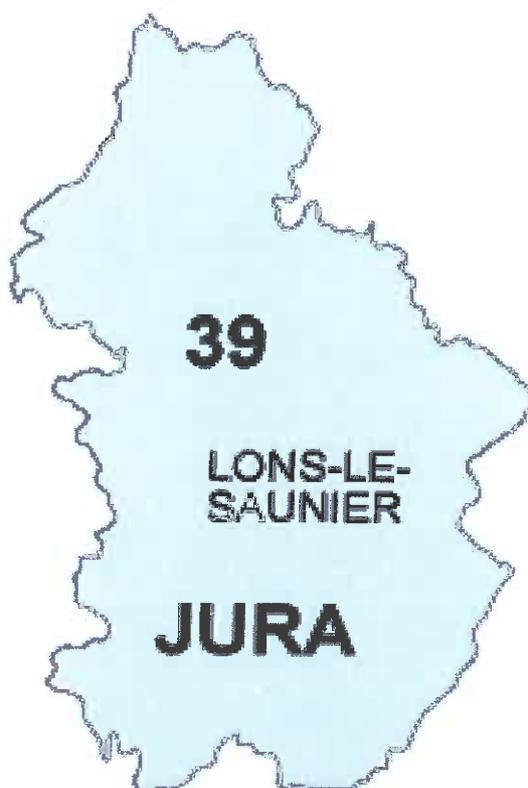


DOCUMENT
GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS **du JURA**
2018 – 2022

« POUR UNE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE »



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

DÉCLARATION COMMUNE

La politique de sécurité routière est une priorité puisqu'elle est axée sur la protection de la vie humaine. Depuis le début des années 70, le nombre d'accidents corporels sur les routes du Jura a été divisé par 10, alors que dans le même temps, le trafic routier n'a cessé d'augmenter. Actuellement, cette amélioration marque quelque peu le pas puisque depuis 2012, le nombre d'accidents corporels augmente à nouveau légèrement. L'accidentalité en 2017 est remontée au niveau de celle de 2005.

Mais cet enjeu humain est indissociable de la transmission des valeurs du civisme, qualité pour vivre ensemble au sein de la République.

Des signes encourageant démontrent que la grande majorité des usagers de la route est désormais beaucoup plus engagée que par le passé dans des comportements responsables. Ce phénomène est le résultat direct de la lutte contre l'insécurité routière, et notamment en luttant plus sévèrement contre la part infime des usagers adoptant un comportement irresponsable et dangereux.

Pour persévérer dans cette dynamique vertueuse, il est primordial de maintenir, par le biais de la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière, une mobilisation forte de l'ensemble des acteurs. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions diverses et variées.

Le présent Document Général d'Orientations (D.G.O.) s'inscrit dans le cadre de cette démarche partenariale. Il fixe les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière pour les 5 années (2018 à 2022) et propose des orientations d'actions à conduire.

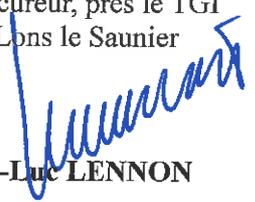
Les signataires du DGO s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.) et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentalité de chacun des enjeux.

Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans le Jura.

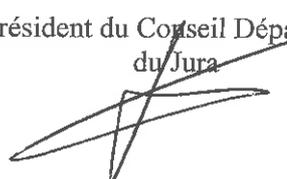
***La Sécurité Routière est l'affaire de tous !
Ensemble faisons reculer l'insécurité routière dans le Jura !***

A Lons, le 1^{er} mars 2018

Le procureur, près le TGI
de Lons le Saunier


Jean-Luc LENNON

Le président du Conseil Départemental
du Jura


Clément PERNOT

Le préfet
du Jura


Richard VIGNON

Le président de l'Association des Maires
du Jura

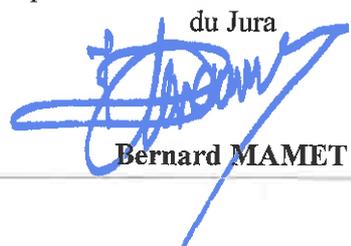

Bernard MAMET

TABLE DES MATIÈRES

I - Introduction.....	4
II - Bilan des enjeux du DGO 2013-2017.....	6
III – Analyses de l'accidentalité dans le Jura.....	12
Analyse TEMPORELLE.....	12
Analyse SPATIALE.....	15
Analyse THEMATIQUE.....	18
IV – Les enjeux du DGO 2018-2022.....	22
Enjeu « Jeunes (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ».....	23
Enjeu « Seniors (65-74 et plus de 75 ans) ».....	26
Enjeu « Conduite après usage de substances psycho-actives ».....	28
Enjeu « Usagers vulnérables ».....	30
Enjeu « Le risque routier professionnel ».....	33
V – Les orientations d'actions.....	34
VI – Suivi et évaluation du DGO.....	47
VII – Lexique.....	51

I - Introduction

Le contexte national (métropole) :

La lutte contre l'insécurité routière constitue toujours une grande cause nationale. Les gouvernements successifs ont œuvré depuis 2002 avec détermination pour renforcer la sécurité de nos concitoyens sur les routes.

Cette politique déterminée a permis d'obtenir des succès incontestables.

En 1972, la France connaît une année noire sur les routes avec 16 545 tués (soit l'équivalent de la population de la ville de MAZAMET, dans le Tarn).

En 2 000, le nombre de tués sur les routes en France est passé sous la barre des 8 000, puis en 2010 sous la barre des 4 000.

L'objectif annoncé de passer sous la barre des 2 000 tués sur les routes de France à l'horizon 2020, s'il reste d'actualité, paraît aujourd'hui difficile à atteindre puisque qu'en 2016, on déplorait encore 3 477 tués.

Le 11 avril 2017, Emmanuel BARBE, délégué interministériel à la sécurité routière, lance officiellement la démarche d'élaboration du D.G.O.

Le contexte local :

Le département du Jura fait partie de la région Bourgogne-Franche-Comté. Il est limitrophe des départements du Doubs (25), de la Haute-Saône (70), de la Côte d'Or (21), de la Saône-et-Loire (71) et de l'Ain (01), ainsi que du canton de Vaud (Suisse).

Le relief du département est composé d'une vaste plaine (atteignant des altitudes proches des 200–300 m), d'un premier plateau (qui permet d'atteindre les altitudes moyennes de 400 à 700 m) et du Haut-Jura (altitude moyenne de 1 000 / 1 100m, allant jusqu'à 1 500 m).

Il dispose d'un linéaire routier de plus de 10 000 km, composé de 90 km d'autoroutes, 100 km de routes nationales, 3 500 km de route départementales et enfin 7 000 km de voies communales.

Le Jura est un département rural qui comptait 260 587 habitants en 2015, pour une superficie de 4 999 km², soit une densité de 52 hab. / km².

Il est composé aujourd'hui de 508 communes et les 5 plus grandes villes sont Dole (25 000 hab.), Lons-le-Saunier (18 500 hab.), Saint-Claude (12 300 hab.), Champagnole (8 600 hab.) et Morez (6 100 hab.).

Les plus gros trafics routiers (TMJA) sur les différents types de réseaux sont de 27 208 véh./j sur autoroute (A 36), 12 600 véh./j sur route nationale (RN 83) et 22 536 véh./j sur autoroute (RD 905).

La démarche d'élaboration :

Ainsi, chaque département doit établir ainsi un Document Général d'Orientations (DGO) qui définit les axes prioritaires de la politique locale à mener en terme de sécurité routière.

Il fixe pour cinq ans les enjeux de la politique locale de sécurité routière en identifiant les principaux facteurs de l'accidentalité du département. Il constitue avant tout un instrument de mobilisation des acteurs locaux et un outil de programmation des orientations d'actions à mener pour lutter contre l'insécurité routière qui s'inscrit dans une démarche partenariale.

Son élaboration s'est déroulée en trois étapes :

1. Le bilan du DGO précédent

La première étape consiste à réaliser un bilan du précédent DGO 2013-2017. La pertinence des enjeux identifiés à l'époque pour ce dernier est notamment évaluée au regard des chiffres des accidents constatés sur la période.

2. L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux permet ensuite de recenser les causes ou les circonstances les plus fréquentes et les plus marquantes dans les accidents observés sur la période d'étude (2012-2016), pour ultérieurement définir des pistes d'actions hiérarchisées selon les enjeux retenus et validés.

Le comité de pilotage (animé par le chef de projet sécurité routière et constitué ses services de l'État compétents, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel) a proposé de retenir 5 enjeux principaux qui ont été validés par le préfet :

- les jeunes, divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en 2 classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus) ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants);
- le risque routier professionnel ;
- les usagers vulnérables.

Les 4 premiers enjeux sont communs à l'ensemble des départements français. L'enjeu « usagers vulnérables » est spécifique au département du Jura.

3. Les orientations d'actions

Un groupe de travail, constitué des partenaires au niveau départemental de la sécurité routière, s'est réuni afin d'approfondir les enjeux retenus, et pour chacun d'entre eux, des orientations d'actions ont été définies.

Les orientations doivent pouvoir se décliner, sur la période du DGO, sous forme d'actions qui seront mise en œuvre annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.). Elles doivent permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné et fixent l'objectif général des actions qui en découlent.

II - Bilan des enjeux du DGO 2013-2017

Ce bilan est effectué en référence à la démarche retenue au niveau national.

Il compare les évolutions observées entre les deux période suivantes :

- 2007-2011 (période d'étude pour le DGO 2013-2017)
- 2012-2016 (période d'étude du DGO 2018-2022).

Le DGO 2013-2017 avait identifié 5 enjeux pour le département du Jura :

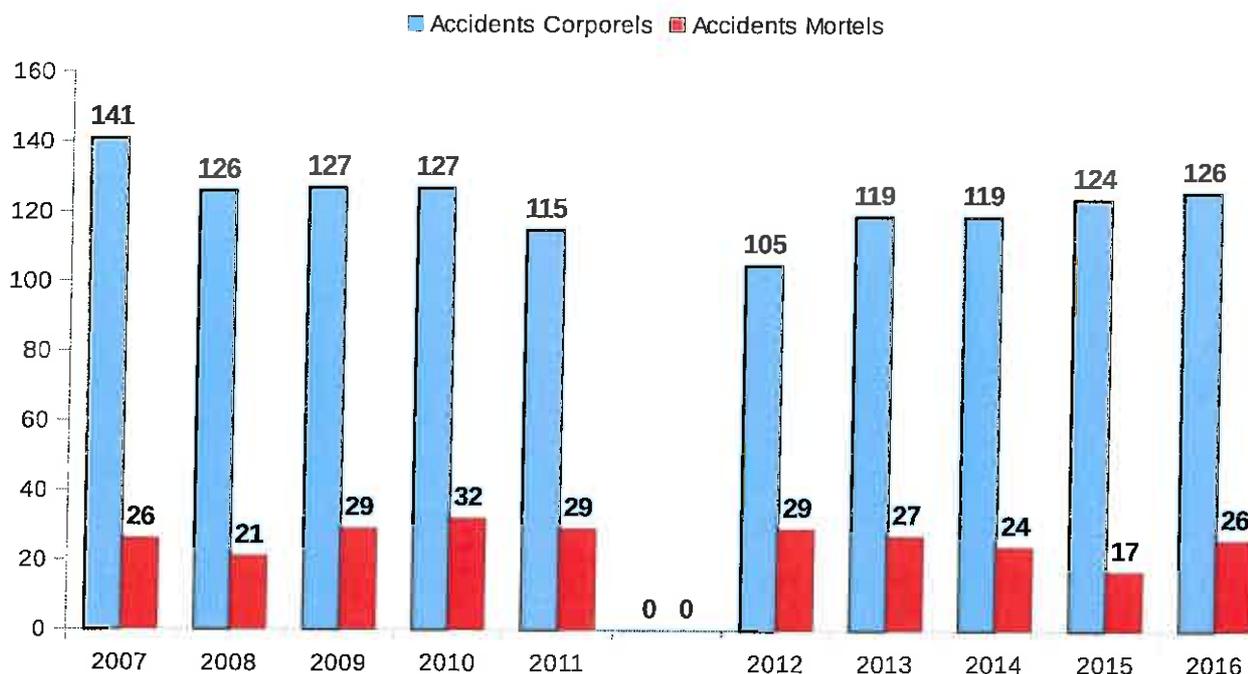
- les addictions ;
- la vitesse ;
- les jeunes ;
- les usagers vulnérables ;
- la ceinture et les distracteurs.

Evolution globale du nombre d'accidents dans le Jura entre 2007 et 2016

Une tendance annuelle à la baisse de l'accidentalité (nombre total d'accidents corporels) est constatée entre 2007 et 2011 (- 3,7 %), puis à nouveau une tendance à la hausse entre 2012 et 2016 (+ 4 %).

Plus globalement, entre 2007 et 2016 :

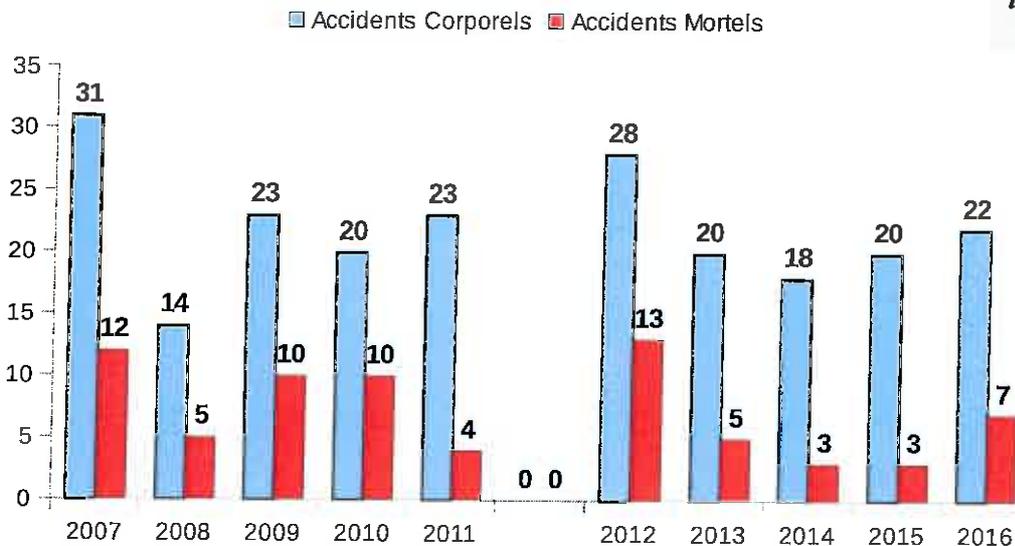
- le nombre d'accidents corporels est passé de 141 à 126 (- 1,1 % par an).
- le nombre d'accidents mortels est le même (26), mais il a oscillé entre 17 et 32.



Evolution pour l'enjeu « addictions »

ALCOOL

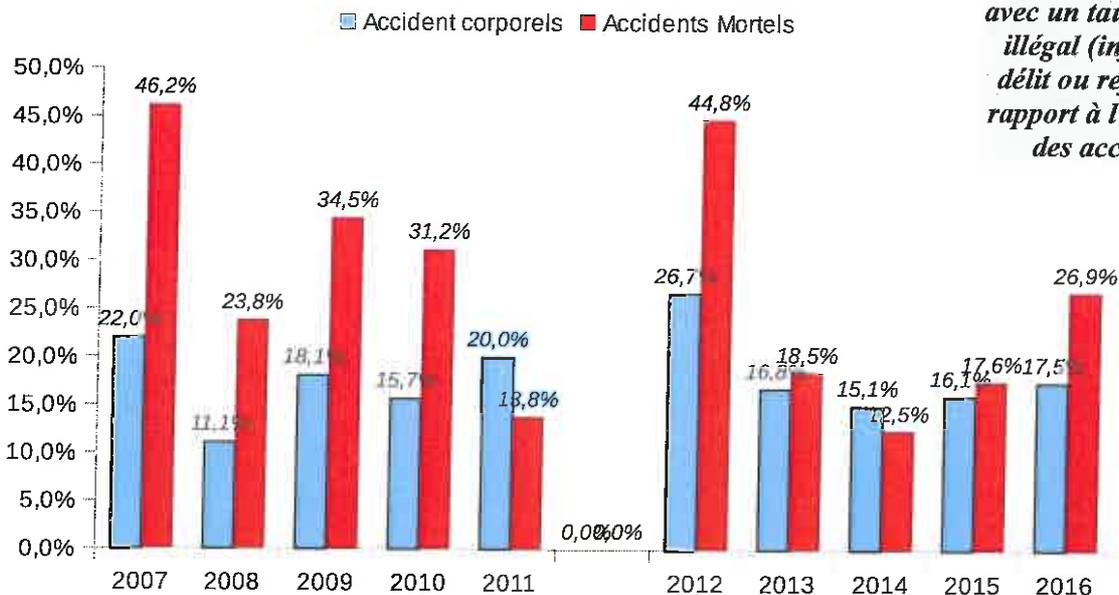
Nombre d'accidents avec un taux d'alcool illégal (infraction, délit ou refusé)



Le nombre total d'accidents avec alcool est globalement en baisse pour les deux périodes (- 5,2 % entre 2007 et 2011, - 4,3 % entre 2012 et 2016).

On observe le même constat pour les accidents mortels avec alcool (- 13,3 % entre 2007 et 2011, - 9,2 % entre 2012 et 2016).

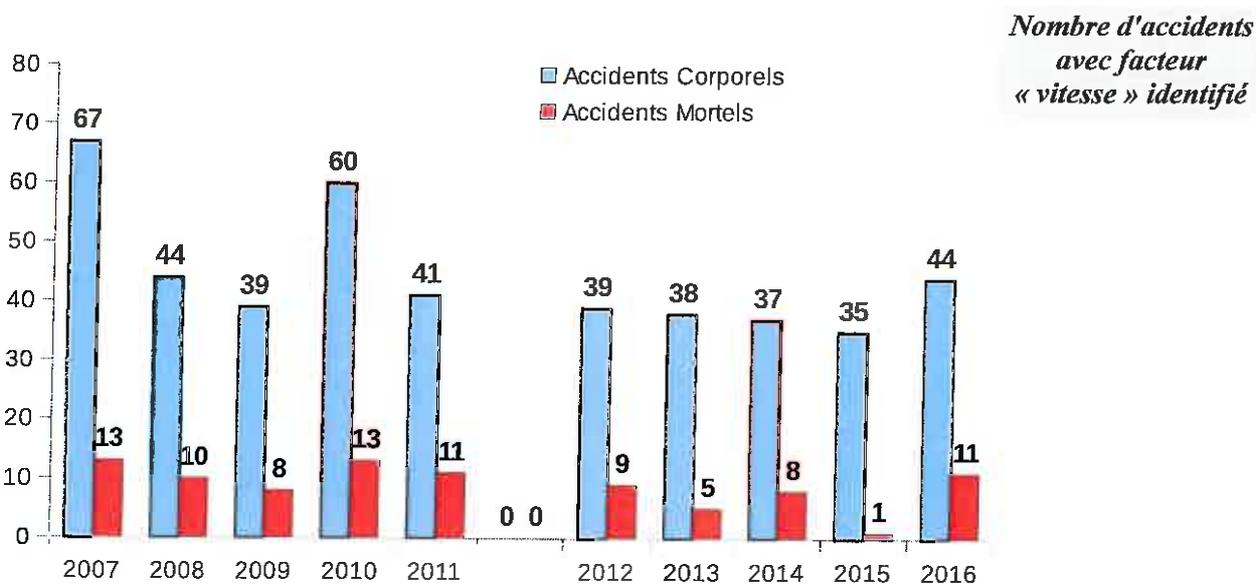
Part des accidents avec un taux d'alcool illégal (infraction, délit ou refusé) par rapport à l'ensemble des accidents



La proportion des accidents liés à l'alcool dans le Jura est en baisse pour les deux périodes.

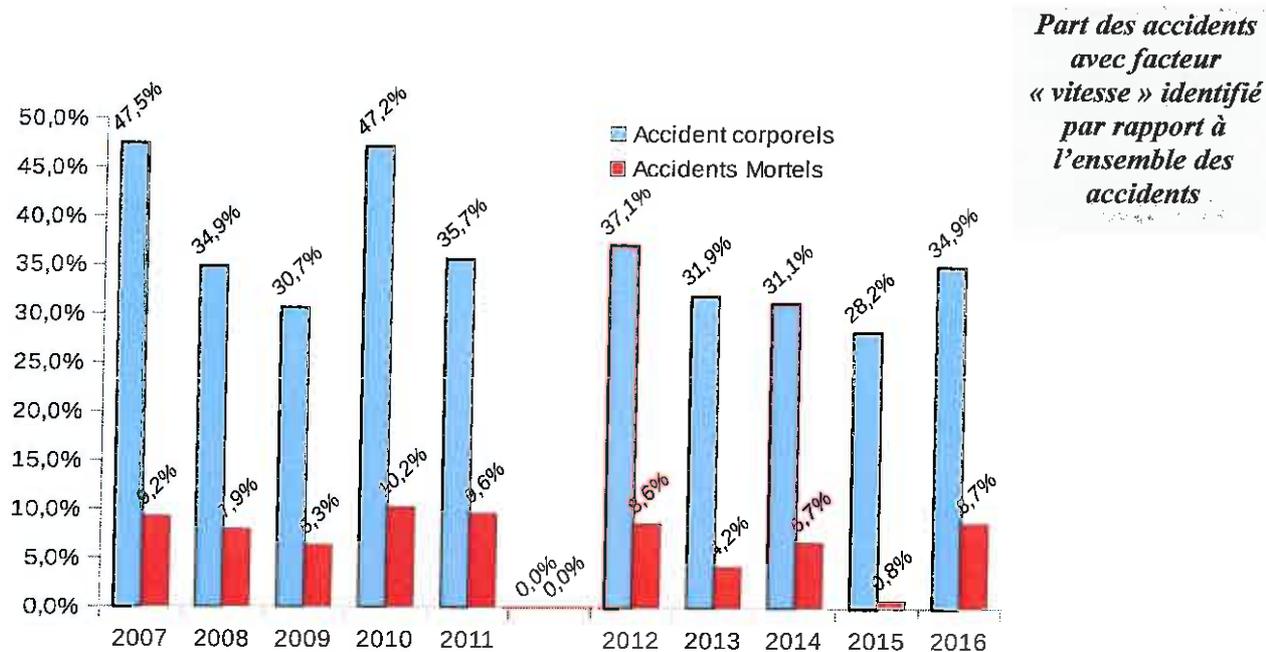
Celle-ci est beaucoup plus élevée pour les accidents mortels (en 2007 et 2012, l'alcool est présent dans près d'un accident mortel sur 2).

Evolution « enjeu vitesse »



Le nombre d'accidents avec facteur « vitesse » diminue entre 2007 et 2011 (- 7,8%), puis il est relativement constant entre 2012 et 2016 (+ 2,5%).

Concernant les accidents mortels avec vitesse, leur nombre est relativement constant, hormis en 2015 avec un seul cas identifié.



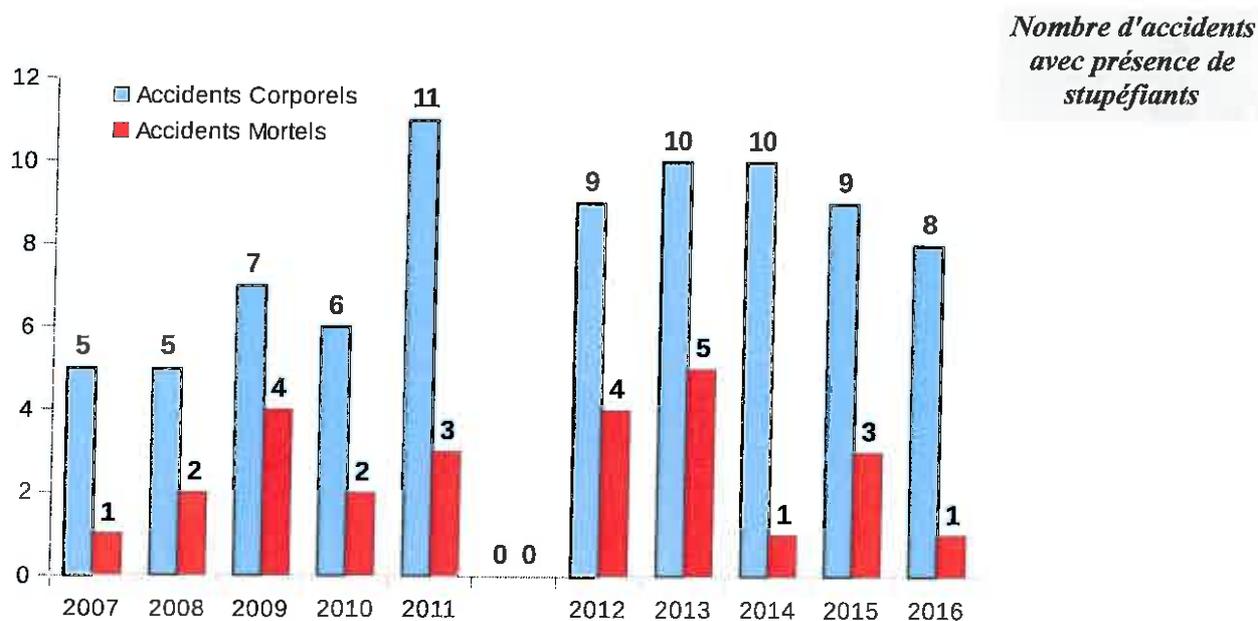
La part des accidents avec facteur vitesse identifié diminue sur les deux périodes d'étude, plus faiblement sur la deuxième.

En 2007 et 2010, le facteur vitesse est présent dans près d'un accident sur 2.

La part des accidents mortels avec facteur vitesse identifié est globalement plus faible que la part de l'ensemble des accidents avec facteur vitesse.

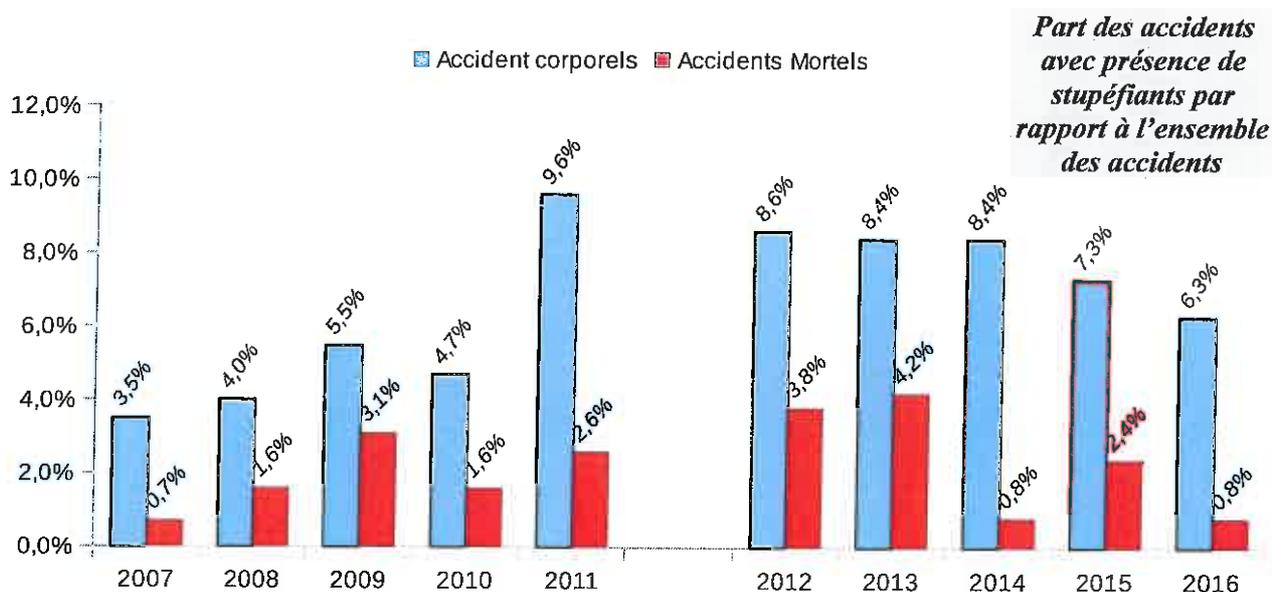
STUPEFIANTS

En ce qui concerne les stupéfiants, leur dépistage n'est obligatoire et systématique dans les accidents corporels que depuis 2009 (circulaire du 15 juin 2009).



Le nombre total d'accidents avec stupéfiants est en forte hausse entre 2007 et 2011 (+ 24%), puis relativement stable ensuite (- 2,2 % entre 2012 et 2016).

Concernant les accidents mortels, il est en hausse entre 2007 et 2011, puis en baisse entre 2012 et 2016.

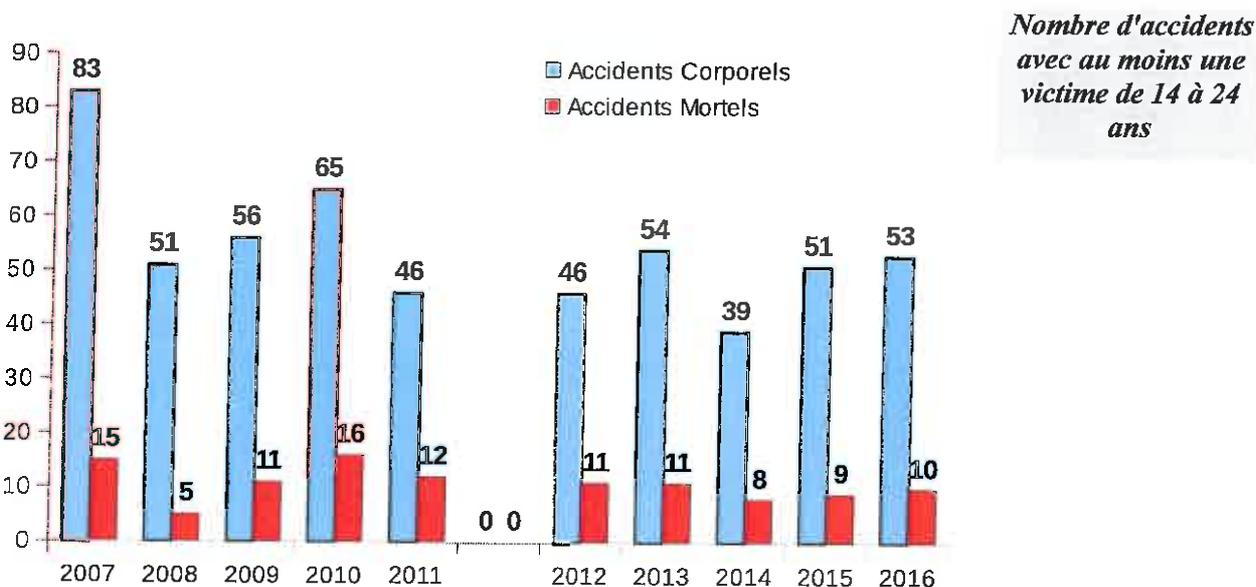


La proportion des accidents avec stupéfiants est en forte hausse entre 2007 et 2011, puis en légère baisse entre 2012 et 2016.

On observe la même tendance pour la part des accidents mortels avec stupéfiants, qui est globalement plus faible que pour l'ensemble des accidents.

Evolution « enjeu jeunes »

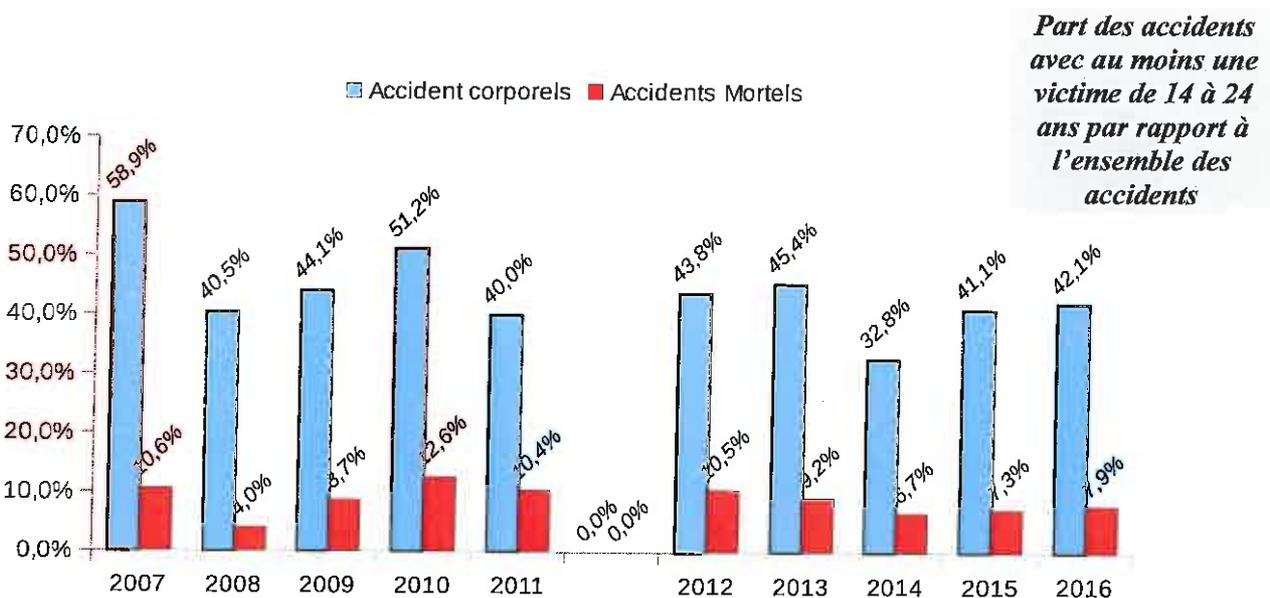
On entend par « jeunes » l'ensemble des usagers dont l'âge est compris entre 14 et 24 ans !



Le nombre d'accidents impliquant au moins un jeune de 14 à 24 ans a diminué entre 2007 et 2011 (- 8,9 %), puis légèrement augmenté entre 2012 et 2016 (+ 3 %).

Mais on note une très forte baisse entre 2007 et 2008, et une relative stabilité depuis 2008.

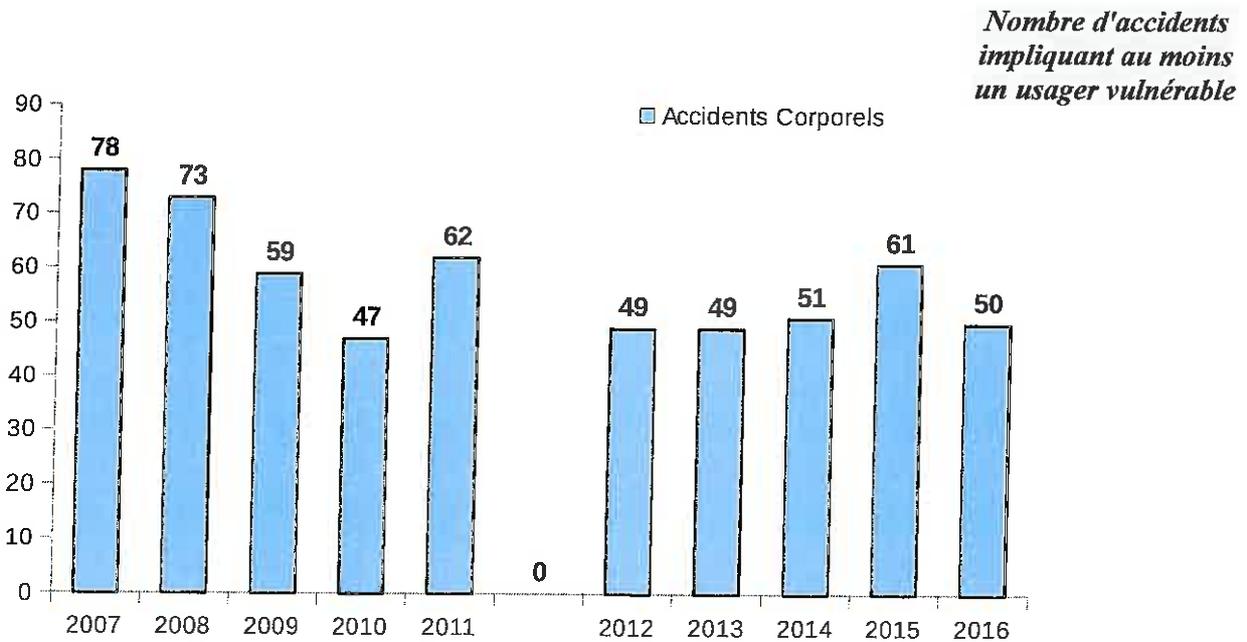
Le nombre d'accidents mortels impliquant un jeune est stable.



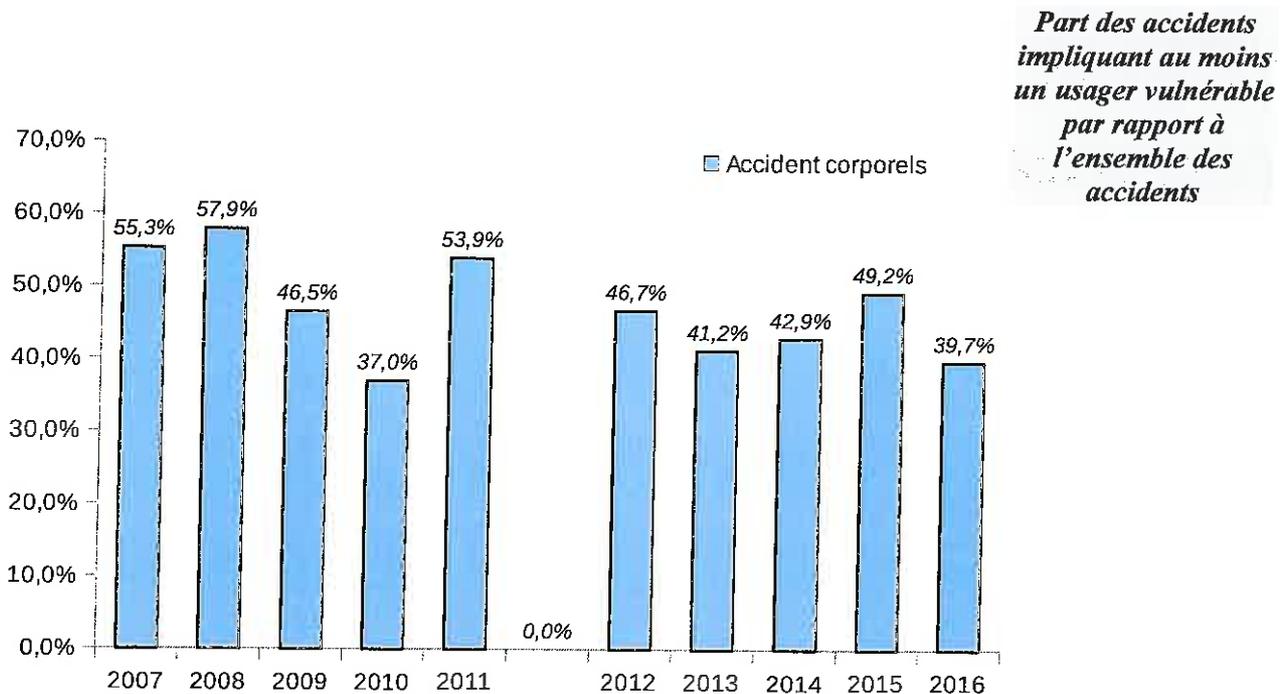
La part des accidents impliquant au moins un jeune de 14 à 24 ans est en baisse entre 2007 et 2011, puis elle est stable entre 2012 et 2016.

Dans le Jura, les jeunes sont globalement beaucoup moins impliqués dans les accidents mortels.

Evolution « enjeu usagers vulnérables »



On constate une baisse du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager vulnérable entre 2007 et 2011 dans le Jura (- 4,1 % par an), puis une relative stabilité entre 2012 et 2017, avec toutefois un pic en 2015.



Entre 2007 et 2011, la proportion d'accidents impliquant au moins un usager vulnérable est stable (un usager vulnérable est impliqué dans plus d'un accident corporel sur deux), puis elle diminue entre 2012 et 2017.

III – Analyses de l'accidentalité dans le Jura

L'étude d'enjeux du DGO a été effectuée en référence aux accidents corporels constatés entre 2012 et 2016. Sur ces cinq années, il a été recensé, dans le département du Jura, 593 accidents corporels dont 127 accidents mortels, 134 tués et 823 blessés (dont 593 blessés hospitalisés plus de 24 h).

Ce diagnostic a permis d'identifier les enjeux eu égard aux risques identifiés dans le Jura.

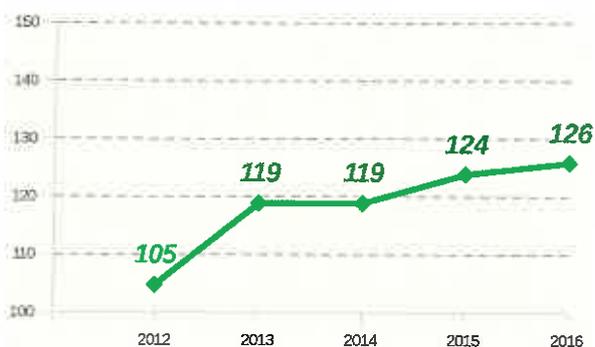
Analyse TEMPORELLE

Evolution annuelle

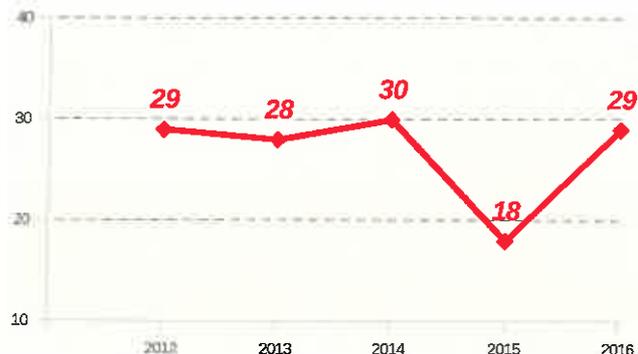
Dans le Jura, hormis pour le nombre de tués qui est constant, on observe entre 2012 et 2016 une hausse moyenne annuelle de tous les indicateurs (qui étaient en baisse régulière jusqu'en 2011) :

- + 4 % pour le nombre d'accidents corporels (- 1 % en France) ;
- + 5,7 % pour le nombre de blessés (- 0,8 % en France) ;
- + 5,7 % pour le nombre de blessés hospitalisés (+ 0,05 % en France).

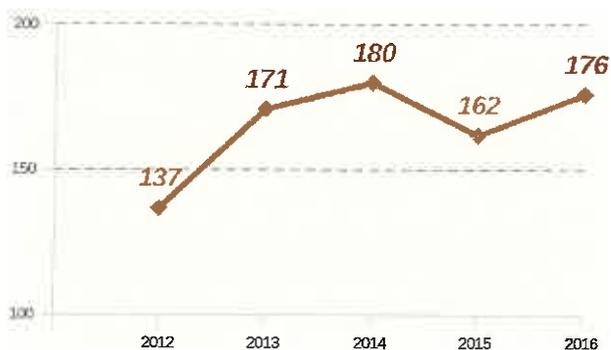
Nombre d'accidents sur les routes du Jura



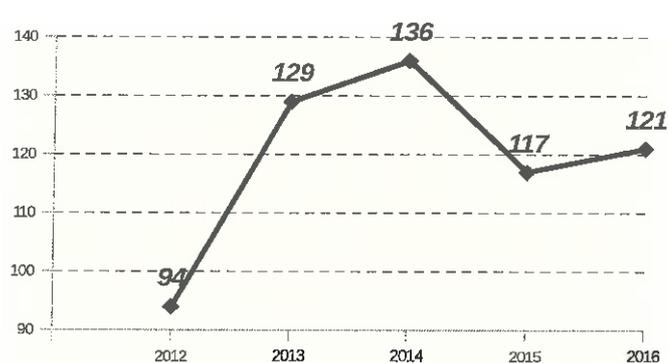
Nombre de tués sur les routes du Jura



Nombre de blessés sur les routes du Jura



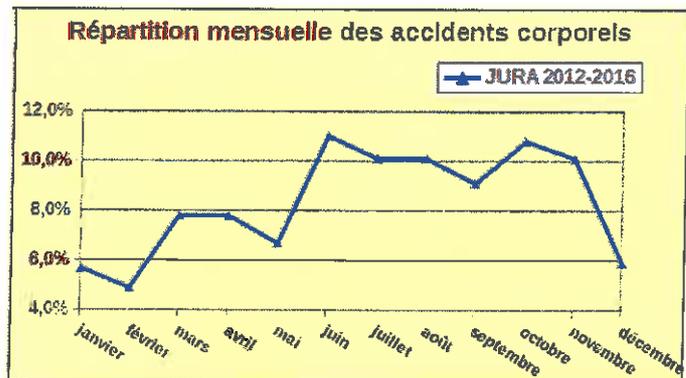
Nombre de blessés hospitalisés sur les routes du Jura



Evolution mensuelle dans le Jura

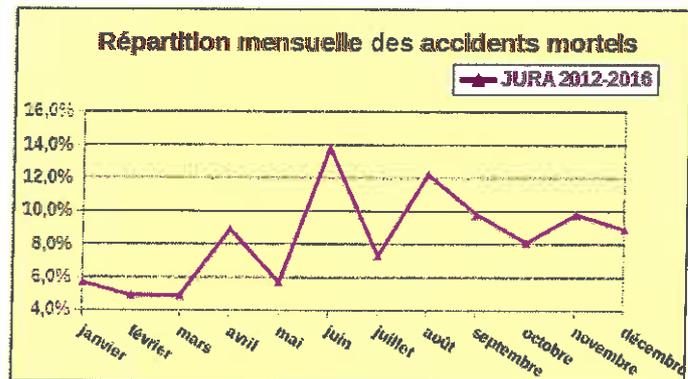
Concernant les accidents corporels :

- > On observe **deux pics à 11 % en juin et octobre**, puis 3 mois à 10 % (juillet, août et novembre).
- > Les 3 mois les moins accidentogènes sont décembre, janvier et février avec moins de 6 % des accidents (neige, verglas, ...).
- > 61 % des accidents ont lieu entre juin et novembre (6 mois).



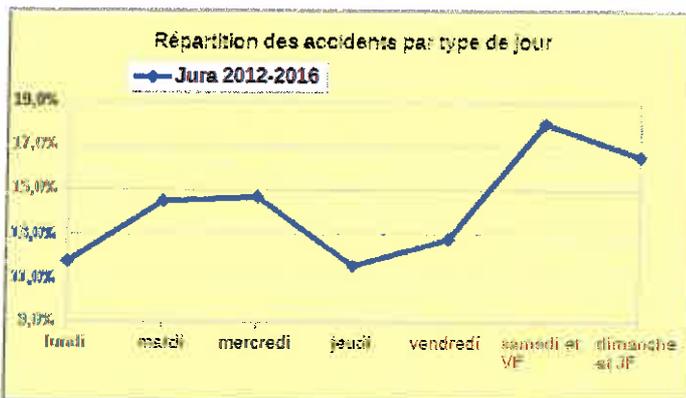
Concernant les accidents mortels :

- > On observe **deux pics à en juin (14%) et août (12%)**, puis 3 mois à 10 % (juillet, août et novembre).
- > Les 3 mois les moins accidentogènes sont janvier, février et mars avec moins de 6 % des accidents graves.



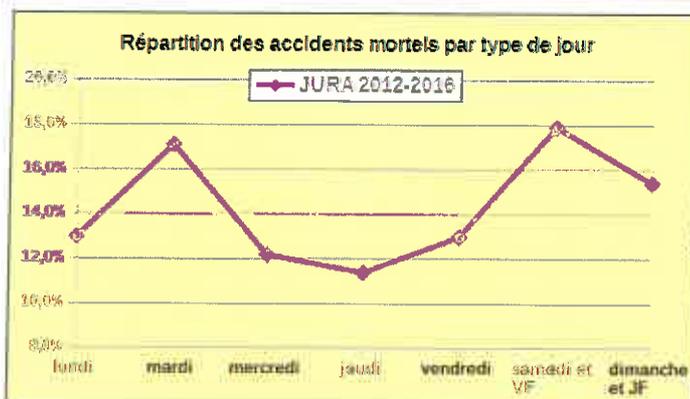
Au niveau national, le 1^{er} trimestre est habituellement le moins meurtrier (21 % environ de la mortalité annuelle) alors que le 3^e trimestre est le plus meurtrier (environ 28 %).

Evolution journalière



Concernant les accidents corporels :

- > On observe **deux pics le « samedi et VF » (18%) et le « dimanche et JF » (16,5%)**.
- > Le lundi et le jeudi sont les jours les moins accidentogènes.
- > **1/3 des accidents a lieu le week-end (et VF + JF).**



Concernant les accidents mortels :

- > On observe **deux pics le mardi (17%) et le samedi / VF (18%)**.
- > Le jeudi est le jours de la semaine où il y a le moins d'accidents graves (11,4%).
- > **1 accident grave sur 3 a lieu le week-end (et VF + JF).**

Evolution horaire

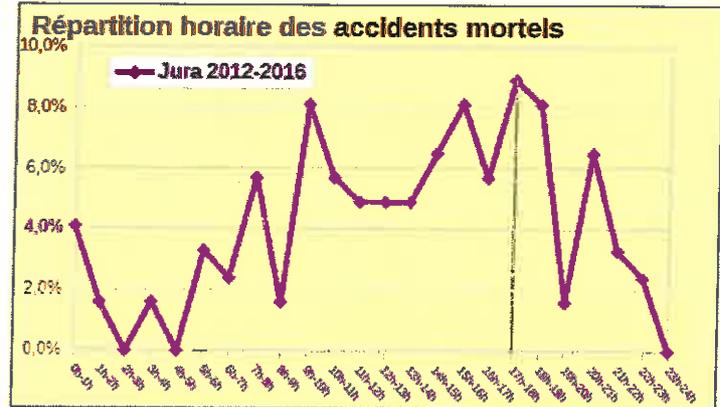
Concernant les accidents corporels :

- > On observe **un pic important pour la tranche horaire 17h/18h (11,3 %)** qui correspond au retour du travail.
- > On constate également une sur-accidentalité pour la tranche horaire 7h/8h qui correspond au départ au travail.
- > **43,6 % des accidents ont lieu entre 14 h et 19 h.**

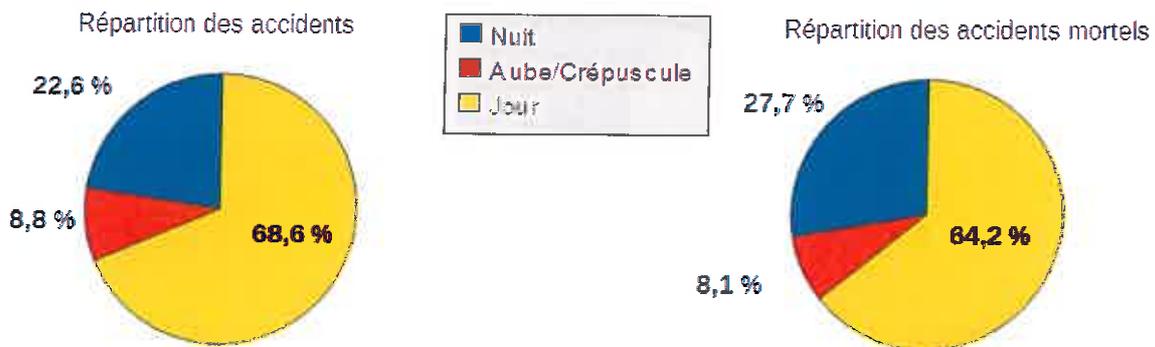


Concernant les accidents mortels :

- > **La tranche horaire 17h/18h est la plus marquée (9 %).**
- > Les tranches horaires 9h/10h, 15h/16h et 18h/19h sont également marquées puisqu'elles cumulent 1/4 des accidents mortels.



Répartition des accidents selon le jour ou la nuit



La majorité des accidents ont lieu le jour : 68,6 % pour l'ensemble des accidents corporels et 64,2 % pour les accidents mortels.

La part des accidents mortels de nuit (27,7 %) est légèrement plus élevée que la part de l'ensemble des accidents corporels de nuit (22,6 %).

Synthèse de l'analyse temporelle

- > accidents légèrement plus graves la nuit que le jour
- > tranche horaire 14h-19h très marquée (+ de 40 % des accidents)
- > accidentalité importante en début de semaine (mardi) mais également en fin de semaine et « veille de jours fériés/jours fériés »
- > accidentalité plus marquée en été et au début de l'automne

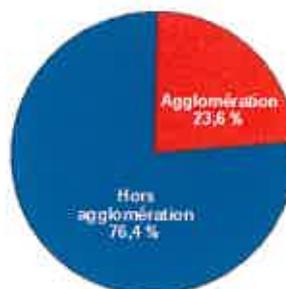
Analyse SPATIALE

Répartition des accidents entre milieu urbain (agglomération) et rase campagne (hors agglomération)

Répartition des accidents



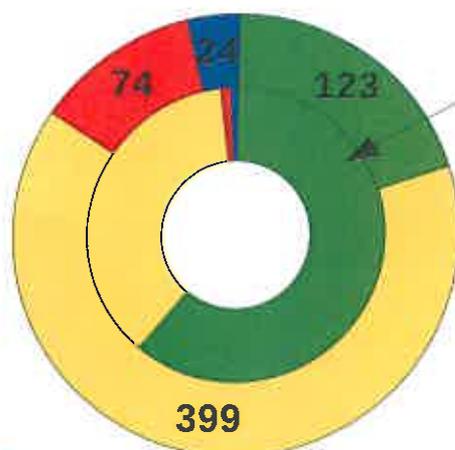
Répartition des accidents mortels



Un tiers des accidents corporels se déroulent en agglomération. Cependant, la gravité des accidents en rase campagne est bien réelle puisque plus des 3/4 des tués le sont hors agglomération.

Répartition des accidents par catégorie de réseaux jurassiens

- Autoroutier
- National
- Départemental
- Communal



Importance des réseaux

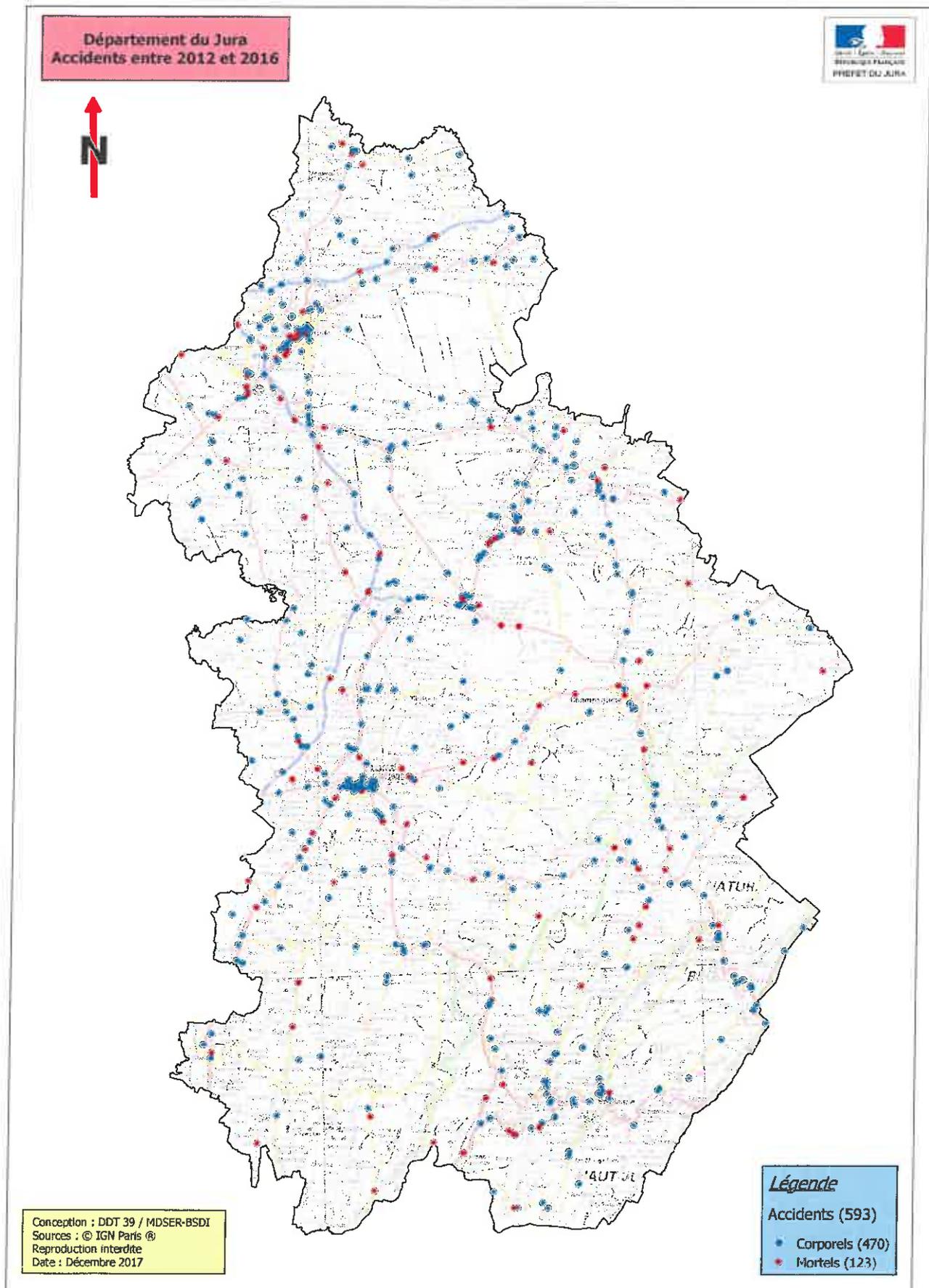
RESEAUX	LONGUEUR
Autoroutes	90 km (0,8 %)
Routes Nationales	100 km (0,9 %)
Routes Départementales	3 500 km (32,8 %)
Voies Communales	7 000 km (65,5 %)
Total :	10 690 km

Nombre d'accidents par type de réseaux

La part des accidents corporels sur les routes départementales est très importante (66 %). Le constat est identique pour les accidents mortels (69 % sur routes départementales).

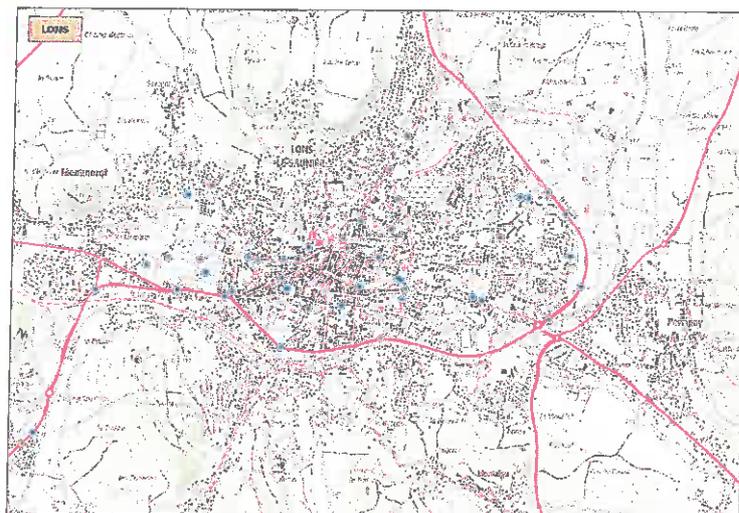
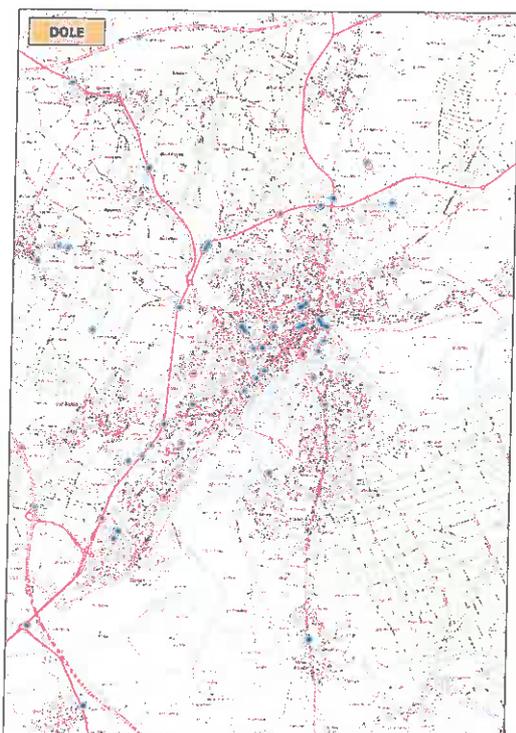
RESEAUX	Nb d'accidents	Nb d'accidents mortels
Autoroutes	26 (4,4 %)	10 (8,1 %)
Routes Nationales	55 (9,3 %)	12 (9,8 %)
Routes Départementales	392 (66,1 %)	85 (69,1 %)
Voies Communales	102 (17,2 %)	14 (11,4 %)
Autres	18 (3 %)	2 (1,6 %)

Localisation des accidents corporels sur le territoire jurassien



Le Jura se caractérise par une accidentalité routière relativement éclatée sur l'ensemble du territoire.

On ne constate pas de zone d'accumulation d'accidents, hormis peut-être pour les deux plus grosses agglomération que sont Dole et Lons-le-Saunier



Les accidents sont situés majoritairement sur les axes routiers bidirectionnels avec les plus forts trafics.

Synthèse de l'analyse spatiale

Les accidents ont lieu principalement :

- hors agglomération (département rural)
- sur le réseau routier départemental (2/3 des accidents)
- sur les grands axes de transit routier (RN 83 / RD 1083 / RN 5 / RD 905 / RD 673)
- de manière relativement diffuse sur le territoire

Analyse THEMATIQUE

Part des tués par catégories d'usagers

Catégorie d'usager	DGO 2007-2011	JURA 2012-2016	France 2014	Évolution en % par rapport au DGO précédent
	12,5 %	9 %	15 %	
	3,5 %	3 %	5 %	
	2,8 %	4,5 %	5 %	
	13,2 %	11,2 %	18 %	
	63,9 %	67,9 %	53 %	
 BUS + PL	2,8 %	2,2 %	2 %	
Autres	1,3 %	2,2 %	2 %	

Les usagers des véhicules légers sont les plus touchés par la mortalité routière. Cette catégorie d'usagers est encore plus marquée que pour la période du précédent DGO (67,9 % de 2012 à 2016 contre 63,9 % de 2007 à 2011).

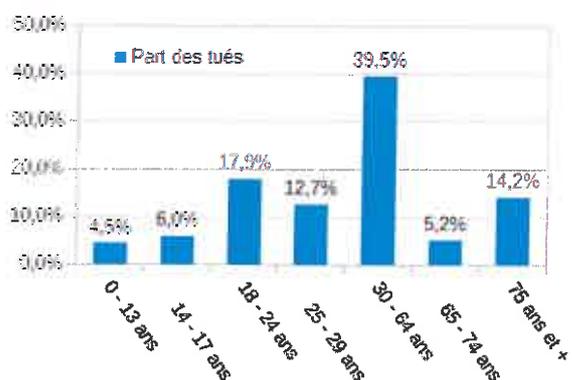
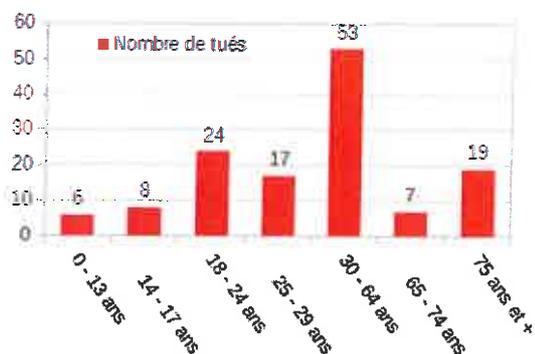
Concernant les usagers vulnérables, on constate :

- une baisse importante pour les piétons (9 % pour 2012-2016 contre 12,5 % pour 2007-2011) ;
- une très légère baisse pour les cyclistes (3 % pour 2012-2016 contre 3,5 % pour 2007-2011) ;
- **une hausse pour les cyclomotoristes (4,5 % pour 2012-2016 contre 2,8 % pour 2007-2011) ;**
- une baisse pour les motocyclistes (11,2 % pour 2012-2016 contre 13,9 % pour 2007-2011).

Globalement, la part des tués chez les usagers vulnérables est en baisse (27,7 % pour 2012-2016 contre 32 % pour 2007-2011).

La part des tués pour la catégorie « bus et PL » est en baisse.

Répartition des tués par tranches d'âges pour la période 2012-2016



Pour la période 2012-2016, on constate que :

- les « 0-13 ans » représentent 4,5 % des tués alors qu'ils représentent 17 % de la population ;
- les « 14-17 ans » représentent 6 % des tués alors qu'ils ne représentent que 5 % de la population ;
- **les « 18-24 ans » représentent 18 % des tués alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population ;**
- les « 25-64 ans » représentent 52 % des tués alors qu'ils ne représentent que 50 % de la population ;
- les « plus de 65 ans » représentent 19 % des tués alors qu'ils représentent que 21 % de la population.

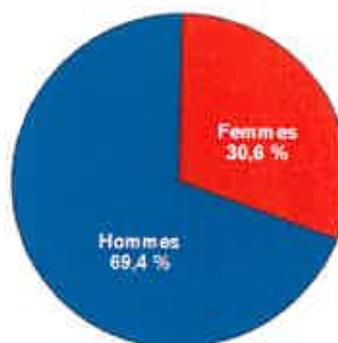
Pour la période 2012-2016, les usagers de 18 à 24 ans sont sur-représentés dans les accidents mortels de la circulation, contrairement aux enfants de 0 à 13 ans.

Répartition selon le sexe

Part des accidents impliquant au moins :
> un homme : **90 %**
> une femme : **51 %**

Part des accidents mortels impliquant au moins :
> un homme : **94 %**
> une femme : **43 %**

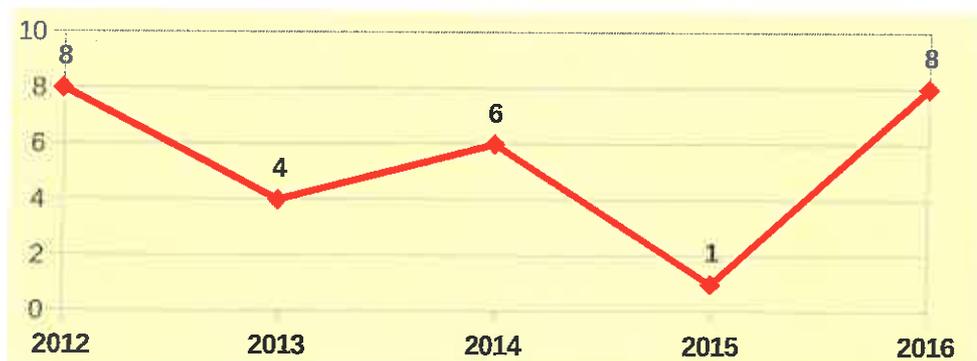
Part des tués par sexe



Les hommes sont beaucoup plus impliqués que les femmes dans les accidents.

Dans le Jura, plus de 2/3 des tués sont des hommes.

Nombre de tués sans équipement de sécurité (ceinture ou casque)



Entre 2012 et 2016, 27 personnes décédées n'avaient pas leur équipement de sécurité (soit un de plus que pour la période précédente 2007-2011).

Répartition par cause d'accidents mortels

Nombre de véhicules impliqués dans les accidents :

- 45 % des accidents concernent un véhicule seul en cause
- 54 % impliquent deux véhicules
- 6 % impliquent 3 véhicules ou plus.

ALCOOL

Usagers présumés responsables :

- 17 % alcoolémie positive ;
- 21 % permis depuis moins d'un an.

Parmi les 973 conducteurs impliqués dans les accidents :

- 25 alcoolémie indéterminée (2,57 %),
- 734 dépistages négatif (75,44 %),
- 0 dépistage refusé (0 %),
- 30 dépistages impossible (3,08 %),
- 101 alcoolémie illégale (10,38 %).

Parmi les 99 piétons impliqués dans les accidents :

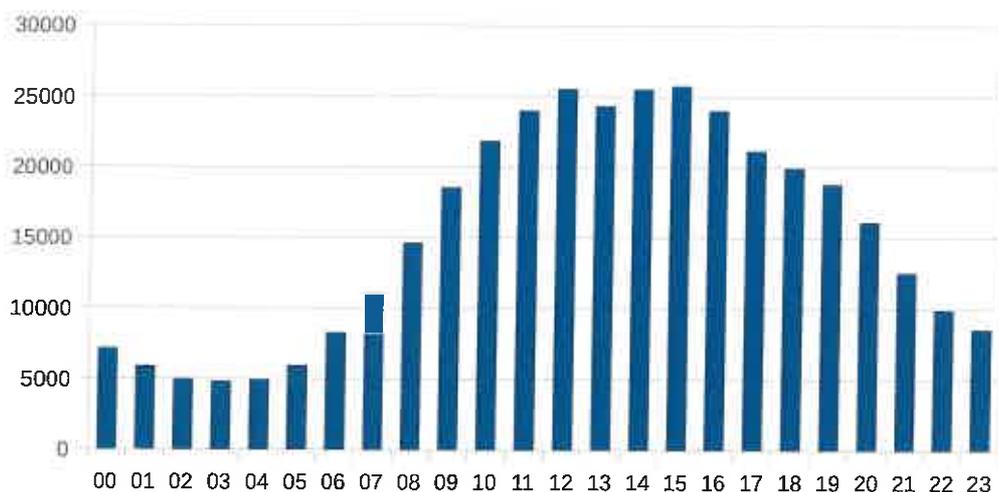
- 23 alcoolémie indéterminée (23,23 %),
- 55 dépistage négatif (55,56 %),
- 0 dépistage refusé (0 %),
- 3 dépistages impossible (3,03 %),
- 9 alcoolémie illégale (9,09 %).

Dans le Jura, entre 2012 et 2016, on a relevé 108 accidents (18,21 %) avec au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale.

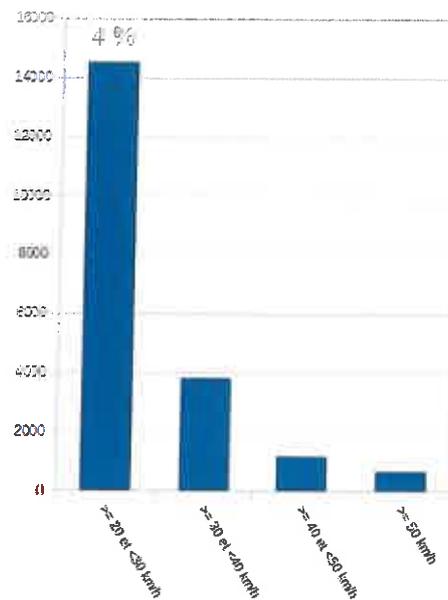
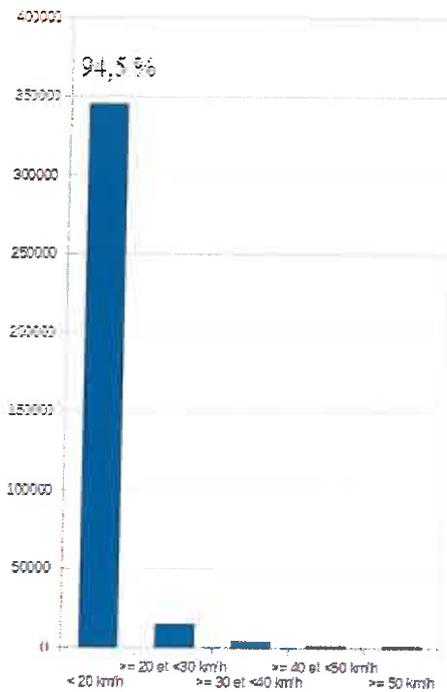
EXCES DE VITESSE

À noter qu'entre 2012 et 2016, il a été enregistré 365 000 MIF (messages d'infractions), contre 144 000 pour la période 2007-2011.

Répartition des excès de vitesse issus des radars fixes selon la tranche horaire :



Répartition des excès de vitesse issus des radars fixes selon la nature d'infraction :



Synthèse de l'analyse thématique

- Les « 18-24 ans » et « 75 ans et plus » sur-représentés au niveau local
- Dégradation de la mortalité des VL
- Encore des accidents avec équipements de sécurité non utilisés (ceinture en particulier)
- Mortalité plus élevée chez les hommes
- Plus de 18 % des accidents impliquant un conducteur ou piéton avec alcoolémie illégale
- Majorité des excès de vitesse entre 12h et 13h, et entre 14h et 16h
- 94,5 % des excès de vitesse pour une vitesse de moins de 20km/h (4 % entre 20 et 30km/h)

IV – Les enjeux du DGO 2018-2022

A. La détermination des enjeux

Un enjeu est caractérisé par un nombre d'accidents ou de victimes, associé à une cible. L'écart entre la cible et le nombre d'accidents ou de victimes permet d'identifier un dysfonctionnement. En s'appuyant sur le bilan du DGO 2013-2017 et sur les statistiques d'accidents corporels constatés entre 2012 et 2016 dans le Jura, il est possible d'identifier les domaines dans lesquels la mise en place d'actions ciblées permettra effectivement de lutter contre l'insécurité routière, et de faire diminuer le nombre d'accidents et de victimes.

Pour la période 2018-2022, le DGO du Jura identifie ainsi cinq enjeux spécifiques :

- Les jeunes de 14-17, 18-24 et 25-29 ans ;
- Les seniors de 65-74 et plus de 75 ans ;
- La conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants) ;
- Les usagers vulnérables ;
- Le risque routier professionnel.

Limiter le nombre d'enjeux à cinq permet au DGO de disposer d'un caractère opérationnel, et ainsi, d'être décliné chaque année dans les PDASR en actions concrètes et productrices de résultats. Le fait que certains facteurs d'accidents avérés ne soient pas explicitement mentionnés parmi ces cinq enjeux ne signifie pas que les actions entreprises ne viseront pas la lutte contre ces facteurs.

Ainsi, la vitesse excessive ou inadaptée demeure un enjeu prioritaire de la lutte contre l'insécurité routière. Le bilan du DGO 2013-2017 montre en effet qu'elle est le facteur d'accidents corporels et mortels le plus fréquent. De manière à traiter cet enjeu de la manière la plus adaptée possible, les actions se voient à présent intégrées dans les différents enjeux précités. Ainsi, le traitement de l'enjeu Jeunes permettra de sensibiliser prioritairement les jeunes permis sur les risques liés à une vitesse excessive en fonction des conditions météorologiques et géographiques de circulation. Le problème de la vitesse excessive fait aussi l'objet d'un contrôle soutenu par les forces de l'ordre, dont la mobilisation en la matière est totale. Celle-ci se conjugue avec la politique de déploiement de nouveaux radars automatiques (itinéraires sécurisés, sécurisation de zones de danger temporaire ou de zones de travaux). Enfin, la dimension préventive de l'enjeu vitesse sera intégrée dans les actions de sensibilisation de l'ensemble des enjeux, et notamment à l'enjeu Risque routier professionnel.

Il en va de même pour les distracteurs, enjeu majeur de sécurité routière. La mobilisation des forces de l'ordre en la matière est importante, notamment pour ce qui est de la lutte contre l'usage du téléphone au volant. Des actions de prévention en la matière seront également déployées au sein des enjeux jeunes, usagers vulnérables et risque routier professionnel notamment.

B. Analyse thématique des enjeux

1) Les jeunes de 14-17, 18-24 et 25-29 ans

Importance de l'enjeu jeunes de 14 à 17 ans

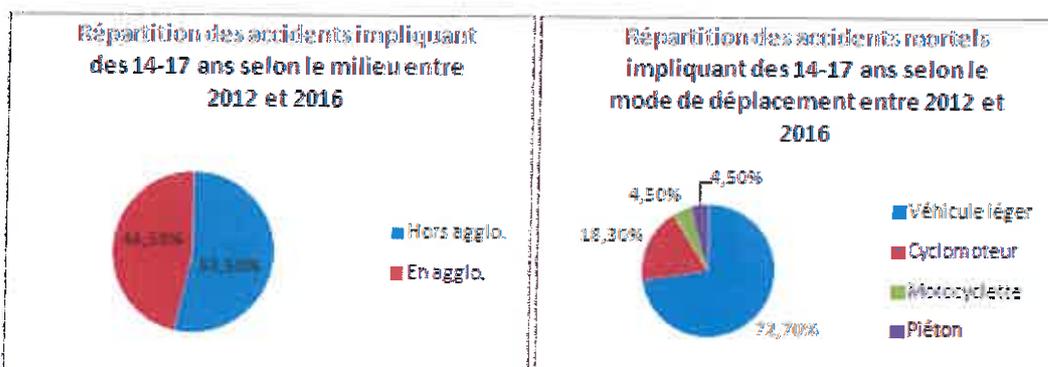
En France en 2016, les jeunes de 14 à 17 ans représentent 3.3% des personnes tuées et 6.5% des victimes d'accidents. Dans le Jura, les jeunes de 14 à 17 ans représentent 5% de la population, et 6% des tués sur la route.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Jura	86	593	14.5%
	France	25 853	289 565	8.9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Tués	Jura	8	134	6%
	France	635	17 243	3.7%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 14 à 17 ans dans le Jura est nettement supérieur à la moyenne nationale. Il en résulte que l'enjeu Jeunes de 14-17 ans est un enjeu particulièrement important de sécurité routière dans le département.

Informations sur l'enjeu Jeunes de 14-17 ans permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre



Ainsi, les accidents impliquant au moins un jeune de 14-17 ans se déroulent davantage en agglomération que pour les autres classes d'âge (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 32.6% des accidents corporels impliquant un jeune de 14-17 ans ont lieu en courbe ; 17.4% sur route glissante ; 25.6% de nuit (contre 22.6% toutes classes d'âge confondues) ; 43% le week-end (contre 34.5% toutes classes d'âge confondues).

- **Importance de l'enjeu jeunes âgés de 18-24 ans**

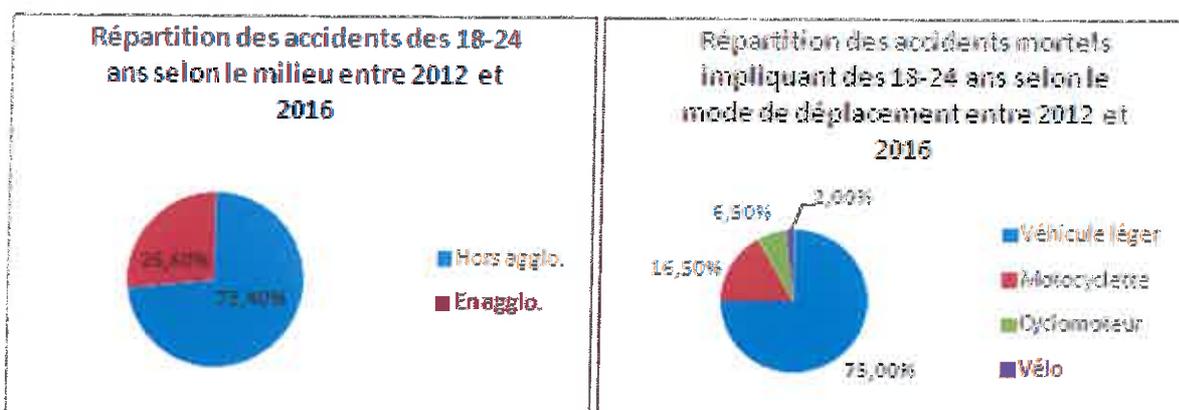
En France en 2016, les jeunes de 18-24 ans représentent 17.3% des personnes tuées et 19% des victimes d'accidents. Dans le Jura, les jeunes de 18-24 ans représentent 7% de la population, mais 18% des tués sur la route. Il s'agit d'une très forte surreprésentation, qui les établit comme enjeu prioritaire de lutte contre l'insécurité routière.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Jura	192	593	32.4%
	France	92 334	289 565	31.9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
Tués	Jura	24	134	17,9%
	France	3 187	17 243	18.5%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans dans le Jura est légèrement supérieur à la moyenne nationale.

- **Informations sur l'enjeu Jeunes de 18-24 ans permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre**



Ainsi, les accidents impliquant au moins un jeune de 18-24 ans se déroulent davantage hors agglomération que pour les autres classes d'âge (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 48.4% des accidents corporels impliquant un jeune de 18-24 ans ont lieu en courbe ; 30.2% sur route glissante ; 27.6% de nuit (contre 22.6% toutes classes d'âge confondues) ; 47.7% le week-end (contre 34.5% toutes classes d'âge confondues).

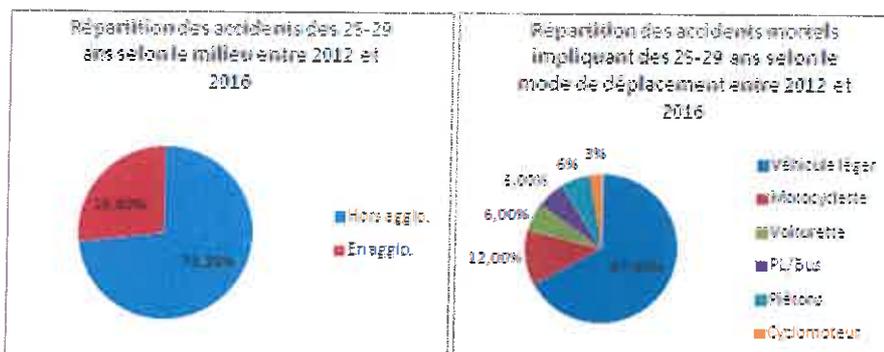
Importance de l'enjeu jeunes âgés de 25-29 ans

En France en 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 8.9% des personnes tuées et 11.4% des personnes victimes d'accidents.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Jura	112	593	18.9%
	France	65 107	289 565	22.5%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
Tués	Jura	19	134	12,7%
	France	1 665	17 243	9.7%

Informations sur l'enjeu Jeunes de 15-29 ans permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre



Ainsi, les accidents impliquant au moins un jeune de 25-29 ans se déroulent davantage hors agglomération que pour les autres classes d'âge (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération).

De plus, 35.7% des accidents corporels impliquant un jeune de 25-29 ans ont lieu en courbe ; 32.1% sur route glissante ; 25% de nuit (contre 22.6% toutes classes d'âge confondues) ; 35.7% le week-end (contre 34.5% toutes classes d'âge confondues).

2) Les seniors de 65-74 ans, et de plus de 75 ans

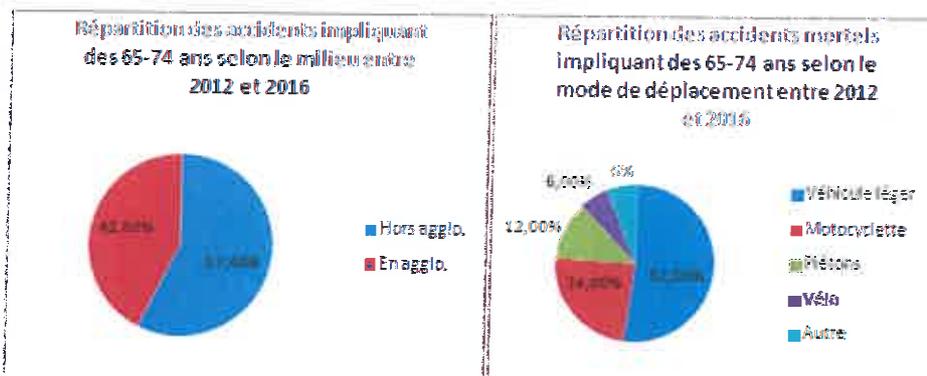
- **Importance de l'enjeu seniors de 65-74 ans**

En France en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9.1% des personnes tuées et 5.4% des victimes des accidents.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un senior de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un senior de 65-74 ans
Accidents corporels	Jura	94	593	15.9%
	France	30 007	289 565	10.4%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior de 65 à 74 ans dans le Jura est nettement supérieur à la moyenne nationale. Il en résulte que l'enjeu senior de 65 à 74 ans est un enjeu significatif de sécurité routière dans le département.

- **Informations sur l'enjeu senior de 65-74 ans permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre**



Ainsi, les accidents impliquant au moins un senior de 65-74 ans se déroulent davantage en agglomération que pour les autres classes d'âge (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 30.9% des accidents corporels impliquant un senior de 65-74 ans ont lieu en courbe ; 26.6% sur route glissante ; 17% de nuit (contre 22.6% toutes classes d'âge confondues) ; 26.6% le week-end (contre 34.5% toutes classes d'âge confondues). Certes, la plupart des accidents corporels impliquant des seniors de 65-74 ans se déroulent en automobile. Mais on peut souligner la part importante des usagers piétons et cyclistes victimes d'accidents au sein de cette population.

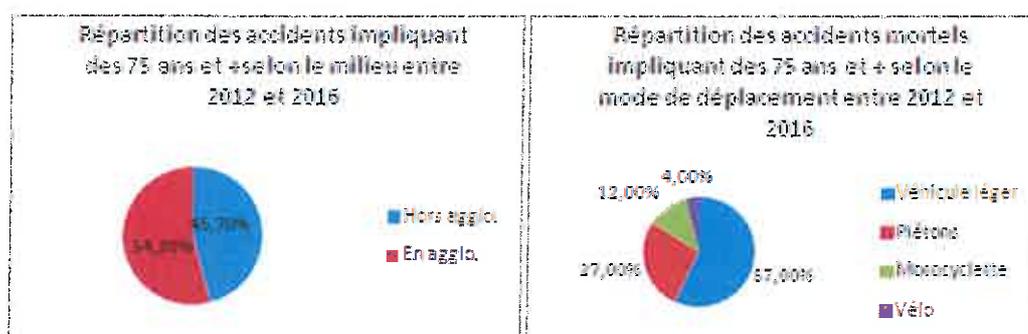
- **Importance de l'enjeu seniors de 75 ans et plus**

En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15.7% des personnes tuées et 5.2% des victimes des accidents.

Période 2012-2016		Nbr d'accidents avec un senior de 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un senior de 75 ans et +
Accidents corporels	Jura	94	593	15.9%
	France	25 802	289 565	8.9%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un senior de plus de 75 ans dans le Jura est nettement supérieur à la moyenne nationale. Il est toutefois en forte baisse dans le département entre 2012 (21.3%) et 2016 (16%).

- **Informations sur l'enjeu senior de plus de 75 ans permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre**



Ainsi, les accidents impliquant au moins un senior de plus de 75 ans se déroulent bien davantage en agglomération que pour les autres classes d'âge (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 33% des accidents corporels impliquant un senior de 75 ans et + ont lieu en courbe ; 27.7% sur route glissante ; 9.6% de nuit (contre 22.6% toutes classes d'âge confondues) ; 30.9% le week-end (contre 34.5% toutes classes d'âge confondues).

Certes, la plupart des accidents corporels impliquant des seniors de plus de 75 ans se déroulent en automobile. Mais on peut souligner la part importante des usagers piétons et cyclistes victimes d'accidents au sein de cette population.

3) La conduite après usage de substances psychoactives

- **Importance de l'enjeu alcool**

En France en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29.5% des personnes tuées et 12.6% des victimes des accidents corporels de la circulation.

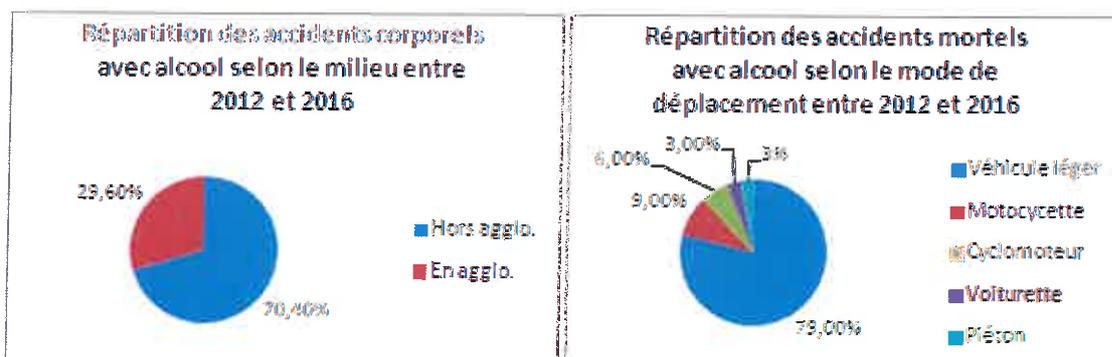
Dans le Jura, le nombre d'accidents avec alcool a diminué (-4.3% par an) entre 2012 et 2016, ainsi que le nombre d'accidents mortels avec alcool (-9.2% par an) sur la même période. De même la part des accidents totaux liés à l'alcool est en baisse dans le département (17.5% en 2016 contre 26.7% en 2012), ainsi que la part des accidents mortels liés à l'alcool (26.9% en 2016 contre 44.8% en 2012).

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un conducteur alcoolisé
Accidents corporels	Jura	108	593	18.2%
	France	24 499	289 565	8.5%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées dans des accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées dans des accidents avec un conducteur alcoolisé
Tués	Jura	33	134	24.6%
	France	4 151	17 243	24.1%

Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé dans le Jura est très nettement supérieur à la moyenne nationale. L'alcool est par conséquent un enjeu majeur de sécurité routière dans le département.

- **Informations sur l'enjeu alcool permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre**



Ainsi, les accidents liés à l'alcool se déroulent davantage hors agglomération que l'ensemble des accidents dans le département (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 46.3% des accidents corporels impliquant de l'alcool ont lieu en courbe ; 25.9% sur route glissante ; 52.8% de nuit (contre 22.6% pour l'ensemble des accidents) ; 53.7% le week-end (contre 34.5% pour l'ensemble des accidents).

Importance de l'enjeu stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22.3% des personnes tuées et 12.9% des victimes des accidents corporels de la circulation. Dans le Jura, le nombre d'accidents totaux avec stupéfiants est en baisse (-2.2% par an) entre 2012 et 2016, ainsi que le nombre d'accidents mortels avec stupéfiants (-15% par an) sur la même période. De même, la part des accidents totaux liés aux stupéfiants est en baisse dans le département (6.3% en 2016 contre 8.6% en 2012), ainsi que la part des accidents mortels liés aux stupéfiants (0.8% en 2016 contre 3.8% en 2012).

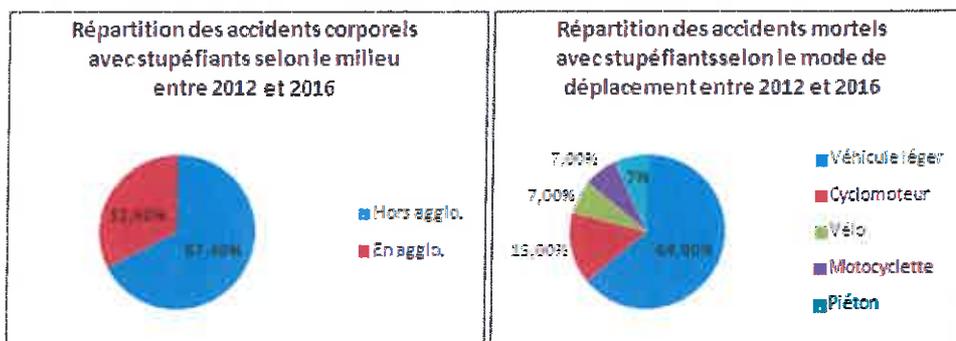
Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessous doivent être appréhendés en prenant en compte le fait que sur la période 2012-2016 prise en compte, le dépistage de stupéfiants lors d'un accident n'a pas été systématique. Ainsi, sur le total de 289 565 accidents corporels recensés en France sur la période, le nombre d'accidents pour lequel l'indicateur stupéfiant est connu s'élève seulement à 87 789. De même, sur les 17 243 personnes tuées sur la route entre 2012 et 2016, seules 10 959 d'entre elles l'ont été à l'occasion d'un accident impliquant des conducteurs dont l'indicateur stupéfiant est connu.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant
Accidents corporels	Jura	46	593	7.8%
	France	9 512	289 565	3.3%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées dans des accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées dans des accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants
Tués	Jura	14	134	10.4%
	France	2 448	17 243	22.3%

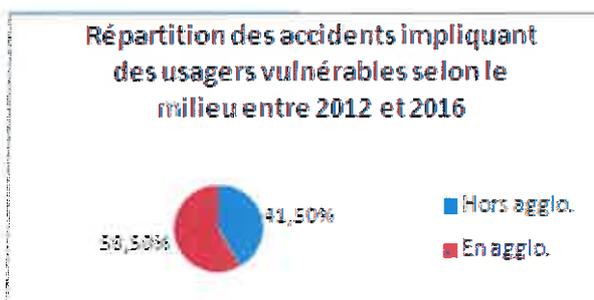
Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants dans le Jura est très nettement supérieur à la moyenne nationale. Les stupéfiants sont par conséquent un enjeu majeur de sécurité routière dans le département.

- Informations sur l'enjeu stupéfiants permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre



Ainsi, les accidents liés aux stupéfiants se déroulent davantage hors agglomération que l'ensemble des accidents dans le département (sur l'ensemble des accidents dans le Jura, 66.1% ont lieu hors agglomération). De plus, 45.7% des accidents corporels impliquant des stupéfiants ont lieu en courbe ; 37% sur route glissante ; 37% de nuit (contre 22.6% pour l'ensemble des accidents) ; 41.3% le week-end (contre 34.5% pour l'ensemble des accidents).

4) Les usagers vulnérables



Dans le Jura, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager vulnérable est restée stable entre 2012 et 2016. Entre 2012 et 2016, 260 accidents ont concerné au moins un usager vulnérable sur le total de 593 accidents (43.8%). Les accidents impliquant des usagers vulnérables ont été mortels dans 35 cas, faisant au total 37 morts.

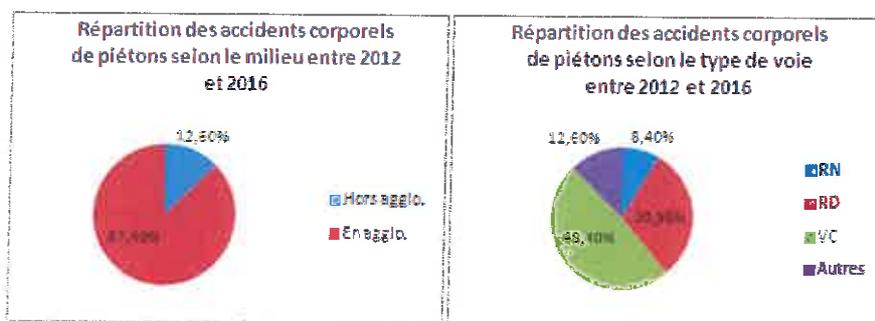
- Importance de l'enjeu usagers vulnérables – piétons

En France en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16.3% des personnes tuées et 16.4% de victimes d'accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	Jura	95	593	16%
	France	54 616	289 565	18.9%

Période 2012-2016		Nombre de piétons tués	Nombre total de personnes tuées	% de tués piétons
Tués	Jura	12	134	9%
	France	2 292	17 243	13.3%

Informations sur l'enjeu piétons pour définir les actions à mettre en œuvre



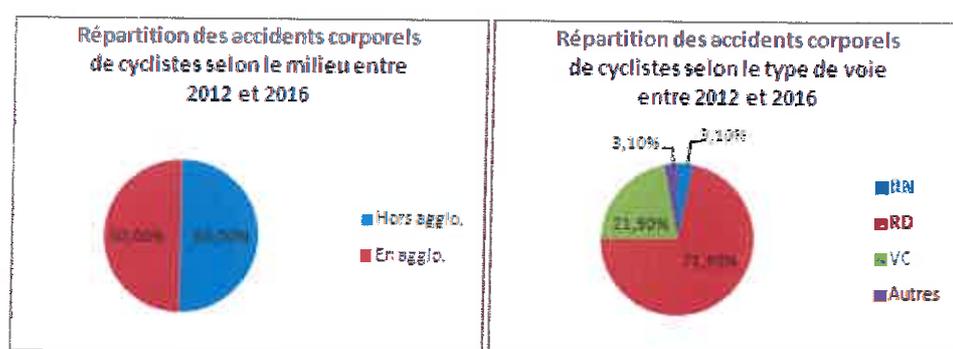
Logiquement, la majorité des accidents impliquant des piétons ont lieu en agglomération, et dans la plupart des cas, sur des voies communales. On observe par ailleurs un recoupement entre l'enjeu piétons et l'enjeu senior.

Importance de l'enjeu usagers vulnérables – cyclistes

En France, en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4.4% des personnes tuées et 5.5% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un cycliste hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Jura	32	569	5.7%
	France	4 398	59 432	7.4%

Informations sur l'enjeu cyclistes permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre



Il faut ainsi noter qu'un très grand nombre d'accidents cyclistes se déroulent sur des routes départementales. Ces accidents se déroulent davantage hors intersection (75%) qu'en intersection (25%). Il faut également noter que la majorité des accidents cyclistes (53.1%) se déroulent en trois mois (juin, juillet et août). Enfin, 28.1% es accidents cyclistes ont lieu le week-end.

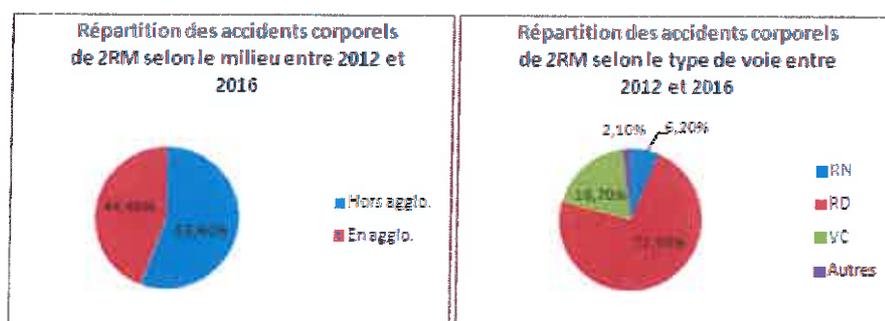
- **Importance de l'enjeu usagers vulnérables – deux roues motorisées (2RM)**

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21.9% des personnes tuées et 27.3% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents de 2 RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec 2RM
Accidents corporels	Jura	144	593	24.3%
	France	20 162	59 432	33.9%

Période 2012-2016		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de personnes tuées	% de tués usagers de 2RM
Tués	Jura	21	134	15.7%
	France	734	3 477	21.1%

- **Informations sur l'enjeu 2RM permettant de mieux définir les actions à mettre en œuvre**



13.9% des accidents corporels de 2RM ont lieu avec véhicule seul sans piéton. 55.6% d'entre eux ont lieu entre 15h et 19h. 39.6% ont lieu en trois mois (juin, juillet et octobre). 41.7% ont lieu le week-end.

5) Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

En France, en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38.6% des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43.3% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Importance de l'enjeu risque routier professionnel

Département 39	2013	2014	2015	2016	01/01/2017 à 24/08/2017
AT mission* (en nombre)	41	57	84	69	40
dont AT mission grave (avec IP)	0	2	4	4	0
Dont AT mission mortel	0	1	1	0	0
Coût AT mission (IT + IP)	121394	333429	829317	585970	159818
AT trajet (en nombre)	75	62	95	87	43
dont AT trajet grave (avec IP)	71	60	92	85	40
dont AT trajet mortel	0	0	0	1	1
Coût AT trajet (IT + IP)	240459	219986	692479	761486	739767

Nombre d'établissements	8974	8910	8880	8827	
Nombre de salariés	61294	61191	61103	61383	

Au cours du DGO 2013-2017, la CARSAT a mené un certain nombre d'actions en matière de prévention du risque routier professionnel. Elle s'est ainsi fortement engagée dans l'accompagnement des entreprises de Bourgogne-Franche Comté en fournissant :

- un appui méthodologique permettant de les guider dans l'évaluation des risques, la prévention des addictions et la gestion du risque routier ;
- des recommandations sur la mise en œuvre de mesures de prévention spécifiques, pouvant déclencher une procédure de majoration du taux de cotisation au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles en cas de non réalisation ou réalisation partielle des mesures de prévention ;
- des formations, des animations d'ateliers et des aides financières.

La CARSAT a également animé des réunions sur le risque routier professionnel, et participé à l'élaboration et à l'animation de deux colloques sur la sécurité routière organisés par la DREAL (les 9 et 10 octobre 2013 à Sochaux et les 9 et 10 juin 2016 à Dijon). Enfin, la CARSAT a animé des sessions de formation pour les membres des organisations syndicales.

V – Les orientations d'actions

Le Document Général d'Orientations doit permettre, au terme de l'analyse de l'accidentologie par enjeu, de définir des orientations d'actions qui soient autant que possible adaptées au contexte local.

La définition d'orientations a pour but de fédérer tous les acteurs, en les associant dès sa conception à un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière. L'objectif consiste ensuite à décliner les orientations générales dans le cadre du PDASR. Ces orientations sont utiles, car elles permettent d'identifier l'objectif fondamental poursuivi par une action. En répond à la question « pourquoi ? » elle s'assure que la conception des projets se fasse conformément aux objectifs qui leur sont assignés.

Ainsi, le présent document fixe des objectifs général d'actions, et non des actions en tant que telles. Il doit toutefois être suffisamment opérationnel, de manière à ce que les actions elles-mêmes s'y rattachent et s'en inspirent.

Dans le Jura, deux groupes de travail ont été constitués et ont pu échanger pendant une journée autour des cinq enjeux retenus. Les réflexions issues de ces groupes de travail ont permis de définir les orientations d'actions présentées dans les pages suivantes.

Pour chacun des enjeux, les membres des groupes de travail ont ainsi défini des axes prioritaires de travail. Ceux-ci sont au nombre de quatre :

- Améliorer la connaissance de l'enjeu ;
- Sécuriser les infrastructures ;
- Informer, former, éduquer et sensibiliser ;
- Contrôler et sanctionner.

A. Enjeu jeunes de 14-29 ans

Axe de travail	Orientations d'action
<p>Améliorer la connaissance de l'enjeu</p>	<p>Poursuivre les messages de prévention à destination des jeunes (notamment les actions de type SAM lors des grands assemblés) ; en accentuer l'impact par une plus forte médiatisation.</p>
	<p>Recourir à l'émotion (témoignages, images choc), qui permet de susciter l'attention des jeunes au moment des interventions.</p>
	<p>Diffuser également des messages de prévention aux parents, qui peuvent ainsi s'en faire les relais.</p>
	<p>Privilégier la prévention par les pairs : le service civique permet à des associations ou collectivités d'accueillir des volontaires de manière à mobiliser des jeunes auprès d'autres jeunes. Les témoignages et démonstration par l'exemple sont souvent des méthodes efficaces.</p>
	<p>Associer de près l'ensemble des élus du département – maires, présidents d'agglomération, élus du conseil départemental – aux actions de prévention.</p>
	<p>Comblé l'actuel déficit d'actions envers les jeunes de 18-24 ans, classe d'âge la plus concernée par les accidents et qui doit être visée prioritairement. Certains n'étant plus scolarisés, le milieu éducatif ne peut être la seule stratégie envisagée pour entrer en contact avec eux.</p>
<p>Sécuriser les infrastructures</p>	<p>Identifier les structures qui accueillent des jeunes (écoles, lieux d'étude, structures de loisir), dont les abords sont des espaces à risques, avec des usagers de la route multiples et certains comportements inadaptés : accorder une attention particulière à leur sécurisation.</p>

	<p>Envisager des pistes permettant aux jeunes de vivre le plaisir de la vitesse de façon sécurisée, car ils peinent à accéder aux circuits de vitesse, trop coûteux. Peut-être certains partenariats pourraient-ils être noués avec des structures dédiées.</p>
	<p>Travailler en lien étroit avec les élus – maires, présidents d'agglomération, élus du conseil départemental - à l'amélioration des infrastructures routières, de manière à permettre la sécurisation ciblées des axes dangereux.</p>
<p>Informers, former, éduquer et sensibiliser</p>	<p>Focaliser les actions de prévention en matière de vitesse sur la nécessité d'adapter celle-ci non seulement à la réglementation, mais aux aussi aux conditions géographiques et météorologiques de circulation.</p>
	<p>Développer des actions encourageant la citoyenneté et la tolérance au volant, de manière à ce que l'ensemble des conducteurs fassent preuve d'une vigilance particulière lorsqu'ils rencontrent des jeunes conducteurs identifiés par un signe « A ».</p>
	<p>Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives et culturelles), qui permettent d'entrer en contact avec eux pour mener des actions de sensibilisation.</p>
	<p>Renforcer la prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire (mobilisation des référents en établissements scolaires et dans les diverses structures de formation notamment).</p>
	<p>Faciliter l'identification des acteurs pouvant intervenir pour assurer des opérations de prévention en établissant un registre de leurs champs de compétences.</p>

	<p>Favoriser les actions permettant la prise en main (pistes de maniabilité en vélo par exemple), tant dans les écoles et collèges qu'en dehors de ceux-ci.</p>
	<p>Pour les jeunes permis, mobiliser des partenaires (par exemple des assurances) pour permettre l'accès à des espaces de conduite sécurisés, avec formation (conduite sur neige, stage de connaissance du véhicule, journées d'échanges de pratiques jeunes conducteurs).</p>
	<p>Eclairer les partenaires sur la réglementation s'appliquant particulièrement aux plus jeunes (usage des engins de déplacement personnel avec ou sans moteur, vélo, deux roues, permis probatoire).</p>
	<p>Mettre l'accent sur la prévention des comportements à risques : conduites addictives, distracteurs au volant, vitesses excessives, règles de circulation et port de la ceinture notamment.</p>
<p>Contrôler et sanctionner</p>	<p>Appliquer les contrôles et sanctions aux jeunes comme ils le sont à l'ensemble de la population.</p>
	<p>Accorder une attention particulière à l'observation des règles spécifiques aux jeunes permis.</p>
	<p>Etablir un plan de contrôle routier qui assure la cohérence et l'effectivité des opérations de contrôle mises en œuvre dans le département, et prenant en compte l'enjeu Jeunes dans la stratégie mise en œuvre.</p>

B. Enjeu seniors (plus de 65 ans)

Axe de travail	Orientations d'action
<p>Améliorer la connaissance de l'enjeu</p>	<p>Poursuivre la sensibilisation des seniors de manière à favoriser leur prise de conscience des limites dans l'acte de conduire au-delà d'un certain âge ; associer l'ensemble des élus du département à ce travail de prévention.</p>
	<p>Sensibiliser les seniors aux nouvelles technologies des véhicules et communiquer sur l'apport sécuritaire lié à l'évolution des outils d'aide à la conduite.</p>
	<p>Diffuser des messages de prévention relatifs à la conduite des seniors aux familles, qui peuvent ainsi s'en faire les relais.</p>
	<p>Sensibiliser le grand public au sujet des seniors dans la circulation.</p>
	<p>Inviter les médias locaux à réaliser des sujets relatifs à la problématique des seniors, pour l'instant insuffisamment traitée.</p>
<p>Sécuriser les infrastructures</p>	<p>Favoriser la mobilité en transport en commun, y compris en milieu rural.</p>
	<p>Repérer les zones potentiellement à risque pour en avvertir les seniors dans le cadre des opérations de sensibilisation ; procéder aux aménagements d'infrastructures lorsque ceux-ci sont nécessaires.</p>

	Aménager des trottoirs là où ils sont inexistantes ou insuffisants ; mettre en place des avertisseurs sonores pour la traversée des piétons ; adapter l'éclairage de manière à améliorer la visibilité des séniors la nuit.
	Favoriser la remontée des problèmes rencontrés par les usagers au gestionnaire de voirie.
	Associer l'ensemble des élus dans l'objectif de sécurisation des infrastructures routières
Informé, formé, éduqué et sensibilisé	Développer les actions visant à promouvoir la cordialité et la tolérance au volant, de manière à ce que l'ensemble des conducteurs fassent preuve d'une vigilance particulière lorsqu'ils rencontrent des conducteurs séniors, et connaissent l'importance d'un partage de la route harmonieux et bienveillant.
	Former les séniors sur la mise à niveau du code de la route.
	Recenser les acteurs et partenaires amenés à côtoyer un public sénior dans le cadre de leurs activités (aides à domicile, animateurs de clubs séniors).
	Mobiliser le réseau des intervenants auprès du public sénior pour communiquer les messages de prévention qui les concernent spécifiquement.
	Développer des stages de sensibilisation dédiés aux séniors, et les rendre incitatifs à la suite d'un accident ou d'une infraction grave.

	<p>Sensibiliser les seniors et les prescripteurs sur les risques spécifiques de la prise de médicaments lorsque celle-ci a des incidences sur la conduite.</p>
	<p>Insister auprès du public sénior quant à l'importance d'adapter la vitesse aux conditions géographiques et météorologiques de circulation, tout en prenant en compte l'amointrissement des réflexes consécutif de l'âge.</p>
Contrôler et sanctionner	<p>Appliquer les contrôles et sanctions aux seniors comme ils le sont à l'ensemble de la population, tout en les accompagnant de messages de prévention, de rappels à la loi et de conseils.</p>

C. Enjeu conduite sous substances psychoactives (alcool et stupéfiants)

Axe de travail	Orientations d'action
Améliorer la connaissance de l'enjeu	<p>Accentuer très fortement les opérations de sensibilisation en matière de stupéfiants. En effet, contrairement à l'enjeu alcool pour lequel les messages de prévention sont bien connus, il demeure une assez large incompréhension des effets des stupéfiants sur la conduite.</p>
	<p>Lutter contre les nombreuses idées reçues et souvent fausses, concernant les produits psychoactifs, la façon de les éliminer et la résistance à leurs effets.</p>
	<p>Poursuivre les actions de communication positives, notamment lors des grands rassemblements, du type SAM - Capitaine de soirée, en y associant les élus.</p>

Sécuriser les infrastructures	X
Informier, former, éduquer et sensibiliser	Améliorer la formation des intervenants en matière de stupéfiants, qui se sentent parfois démunis face à un sujet moins bien maîtrisé que les effets de l'alcool. Les accompagner notamment par la production d'arguments et de données chiffrées facilitant la communication.
	Assister le Collectif de réduction des risques dans sa recherche – en ce moment difficile – de bénévoles sur les actions de prévention en milieu festif.
	Mobiliser les restaurateurs, les exploitants de lieux festifs et les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants, à la fois au volant et pour les piétons.
	S'assurer du respect de la réglementation par les établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.
Contrôler et sanctionner	Accompagner le développement du recours à l'éthylotest anti-démarrage à titre administratif ou judiciaire.
	<p>Maintenir le niveau actuellement très élevé de mobilisation des forces de l'ordre pour contrôler et sanctionner les comportements dangereux en la matière.</p> <p>Elaborer un plan de contrôle routier sur le département, qui accorde la priorité à la lutte contre les comportements dangereux liés à la consommation de stupéfiants et d'alcool.</p>

D. Enjeu usagers vulnérables

1) Les deux-roues motorisés

Axe de travail	Orientations d'action
Améliorer la connaissance de l'enjeu	Sensibiliser les autres usagers de la route à la vulnérabilité des 2RM, notamment des techniques permettant de prévenir des accidents avec ceux-ci.
Sécuriser les infrastructures	Prendre en compte l'évolution des systèmes d'information pour communiquer sur les zones de danger temporaire (gravillonnage par exemple).
	Sensibiliser les élus en charge de la voirie aux problématiques spécifiques aux 2RM.
Informers, former, éduquer et sensibiliser	Sensibiliser les conducteurs peu expérimentés.
	Développer des actions de prévention spécifiques au moment de la reprise de la saison de moto, au retour des beaux jours.
	Focaliser les actions de sensibilisation sur le rappel de l'importance du respect des règles de conduite par les usagers de 2RM (port des équipements de sécurité, respect des limitations de vitesse, adaptation de celles-ci à l'environnement).
	Informers les jeunes dans le cadre des ASSR, en mettant à disposition un simulateur 2RM.
	Lutter contre le débridage en informant les parents et les jeunes.

Contrôler et sanctionner	Appliquer les contrôles et sanctions aux 2RM comme ils le sont à l'ensemble de la population, tout en expliquant le sens de ceux-ci.
	Prendre en compte le risque spécifique 2RM dans le plan de comportement routier qui doit être élaboré.

2) Les piétons et les cyclistes

Axe de travail	Orientations d'action
Améliorer la connaissance de l'enjeu	Informier et sensibiliser les usagers quant aux enjeux de partage de la voirie et à l'importance d'observer les règles du code de la route y compris pour les piétons et les cyclistes.
Sécuriser les infrastructures	Intervenir en partenariat avec les institutions scolaires et les forces de sécurité sur la problématique des mouvements à l'entrée et à la sortie des écoles.
	Etablir des partenariats ciblés entre les élus et concepteurs routiers sur les aménagements spécifiques de partage de la voirie (zones de rencontre, zones 30, diverses modalités d'aménagement de l'espace en agglomération).
	Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces ; pour ce faire, associer les élus (maires, présidents d'agglomération et élus du conseil départemental) à la réflexion.
	Communiquer fortement sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive, en particulier en agglomération.

Informier, former, éduquer et sensibiliser	Rappeler les règles du code de la route, et en particulier l'importance du « voir et être vu » pour les piétons et les cyclistes, dès le plus jeune âge, en associant les élus à ces actions de prévention.
	Informier les jeunes à propos des risques liés aux piétons et aux cyclistes dans le cadre des ASSR.
	Associer l'ensemble des élus du département au travail de prévention liée aux enjeux cyclistes et piétons.
Contrôler et sanctionner	Appliquer les contrôles et sanctions aux piétons et aux cyclistes comme ils le sont à l'ensemble de la population, tout en expliquant le sens de ceux-ci.
	Intégrer l'enjeu piétons et cyclistes dans le plan de contrôle routier à élaborer, de manière à déployer des actions spécifiquement destinées à leur sécurité.

E. Le risque routier professionnel

Axe de travail	Orientations d'action
Améliorer la connaissance de l'enjeu	Evaluer plus systématiquement le risque routier en trajet domicile-travail et en trajet professionnel.
	Sensibiliser sur les liens entre risques routier et organisation du temps de travail (horaires de début et fin de journée, respect de contraintes horaires pour certains métiers).
	Croiser les données de la CARSAT avec celles de

	l'ODSR.
Sécuriser les infrastructures	Alerter les gestionnaires de voirie sur les règles de sécurité sur les chantiers.
Informier, former, éduquer et sensibiliser	Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes.
	Sensibiliser au contrôle de l'équipement des véhicules de service et de fonction.
	Sensibiliser les employeurs à mettre en place des formations de sécurité routière pour leurs employés, notamment en post-permis.
	Développer un réseau de référents sécurité routière en entreprise et les former aux risques routiers professionnels ; y associer l'ensemble des élus.
	Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et lycées professionnels, avec des actions de prévention ciblées sur les cyclomoteurs et les VL.
	Veiller à ce que les forces de l'ordre renseignent bien les constats sur la nature du déplacement, professionnel ou non.
	Utiliser le document unique de prévention des risques (en particulier le plan de prévention du risque routier) pour mieux identifier le risque, et mettre en place les actions nécessaires.

<p align="center">Contrôler et sanctionner</p>	<p>Encourager les entreprises à recourir au soutien financier que peut leur apporter la CARSAT.</p>
	<p>Appliquer les contrôles et sanctions aux contrevenants dans le cadre de leur activité professionnelle comme ils le sont à l'ensemble de la population.</p> <p>Intégrer le risque routier professionnel dans le plan de contrôle routier qui doit être élaboré, pour encourager des actions spécifiquement dédiées à cet enjeu.</p>

V – Suivi et évaluation du DGO

L'objectif national du gouvernement consiste à diviser par deux le nombre de tués sur la route à horizon 2020. Les orientations exposées plus haut doivent permettre au département du Jura de contribuer à ce mouvement positif. Pour ce faire, il importe que les orientations définies soient traduites en actions concrètes, dont les résultats soient eux-mêmes évalués.

A. Suivi de la déclinaison du DGO 2018-2022

L'élaboration du DGO a été réalisée par un travail commun des divers acteurs, et notamment grâce aux réflexions de deux groupes de travail.

Au moins une fois par an, les membres ayant participé aux groupes de travail se réuniront pour faire le point sur l'accidentalité et dresser un premier bilan des actions pour chaque enjeu et orientations. Selon les résultats observés, les priorités d'actions pourront être précisées, et même, le cas échéant, redéfinies.

B. Indicateurs de suivi de mise en œuvre du DGO

Pour évaluer le plan d'actions sur chacun des enjeux, trois indicateurs sont retenus :

- premier indicateur : part annuelle des orientations d'actions de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR ;
- deuxième indicateur : nombre d'actions du PDASR mises en œuvre et découlant effectivement des orientations d'action établies dans le DGO ;
- troisième indicateur : nombre d'actions du PDASR ne découlant pas des orientations d'action du DGO.

C. Indicateurs de suivi de l'accidentologie départementale selon les enjeux

L'analyse dynamique des indicateurs suivants permettra d'évaluer la pertinence des actions déployées et ainsi, des orientations définies dans le présent DGO. Il faudra, pour cela, les mettre en relation avec :

- Les statistiques nationales ;
- Les statistiques des départements comparables (famille de département n°7) ;
- Les statistiques du Jura dans les années précédentes.

Enjeu	Indicateurs
Jeunes (14-29 ans)	Nombre de tués par classes d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
	Part des tués par classe d'âge dans la mortalité routière du département
	Nombre d'accidents par classe d'âge
	Part des accidents par classe d'âge par rapport à l'accidentalité totale du département
	Répartition des accidents impliquant des jeunes selon le milieu
	Répartition des accidents impliquant des jeunes selon le mode de déplacement
Seniors (+ de 65 ans)	Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)
	Part des tués par classe d'âge dans la mortalité routière du département
	Nombre d'accidents par classe d'âges
	Part des accidents par classe d'âge par rapport à l'accidentalité totale du département
	Répartition des accidents impliquant des seniors selon le mode de déplacement
	Répartition des accidents impliquant des seniors selon le mode de déplacement
Enjeu conduite sous substances psychoactives	Nombre de tués dans des accidents impliquant un conducteur alcoolisé
	Part des tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé dans la mortalité routière du département
	Nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé
	Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des

	accidents corporels
	Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants
	Part des tués dans un accident impliquant un conducteur sous stupéfiants dans la mortalité routière du département
	Nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur sous stupéfiants
	Part des accidents corporels avec un conducteur sous stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels
Enjeu usagers vulnérables	Nombre d'accidents corporels de 2RM
	Part des accidents corporels impliquant un 2RM dans l'ensemble des accidents du département
	Nombre d'usagers de 2RM tués
	Part des tués en 2RM parmi les tués du département
	Nombre d'usagers de 2RM tués par classe d'âge
	Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge
	Nombre d'accidents de piétons, et selon le milieu
	Nombre de piétons tués, et selon le milieu
	Part des accidents de piétons parmi les accidents du département, et selon le milieu
	Nombre d'accidents de cyclistes, et selon le milieu
	Nombre de cyclistes tués
	Part des accidents de cyclistes parmi les

	accidents du département, et selon le milieu
Enjeu risques routiers professionnels	Nombre de tués dans un accident professionnel
	Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels professionnels du département
	Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels professionnels du département
	Part des accidents professionnels parmi l'ensemble des accidents du département

VII – Lexique

2 RM : deux-roues motorisé (motocyclette ou cyclomoteur)

Accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Accident mortel : accident ayant pour conséquence au moins un usager tué dans les 30 jours

A.T.B.H. : Accidents-Tués-Blessés-Hospitalisés

Blessé : usager ayant reçu des soins médicaux

Blessé hospitalisé : usager ayant reçu des soins médicaux et hospitalisé plus de 24h

C.A.R.S.A.T. : Caisse d'Assurance Retraite de la Santé Au Travail

C.F.A. : Centre de Formation pour Adultes

Cyclomoteur : véhicule à 2 ou 3 roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

D.G.O. : Document Général d'Orientations

Indemne : usager impliqué non décédé et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident

JF : jour férié

Motocyclette : véhicule à 2 roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 ch) ; l'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci

O.D.S.R. : Observatoire Départemental de Sécurité Routière

P.D.A.S.R. : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PL : poids lourd

Tué : usager qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

Victime : impliqué non indemne (tué ou blessé)

VF : veille de jour férié

VL : véhicule léger

