettant un apport de 120 m³,
- être situés à moins de 5 m d'une voie carrossable utilisable par les engins de secours,
- être distants d'au moins 30 m de tout risque particulier,
- être signalés conformément aux normes en vigueur.

2°) Poteaux ou bouches de 70 mm :

Les poteaux ou bouches de diamètre 70 mm doivent répondre aux conditions suivantes :

- être équipés d'un demi raccord symétrique fixe de 65 mm,
- être incongelable,
- pouvoir fournir un débit minimum de 8,33 l/s sous une pression de 0,6 bar au moins,
- être branché sur une canalisation de 80 mm alimentée par un réseau permettant un apport de 60 m³,
- être situés à moins de 5 m d'une voie carrossable utilisable par les engins de secours,
- être distants d'au moins 30 m de tout risque particulier,
- être signalés conformément aux normes en vigueur.

3°) Points d'eau naturels :

Les points d'eau naturels (cours d'eau, lacs, étangs, ...) peuvent être utilisés pour la défense incendie s'ils répondent aux caractéristiques suivantes :

- pouvoir fournir en toute saison un débit de 120 m³ en deux heures,
- la hauteur d'aspiration devra dans les cas les plus défavorables être inférieure à 6 m,

- des plates formes permettant la mise en oeuvre des engins devront être aménagées.

Leur superficie sera d'au moins 32 m^2 ($8 \text{ m} \times 4 \text{ m}$) ; elles seront implantées perpendiculairement au point d'eau.

Leur résistance devra permettre le stationnement d'un véhicule de 130 KN (dont 90 KN sur l'essieu arrière et 40 KN sur l'essieu avant, ceux-ci étant distants de 4,50 m).

Elles seront reliées à la voie publique par une voie carrossable répondant aux caractéristiques des voies engins.

4°) Réserves artificielles :

Les réserves artificielles doivent être créées en des endroits judicieusement choisis par rapport aux bâtiments à défendre, facilement accessibles en toutes circonstances.

Elles peuvent être constituées par des citernes, bassins, piscines, ...

Leur capacité minimum doit être de 120 m^3 d'un seul tenant. Toutefois, si elles sont réalimentées par un réseau de distribution ou par une source, ce volume pourra être réduit du double du débit horaire de l'appoint.

Elles devront être équipées en partie basse d'une canalisation de 100 mm munie d'une crépine aboutissant à un poteau d'incendie de 100 mm de couleur bleue. Cette canalisation sera dotée d'une vanne de barrage et d'une purge.

Le poteau sera situé à une distance maximum de 5 m d'une voie carrossable répondant aux caractéristiques des voies engins.

IV/ Caractéristiques des voies carrossables utilisables par les engins de secours :

Pour permettre l'accès des véhicules de secours aux abords des constructions et des points d'eau, des voies carrossables dites « voies-engins » doivent être aménagées. Ces voies, d'une largeur minimale de 8 m doivent comporter une chaussée répondant aux caractéristiques suivantes :

- largeur de la chaussée (bandes réservées au stationnement exclues) : 3 m ;
- résistance : 130 KN (dont 40 KN sur l'essieu avant et 90 KN sur l'essieu arrière, ceux-ci distants de 4,50 m) ;
- hauteur libre sous voûte : 3,50 m
- rayon intérieur : 11 m
- surlargeur : $S = \frac{15}{R}$ dans les virages de rayons intérieurs inférieurs à 50 m.

(S et R, surlargeur en rayon intérieur, étant exprimés en mètres).

- pente inférieure à 15 %.

Toutefois, sur une longueur inférieure à 20 m, la largeur de la chaussée peut être réduite à 3 m et les accotements supprimés.

Ces voies doivent être munies d'un panneau de signalisation visible en toutes circonstances et indiquant le tonnage limite autorisé.

Bureau prévention

Fiche technique n° 90/3

Défense contre l'incendie

Établissements à risques importants

Textes de référence :

- Code de l'Urbanisme (article L 421.5)
- Circulaire Interministérielle n° 465 du 10 décembre 1951
- Circulaire Préfectorale du 14 novembre 1990.

I/ Définition des risques à défendre :

Dans certains cas, les moyens à mettre en oeuvre pour lutter contre un incendie peuvent être plus importants qu'en règle générale.

Ceci peut être dû à :

- la présence d'entreprises relevant de la législation des installations classées pour des activités présentant des risques d'incendie ou d'explosion ;
- l'existence d'un potentiel calorifique élevé dû soit à la nature des constructions, soit à leurs tenanciers : entrepôt de stockage, industrie ou établissements recevant du public importants (commerces, théâtres, hall d'exposition, ...).
- la multiplication de bâtiments industriels ou commerciaux sur un même site (ZAC, zone industrielle).

Les risques de propagation d'un incendie sont importants si des mesures constructives permettant le recoupement des bâtiments n'ont pas été réalisées.

Il en résulte qu'il y aura lieu de prévoir l'intervention simultanée de plusieurs engins pompes.

II/ Réalisation de la défense :

Dans tous les cas, il conviendra de consulter les services d'incendie pour déterminer le nombre d'engins nécessaires à la défense du site ainsi que le nombre et l'emplacement des points d'eau permettant leur alimentation.

Chaque engin devra pouvoir disposer d'une réserve hydraulique potentielle de 120 m³ en deux heures, disponible soit à partir d'un réseau de distribution, soit à partir de points d'eau naturels ou de réserves artificielles.

III/ Caractéristiques des points d'eau :

1°) Poteau ou bouche d'incendie de 100 mm :

Les poteaux d'incendie (NFS 61 213) et les bouches d'incendie (NFS 61 211) doivent répondre aux conditions suivantes :

- être incongelables,
- pouvoir fournir un débit minimum de 17 l/s sous une pression de 1 bar,
- être alimentés par un réseau permettant un apport de 120 m³,
- être situés à moins de 5 m d'une voie carrossable utilisable par les engins de secours,
- être distants d'au moins 30 m de tout risque particulier,
- être signalés conformément aux normes en vigueur.

2°) Poteau d'incendie 2 fois 100 mm :

Les poteaux d'incendie 2 fois 100 mm doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- être incongelables,
- pouvoir fournir un débit de 33 l/s sous une pression minimale de 1 bar,
- être branchés sur des canalisations de 200 mm au moins alimentées par un réseau permettant un apport de 240 m³,
- être situés à moins de 5 m d'une voie carrossable utilisable par les engins de secours.
- être distants d'au moins 30 m de tout risque particulier,
- être signalés conformément aux normes en vigueur.

3°) Points d'eau naturels :

Les points d'eau naturels (cours d'eau, lacs, étangs, ...) peuvent être utilisés pour la défense incendie s'ils répondent aux caractéristiques suivantes :

- pouvoir fournir en toute saison un débit de 120 m³ en deux heures,
- la hauteur d'aspiration devra, dans les cas les plus défavorables, être inférieure à 6 m,
- des plates formes permettant la mise en oeuvre des engins devront être aménagées.

Leur superficie sera d'au moins 32 m² (8 m x 4 m) ; elles seront implantées perpendiculairement au point d'eau.

Leur résistance devra permettre le stationnement d'un véhicule de 130 KN (dont 90 KN sur l'essieu arrière et 40 KN sur l'essieu avant, ceux-ci étant distants de 4,50 m).

Elles seront reliées à la voie publique par une voie carrossable répondant aux caractéristiques des voies engins.

4°) Réserves artificielles :

Les réserves artificielles doivent être créées en des endroits judicieusement choisis par rapport aux bâtiments à défendre, facilement accessibles en toutes circonstances.

Elles peuvent être constituées par des citernes, bassins, piscines, ...

Leur capacité minimum doit être de 120 m³ d'un seul tenant. Toutefois, si elles sont réalimentées par un réseau de distribution ou par une source, ce volume pourra être réduit du double du débit horaire de l'appoint.

Elles devront être équipées en partie basse d'une canalisation de 100 mm munie d'une crépine aboutissant à un poteau d'incendie de 100 mm de couleur bleue. Cette canalisation sera dotée d'une vanne de barrage et d'une purge.

Le poteau sera situé à une distance maximum de 5 m d'une voie carrossable répondant aux caractéristiques des voies engins.

IV/ Caractéristiques des voies carrossables utilisables par les engins de secours :

Pour permettre l'accès des véhicules de secours aux abords des constructions et des points d'eau, des voies carrossables dites « voies-engins » doivent être aménagées. Ces voies, d'une largeur minimale de 8 m, doivent comporter une chaussée répondant aux caractéristiques suivantes :

- largeur de la chaussée (bandes réservées au stationnement exclues) : 3 m ;
 - résistance : 130 KN (dont 40 KN sur l'essieu avant et 90 KN sur l'essieu arrière, ceux-ci distants de 4,50 m) ;
 - hauteur libre sous voûte : 3,50 m
 - rayon intérieur : 11 m
 - surlargeur : $S = \frac{15}{R}$ dans les virages de rayons intérieurs inférieurs à 50 m.
- (S et R, surlargeur en rayon intérieur, étant exprimés en mètres).
- pente inférieure à 15 %.

Toutefois, sur une longueur inférieure à 20 m, la largeur de la chaussée peut être réduite à 3 m et les accotements supprimés.

Ces voies doivent être munies d'un panneau de signalisation visible en toutes circonstances et indiquant le tonnage limite autorisé.

**Analyse et circonstances des accidents et
note en matière de sécurité routière**

BURY

Organisme	Résumé	Circumstances
Gendarmerie Nationale Unité N° PV Dah Heure	RD 0137 PR 12-850 en courbe à droite petite	Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par un homme de 33 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 - écarté à droite, heurte un fossé, un talus ou une paroi rocheuse. Bilan : 1 blessé grave.
Gendarmerie Nationale 486 / 540 Jeu 12/02/1998 17 h 10	RD 0137 D PR 01754 partie rectiligne plai RD 0012	Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme de 24 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 - traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 18 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 - circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave.
Gendarmerie Nationale 486 / 776 Dim 17/03/1998 14 h 45	RD 0137 D PR 010 partie rectiligne plai RD 0012	Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (4 blessés légers) : un véhicule léger, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137 - traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé léger) : un véhicule léger, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 - circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 5 blessés légers.
Gendarmerie Nationale 486 / 1124 Lun 20/07/1998 16 h 40	RD 0137 PR 12-300 partie rectiligne bas de côte VC 0000	Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en T, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 23 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137 - tournant à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé grave, 1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 39 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 - circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave, 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 486 / 1173 Mar 28/07/1999 11 h 40	RD 0012 PR 19125 partie rectiligne plai VC 0000	Commune 118 (BURY) (RD 12RUE VOLTAIRE). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par un homme de 60 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 - traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 28 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012 - circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave, 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 486 / 740 Dim 20/03/1997 (F)	RD 0137 D PR 01755 partie rectiligne plai	Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Postes	Circunstances
Gendarmerie Nationale 486 / 820 Mar 22/04/1997 21 h 30	plut RD 0012	Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 tué, 1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par un homme de 78 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137 D, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 43 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué, 1 blessé grave. Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en T, au carrefour ou à l'entrée. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé grave) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 16 ans, circulant sur la Aut 0000 traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 37 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave.
Gendarmerie Nationale 486 / 1830 Ven 22/08/1997 17 h 15	RD 0510 PR 0+0 perte rectiligne pié RD 0012	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par l'arrière impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 54 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé grave) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 24 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, heurte à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave.
Gendarmerie Nationale 486 / 1738 Mar 10/09/1997 11 h 15	Aut 0000 PR 0+0 en courbe à droite perte	Commune 116 (BURY) (CAVE D'HENNO). Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 36 ans, circulant sur la Aut 0000 déporté à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme de 31 ans, circulant sur la Aut 0000, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 486 / 2285 Mar 23/12/1997 9 h 00	RD 0137 PR 12+300 en S perte Aut 0000	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en T, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 33 ans, circulant sur la Aut 0000 tournant à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme de 26 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137, circule sans changement de direction, heurte une bordure de trottoir et un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 486 / 240 Ven 04/02/2000	RD 0012 PR 21+300 en courbe à gauche	Commune 116 (BURY) (PAMIEU DE ST EPIN). Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes	Circonstances
16 h 05	pié	Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véhicule A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 34 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, déporté à droite, heurte un poteau. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 488 / 365 Jeu 25/02/1999 7 h 25	Aur 0000 PR 0+0 en courbe à gauche pié	Commune 116 (BURY) (RUE PILLON CROUZET). Accident en agglomération (de 500 à 2 000 h.), hors intersection, au carrefour ou à l'aboutissement. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 39 ans, circulant sur la Aur 0000, circule en écartant, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé léger) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 20 ans, circulant sur la Aur 0000, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 488 / 536 Lun 28/03/1999 18 h 45	RD 0012 PR 20+560 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY) (RUE DE ST EPIN). Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collisions multiples impliquant 3 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 21 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme de 41 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, à l'arrêt, heurte un autre véhicule. Véhicule C (pas de victime) : un véhicule léger, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, circule sans changement de direction. Bilan : 2 blessés légers.
Gendarmerie Nationale 488 / 425 Lun 02/08/1999 12 h 15	RD 0012 PR 19+700 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. Par temps éblouissant et la chaussée est normale. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 25 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé léger) : une motocyclette, conduite par un homme de 28 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 488 / 1813 Ven 03/09/1999 21 h 30	RD 0137 PR 14+0 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY) (CARREFOUR DE BRVOS). Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 72 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137, dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé léger) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 17 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 488 / 1868 Sam 18/10/1999 0 h 15	VC 0000 PR 0+0 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY) (RUE ALBERT MARTIN). Accident en agglomération (de 0 à 500 h.), hors intersection, la nuit éclairage public assuré. La chaussée est normale. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes	Circonstances
Gendarmerie Nationale 488 / 1119 Mer 31/05/2003 13 h 00	RD 0137 D PR 0+0 partie rectiligne pié	Véhicule A (3 blessés légers) : un véhicule léger, conduit par un homme de 19 ans (dont l'attribution dépasse le seuil d'infraction), circulant sur la VC 0000, circule sans changement de direction, heurte un véhicule en stationnement. Bilan : 3 blessés légers.
Gendarmerie Nationale 488 / 2358 Lun 27/11/2000 19 h 00	RD 0012 PR 22+0 en courbe à gauche pié	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. Il pleut légèrement et la chaussée est mouillée. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véhicule B (2 blessés légers) : un véhicule léger, conduit par un homme de 39 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 3 blessés légers.
Gendarmerie Nationale 488 / 807 Lun 07/05/2001 12 h 15	RD 0137 PR 11+800 partie rectiligne partie Aur 0000	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en T, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (pas de victime) : un tracteur agricole, conduit par un homme de 59 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137, tournant à gauche, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé grave) : une motocyclette, conduite par un homme de 25 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137, dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé grave.
Gendarmerie Nationale 488 / 190 Jeu 25/01/2001 17 h 30	RD 0012 PR 18+500 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY) (RD 12 / RUE DUVALIER). Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), en intersection en X, au carrefour ou à l'aboutissement. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véhicule A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 53 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véhicule B (1 blessé léger) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 19 ans, circulant sur la Aur 0000, traverse la chaussée, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 488 / 1843 Jeu 02/10/2001 21 h 45	RD 0137 PR 14+0 partie rectiligne pié	Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision par l'arrière impliquant 2 véhicules et pas de piéton.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes	Circstances
		Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 30 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 , circule même sens même file. Véh. B (1 blessé grave) : un cyclomoteur, conduit par un homme, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 , circule même sens même file. Bilan : 1 blessé grave. Commune 118 (BURY) (HAMEAU DE ST CLAUDE). Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, la nuit, éclairage public allumé. La chaussée est normale. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 45 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 , circule sans changement de direction, heurte un mur. Bilan : 1 blessé léger. Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en T, en plein jour. La chaussée est normale. Collision impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par un homme de 44 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0137 , déporté à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par une femme de 54 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 2 blessés graves. Commune 118 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, au crépuscule ou à l'obscur. Il pleut légèrement et la chaussée est normale. Collisions multiples impliquant 3 véhicules et pas de piéton. Véh. A (2 blessés légers) : un véhicule léger, conduit par un homme de 20 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 tué, 1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 28 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 , à l'arrêt. Véh. C (1 blessé grave, 1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 41 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué, 1 blessé grave, 4 blessés légers. Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 tué) : un véhicule léger, conduit par un homme, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0029 , dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé grave, 1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0029 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué, 1 blessé grave, 1 blessé léger. Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton.
Gendarmerie Nationale 486 / 761 Dim 29/07/2001 23 h 00	RD 0012 PR 23+0 en courbe à droite pont	
Gendarmerie Nationale 486 / 118 Jeu 24/01/2002 9 h 30	RD 0137 PR 0+0 en courbe à gauche pont Autr 0000	
Gendarmerie Nationale 486 / 371 Mar 12/03/2002 17 h 45	RD 0012 PR 20+600 partie rectiligne plat	
Gendarmerie Nationale 486 / 1168 Mer 16/07/2002 7 h 45	RD 0029 PR 25+150 partie rectiligne plat	
Gendarmerie Nationale 486 / 1598 Mer 11/05/2002 19 h 00	RD 0137 PR 13+900 partie rectiligne pont	

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes	Circstances
		Véh. A (1 blessé grave) : un véhicule léger, conduit par un homme de 28 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0137 , circule sans changement de direction, heurte un fossé, un talus ou une parcelle boisée. Bilan : 1 blessé grave. Commune 118 (BURY) (OD 12). Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par une femme de 69 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil de 0,08), circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0012 , déporté à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un poids lourd avec remorque(s), conduit par un homme de 48 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger. Commune 116 (BURY). Accident hors agglomération, en intersection en X, la nuit sans éclairage public. Il pleut fortement et la chaussée est mouillée. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé léger) : un véhicule léger, conduit par un homme de 44 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0012 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 32 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0516 , traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé léger.
Gendarmerie Nationale 486 / 1810 Jeu 12/05/2002 23 h 00	RD 0012 PR 0+0 partie rectiligne plat	
Gendarmerie Nationale 486 / 1752 Jeu 03/10/2002 21 h 30	RD 0516 PR 0+300 partie rectiligne plat RD 0012	

Periodo d'Atto: 01/01/1997 - 31/03/2002

FICHE DE SYNTHESE

Autoroutes :	0	RN :	0	RD :	25	VC :	1	Autres :	2
Longueur :									
MJA :									

RESULTATS GLOBAUX			
	En aggr.	Hors aggr.	Total
Accidents corporels	5	23	28
Accidents mortels	0	3	3
Nombre de tués	0	3	3
Nombre de Blessés Graves	0	13	13
Nombre de Blessés Légers	7	25	32
Taux d'accident 100 Vh x km			
Taux de tués 100 Vh x km			
Tués / 100acc.			
Tués + B.G. / 100acc.			
Coût moyen d'un accident (M€)			10,71
Densité accidents / an / km			57,14
Densité acc. mortels / an / km			711,43

un tué = 3834,40 kF un B.G. = 394,84 kF un B.L. = 83,94 kF Dégât mat. = 21,35 kF

COUT GLOBAL (Millions de francs) :	19,920	COUT PAR AN ET PAR KM (Millions de francs) :
------------------------------------	--------	--

REPARTITION DES ACCIDENTS :

Tracé en courbe : 8 En Intersection : 14

PROFIL EN LONG	En pont	8	Sommeil côté	0	Sur le plat	22	Bas de côte	1
SURF. GLISSANTE	Mouillée	2	Enneigée	0	Verglacée	0	Aulnus	0
INTERPERIES	Pluie	3	Neige	0	Brouillard	0	Vent	0
NB VEH. / ACCIDENT	1 véhicule	5	2 véhicules	21	3 véhicules	2	4 véh. et +	0
TYPE DE COLLISION	Frontale	4	Par le côté	13	Arrière	3	En chaîne	0

LUMIERE Nuit ss ecl. : 6 Nuit ecl. all. : 2 Nuit ecl. non all. : 0 Aube/Crép. : 4 Jour : 16

ACCIDENTS VEH. SEUL SANS PIET.

Ss obst. fixe : 0 Avec obst. fixe : 5

Obst.	Nb Obs.	Tués	B.G.	B.L.	Tués	B.G.	B.L.	Victimes
Multiples	1	0	0	0	0	0	0	0
Glissés	0	0	0	0	0	3	3	6
Brouillard	1	0	0	0	0	0	0	0
Arrière	1	0	0	0	0	1	1	2
Tués	2	0	2	0	0	0	0	0
Signaux	0	0	0	0	3	9	28	40
Poleaux	1	0	0	1	0	0	0	0
Véhicule	1	0	0	3	0	0	0	0
Divers	1	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	0	2	6	3	13	32	48

MANOEUVRES :

Dépassement : 9 Tourne-à gauche : 5 Tourne-à droite : 2

IMPLIQUES :	2 R.L. :	8	V.L. :	43	V.L. + R.L. :	0	Carboneille :	0	Car :	0
	piédon :	0	Vélo :	2	Véloroute :	0	Poids lourd :	1	Others :	1

REPARTITION DANS LE TEMPS :

PAR HEURE

Heure	1	6-7	0	12-13	2	18-19	3
0-1	0	0	0	0	0	0	0
1-2	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0
3-4	0	0	0	0	0	0	0
4-5	0	0	0	0	0	0	0
5-6	0	0	0	0	0	0	0

PAR MOIS

Mois	Janv	3	Juill	3
Janv	3	3	3	3
Févr	3	3	3	3
Mars	3	3	3	3
Avril	2	2	2	2
Mai	3	3	3	3
Jun	0	0	0	0
Juill	3	3	3	3
Sept	3	3	3	3
Oct	3	3	3	3
Nov	1	1	1	1
Déc	1	1	1	1

PAR ANNEE (1)

Année	1997	5	1999	5	2000	3	2001	4	2002	8
1997	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
1998	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

PAR JOUR DE LA SEMAINE

Jour	1	6	2	7	3	1	3
Lundi	3	3	3	3	3	3	3
Mardi	3	3	3	3	3	3	3
Merci	3	3	3	3	3	3	3
Jeudi	3	3	3	3	3	3	3
Vendredi	3	3	3	3	3	3	3
Samedi	3	3	3	3	3	3	3
Dimanche	3	3	3	3	3	3	3

(1) Seules les 12 premières années de la période d'étude sont représentées.

PLAN LOCAL D'URBANISME

Principes et objectifs de l'Etat en matière de sécurité routière

L'Etat reste garant de la sécurité et de la circulation sur l'ensemble du réseau circulé. A ce titre, il doit s'assurer lors de l'élaboration du Plan local d'urbanisme que les mesures décidées respectent les principes de base susceptibles de favoriser un haut niveau de sécurité routière, c'est-à-dire :

- la prise en compte des usagers vulnérables
- l'affectation des voies avec le souci d'un rééquilibrage des usages entre circulation et vie locale pour les voies traversant l'agglomération
- la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies existantes ou projetées et leurs caractéristiques pour que les usagers adaptent leur comportement

Les ouvrages de référence produits par les services techniques de l'Etat sont :

- sécurité des routes et des rues
- ville plus sûre, quartiers sans accidents
- modération de la vitesse en agglomération
- zone 30
- section 70 en agglomération
- recommandations pour les aménagements cyclables
- guide des carrefours urbains
- aménagements des carrefours interurbains

Le comité interministériel de la sécurité routière a indiqué fin 1998 l'objectif de diminuer par 2 en 5 ans le nombre de tués sur les routes. A cette fin, il a rappelé l'importance de certaines orientations :

- la modération de la vitesse en agglomération
- la promotion des déplacements à bicyclettes
- un contrôle de sécurité sur les projets routiers

Données communales :

Une analyse du fonctionnement urbain devra être faite au préalable ; elle portera sur :

- l'analyse des accidents des 5 dernières années (ci-joint répertoire des accidents sur cette commune ainsi que les circonstances de ceux-ci)
- la circulation
- les projets (d'aménagement urbain et de voirie)
- les points singuliers (sorties d'écoles)

A noter que les accidents recensés sont uniquement les accidents corporels de la circulation car ce sont les seuls qui sont relevés sur place par les forces de l'ordre et qui donnent lieu à procès verbal. Les accidents matériels sont recensés par les assurances des propriétaires des véhicules et ne donnent pas lieu à un recensement. Les accidents corporels de la circulation sont liés à l'importance du trafic (il faut toujours comparer les quantités d'accidents survenus au regard de l'importance de la circulation).

La gravité des blessures est codifiée de la façon suivante :

- BL ou blessé léger
- BG ou blessé grave (la victime a passé au moins les 6 jours suivant l'accident à l'hôpital)
- T ou tué (la victime est décédée dans les 6 jours qui suivent l'accident)

Objectifs du PLU en sécurité routière

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement intégrant la sécurité routière nécessite d'établir à partir des données communales des objectifs qui déclineront :

- **la prise en compte des conclusions de l'approche accidents**
si les accidents sont localisés et présentent une configuration particulière, le PLU en tiendra compte et proposera dans la mesure du possible des mesures concrètes afin d'éviter le renouvellement d'accidents similaires
- **la prise en compte des usagers vulnérables**
dans le cadre du PLU, la commune aura une réflexion à mener permettant de :
 - 1-rendre sûrs les déplacements actuels et à venir pour :
 - * les piétons et les deux roues, en particulier les cheminements des jeunes vers les équipements qui leur sont destinés : écoles
 - * les cheminements des parcs de stationnement vers les équipements publics ou privés
 - 2-favoriser les déplacements de ce type
 - 3-développer le réseau de cheminement pour ces usagers et éventuellement en affecter une partie exclusivement à leur usage

Le PLU devra intégrer les conclusions de cette réflexion dans toutes les composantes du dossier et en particulier les réservations d'emprises.

- **L'affectation des voies**

il ne s'agit pas là de concevoir un plan de modération de la vitesse mais d'en jeter les bases, à savoir :

- * analyser le réseau viaire existant et à venir pour en proposer une affectation à terme
- * analyser les limites légales de l'agglomération (panneau d'entrée et de sortie) par rapport aux limites (actuelles et futures) perceptibles par les usagers en transit (présence de bâti, de trottoirs)
- * analyser les éventuels écarts au regard du présent et de leur devenir pour décider de l'affectation des voies

Les opérations à venir devront contribuer à la construction d'une image cohérente pour les usagers de la route : on établira des règles sur le recul, la position du bâti et éventuellement sur le gabarit. Tout usager en transit doit pouvoir identifier facilement le type de voie où il évolue (une certaine typologie des aménagements sera recherchée) avec les éléments de fonctionnement inhérents au statut des voies.

- **le gabarit à préserver**

la sauvegarde des itinéraires de transports exceptionnels est une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la circulation ou le transport de véhicules spéciaux (travaux publics, grues, engins agricoles). Il conviendra donc de maintenir au mieux toutes les possibilités routières existantes. Chaque gestionnaire du réseau devra réagir en conséquence à tous projets d'aménagement touchant au gabarit et aux obstacles, aux rayons des carrefours giratoires, aux poids et à la répartition des charges.

- **Le traitement des accès**

Il s'agit là d'analyser les modalités de desserte des propriétés riveraines

Pour les routes nationales ou les routes départementales classées à grande circulation, on appliquera le principe suivant : tout automobiliste qui sort d'un accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser son insertion sur la route avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne. Ce temps est estimé à 8 secondes et ne doit dans tous les cas jamais être inférieur à 6 secondes qui est le minimum impératif.

On veillera à éviter le développement linéaire de l'agglomération le long des routes principales.

Hors agglomération, on n'admettra pas la création d'accès nouveaux en dehors des aménagements d'ensemble faisant l'objet d'équipements adaptés organisant le raccordement des voiries secondaires au réseau des routes principales dans de bonnes conditions de sécurité.

Pour les routes secondaires (les autres routes et les voies communales), on essayera de respecter le principe énoncé ci-dessus.

Les connaissances acquises

Même s'il n'y a pas encore beaucoup de connaissances explicites sur les caractéristiques des rues qui engendrent des conduites à risque, les éléments suivants semblent y contribuer à savoir ;

- la présence de constructions tournant le dos à la route, l'absence de constructions visibles (cachées derrière des haies vives) qui n'engendrent pas la perception d'un milieu urbain
- l'absence d'événements marquant l'entrée de l'agglomération
- les largeurs de rues qui donnent une impression d'aisance
- les alignements droits qui permettent au regard du conducteur de se porter au loin

La prise en considération de ces connaissances devrait permettre d'éviter :

- des extensions d'habitations reliées à l'agglomération seulement par la route
- l'élargissement des emprises (recul des habitations) qui élargissent le champ visuel
- les aménagements non cohérents avec le type de la voie concernée
- les alignements droits trop longs (afin d'éviter une augmentation de la vitesse)

De même, les emplacements réservés pour les équipements devront être choisis avec soin : prise en compte les déplacements engendrés pour créer des liaisons sûres.

LES LIMITES D'AGGLOMERATION

L'article 1 du Code de la Route donne comme définition de l'agglomération, l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bien 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. L'espace bâti est caractérisé par :

- 1. un espacement entre bâtiments de moins de 50 m
- 2. des bâtiments proches de la route
- 3. une longueur d'au moins 400 m
- 4. une fréquence significative d'accès inversés

Les limites d'agglomération ont des effets :

- * au titre du code de la route
- * au titre de l'occupation du domaine public
- * au titre de l'urbanisme
- * au titre de la publicité
- * au titre de la police

Les panneaux sont obligatoirement de type EB10 et EB20 (les seuls réglementaires), posés à moins de 100 mètres du bâti et sur l'accollement droit (sur les routes importantes ou en cas de mauvaise visibilité, un doublage est possible sur la gauche de la chaussée). Sur les routes départementales, la cartouche à fond jaune (type E43) devra être mise au-dessus du panneau. Aucune inscription autre que le nom de l'agglomération ne doit être portée sur ces panneaux et aucun panneau, autre éventuellement des A68 ou A67, ne doit être placé sur le même support.

Il est inutile de positionner à l'entrée d'agglomération un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h car c'est le régime général de la limitation de vitesse en agglomération.

Dès lors qu'à l'une des entrées d'agglomération, une prescription a été mise en place, elle doit être reprise à chaque entrée d'agglomération.

LES MIROIRS

Le miroir peut être utilisé sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- * mise en place d'un régime de priorité avec obligation d'arrêt « stop » sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'usage du miroir
 - * distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieure à 15 m
 - * trafic essentiellement local sur la route où est implanté le « stop » précité
 - * limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 50 km/h
 - * implantation à plus de 2,3 m
- Les miroirs doivent être inclus sur un fond :
- * carré s'il s'agit d'un miroir rond (le côté du carré a une longueur égale à une fois et demie le diamètre du miroir)
 - * rectangulaire ou carré s'il s'agit d'un miroir rectangulaire ou carré (les côtés du fond ont une longueur égale à une fois et demie celle du miroir)
- Le fond ainsi doit être rayé noir et blanc, chaque rale mesurant 5cm de largeur. Il ne faut pas utiliser de miroir plan.

CRITERES DE QUALITE DE LA SIGNALISATION

La signalisation doit être :

- visible :
- lisible : on doit réduire et simplifier les indications au maximum et, le cas échéant, répartir les signaux sur plusieurs supports échelonnés
- uniforme : l'uniformité implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires (tous les signaux routiers doivent être conformes à la réglementation en date du 1^{er} juin 2001).
- homogène : l'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.
- simple : la simplicité s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatiguent l'attention de l'usager, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.
- continue : (ne s'applique qu'à la signalisation de direction) : la continuité des directions signalées, assurée sur les routes importantes par la coordination effectuée à l'échelon de l'Administration Centrale, doit être recherchée sur toutes les autres routes en réalisant localement entre services les liaisons nécessaires.
- cohérente avec l'usage, avec les règles de circulation * et ci-dessous
- concertée : lorsqu'il est indispensable que plusieurs signaux soient vus en même temps, on doit les implanter de façon que l'usager puisse les apercevoir d'un seul coup d'œil, de jour comme de nuit.

* il doit y avoir aussi cohérence entre la géométrie de la route et la signalisation, entre la signalisation et l'environnement de la route ou de la rue, entre les signalisations verticales entre elles, entre la signalisation horizontale et la signalisation verticale, entre les revêtements rétro réfléchissants utilisés.

LES OBSTACLES LATERAUX

D'une manière générale, dans chaque commune, il faudra veiller à apporter un soin au traitement des obstacles latéraux (au niveau national, rappelons qu'un accident mortel sur 3 se produit lors d'un choc contre obstacle) et surtout lorsque nous nous situons :

- * sur une route nationale
- * sur une route départementale classée à grande circulation
- * dans une zone d'accumulation d'accidents
- * dans une section de route en courbe
- * ou quand l'obstacle est situé trop près du bord de chaussée

Ces obstacles sont susceptibles d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'un accident.

Voici quelques exemples à envisager :

- * éloignement au maximum les poteaux EDF et Télécom du bord de la chaussée et dans la mesure du possible prévoir une mise sur poteaux communs des lignes,
- * chartronnage des tôles de buse,
- * suppression et remplacement des bornes kilométriques ou GDF en matériaux durs par des bornes en plastique, des panneaux de signalisation en matériaux durs par des panneaux aux normes
- * suppression des entrepôts sauvages, ou stockage provisoire des arbres sur l'accollement
- * traitement des poteaux soit en mettant en place un dispositif de retenue, soit en supprimant le poteau et en implantant éventuellement un garde corps

Recensement agricole – RGA 2000 –

BURY

Colza grain et navette (S)

Région : 22 - PICARDIE

Département : 60 - OISE

Canton : 24 - MOUY

Commune : 116 - BURY

Région agricole : 042 - CLERMONTAIS

Zone défavorisée : 0 - Hors zone

Massif : 0 - Hors zone

1. Généralités

Population totale en 1999*	2 831	2 835	Superficie totale*	1 703 ha
			Superficie agricole utilisée communale (7)	613 ha
			Superficie agricole utilisée des exploitations (1)	701 ha

* Source : INSEE, DGI

2. Taille moyenne des exploitations

	Exploitations			Superficie agricole utilisée moyenne (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Exploitations professionnelles (2)	11	11	8	65	72	68
Autres exploitations	6	5	0	1	0	0
Toutes exploitations	17	16	8	42	52	68
Exploitations de 100 ha et plus	0	0	4	0	0	157

3. Superficies agricoles

	Exploitations			Superficie (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie agricole utilisée	15	13	6	717	630	701
Terres labourables	11	11	6	676	604	694
dont céréales	10	11	6	504	560	400
Superficie fourragère principale (3)	11	6	3	58	59	22
dont superficie toujours en herbe	11	6	0	39	34	0
Bâtiments	10	10	6	315	341	310
Orme et escaupage	10	11	0	00	132	88
Mais-grain et maïs semence	10	7	5	88	81	0
Bâtiments industriels	7	7	5	79	81	56
Pois protéagineux	..	..	5	..	..	48
Pommes de terre de conservation	6	4	0	30	12	0

4. Cheptel

	Exploitations			Effectif		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Total bovins	7	3	0	238	180	0
dont total vaches	5	3	0	90	65	0
Total volailles	12	5	0	406	121	0
Vaches laitières	4	0	0	54	0	0
Total ovins	0	0	0	0	0	0
dont brebis mâles	0	0	0	0	0	0
Total porcins	0	0	0	0	0	0
dont truies mères	0	0	0	0	0	0
Lapins mâles	0	0	0	36	0	0
Poules pondeuses	0	0	0	..	89	0
Poulets de chair et coqs	3	0	0	36	0	0

5. Moyens de production

	Exploitations			Superficie (ha) ou parc (en propriété ou copropriété)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie en foinage	11	10	5	368	490	572
Tracteurs	12	14	6	29	41	18
dont tracteurs de 135 ch DIN et plus	..	0	4	..	0	3
Motopompe-battisse	9	6	5	6	0	4
Presses à presses balles	0	0	0	..	0	0
Superficie irriguée	0	0	0	0	0	0
Superficie arrosée par drains entiers	0	0	0	0	0	0

6. Age des chefs d'exploitation et des coexploitants

	Effectif		
	1979	1988	2000
Moins de 40 ans	3	0	0
40 à moins de 55 ans	7	10	7
55 ans et plus	7	0	0
Total	17	10	10

7. Population - Main d'œuvre

	Effectif ou UTA (4)		
	1979	1988	2000
Chefs et coexploitants à temps complet	7	10	9
Pop. familiale active sur les expl. (5)	32	29	14
UTA familiales (4)	23	22	12
UTA salariés (4) (6)	15	27	0
UTA totales (y c. ETA-CUNIA) (4)	38	49	24
Salariés permanents	15	0	0

8. Statut

	Exploitations		
	1979	1988	2000
Exploitations individuelles	16	14	0

9. Divers

S : superficie (ha) SD : superficie développée (ha)	S ou SD		
	1979	1988	2000
Mais fourrage et ensilage (S)	15	0	0
Pomme de terre de féculerie (S)	0	0	0
Colza grain et navette (S)	0	58	93
Herbier vert (SD)	0	0	0
Petit pois (SD)	18	0	0

Précisions méthodologiques

(1) Les superficies renseignées ici sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles. Elles ne peuvent être comparées à la superficie totale de cette commune.

(2) Exploitations dont le nombre d'UTA (4) est supérieur ou égal à 0,75 et la marge brute standard est supérieure ou égale à 12 hectares équivalent bétail.

(3) Somme des fourrages et des superficies toujours en herbe.

(4) Une unité de travail annuel (UTA) est la quantité de travail d'une personne à temps complet pendant une année.

(5) La population familiale active comprend toutes les personnes, membres de la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants (y compris ceux-ci), travaillant sur l'exploitation.

(6) Il s'agit des salariés permanents et occasionnels n'appartenant pas à la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants.

(7) Les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune.

Signes conventionnels

... Résultat non disponible

c Résultat confidentiel non publié, par application de la loi sur le secret statistique