

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



DOCUMENT  
GÉNÉRAL  
D'ORIENTATIONS du JURA  
2008 – 2012

« pour une politique départementale de sécurité routière »



# SOMMAIRE

<b>CHAPITRE 1 - DÉFINITION DU DGO</b>	<b>5</b>
1.1 Le contexte	5
1.2 Les objectifs du DGO	5
1.3 La démarche d'élaboration générale	6
<b>CHAPITRE 2 - LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA</b>	<b>7</b>
2.1 Définitions générales	7
2.2 Le calendrier de la démarche dans le Jura	8
2.3 Groupes de travail	9
A - Groupe « addictions :	9
B - Groupe « vitesse » :	9
C - Groupe « jeunes » :	10
D - Groupe « vulnérables »	10
D.1 - Sous-groupe cyclistes-piétons :	10
D.2 - Sous-groupe 2roues motorisés	10
2.4 Objectifs et finalité de chaque étape	11
A - L'étude d'enjeux	11
B - La compréhension des enjeux	11
C - Les orientations d'actions	12
<b>CHAPITRE 3 - L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT DU JURA</b>	<b>13</b>
3.1 Présentation du département	13
A - Population et parc automobile	13
B - Réseaux et trafics	14
3.2 Caractéristiques générales d'accidentologie	15
A - La tendance sur 10 ans	15
B - L'indicateur d'accidentologie locale (IAL)	16
C - Gravité des accidents	17
D - Le bilan accidentologique ATB sur 5 ans	18
D.1 - Bilan quantitatif : nombre d'accidents	18
D.2 - Accidents et caractéristiques d'usagers	19
a - Selon l'âge des impliqués	19
b - Selon le type d'impliqués	20
D.3 - Accidents et localisation (géographique et temporelle)	21
a - Selon le type de milieu	21
b - Selon le type de réseau (données 2005)	21
c - Zones d'accumulations d'accidents (ZAAC)	22
d - Selon le moment	22
D.4 - Accidents et causes (période 2006-2007)	23
Les accidents contre obstacles	23
<b>CHAPITRE 4 - LES ENJEUX : ANALYSE DU BILAN ET APPROFONDISSEMENT DES ENJEUX</b>	<b>25</b>
4.1 Type et gravité des accidents	26

<b>4.2</b>	<b>Accidents et causes</b>	<b>26</b>
	A - L'alcoolémie	26
	B - La vitesse	28
<b>4.3</b>	<b>Accidents et caractéristiques d'usagers</b>	<b>30</b>
	A - Suivant l'âge des usagers	30
	B - Suivant l'origine géographique des usagers	32
<b>4.4</b>	<b>Accidents et caractéristiques d'usagers – TYPE –</b>	<b>33</b>
	A - Les 2roues motorisés	33
	B - Les vélos, les piétons	35
	C - Les engins agricoles :	37
<b>CHAPITRE 5 - LES ENJEUX : CHOIX DES ENJEUX</b>		<b>38</b>
<b>CHAPITRE 6 - LES ENJEUX : COMPRÉHENSION DES ENJEUX</b>		<b>39</b>
<b>6.1</b>	<b>Addictions</b>	<b>39</b>
	Comportement d'alcoolisation	39
	Conclusion	41
<b>6.2</b>	<b>Vitesse</b>	<b>41</b>
	Vitesse et gibier	42
	Conclusion	42
<b>6.3</b>	<b>Les jeunes</b>	<b>43</b>
	Conclusion	43
<b>6.4</b>	<b>Les vulnérables</b>	<b>44</b>
	A - Les vélos et piétons	44
	A.1 - Les piétons	44
	A.2 - Les vélos	44
	A.3 - Conclusion relative aux piétons et cyclistes	44
	B - Les 2roues motorisés	45
	B.1 - Les motos	45
	B.2 - Les cyclomoteurs	45
	B.3 - Les 2roues motorisés et l'alcool	45
	B.4 - Conclusion relative aux 2roues motorisés	46
<b>CHAPITRE 7 - LES ORIENTATIONS D' ACTIONS</b>		<b>47</b>
<b>7.1</b>	<b>Addictions</b>	<b>48</b>
<b>7.2</b>	<b>Vitesse</b>	<b>51</b>
<b>7.3</b>	<b>Jeunes</b>	<b>53</b>
<b>7.4</b>	<b>Vulnérables</b>	<b>54</b>
	A - Les piétons et cyclistes	54
	B - Les 2roues motorisés	55
<b>CHAPITRE 8 - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO</b>		<b>56</b>
<b>CHAPITRE 9 - REMERCIEMENTS</b>		<b>57</b>

## Préface

## CHAPITRE 1 - DÉFINITION DU DGO

### 1.1 Le contexte

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

**Dans ce contexte, le département du Jura a défini, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.**

### 1.2 Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

**LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

### **1.3 La démarche d'élaboration générale**

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation. Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs a été organisée.

Par ailleurs, il a été créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions ».

Les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont également été informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

## CHAPITRE 2 - LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA

### 2.1 Définitions générales

#### ENJEU

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers...). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

#### ORIENTATIONS D' ACTIONS

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

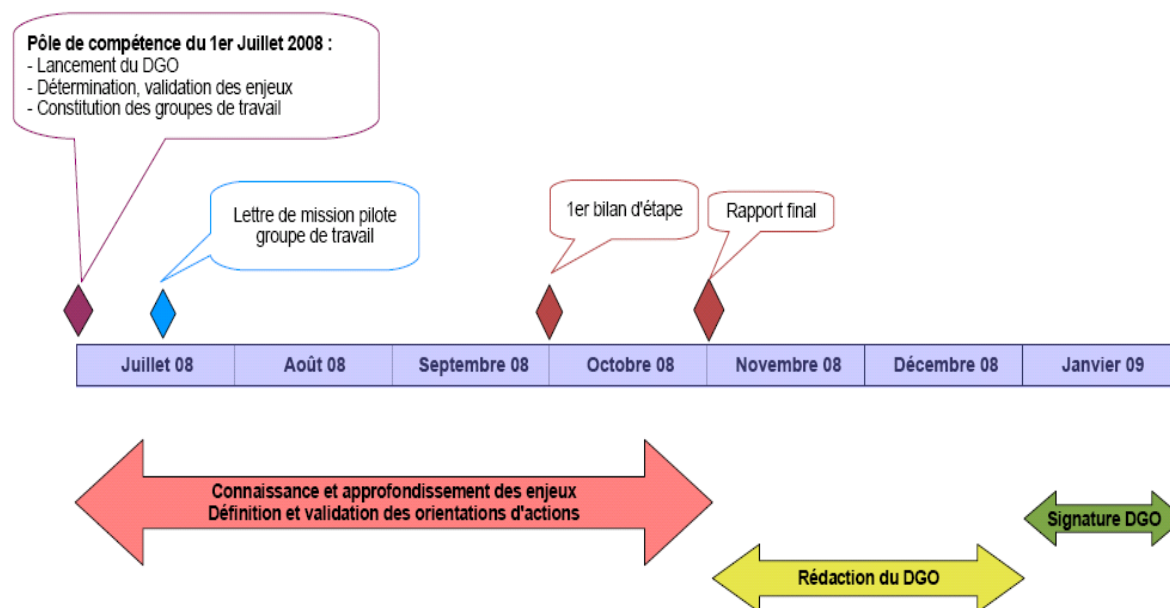
Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit **fixer l'objectif général des actions** qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

#### PDASR

Le Plan Départemental de Sécurité Routière est élaboré chaque année en cohérence avec le DGO. En effet, chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

## 2.2 Le calendrier de la démarche dans le Jura

Le calendrier ci-dessous récapitule la démarche suivie pour l'élaboration du DGO dans le Jura.



Un pôle de compétence en date du 1<sup>er</sup> juillet 2008 a lancé la démarche d'élaboration. Les membres du pôle de compétence composent le comité de pilotage du DGO.

Un groupe technique constitué du coordinateur sécurité routière, de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), du conseil général du Jura et des forces de l'ordre (DDSP et EDSR) a été formé.

Au cours de cette réunion, l'étude d'enjeu globale confiée à l'ODSR a été présentée. A partir de cette analyse, les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés ont été caractérisés et déclinés localement en :

**les addictions,  
la vitesse,  
les jeunes,  
les vulnérables.**

Bien qu'initialement programmées jusqu'au mois de novembre 2008, la phase « connaissance et approfondissement des enjeux » ainsi que la phase « définition et validation des orientations d'actions » se sont déroulées jusqu'à la mi-décembre 2008.

La fin de l'année 2008 et le début de l'année 2009 ont été consacrés à la rédaction finale du document.



## 2.3 Groupes de travail

Un groupe de travail a été mis en place pour chacun des enjeux.

Un pilote et un co-pilote ont été désignés pour chaque groupe. Ces deux pilotes sont :

- 1 acteur de l'Etat (service déconcentré de l'Etat),
- 1 autre acteur (collectivité territoriale, monde associatif, professionnel ...),

tel que précisé ci-dessous :

<b>Addictions</b>	<b>Vitesse</b>
DDASS <i>Passerelle 39</i>	GENDARMERIE <i>CG39</i>
<b>Jeunes</b>	<b>Vulnérables</b>
EDUCATION NATIONALE <i>Association des maires du Jura</i>	DDE <i>Prévention routière</i>

Chaque pilote a reçu une lettre de mission du Préfet.

La constitution des groupes de travail mis en place est telle que précisée ci-dessous sachant qu'un socle commun pour chaque groupe a été défini.

### Membres communs à tous les groupes :

DDE ODSR : Olivier Brigand

DDE coordination : Frédérique Bourgeois (coordinatrice SR), Cédric Chaillot (Adjoint)

Gendarmerie (EDSR) : Capitaine Eric Durieux Trouilleton, Major Jeanmougin

DDSP : Major Michel Philippe

Inspection Académique : Philippe Roux

CG39 : Jean Marc Déthé, Cedric Perreaut

Association des Maires du Jura : Catherine Bayet, Jean Louis Maitre

Ligue Contre la Violence Routière : Michel Guillemin

Prévention Routière : Jean Paul Grappin

Ces personnes (sauf mention contraire) ont participé à chaque réunion des groupes de travail).

### A - GROUPE « ADDICTIONS » :

DDASS : Claire Ferrier

Passerelle 39 : Philippe Bonnet

CODES/ANPAA : Agnès Borgia

Excusés :

Ordre des Médecins

Observatoire Régional de la santé

Comité Interprofessionnel des Vins du Jura

SDIS

SAMU

### B - GROUPE « VITESSE » :

CG39 : Christian Dutel

Ville de Dole : David Kleisler

DDSP : Major Michel Philippe

Excusés :

Automobile club

Assureurs

CRAM

DIR

**C - GROUPE « JEUNES » :**

DDJS : Anne Lise Camuset  
Ville de Lons le Saunier : Agnès Chambaret  
AMJ : Catherine Bayet, Jean Louis Maitre  
assureurs : Daniel Delatour, Prévention MAIF  
Excusés :  
Sandrine BOUCHAYER (Justice - substitut du procureur)  
Mourad BENLARBI (Cité Jeunes)  
David KLEISLER (Ville de Dole)  
Michel GUILLEMIN (Ligue contre la violence routière)

**D - GROUPE « VULNÉRABLES »*****D.1 - Sous-groupe cyclistes-piétons :***

D.D.E : Jean-paul FAUDOT  
Association Française des Traumatés Crâniens (AFTC) 39 : Suzanne DAMIEN  
Police Municipale de DOLE : Yves LAURENT  
DDSP : Major Michel Philippe  
Fédération Départementale des clubs du temps libre : Marie-Claude BRENOT  
Excusée :  
F.F. Cyclotourisme : Françoise PARGAUD

***D.2 - Sous-groupe 2roues motorisés***

DDE : Pascal Berthaud  
DDE Mme Moto : Frédérique Bourgeois  
FFMC : Jacky Sauvage  
DDSP : Major Michel Philippe  
Mutuelle des motards : Antoine Staffelli  
Villes (Champagnole, Morez, Tavaux)  
Association AGIR : Bernard Raudot

## 2.4 Objectifs et finalité de chaque étape

### A - L'ÉTUDE D'ENJEUX

***L'étude d'enjeux est constituée d'une analyse du bilan accidentologique, de la réalisation de l'approfondissement des enjeux, de la hiérarchisation des enjeux étudiés qui aboutit à la détermination et au choix des enjeux.***

Cette étape permet d'identifier les cibles, de connaître les problèmes, qui pourront, dans un second temps, être étudiés lors de la phase de la compréhension de ces enjeux.

L'étude d'enjeux n'a pas pour but de comprendre les causes des dysfonctionnements ; elle doit simplement les identifier. La base accidents sur laquelle elle s'appuie est le fichier accidents type BAAC le plus fiable possible.

Le bilan accidentologique de la situation existant permet de répondre aux questions :

- combien sont impliqués ?
- qui est impliqué ?
- où sont les impliqués ?
- quand sont-ils impliqués ?

L'analyse du bilan et l'approfondissement des enjeux permettent :

- de déterminer le poids des enjeux associés à chaque cible ;
- d'avoir une comparaison avec une référence ;
- de mieux connaître : les types, lieux, évolution temporelle des enjeux.

Chaque cible sera analysée. Une cible est un sous-ensemble d'accidents, relatifs à un thème (d'infrastructures, de types d'usagers, de type d'accidents ...) ou à une zone spatiale (itinéraires, sections, carrefours, communes, ...).

La dernière phase de l'étude d'enjeux est la hiérarchisation des enjeux. Cette phase nécessite des analyses multicritères techniques pour caractériser chaque enjeu proposé.

### B - LA COMPRÉHENSION DES ENJEUX

L'objectif est de comprendre au mieux les dysfonctionnements dans le système homme-véhicule-environnement ayant conduit aux enjeux retenus dans la première phase de l'étude du DGO pour être à même, dans l'étape suivante, de définir les orientations d'actions les plus adaptées.

Pour mener cette analyse complémentaire, des groupes de travail par enjeu ont été constitués (cf. paragraphe 2.3). Un recensement des données qualitatives disponibles sur les enjeux choisis a été réalisé : études nationales sur les quatre enjeux nationaux, études menées localement sur les enjeux choisis, études réalisées par les partenaires associés,...

Lors de cette étape, il a été rassemblé des données qualitatives d'exposition au risque.

L'analyse détaillée des accidents par la lecture des PV d'accidents remplis par les forces de l'ordre permet de mieux comprendre les mécanismes accidents : si les données quantitatives rassemblées lors de la phase précédente d'étude d'enjeux permettaient de renseigner sur l'issue de ce que fut l'accident, les PV permettront de comprendre le début du processus et toute l'histoire de l'accident. Les PV comportent des informations du type schémas de l'accident, circonstances, interviews,... Leur analyse permet d'éviter de tirer des enseignements incomplets, voire faussés par un jugement subjectif trop hâtif et d'en ressortir ainsi par la suite des orientations d'actions incapables d'avoir un effet sur le groupe d'accidents auxquels elle prétend répondre : elle est donc une base rigoureuse à l'identification et à l'élaboration de possibilités d'actions.

**Les PV relatifs aux accidents des vulnérables ont été analysés.**

## **C - LES ORIENTATIONS D' ACTIONS**

Cette dernière phase de la démarche permet dans un premier temps de déterminer au préalable des objectifs de sécurité pour chaque enjeu (exemple : prévenir des risques pour un enjeu cyclomoteurs).

Une fois ces objectifs de sécurité déterminés, on peut dans un deuxième temps rechercher les orientations d'actions associées pour chacun des enjeux (exemple : impliquer les établissements scolaires pour un enjeu cyclomoteurs).

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner en actions sur la période du DGO dans le cadre des PDASR, véritables programmes pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département, et permettre aux acteurs de se sentir concernés.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

**Une orientation d'actions n'est ainsi ni une action, ni même un groupe d'actions.**

Ces orientations ou pistes d'actions se déclinent à partir de la compréhension des enjeux et des dysfonctionnements identifiés dans le système Homme – Véhicule – Environnement qui ont conduit aux accidents identifiés précédemment. Ces orientations d'actions peuvent également permettre d'améliorer la connaissance de l'accidentologie de tout ou partie de l'enjeu considéré.

## CHAPITRE 3 - L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT DU JURA

### 3.1 Présentation du département

#### A - POPULATION ET PARC AUTOMOBILE



#### Région Franche-Comté :

Superficie : 16 202 km<sup>2</sup>  
 Densité : 69 hab/km<sup>2</sup>  
 1 117 257 habitants

#### Département du Jura :

Superficie : 4 999 km<sup>2</sup>  
 Densité : 51,1 hab/km<sup>2</sup>  
 250 925 habitants recensement de 1999  
 255 500 habitants recensement de 2006

densité de population au niveau national : 108

Le recensement de 1999<sup>1</sup> se répartit comme suit :

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	60 ans et +	Total
<b>Jura Nombre</b>	41 515	13 502	19 144	116 742	60 022	250 925
<b>Jura %</b>	16,5%	5,4%	7,6%	46,5%	24,0%	100,0%
<b>Franche-Comté %</b>	16,7%	5,6%	9,2%	47,3%	21,2%	100,0%
<b>France %</b>	15,2%	5,3%	9,1%	47,8%	22,6%	100,0%

Taux de motorisation dans le département :

	Parc des voitures de tourisme	Nombre de voitures pour 100 habitants	Nombre de voitures pour 100 habitants en âge de conduire
<b>Jura</b>	137 354	55	68
<b>Franche Comté</b>	600 499	54	65
<b>France</b>	28 338 240	52	60

<sup>1</sup> Bien que le recensement 2006 soit terminé, la répartition de la population par tranche d'âges n'est pas connue au moment de la rédaction du DGO. Ainsi, toutes les analyses relatives à l'âge des impliqués sont faites en fonction de la répartition du recensement de 1999.

La densité de population du département est deux fois moins importante que la densité de la France mais le taux de motorisation pour 100 habitants est supérieur de 8 points à celui de la France pour les usagers en âge de conduire.

## B - RÉSEAUX ET TRAFICS

Le réseau routier :

<i>données 2005</i>	Autoroute	RN	RD
<b>Linéaire Jura en km</b>	93	300	3 300
<b>débit</b>	19 158 véh/jour	7 356 véh/jour	969 véh/jour
<b>Linéaire Franche-Comté en km</b>	218	788	10 665
<b>débit</b>	23 300 véh/jour	9 255 véh/jour	1 373 véh/jour
<b>débit au plan national</b>	32 925 véhicules/jour	12 009 véhicules/jour	1 621 véhicules/jour

Données pour 10.000 habitants pour l'année 2005

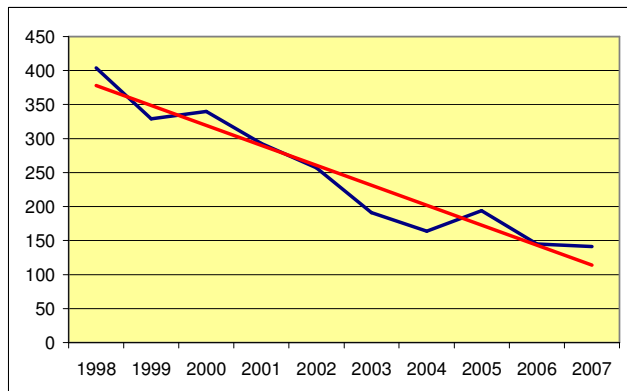
	JURA		FRANCHE-COMTE		FRANCE	
	Nb kilomètres	Parcours <sup>2</sup>	Nb kilomètres	Parcours (1)	Nb kilomètres	Parcours (1)
Autoroutes	3,70	26,00	2,00	16,60	1,80	21,80
RN	12,00	32,10	7,00	23,80	4,00	19,30
RD	132,00	46,50	95,00	47,80	61,00	35,90
Total <sup>3</sup>	147,70	104,60	104,00	88,20	66,80	77,00

<sup>2</sup> en millions de véhicules x kilomètres par an

<sup>3</sup> hors réseau local

### 3.2 Caractéristiques générales d'accidentologie

#### A - LA TENDANCE SUR 10 ANS



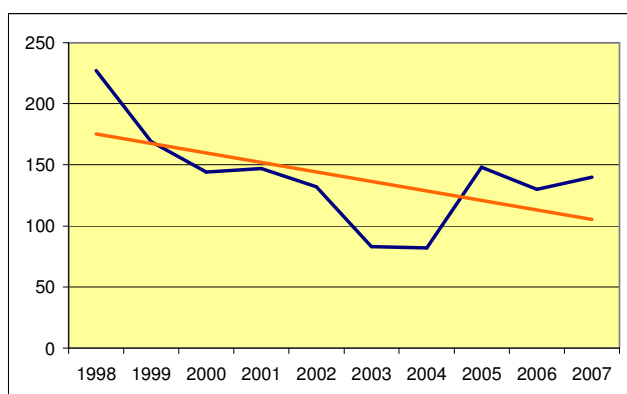
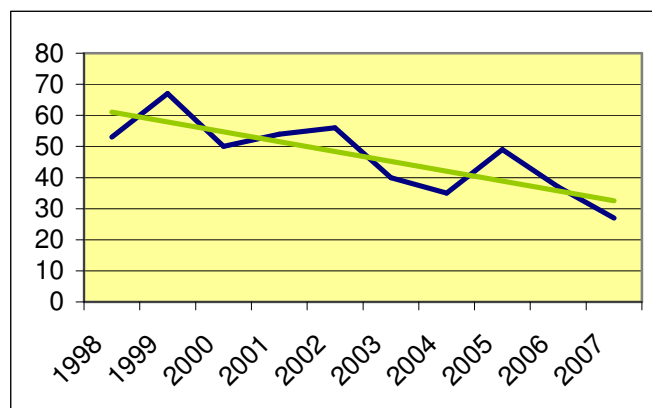
Comme l'indique la droite représentative de la tendance générale, le **nombre d'accidents corporels** est en baisse depuis ces dix dernières années.

A noter qu'en 2008, on a dénombré 125 accidents corporels soit -12% par rapport à 2007. La baisse se confirme.

De la même façon, le nombre de tués est en baisse constante dans le département.

En 2007, il y a eu deux fois moins de tués sur les routes qu'en 2001.

En 2008, on dénombre 21 tués soit -22% par rapport à 2007.



La tendance générale est à la baisse sur les 10 dernières années en ce qui concerne le nombre de **blessés hospitalisés**.

#### **Remarque :**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jour et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les jours après l'accident.

Le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de 6 jours.

**B - L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)**

Données 2003 - 2007		FRANCE	JURA	FRANCHE-COMTE
IAL tous réseaux	Global tués	1	1,41	1,15
	Victimes graves	1		
Autoroutes	% Tués	6,5	4,8	4,5
	IAL	1	1,01	1,10
Routes Nationales et départementales	% Tués	67,6	83	79,8
	IAL	1	1,49	1,21
Urbain + de 5000 habitants	% Tués	18,6	7,4	9,5
	IAL	1	1,41	0,95

Ce tableau donne le risque départemental (tués sur 5 ans rapportés au parcours<sup>4</sup>) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne ou en traverse d'agglomération de moins de 5 000 habitants.

Le risque en agglomération de plus de 5 000 habitants est calculé à partir de la population des entités urbaines.

L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs rapporté au risque France, par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

*Exemple : Un IAL de 1,52 sur route nationale signifie qu'il y a eu sur cinq ans 52 % de tués en plus dans le département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si le taux de risque sur RN avait été celui de l'ensemble des RN de France.*

Bien qu'en baisse continue depuis 2 ans, l'IAL dans le département est toujours supérieur à la référence nationale mais également supérieur à la valeur moyenne de la région Franche-Comté. En 2007, l'IAL global est de 1,14, valeur plus proche de la référence nationale 1. Ce chiffre peut s'expliquer par le taux de motorisation important du département (cf. page 13) ainsi que par le nombre de kilomètres parcouru individuellement créant ainsi un sur risque individuel.

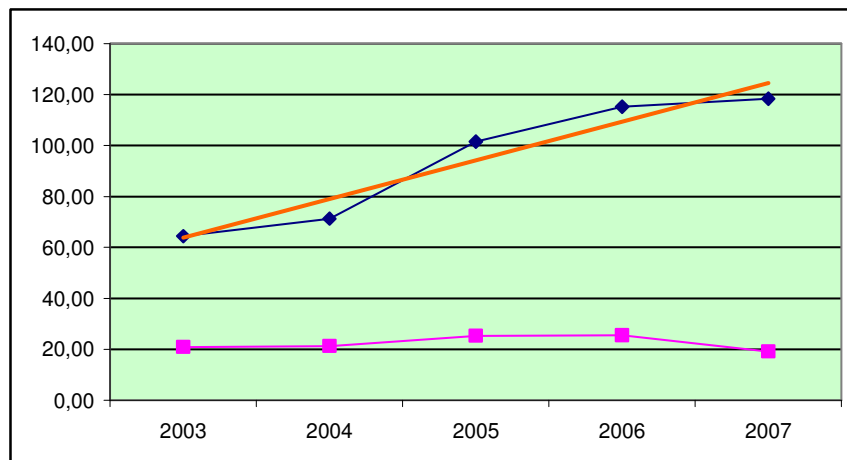
**Remarque :**

A noter que depuis le transfert d'une partie des routes nationales au département au 1<sup>er</sup> janvier 2006, il n'y a plus de distinction d'IAL entre les RN et RD.

<sup>4</sup> *Parcours* : Le parcours est le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules ayant circulé sur le réseau concerné. Il s'exprime en 10<sup>8</sup> véh. X km et est le produit du débit moyen par la longueur du réseau ouvert au début de l'année.



**C - GRAVITÉ DES ACCIDENTS**



Gravité : tués + blessés graves pour 100 accidents

Gravité : tués pour 100 accidents corporels

Bien que le nombre d'accidents soit en baisse, la gravité (tués + blessés graves) est en augmentation et ce à cause de la progression du nombre de blessés hospitalisés.

## D - LE BILAN ACCIDENTOLOGIQUE ATB SUR 5 ANS

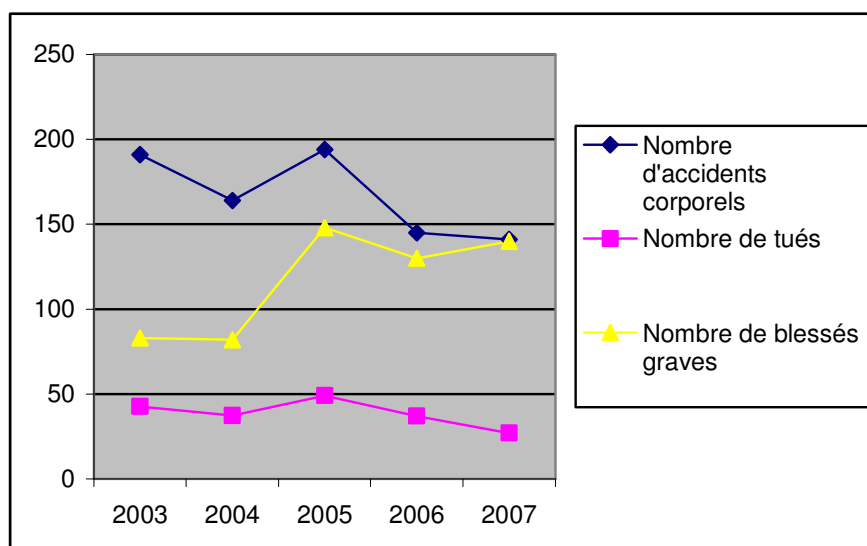
Le bilan accidentologique de la situation existante est réalisé sur une période d'étude de 5 ans : 2003-2007, à l'aide des données issues du logiciel Concerto.

**Sauf mention contraire, tous les tableaux et graphiques ci-dessous porteront sur la période 2003-2007.**

On entend par accidents corporels le nombre des accidents corporels y compris les accidents mortels. Dans les tableaux récapitulatifs, les données (nombre d'accidents, nombre de personnes tuées) peuvent être comptabilisées sur plusieurs lignes.

### D.1 - Bilan quantitatif : nombre d'accidents

		<b>Accidents corporels</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés hospitalisés</b>	<b>Blessés non hospitalisés</b>
Zone d'étude	JURA	835	188	583	519
Référence :	FRANCHE-COMTE	5996	643	2 910	4 823
Référence :	FRANCE	421 716	25 971	155 730	382 328



Entre 2003 et 2007, 835 accidents corporels ont été constatés, occasionnant :

**188 tués<sup>5</sup>**  
**1 102 blessés**

**Le Jura, c'est annuellement en moyenne :**  
**167 accidents corporels dont**  
**34 accidents mortels**  
**38 tués**  
**220 blessés**

<sup>5</sup> Tué : victime décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident

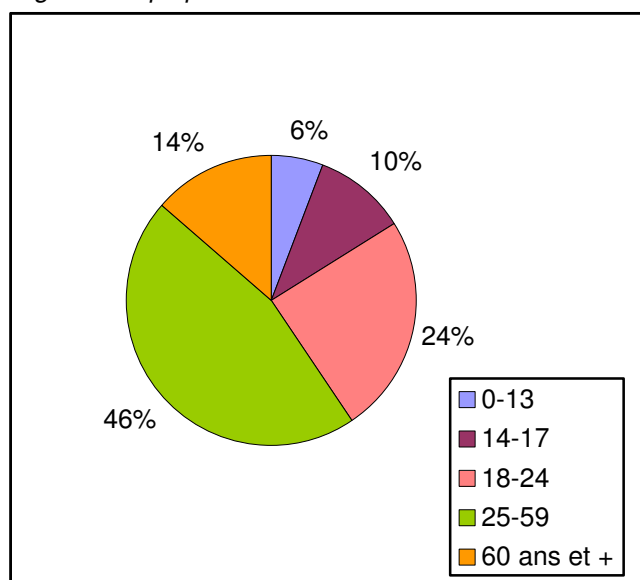
## D.2 - Accidents et caractéristiques d'utilisateurs

### a - Selon l'âge des impliqués

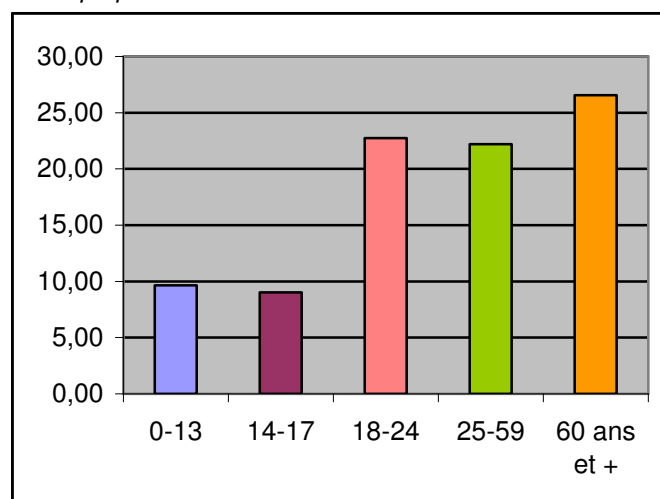
Accidents impliquant au moins un usager âgé de ...

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	60 ans et +	Ensemble
Nombre d'accidents	83	144	343	650	192	1 412
Nb de tués dans les accidents concernés	8	13	78	142	51	292
Nb de tués dans la classe d'âge	3	6	49	92	38	188
Indice de gravité	9,64	9,03	22,74	22,19	26,56	
% d'accidents	5,88	10,2	24,29	46,03	13,6	

Répartition du nombre d'accidents corporels par classe d'âge des impliqués :








Indice de gravité<sup>6</sup> des accidents suivant la classe d'âge des impliqués :



Les 18-24 ans et les 25-59 sont les plus touchés par les accidents corporels. Par contre, la gravité est plus importante pour les 60 ans et +.

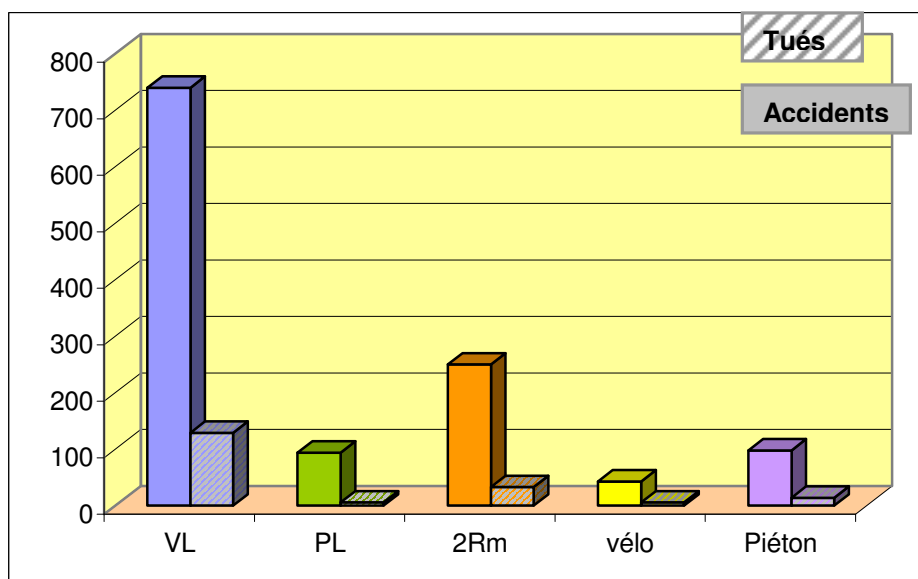
<sup>6</sup> La gravité est fonction du nombre des accidents corporels et du nombre de tués de la cible considérée

**b - Selon le type d'impliqués**

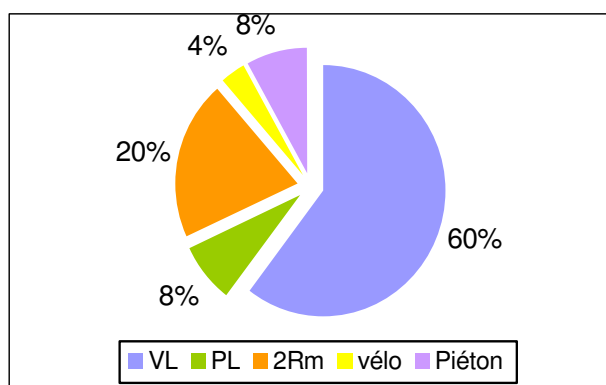
						Ensemble
Nombre d'accidents	740	94	250	43	98	1225
Tués	129	6	33	6	14	188
Ig (%)	17,43	6,38	13,20	13,95	14,29	

Les voiturettes sont comptabilisées avec les VL. Ce type d'impliqués représente 8 accidents corporels et 2 tués.

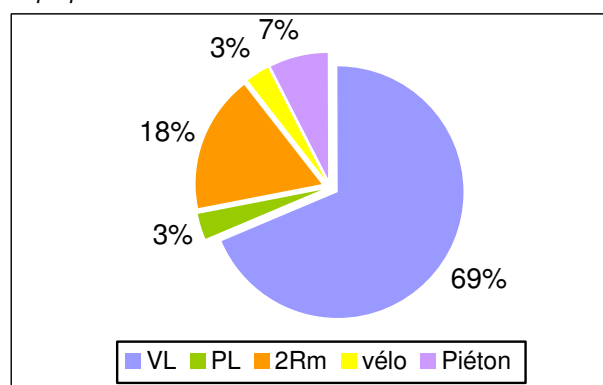
Représentation graphique :



Accidents (en%) corporels impliquant au moins ...



Représentation du nombre des tués(en%) suivant le type d'impliqué



Les VL représentent 60% des accidents mais 69% des tués.  
 Les 2roues motorisés représentent 20% des accidents et 18% des tués.  
 Les vulnérables (2Rm, piétons, vélos) représentent 30% des accidents corporels et 28% des tués.

### D.3 - Accidents et localisation (géographique et temporelle)

#### a - Selon le type de milieu

**Milieu urbain**  
(agglomérations de plus de 5000 habitants<sup>7</sup>)



17% des accidents corporels

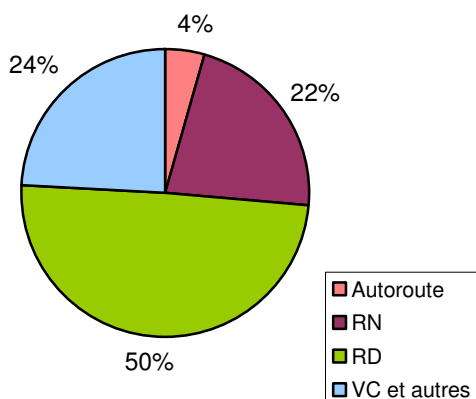
**Rase campagne**  
et agglomérations de moins de 5000 hab



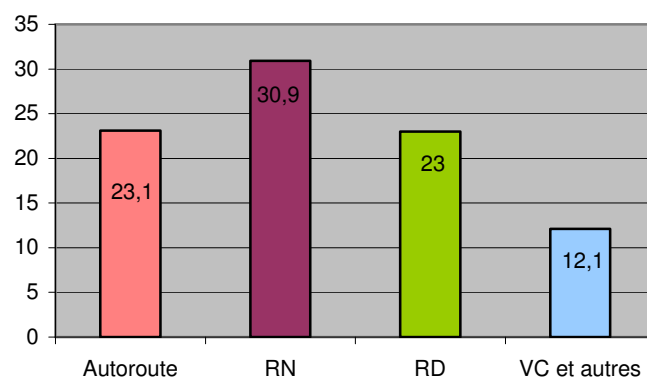
83% des accidents corporels

#### b - Selon le type de réseau (données 2005)

Accidents suivant le type de réseau tous milieux confondus :



Gravité des accidents suivant le type de réseau :






Bien que représentant 50% du nombre des accidents, les routes départementales ont un indice de gravité proche des autoroutes et moindre que les routes nationales.

<sup>7</sup> Dans le département du Jura, les agglomérations de plus de 5000 habitants sont au nombre de 6 : Dole, Lons-le-Saunier, Saint-Claude, Morez, Champagnole et Poligny

**c - Zones d'accumulations d'accidents (ZAAC)**

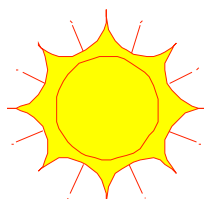
D'un point de vue général, il existe 3 niveaux de ZAAC :

-  ZAAC de niveau 3 (au moins 10 accidents corporels et au moins 10 victimes graves sur 5 ans sur 850 m).
-  ZAAC de niveau 2 (au moins 7 accidents corporels et au moins 7 victimes graves sur 5 ans sur 850 m).
-  ZAAC de niveau 1 (au moins 4 accidents corporels et au moins 4 victimes graves sur 5 ans sur 850 m)

Sur la période d'étude, il n'y a pas de ZAAC qui ressortent des analyses.

**d - Selon le moment**

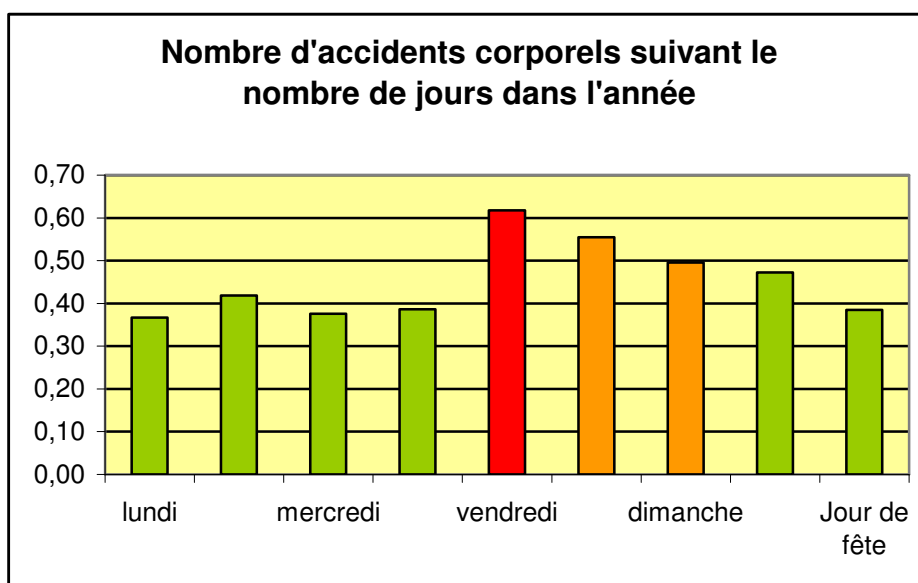
*Nombre d'accidents corporels suivant le jour et la nuit :*

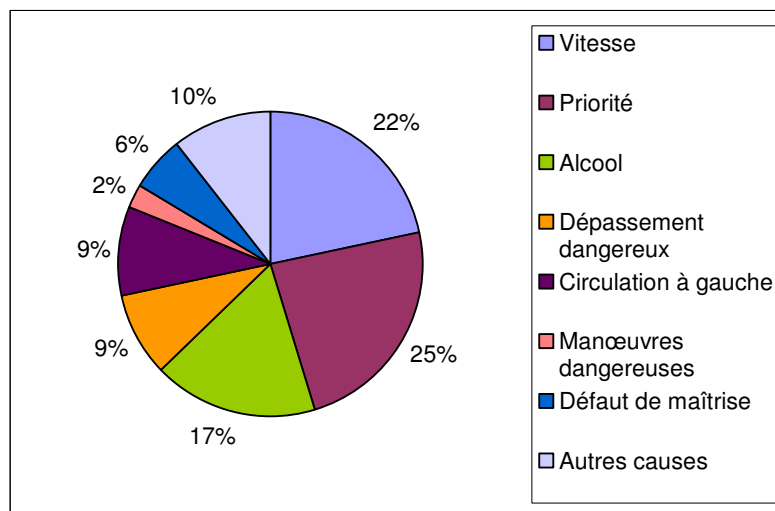


69% des accidents corporels



31% des accidents corporels



**D.4 - Accidents et causes (période 2006-2007)**

**Rappel** : l'origine d'un accident est le plus souvent multi causal. La cause principale de l'accident est retenue dans le diagramme ci-contre.

Le refus de priorité et la vitesse sont les deux principales causes des accidents. L'alcool est à l'origine de 17% des accidents corporels sur la période d'étude 2006-2007.

**Les accidents contre obstacles**

Le tableau suivant récapitule le nombre d'accidents corporels contre les obstacles latéraux.

	Nb accidents	Tués	Ig(*)
Véhicule	28	3	10,71
Arbre	53	19	35,85
Glissière	30	8	26,67
Bâtiment, mur, pile de pont	37	13	35,14
Signalisation	4	1	25,00
Poteau	16	9	56,25
Bordure	4	0	0,00
Fossé, talus, paroi rocheuse	40	11	27,50
Divers	4	2	50,00
Ensemble	216	66	30,56

**Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle avant ou après le choc.**

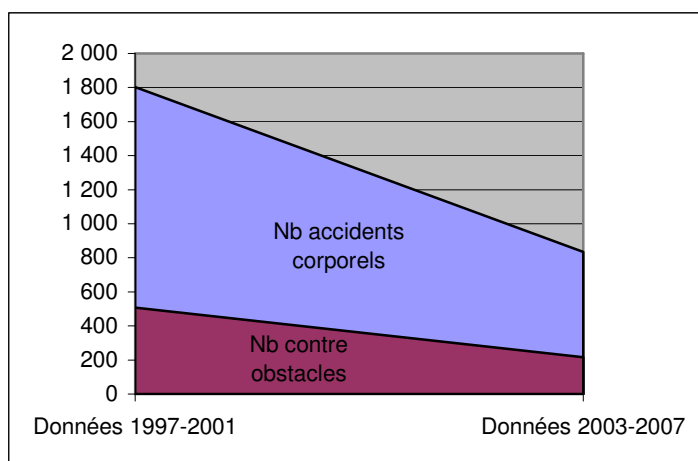
(\*) Ig des accidents du type

Sur la période d'étude du DGO précédent (1997-2001) on recense 1 803 accidents corporels dont 507 contre obstacles latéraux

Sur la période 2003-2007, il s'agit de 835 accidents corporels dont 216 contre obstacles latéraux.

L'évolution est la suivante :

	Nb accidents corporels	Nb contre obstacles	
Données 1997-2001	1 803	507	28,12%
Données 2003-2007	835	216	25,87%
	46,31%	42,60%	



Le nombre d'accidents corporels est en baisse de 46,31%, cette baisse est semblable en ce qui concerne le nombre d'accidents contre obstacles latéraux.

Le nombre d'accidents contre obstacles latéraux représente 25,87% du nombre total d'accidents, alors qu'il représentait 28,12% sur la période d'étude précédente.

Depuis l'élaboration du précédent DGO, de nombreuses actions de suppression ou de résorption des obstacles latéraux ont été menées sur les routes du département du Jura. Il y a eu entre autre le doublage des glissières de sécurité (suivant leurs caractéristiques géométriques) d'une lisse moto ainsi qu'une campagne de déplacement d'arbres sur certaines routes.



## CHAPITRE 4 - LES ENJEUX : ANALYSE DU BILAN ET APPROFONDISSEMENT DES ENJEUX

L'analyse du bilan et l'approfondissement des enjeux doivent permettre :

- de déterminer le poids des enjeux associés à chaque cible;
- d'avoir une comparaison avec des références;
- de mieux connaître les types, lieux, évolutions temporelles des enjeux.

L'analyse thématique proposée ci-dessous utilise une méthode statistique de traitement des données. Cette manipulation a pour but de mettre en évidence les spécificités fortes (enjeux) du département en matière d'accidentologie (milieu, circonstances, usagers...) **par rapport à une référence** (région Franche Comté, France).

Les tests donnent lieu à des résultats de significativité.

Ils peuvent être de cinq niveaux :

- TS+ (très significatif supérieur)
- S+ (significatif supérieur)
- NS (non significatif)
- S - (significatif inférieur)
- TS - (très significatif inférieur)

On compare le pourcentage d'un thème de l'accidentologie du département (milieu, impliqués par exemple) avec le pourcentage d'accidents du même thème de la région.

L'écart entre les deux pourcentages est interprété par un outil statistique en terme de significativité :

- si le pourcentage du département est très supérieur à celui de la référence, le résultat de significativité sera TS+.
- si le pourcentage du département est supérieur à celui de la référence, le résultat de significativité sera S+.
- de même pour des pourcentages inférieurs à la référence, on aura des résultats TS- ou S-.

Lorsque les données de l'accidentologie ne sont pas suffisamment nombreuses, les raisonnements ne sont plus statistiquement fondés (cas des résultats NS).

**Pour affirmer qu'un thème est une spécificité de l'accidentologie dans le département (enjeux), il faut que les résultats de significativité soit TS+ ou S+.**

#### 4.1 Type et gravité des accidents

Jura : nombre d'accidents mortels : 169  
nombre de tués : 188

Franche-Comté :  
nombre d'accidents mortels : 587  
nombre de tués : 643

	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Significativité
%thématique - accidents mortels - réf FC	9,8	20,2	TS+
%gravité - accidents mortels - réf FC	10,8	22,5	TS+
%thématique - accidents mortels - réf N	5,4	20,2	TS+
%gravité - accidents mortels - réf N	5,9	22,5	TS+

Les tests statistiques montrent, qu'en comparaison avec la référence (France et Région Franche-Comté), les pourcentages d'accidents mortels et de tués sont très significatifs (TS+), tant sur la thématique que sur la gravité.

#### 4.2 Accidents et causes

##### A - L'ALCOOLÉMI

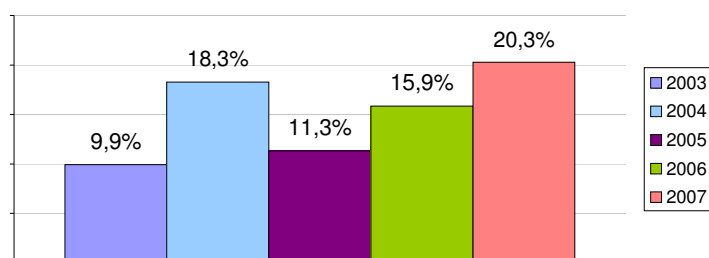
Accidents corporels			
	nb d'accidents à taux connu	nb d'accidents avec un conducteur positif	% positif / taux connu
JURA	746	117	15,7%
France	336458	33480	10,0%
Accidents mortels			
	nb d'accidents à taux connu	nb d'accidents avec un conducteur positif	% positif / taux connu
JURA	137	45	32,8%
France	16560	4837	29,2%

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Significativité
%thématique alco+/accidmortels - réf F	49	169	20,4	29,0	TS+
%thématique alco+/alco connue - réf F	96	525	15,6	18,3	NS
%thématique alco+/victimes graves - réf F	96	771	12,5	12,5	NS
%thématique - alcool ds accidents motels - réf Fc	49	169	26,4	29,0	NS
%thématique alco+/alco connue - réf F	96	525	15,9	18,3	NS
%thématique alco+/victimes graves - réf F	96	771	11,2	12,5	NS

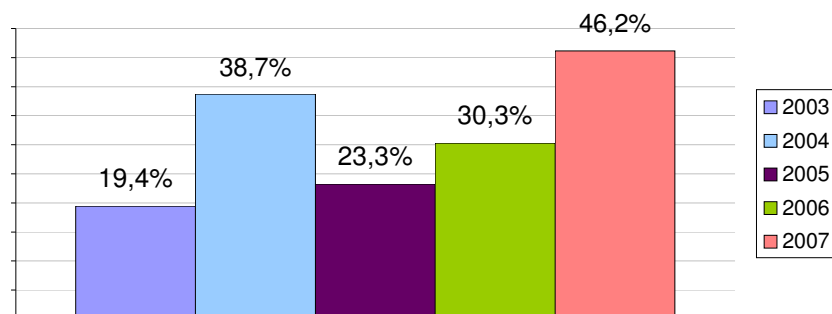
Les tests statistiques montrent qu'en comparaison avec le niveau national, la proportion des accidents mortels avec alcool par rapport au nombre total d'accidents mortels est très significative pour notre département.

	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Accidents corporels</b>	191	164	194	145	143
<b>Nb Alcool</b>	19	30	22	23	29
<b>% Alcool</b>	9,9%	18,3%	11,3%	15,9%	20,3%
<b>Accidents mortels</b>	36	31	43	33	26
<b>Nb Alcool</b>	7	12	10	10	12
<b>% Alcool</b>	19,4%	38,7%	23,3%	<b>30,3%</b>	<b>46,2%</b>
<b>Tués</b>	40	35	49	37	27
<b>Blessés Graves</b>	83	82	148	130	140
<b>Blessés légers</b>	167	148	83	67	54

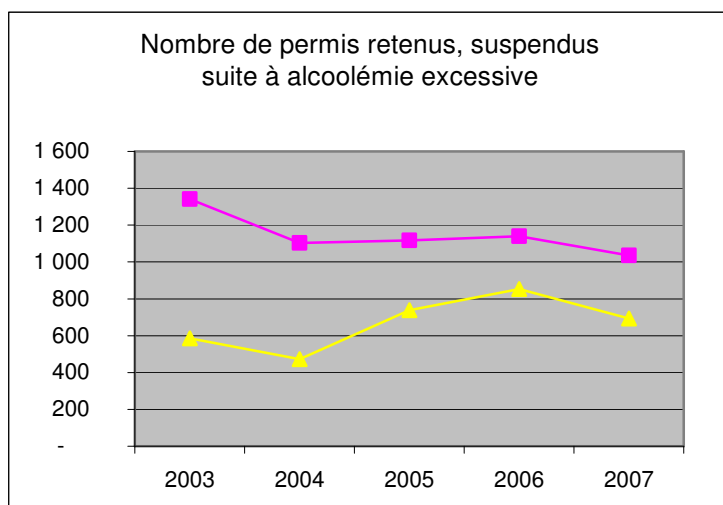
Importance du facteur alcool dans les accidents corporels



Importance du facteur alcool dans les accidents mortels



Le graphique ci-dessous représente l'évolution du nombre global des permis retenus et suspendus ainsi que celui suite à une alcoolémie excessive.



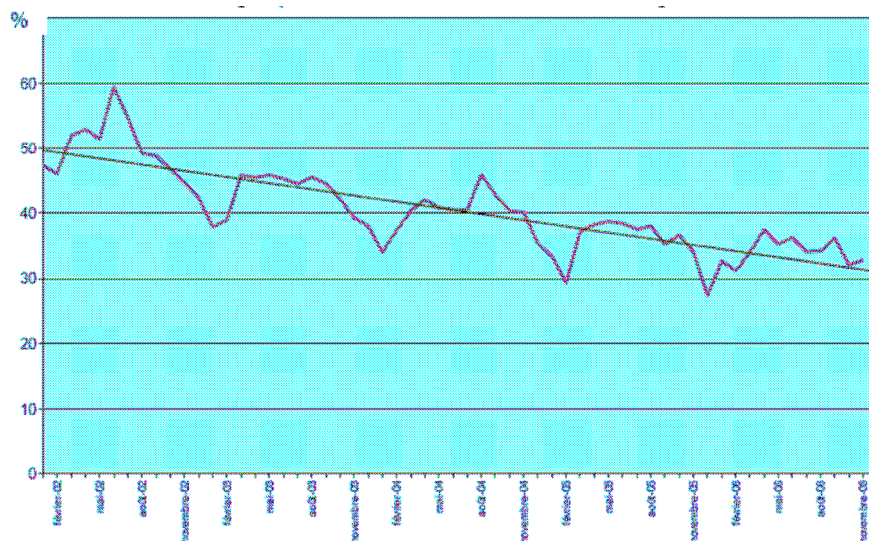
L'alcoolémie excessive représente 70% des rétentions de permis en 2007 alors qu'elle ne représentait que 40% en 2003.

## B - LA VITESSE

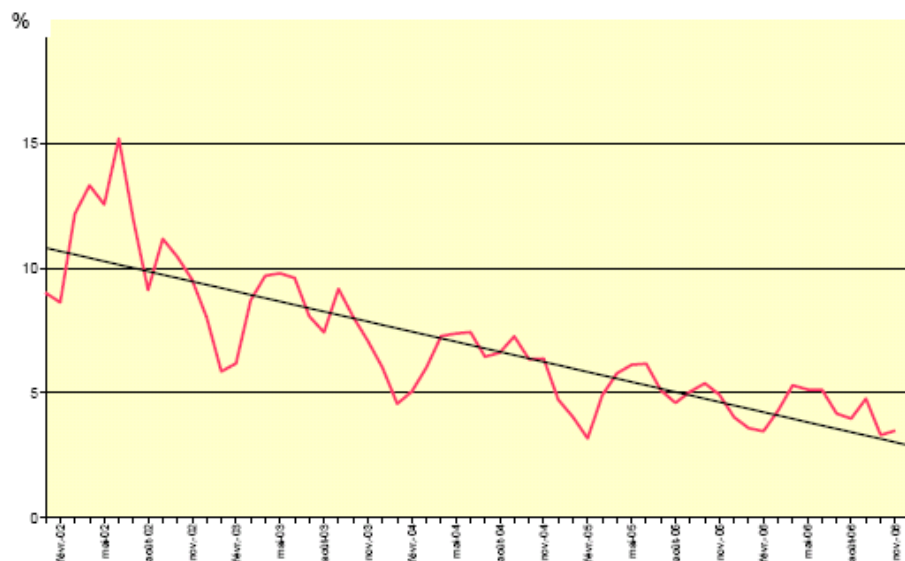
Les tests statistiques n'ont pas été réalisés sur le thème vitesse, mais le bilan accidentologique montre que la vitesse compte pour 22% des accidents corporels sur la période d'étude 2006-2007.

La vitesse est un facteur aggravant des accidents. En effet, une baisse de 10% des vitesses maximales autorisées entraîne une baisse de 20% des accidents graves et de 40% des accidents mortels.

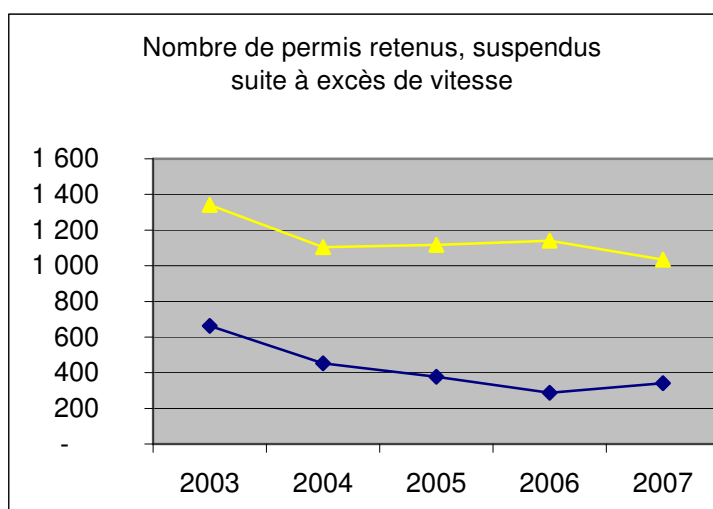
L'analyse des vitesses sur les points de comptages permanents ci-dessous (station SIREDO), met en évidence une baisse de la proportion des usagers roulant au-dessus de vitesse autorisée. Cependant, reste encore plus de 30% des automobilistes qui ne respectent pas les limitations de vitesse.



La courbe ci-dessous met en évidence également une baisse de la proportion des usagers qui circulent à plus de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée.



Ces données sont confortées par l'évolution des suppressions ou suspensions de permis suite à un excès de vitesse (cf. graphique ci-dessous).

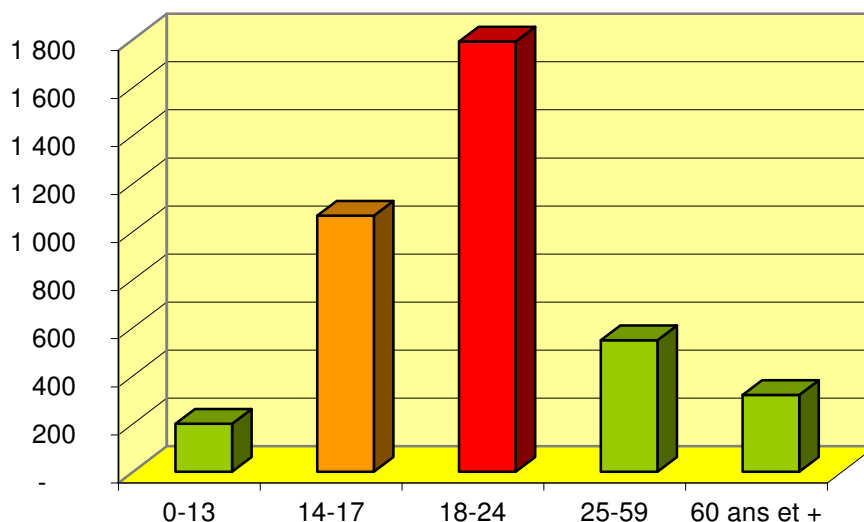


La vitesse excessive représente 33% des rétentions de permis en 2007 alors qu'elle en représentait 50% en 2003. Pour autant, le nombre de rétention de permis pour excès de vitesse est en augmentation depuis 2006.

### 4.3 Accidents et caractéristiques d'usagers

#### A - SUIVANT L'AGE DES USAGERS

Répartition du nombre des accidents corporels suivant les classes d'âges par rapport à la population du département par tranches de 100 000 habitants



Les 18-24 ans sont impliqués dans 24,29% des accidents (cf. D.2) alors qu'ils ne représentent que 7,6% de la population. La part des accidents corporels impliquant les 18-24 ans rapportée à la population est donc très importante. Par ailleurs, les accidents impliquant les 18-24 ans sont les plus graves.

#### Analyse spécifique sur les plus de 75 ans

L'analyse ci-dessous porte sur la période de juillet 1998 à juin 2008 découpée en deux périodes de 5 ans consécutives.

Sur 10 ans, le nombre de tués pour cette catégorie s'élève à 49 morts, soit 10% du nombre total de tués pour cette période. Ils sont impliqués dans 46 accidents mortels pour un nombre total d'accidents mortels de 468.

	07/1998 à 06/2004	07/2004 à 06/2008	Ensemble
Nb d'accidents	30	16	46
Nb de tués	33	16	49

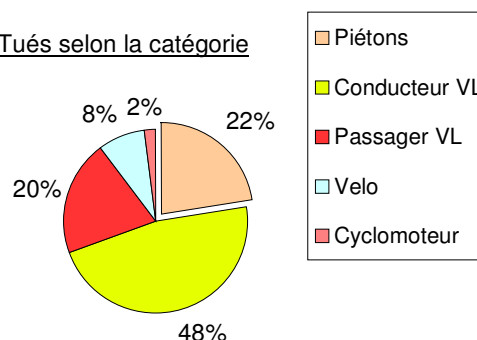
Sur la période 2004/2008, le nombre d'accidents comme le nombre de tués ont fortement baissé pour être divisé par deux par rapport aux 5 ans précédents (1998/2004).

	07/1998 à 06/2004	07/2004 à 06/2008	Ensemble
Piétons	5	6	11
Conducteur VL	16	7	23
Passager VL	9	1	10
Velo	2	2	4
Cyclomoteur	1	0	1
Total	33	16	49

Les tués de plus de 75 ans sont majoritairement des usagers de VL (conducteur ou passager), mais la part des piétons tués reste importante avec plus de 22%, soit 11 morts sur 10 ans.

Il est intéressant de souligner que l'évolution sur 5 ans du nombre de tués VL subi une forte baisse tandis que celle des piétons reste identique.

Tués selon la catégorie



#### Nombre de tués selon le sexe :

	07/1998 à 06/2004	07/2004 à 06/2008	Ensemble
Homme	19	9	28
Femme	14	7	21

Nous n'observons pas d'évolution notable du taux de tués homme et femme. Sur la période d'étude, les hommes représentent 58% des tués, 42% pour les femmes.

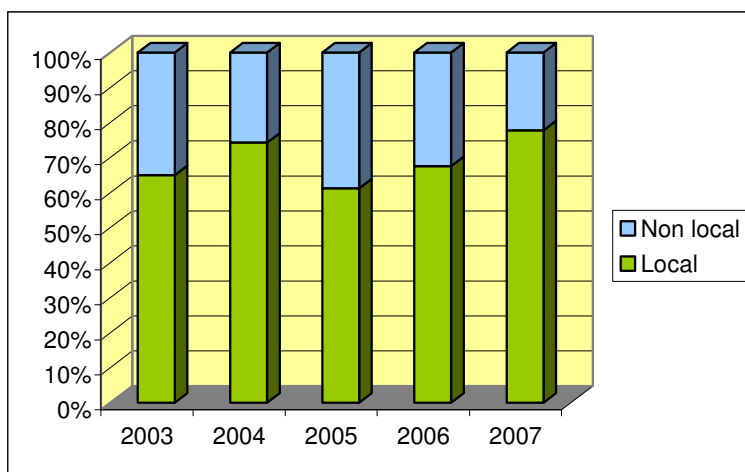
#### L'alcool dans les accidents :

Les + de 75 ans sont impliqués dans 4 accidents mortels pour lesquels au moins un usager était sous l'emprise de l'alcool.

Les + de 75 ans sont impliqués dans 10% des accidents mortels, sur 10 ans, le nombre de tués pour cette catégorie s'élève à 49 morts.

**B - SUIVANT L'ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES USAGERS**

Année	L	NL	E	TOTAL
2003	26	7	7	40
2004	26	7	2	35
2005	30	18	1	49
2006	25	12	0	37
2007	21	4	2	27



Légende :  
 L : local Jurassien  
 Non Local : Français  
 E : étranger

La proportion des Jurassiens tués sur les routes varie entre 60 et 80%. La moyenne nationale est de 75%.

En 2008, cette tendance s'est inversée : 9 personnes sur 21 se sont tuées à – de 15 km de leur domicile soit 43%.

**LES TUES JURASSIENS DANS LES DEPARTEMENTS LIMITOPHES**

Les chiffres donnés dans le présent document sont des chiffres consolidés (*provisoires pour 2008*). L'étude porte sur la période de 2003 à 2008.

En 6 ans, 25 jurassiens sont morts sur les routes des départements limitrophes au Jura, dont 4 tués en 2008. Ils sont impliqués dans 22 accidents. 4 tués étaient des motards (pilote ou passager), les autres étaient des usagers de véhicule léger.

	NB de tués
AIN	6
COTE D'OR	2
DOUBS	7
HAUTE SAONE	2
SAONE ET LOIRE	8
SUISSE	NC <sup>8</sup>
Ensemble	25

Les causes principales de ces accidents sont dans 35% des cas un défaut de maîtrise du véhicule et dans 24% une conduite sous l'emprise de l'alcool ou une conduite à gauche.

<sup>8</sup> NC : non communiqué



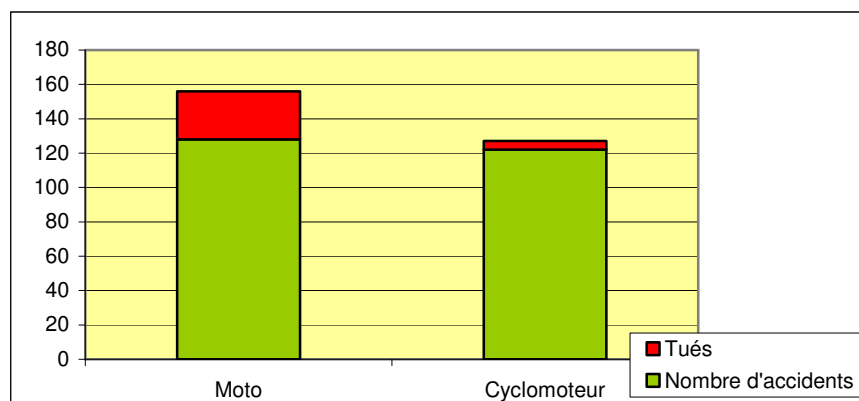
#### 4.4 Accidents et caractéristiques d'usagers – TYPE –

##### A - LES 2ROUES MOTORISÉS

Accidents impliquant au moins un 2Rm ...

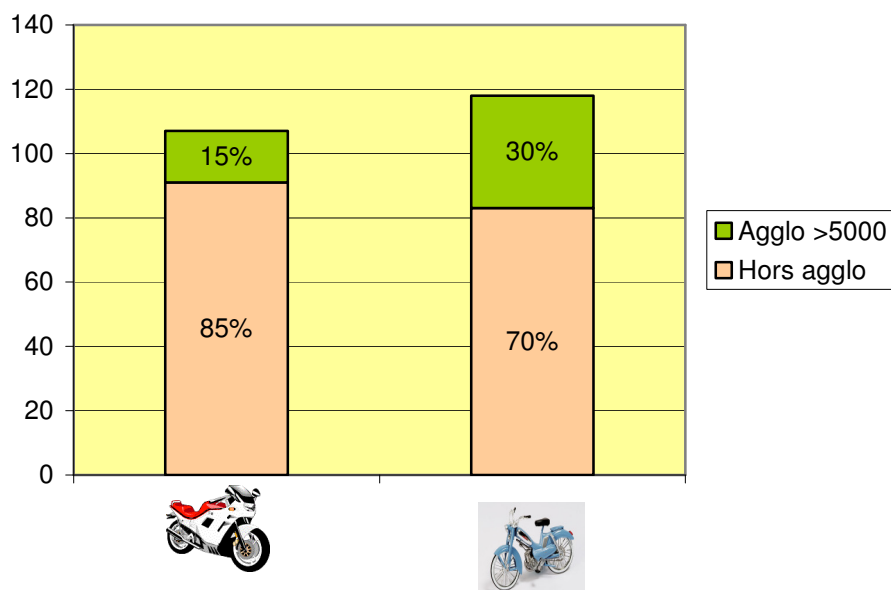
		Moto	Cyclomoteur	Ensemble
<b>Département</b>	Nombre d'accidents	128	122	250
	Tués	28	5	33
	Indice gravité (tués/100)	21,88	4,10	13,20
	% d'acc du thème	51,20	48,80	0
<b>Région</b>	Nombre d'accidents	785	1 046	1 831
	Tués	70	46	116
	sur % thématique	42,9	57,1	
	sur % gravité	8,9	4,4	
<b>Test statistique</b>	sur % thématique	TS+	TS-	
	sur % gravité	TS+	NS	

Nombre d'accidents corporels et de tués suivant le type de 2roues motorisés :

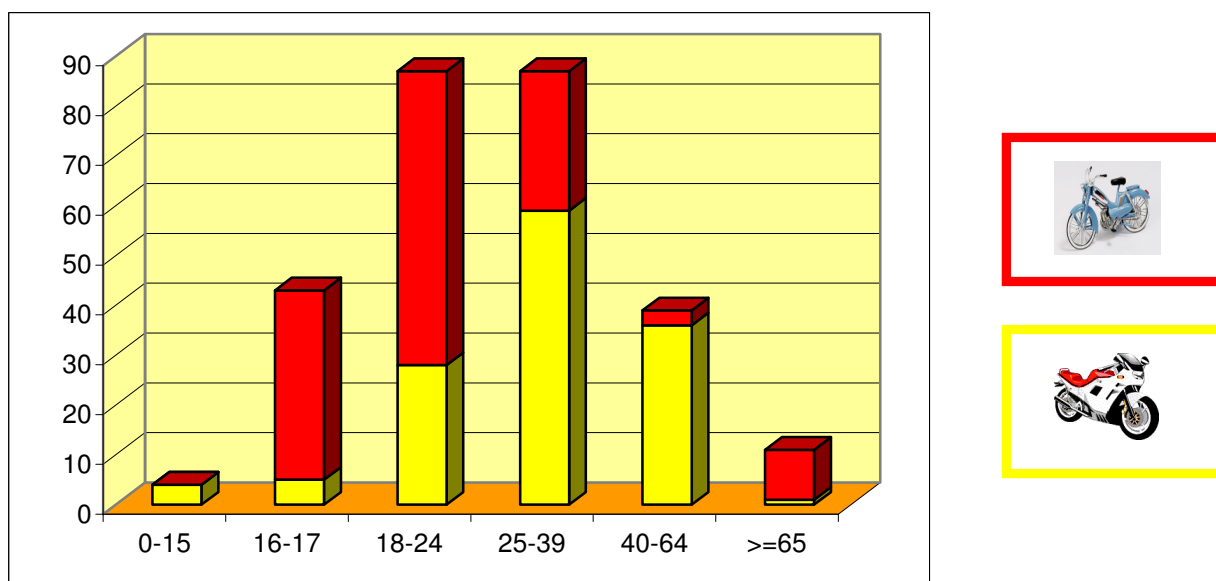


Sur la thématique 2roues motorisés, le type de 2roues impliqué ne ressort pas. Par contre, le test statistique est très significatif en ce qui concerne la gravité des accidents de moto. De même, comparativement à la région, les accidents de 2roues motorisés (moto et cyclomoteur) sont très significatifs.

Localisation des accidents corporels des 2roues motorisés :



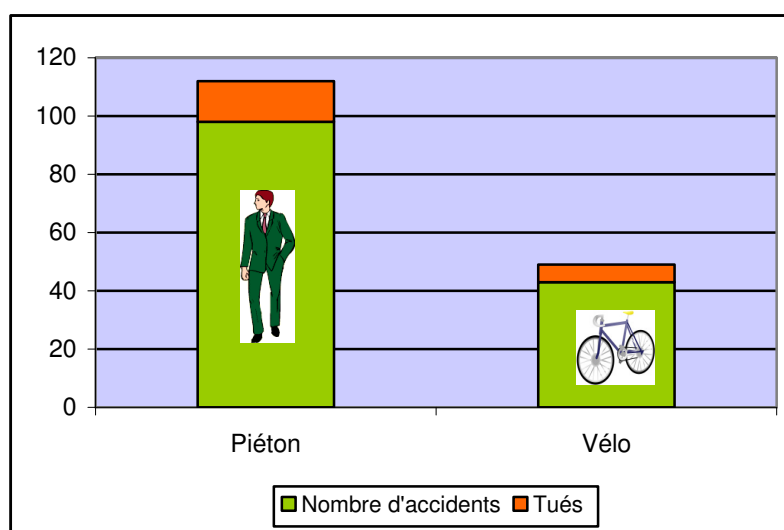
Nombre d'impliqués dans les accidents corporels en fonction du type de véhicules et par tranches d'âges :





Les accidents de moto concernent tout particulièrement les 25-39 ans et ont lieu principalement en rase campagne.  
 La part d'accidents de cyclomoteurs en agglomération est plus importante (30%). Les 16-24 ans sont les plus touchés.

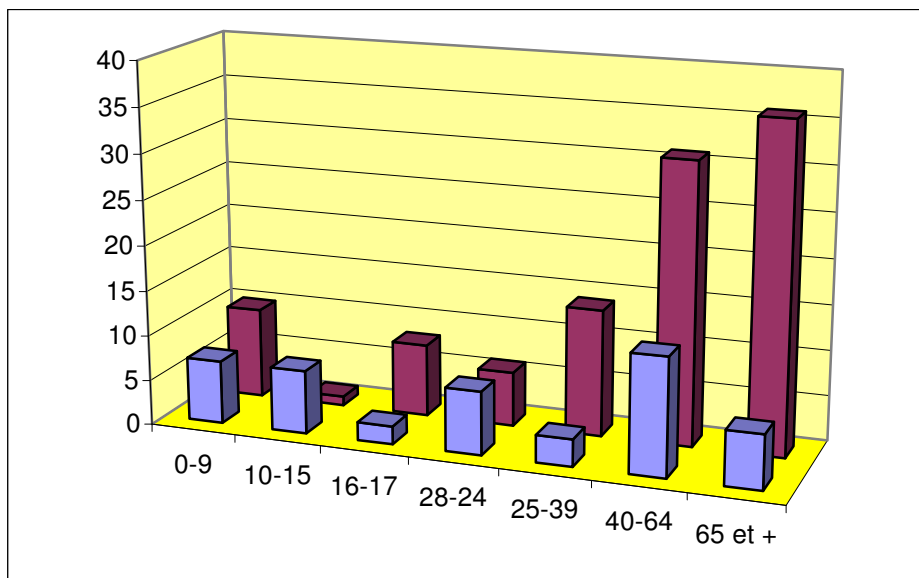
**B - LES VÉLOS, LES PIÉTONS**

	Piéton	Vélo	Ensemble
Nombre d'accidents	98	43	141
Tués	14	6	20
Indice gravité (tués/100acc)	14,29	13,95	
% d'acc du thème	69,50	30,50	

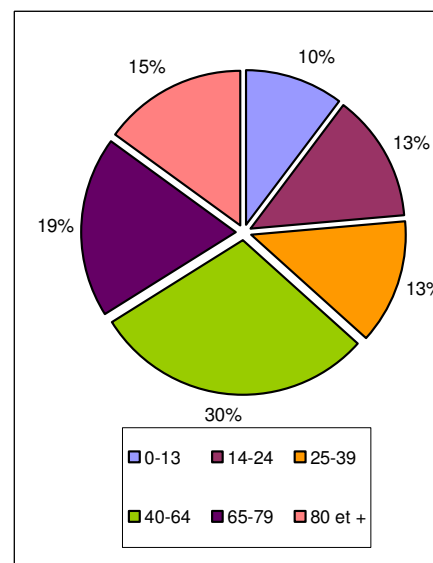
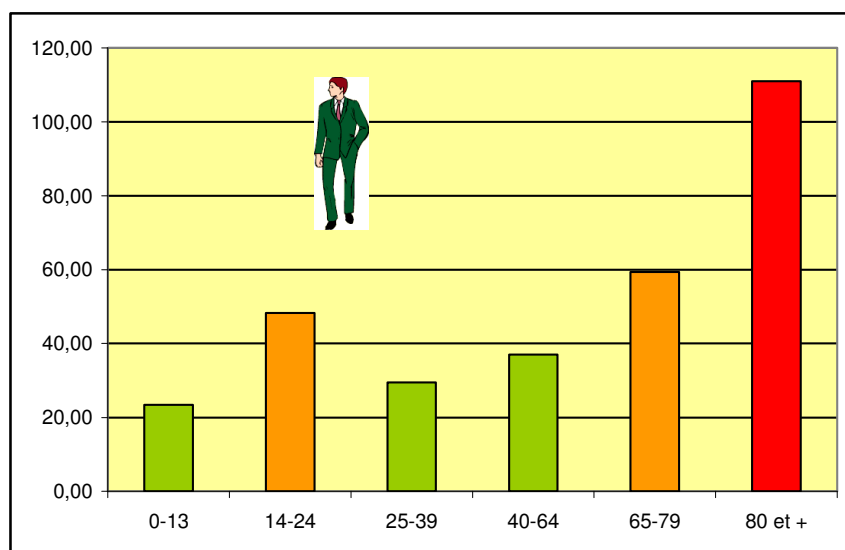
*Représentation du nombre d'accidents et de tués**Localisation des accidents corporels*

	Rase campagne	Agglomération < 5000 hab	Agglomération > 5000 hab
	<b>13%</b> des accidents corporels	<b>33%</b> des accidents corporels	<b>54%</b> des accidents corporels
	<b>37%</b> des accidents corporels	<b>42%</b> des accidents corporels	<b>21%</b> des accidents corporels

Nombre d'impliqués dans les accidents corporels par type et tranche d'âges



Répartition des accidents corporels (piétons) suivant la classe d'âges et par rapport à la population du département par tranche de 100 000 habitants



En données brutes, les piétons de 80 ans et + représentent 15% des impliqués dans les accidents corporels mais, rapporté à la population du département, ils sont les plus touchés.

**C - LES ENGINES AGRICOLES :**

Étant donné la ruralité du département du Jura, une étude spécifique a été réalisée sur les engins agricoles (tracteurs entre autres). Afin de disposer d'un nombre significatif d'accidents, cette étude porte sur les années 1998 à 2007.

Ensemble des accidents de la période	2458	
Accidents avec tracteur	32	1,30%
Ensemble des accidents mortels de la période	406	
Accidents mortels avec tracteur	10	2,46%
Ensemble des tués de la période	468	
Tués dans les accidents avec tracteur	10	2,14%
Tués de la catégorie tracteur	1	0,21%
Ensemble des blessés de la période	3394	
Blessés dans les accidents avec tracteur	28	0,82%

Suivant les résultats de l'étude (cf annexe 1), les accidents avec engins agricoles ne sont pas significatifs. En effet, que se soit en nombre ou en gravité, les accidents avec engins agricoles ne sont pas représentatifs. Cette catégorie d'usagers ne ressort pas des analyses, elle ne sera donc pas identifiée dans la phase approfondissement des enjeux ni dans les orientations d'actions.

## CHAPITRE 5 - LES ENJEUX : CHOIX DES ENJEUX

Dans le département du Jura, sur la base des réflexions menées par les groupes de travail, il a été décidé de retenir les enjeux suivants :

- Addictions
- Vitesse
- Jeunes
- Vulnérables

L'enjeu addictions a été retenu en lieu et place de l'alcool pour ne pas s'y limiter.

De l'analyse des PV il ressort que l'alcool est présent dans 17% des accidents corporels. De même, l'émergence de facteurs perturbant le conducteur tels que les stupéfiants ou les médicaments a été mise en évidence.

Les enjeux vitesse et jeunes se justifient par l'analyse accidentologique précédemment exposée.

L'enjeu vulnérables a été choisi afin d'élargir l'étude aux piétons, cyclistes, deux roues motorisés, gros cubes ou 50 cm<sup>3</sup>. Ces différents usagers de la route présentent des caractéristiques extrêmement différentes nécessitant des études spécifiques.

Ces choix d'ouverture se justifient donc par l'analyse accidentologie présentée précédemment et par la volonté affichée des groupes de travail de couvrir le plus large spectre possible des enjeux de sécurité routière.

## CHAPITRE 6 - LES ENJEUX : COMPRÉHENSION DES ENJEUX

Afin de mener une analyse complémentaire pour chaque enjeu, des groupes de travail par enjeu ont été constitués. Un recensement des données qualitatives disponibles sur les enjeux a été réalisé, de même, des études spécifiques ont été réalisées par des acteurs locaux (l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) sur l'alcool par exemple).

Enfin, la lecture et l'analyse des PV ont permis de mieux appréhender la compréhension des mécanismes de certains accidents.

### 6.1 Addictions

Sur la **thématique de l'alcool**, une étude spécifique à la région Franche-Comté a été réalisée par l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) de Franche-Comté dans le cadre de l'établissement du DGO. Cette étude est jointe en annexe (cf annexe 2 : « L'alcool et ses conséquences sur la santé »).

En France en 2007, selon l'Observatoire National de la sécurité routière, 29% des tués, 15% des blessés hospitalisés et 9% des blessés légers étaient impliqués dans un accident avec alcool.

En Franche-Comté, sur la période 2003-2007, on estime que la proportion d'accidents corporels dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcoolémie supérieur au maximum légal (0,5g/l) est de 13%, elle est de 31% pour les accidents mortels (respectivement 10% et 29% en France).

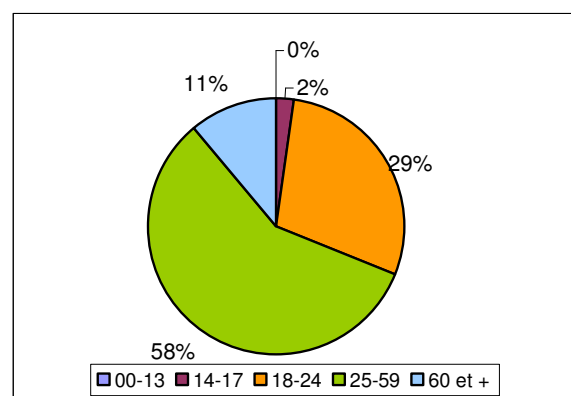
**Dans le Jura, ces chiffres s'élèvent respectivement à 16% et 33%.**

#### Comportement d'alcoolisation

*Conducteurs impliqués dans un accident mortel en fonction de leur alcoolémie et par tranche d'âge*

	Au taux d'alcoolémie positif	Au taux d'alcoolémie connu	%
00-13	0	0	0
14-17	1	3	33,33
18-24	13	112	11,61
25-59	26	253	10,28
60 et +	5	61	8,20
Ensemble	45	429	

*% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident mortel*

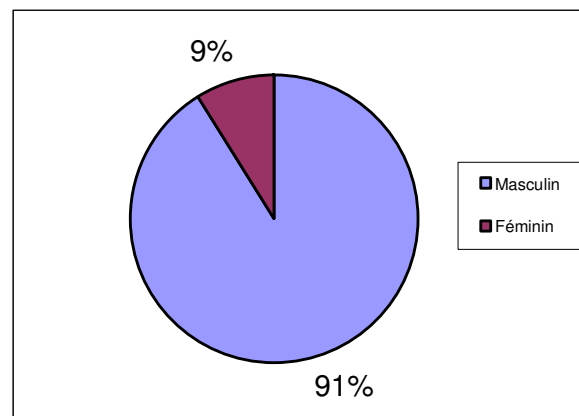


#### Remarque :

En 2007, dans 37% des accidents mortels, le présumé responsable est un jeune de moins de 25 ans et alcoolisé dont le taux est compris entre 0,52 g/l et 3,42 g/l.

*Conducteurs impliqués dans un accident mortel en fonction de leur alcoolémie et par sexe*

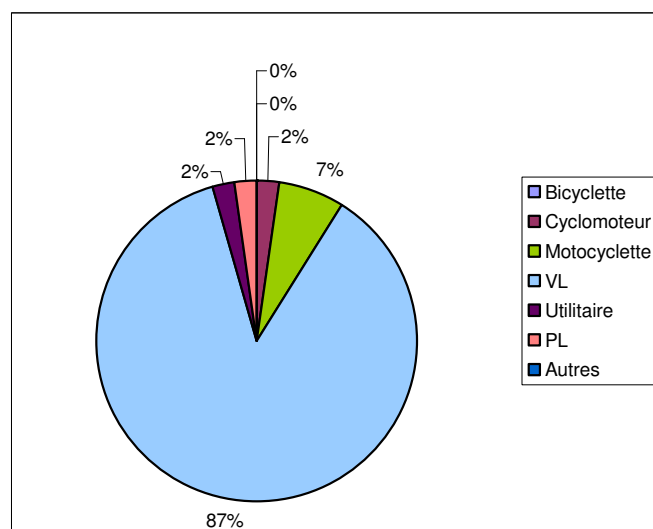
	Au taux d'alcoolémie positif	Au taux d'alcoolémie connu	%
Masculin	41	333	12,31
Féminin	4	96	4,17
Ensemble	45	429	10,49%



*Conducteurs impliqués dans un accident mortel en fonction de leur alcoolémie et par catégorie d'usagers*

	Au taux d'alcoolémie positif	Au taux d'alcoolémie connu	%
Bicyclette	0	4	0
Cyclomoteur	1	2	50
Motocyclette	3	36	8,33
VL	39	302	12,91
Utilitaire	1	12	8,33
PL	1	59	1,69
Autres	0	14	0
Ensemble	45	429	10,49%

*% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accidents mortel par catégories d'usagers*





## Conclusion

Suite aux échanges et à l'analyse des données disponibles, le groupe de travail a identifié les problèmes suivants :

- Dans le domaine des addictions, il n'y a pas de relais au niveau des communes.
- Forte alcoolisation des jeunes en fin de semaine souvent associée à la prise de substances psycho-actives.
- Persistance de la conduite en état alcoolique chez des personnes qui ne reconnaissent pas ou minimisent cet état de fait (particulièrement chez les + de 40 ans).
- Mise en évidence d'une population imperméable aux messages de prévention qui n'a pas suffisamment pris conscience de ce problème.
- Problème de conduite chez les personnes ayant une « diminution de leurs facultés psychiques ou motrices ». Exemple des personnes âgées, des personnes sous traitement médical entraînant une baisse de vigilance, des problèmes de vue, etc.
- Absence de responsabilisation de certains propriétaires de structures en rapport avec la vente ou la consommation d'alcool.

## **6.2** Vitesse

Le groupe de travail a étudié l'évolution des excès de vitesse au travers des contrôles effectués par les forces de l'ordre mais également en fonction des données des systèmes de Contrôles Sanctions Automatisés (CSA) disposés sur l'ensemble du département.

L'étude détaillée des contrôles mobiles et des CSA (cartographie et relevés et graphiques) se trouve en annexe 3.

### Résumé de l'étude :

Suivant le CSA, le nombre de véhicules en infraction est soit en baisse, soit stable. Seul le CSA situé à 100m de l'entrée de l'agglomération de Beaufort connaît une hausse de 21% des infractions en 2008 par rapport à 2007.

Globalement, entre 2007 et 2008, le nombre total de véhicules en infraction est en baisse de 29%. Cette baisse est semblable pour tous les types d'excès de vitesse.

Les grands excès de vitesse (> 50 km/h à la vitesse limite autorisée) représentent 0,50% des infractions tandis que les infractions < à 20km/h représentent 91% du nombre total des infractions.

Concernant les radars mobiles, on constate que les excès de vitesse inférieurs à 20km/h par rapport à la vitesse limite représentent 95% des infractions relevés en 2008.

Les grands excès de vitesse (> 50km/h) sont très marginaux, on en dénombre 19 soit 0,07% du nombre total d'infractions.

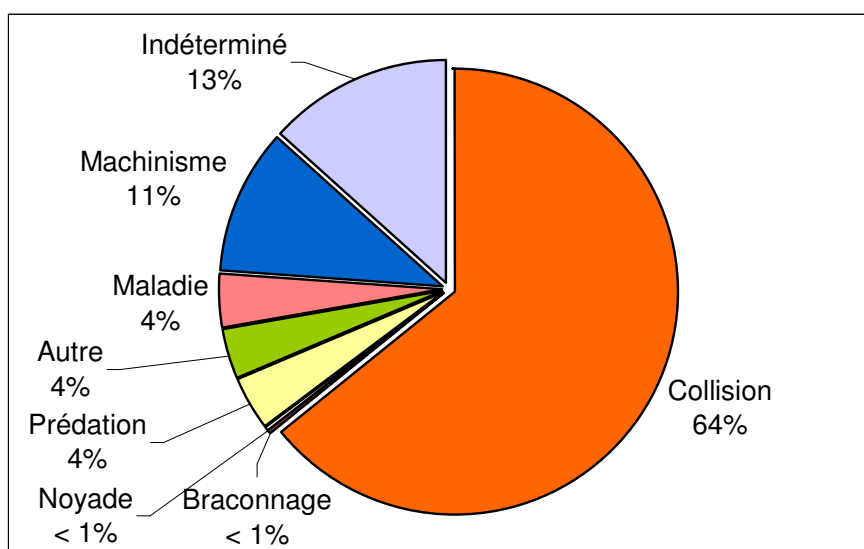
### Vitesse et gibier

La Fédération Départementale des Chasseurs du Jura pilote le réseau mortalité extra cynégétique. Le réseau, composé de 18 partenaires, fonctionne depuis 2003. Son objectif est de quantifier et de qualifier la mortalité hors chasse sur le département du Jura afin d'évaluer son impact sur le niveau des populations et de suivre son évolution.

L'une des causes principales de mortalité est la collision.

De 2003 à 2007, le réseau a recensé plus de deux collisions par jour avec les sept espèces étudiées, soit un total de 4 024 collisions en 5 ans. Le département du Jura est un département rural, fortement boisé, la probabilité de rencontrer sur la route un animal sauvage est présent partout sur les routes jurassiennes.

*Répartition des causes de mortalités de 2003 à 2007*



Le déplacement des animaux est plus important en période crépusculaire et en début de nuit, et lorsque cette période coïncide avec le pic du trafic routier, c'est-à-dire entre 18h et 20h, le nombre de collisions augmente.

Il faut donc être plus vigilant au volant et respecter les limitations de vitesse.

La connaissance précise de cette accidentologie permettra de cibler au mieux les actions.

La collision avec le gibier est donc un axe à développer pour les orientations d'actions dans le cadre de la déclinaison de l'enjeu vitesse.

### Conclusion

Suite aux échanges et à l'analyse des données disponibles, le groupe de travail a identifié les problèmes suivants :

- Les limitations de vitesse et les aménagements de voirie ou d'axes ne sont pas toujours en cohérence.
- En terme de communication, les excès de vitesse sont considérés plutôt au travers de l'aspect répressif que pour leur caractère accidentogène.
- La vitesse a coutume de symboliser la puissance, le sentiment de liberté aux yeux des jeunes et des passionnés de sport mécanique.
- La formation en auto-école est plutôt orientée sur la réussite à un examen que sur une pratique de la conduite en sécurité.
- La lutte contre les vitesses excessives est perçue par les usagers comme étant totalement exclue d'une analyse accidentogène.

### 6.3 Les jeunes

Les données générales ci-dessous montrent que les jeunes sont un enjeu fort pour notre département. Les valeurs sont supérieures aux moyennes nationales.

	Nb VG <sup>9</sup> jeunes pour 1000 hab jeunes	(Vg jeune/pop jeune) / (ensemble VG/Ensemble pop)	% acc graves avec conducteur 18-24 ans
Jura	5,8	2,8	34,80%
France	5,2	2,38	31,80%
Variation	entre 11,7 et 1,5	entre 3,54 et 1,31	entre 37,6% et 31,8%

Le constat suivant est issu de l'analyse détaillée jointe en annexe n°4

Rapporté à la population de la tranche d'âge considérée, le nombre d'accidents impliquant un 0-24 ans est plus important que pour les autres tranches d'âge. Le nombre de tués est quasi identique entre les 0-24 ans et les 25-59 ans, alors que la population des 0-24 ans est 1,5 fois moins nombreuse que celle des 25-59 ans. (source INSEE-2006).

La population masculine des 0-24 ans est majoritairement impliquée dans les accidents, 72% contre 67% des hommes de la population jurassienne. A contrario, les jeunes filles de cette tranche d'âge sont moins impliquées que pour l'ensemble des Jurassiennes.

Les 0-24 ans ont 2 fois plus de risque d'avoir un accident le week-end que l'ensemble des Jurassiens. De même, le risque d'être impliqué dans un accident est multiplié par 2 pour les 0-24 ans par rapport à l'ensemble de la population jurassienne les jours de fêtes ou de veilles de fêtes.

Les 0-24 sont impliqués 2,4 fois plus que l'ensemble de la population jurassienne dans les accidents où des usagers sont en situation d'infraction ou de délit par rapport à la réglementation sur l'alcool au volant.

#### Conclusion

Suite aux échanges et à l'analyse des données disponibles, le groupe de travail a identifié les problèmes suivants :

- Sur-représentation de la tranche d'âge des 18-24 ans dans les accidents, plus particulièrement encore des garçons.
- Difficultés récurrentes à adapter le message aux jeunes.
- Spécificité de la tranche d'âge en terme de comportements notamment mais aussi diversité en raison de l'âge et de la situation.

<sup>9</sup> VG : victime grave

## **6.4 Les vulnérables**

Les vulnérables prennent en compte les 2 roues motorisés (moto et cyclo), les vélos et les piétons. Le groupe de travail a été scindé en deux sous-groupes, l'un spécifique aux 2roues motorisés, l'autre aux vélos et piétons. Un travail spécifique a été réalisé sur la lecture des PV des forces de l'ordre pour les accidents impliquant cette cible.

### **A - LES VÉLOS ET PIÉTONS**

#### **A.1 - Les piétons**

L'annexe n°5 récapitule l'analyse détaillée relative aux accidents impliquant un piéton.

On constate que 46% des accidents mettant en cause un piéton ont lieu en zone gendarmerie et 54% en zone police (agglomération > 5000 hab).

De même, le refus de priorité et le défaut de maîtrise sont les deux principales causes des accidents impliquant un piéton.

12% des refus de priorité sont de la responsabilité du piéton.

#### **A.2 - Les vélos**

L'annexe n°5 récapitule l'analyse détaillée relative aux accidents impliquant un cycliste.

On constate que les cyclistes sont reconnus responsables des accidents dans 67% des cas.

La cause principale des accidents mettant en cause au moins un cycliste est le refus de priorité. Viennent ensuite le défaut de maîtrise et la vitesse (on entend par vitesse, une vitesse inadaptée et non pas un « excès » de vitesse).

#### **A.3 - Conclusion relative aux piétons et cyclistes**

Suite aux échanges et à l'analyse des données disponibles, le groupe de travail a identifié les problèmes suivants :

- Les transports scolaires ne sont pas sécurisés (lieu d'attente et de dépose des enfants). Le comportement des usagers est à l'origine d'accidents.
- Les 0-13 ans ont été identifiés comme cible particulière en tant qu'écolier ou élève.
- Les seniors sont fortement touchés par les accidents de la route.
- Les accidents de cycles mettent en cause dans 80% des cas un véhicule léger.
- Le refus de priorité est la cause principale des accidents de cycles mais sont pour 75% du fait du cycliste.
- Les piétons sont des victimes de la route mais ils sont à l'origine de l'accident dans 16% des cas.

## B - LES 2ROUES MOTORISÉS

### B.1 - Les motos

En ce qui concerne les motos, 97 PV ont été analysés. L'analyse détaillée est jointe en annexe n°6.

La vitesse (36%) et le refus de priorité (23%) sont les deux principales causes des accidents impliquant une moto.

Lorsqu'il s'agit de la vitesse, les motards sont responsables à 91% des accidents, a contrario, lorsqu'il s'agit de refus de priorité, les autres impliqués sont responsables à 97%.

Lorsque la vitesse est la cause des accidents de motos, il s'agit la plupart du temps d'une vitesse inadaptée et non pas d'un excès de vitesse. En ce qui concerne les motards, cette vitesse inadaptée est apparentée à un défaut de maîtrise du véhicule.

En données brutes, les 18-24 ans représentent 20% des impliqués dans les accidents de motos, mais rapportés à la population Jurassienne, ils sont les plus touchés.

### B.2 - Les cyclomoteurs

En ce qui concerne les cyclomoteurs, 114 PV ont été analysés. L'analyse détaillée est jointe en annexe n°6.

L'analyse des circonstances des accidents de cyclomoteurs dans le département du Jura met en évidence que le refus de priorité est la première cause des accidents. Toutefois nous observons un infléchissement de ce fait en 2004 et 2006.

Le défaut de maîtrise et la circulation à gauche s'inscrivent à égalité au 2ème rang des éléments générateurs d'accidents.

La vitesse se positionne au quatrième rang des causes d'accidentalité impliquant un cyclomoteur.

Le conducteur du cyclomoteur est responsable de l'accident dans 60% des cas.

### B.3 - Les 2roues motorisés et l'alcool

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence	% d'accidents estimé du thème	Significativité
%thématique - moto - réf FC	128	250	42,9	51,2	TS+
%gravité - moto - réf FC	28	128	8,9	21,9	TS+
%thématique - cyclo - réf FC	122	250	57,1	48,8	TS-
%gravité - cyclo - réf FC	5	122	4,4	4,1	NS

Les tests de significativité montrent que la problématique alcool dans les accidents de motos est importante. Dans une moindre mesure, il en va de même pour les cyclomoteurs.

#### ***B.4 - Conclusion relative aux 2roues motorisés***

Suite aux échanges et à l'analyse des données disponibles, le groupe de travail a identifié les problèmes suivants :

- Les accidents de cyclomoteurs ont pour première cause le refus de priorité.
- Le nombre d'impliqués responsables est exponentiel sur la tranche d'âge 14/17 ans à compter de 2006.
- Le refus de priorité de la part des conducteurs de VL est la première cause d'accidents pour les motocyclistes. La seconde cause est la pratique de la circulation à gauche.
- Les dépassements sont une cause importante des accidents de motos.
- Une grande partie des accidents est également due à un défaut de maîtrise de la part du pilote moto sans pour autant enfreindre le code de la route.

## CHAPITRE 7 - LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Les pages suivantes récapitulent les orientations d'actions proposées pour chaque enjeu. Ces orientations sont issues de la réflexion des groupes de travail formés pour l'approfondissement des enjeux.

Les données sont présentées sous forme d'un tableau (cf. cadre ci-dessous).

Constat ou problèmes identifiés	<b>Orientations d'actions proposées</b>					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure - 1 -	Information - 2 -	Formation - 3 -	Éducation - 4 -	Contrôle et sanctions - 5 -	

Pour chaque domaine d'action (de 1 à 5) , les observations pour la mise en œuvre peuvent porter sur :

- la stratégie, la planification (priorités) et les synergies
- les recommandations
- les freins et leviers locaux

De même, il est possible d'indiquer un objectif d'atteinte CT : court terme, MT : moyen terme et LT : long terme.

Il existe des superpositions entre les enjeux, les orientations d'actions peuvent donc être déclinées sur plusieurs cibles (exemple : recoupement entre les cyclos et les jeunes).

## 7.1 Addictions

Constat ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure	Information	Formation	Education	Contrôle et sanctions	
Pas d'existence de relais au niveau des communes	Mise en place du chaînon manquant au niveau communal		Formation de référents sécurité routière qui seront personnes ressources pour ce qui concerne la thématique conduite +addictions			Ces personnes proches de la population peuvent repérer des groupes de consommateurs sur des lieux identifiés (abribus par exemple)
Forte alcoolisation des jeunes en fin de semaine souvent associée à la prise de substances psycho-actives		Edition et distribution d'un dépliant sur les méfaits de l'alcool /drogues au volant à placer dans les lieux de passage des jeunes (boites de nuit , auto-écoles, clubs sportifs, centres d'apprentissage...)		Poursuivre les actions éducatives dans les ets accueillants des jeunes (E.N. , agricoles, apprentissage...) donc poursuite des actions financées par la MILDT  Message à faire passer lors de l'apprentissage de la conduite en développant le partenariat avec les auto-écoles (actions déjà menées par l'ANPAA 39)avec la notion de conducteur responsable	Renforcement des contrôles aux sorties des lieux de concerts, manifestations sportives, boites de nuit, bars, raves...par police et gendarmerie associés à la proposition de possibilité de se tester avant de reprendre son véhicule (tests salivaires, ethyloests...)	Renforcement des moyens des associations qui interviennent sur ces lieux en personnel formé et matériel ( exemple du collectif « ensemble limitons les risques »)  Reconduite des crédits PDASR pour achat des kits de dépistage



<p>Persistence de la conduite en état alcoolique chez des personnes qui ne reconnaissent pas ou minimisent cet état de fait.</p> <p>Population imperméable aux messages de prévention qui n'a pas suffisamment pris conscience de ce problème</p>	<p>Création de partenariats assureurs /taxis avec possibilité de se faire accompagner quand on n'est pas en état de prendre le volant. Lors de soirées plus spécifiques pour commencer (jour de l'an par ex).</p>	<p>Continuer la diffusion de spots percutants dans les médias. Informer sur la possibilité d'emporter une bouteille non terminée au restaurant avec une mise à disposition de sacs par les établissements (signalé sur la carte des vins par exemple ou mise à disposition bien visible).</p>			<p>Contrôles bien ciblés : cabanes de chasse, week-end de réunions familiales, fin de matchs...</p>	<p>Comment approcher cette population ? Peut-être, les toucher par leurs lieux de travail.</p>
<p>Problème de conduite chez les personnes ayant une « diminution de leurs facultés psychiques ou motrices ». exemple des personnes âgées, des personnes sous traitement entraînant une baisse de la vigilance, problème de vue...</p>	<p>Sensibilisation des médecins pour : la mise en garde lors de la prescription. Insister sur le fait de ne plus conduire auprès de la personne ou de ses proches quand constatation d'un ralentissement psychomoteur.</p>				<p>Tests de contrôle des fonctions cognitives qui pourraient peut-être proposés aux personnes qui le désirent. Modalités à définir.</p>	<p>Partenariat avec la prévention routière qui possède des outils spécialisés pour les personnes âgées (dixit l'ANPAA). Les risques encourus le sont aussi bien tant que conducteur, cycliste ou même piéton.</p>
<p>Absence de sens de responsabilité de certains propriétaires de structures en rapport avec la vente ou la consommation d'alcool.</p>	<p>Installations de bornes éthylomètres sur ces lieux avec peut-être une incitation financière.</p>	<p>Développement de l'information du public dans les supermarchés et auprès des négociants.</p>	<p>Rappel de la législation.</p>		<p>Application de la Législation avec conséquences pénales et administratives de la vente d'alcool aux mineurs.</p>	<p>Propositions d'actions soutenues par le département. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en place de tarifs préférentiels sur les boissons non alcoolisées</li> <li>- reconnaissance des organisateurs de soirée qui s'engage dans cette lutte.</li> </ul>



## 7.2 Vitesse

Constat ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôle et sanctions	
Les limitations de vitesse et les aménagements de voirie ne sont pas toujours en cohérence	<p>Mettre en cohérence les limitations de vitesse par rapport au profil de l'axe, à ses aménagements, à la densité et/ou au rapprochement des habitations etc...</p> <p>Réaliser les aménagements nécessaires à renforcer la lisibilité de la limitation de vitesse et inciter les usagers à réduire leur allure au regard de ces aménagements.</p>	Développer l'action des correspondants sécurité routière des communes ou communautés de communes dans le conseil et l'assistance pour les décisions de limitations municipales des vitesses.	Organiser des formations au profit des correspondants locaux de sécurité routière, au sein de diverses administrations ou services.		<p>Effectuer des reconnaissances d'itinéraires pour déceler les anomalies ou les adaptations à proposer.</p> <p>Associer les différents services de l'Etat, le gestionnaire de voirie et les partenaires privilégiés aux projets d'aménagement de voirie.</p>	Participation des correspondants sécurité routière aux débats sur les projets d'aménagement de voirie.
Les excès de vitesse sont considérés plutôt sur l'aspect répressif que sur leur caractère accidentogène dans la communication.		Informer le public sur les dangers liés aux excès de vitesse et à la conduite à allure inadéquate.	Modifier le programme de formation à la conduite en insistant sur les dangers liés à la vitesse et les conséquences qui peuvent en être l'objet au lieu d'insister sur les sanctions qui y sont attachées.	Faire comprendre la limitation de vitesse pour la faire accepter.		
La vitesse a coutume de symboliser la puissance, le sentiment de liberté aux yeux des jeunes et des passionnés de sport mécanique.		Infiltrer le milieu associatif (sport – culture – clubs de tunning – moto-clubs) par le biais des correspondants sécurité routière entre autre.	Inscrire dans la durée un travail psychologique de nature à rendre la vitesse excessive très impopulaire (ringarde).	Commencer dès le plus jeune âge en adaptant les modules liés à l'évolution (piéton, vélo, cyclomoteur, voiture et moto...).		

La formation en auto-école est plutôt orientée sur la réussite à un examen que sur une pratique de la conduite en sécurité.			Modifier les séries de questions de code et différencier la comptabilité de points en fonction de la nature des questions (sécurité ou simple réglementation).	Le permis de conduire devrait être un certificat de prise en compte de la sécurité en plus d'une attestation de réussite à un examen.	Information régulière du public par le biais de la presse, sur les sanctions appliquées par rapport aux infractions commises et médiatisation des infractions graves constatées par les forces de l'ordre.	
La lutte contre les vitesses excessives est perçue par les usagers comme étant totalement exclue d'une analyse accidentogène.					Mise à disposition d'un radar compteur au profit des forces de l'ordre, pour collecter les informations nécessaires à orienter les services sur le terrain et mesurer la pertinence des actions conduites.	

### 7.3 Jeunes

Constat ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôle et sanctions	
Sur-représentation de la tranche d'âge des 18-24 ans dans les accidents, plus particulièrement encore des garçons.	Approfondir l'analyse des accidents pour envisager des aménagements appropriés.	Promouvoir des modes de déplacements alternatifs (pédibus pour les plus jeunes, transports collectifs vers les lieux de rassemblement ...).	S'appuyer sur un réseau de référent sécurité routière parmi les jeunes et leurs éducateurs.	Développer des actions spécifiques au profit des lycéens, des étudiants et des apprentis ou jeunes salariés.	Adapter les contrôles à l'évolution de l'accidentalité.	1 : LT 2 : LT 3 : MT 4 : CT 5 : CT
Difficultés récurrentes à adapter le message aux jeunes.		Faire connaître et valoriser les actions proposées aux jeunes auprès de leurs parents et éducateurs.	Privilégier l'apprentissage en situation réelle.	Commencer les actions dès l'école, les renouveler à chaque niveau de scolarité en recherchant cohérence et complémentarité et en prenant en compte besoins et capacités du public cible.	Coordonner les contrôles avec les actions d'éducation et d'information.	2 : CT 3 : CT 4 : CT 5 : CT
Spécificité de la tranche d'âge en terme de comportements notamment mais aussi diversité en raison de l'âge et de la situation.	Améliorer la sécurité aux abords de leurs lieux de vie (établissements scolaires, lieux de rassemblement ...).	Utiliser des modes de communication adaptés.	Favoriser l'apprentissage de la conduite et l'accès au BSR ou au permis.	Faire évoluer les représentations en les confrontant à la réalité de l'accidentalité et à ses conséquences sur sa propre vie, celle des victimes et de leurs familles. Utiliser une adaptation pédagogique d'une enquête ECPA sur l'enjeu.	Contrôler l'existence et la conformité des équipements de sécurité des véhicules à 2 et à 4 roues.	1 : LT 2 : CT 3 : MT 4 : LT 5 : CT

## 7.4 Vulnérables

### A - LES PIÉTONS ET CYCLISTES

Constat ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôle et sanctions	
Transports scolaires.	Évaluer la sécurité dans les zones d'attentes.	Favoriser les relations entre les transporteurs et les associations de parents d'élèves.	Favoriser le bon comportement dans et autour du bus.	Promouvoir le sens de la responsabilité dans les déplacements. Apprendre les bons gestes.	Port de la ceinture de sécurité.	
0 – 13 ans	Évaluer la sécurité aux abords des écoles.	Faire connaître le programme de l'APER aux parents.	Évaluer les besoins des enseignants en outils pédagogiques.	Accompagner l'enfant dans sa prise d'autonomie de déplacement.	Contrôle de la bonne installation de l'enfant en voiture.	
Seniors	Prendre en compte les obstacles.	Informers sur les risques spécifiques.	Auto évaluation.	Conférences : rappel de la réglementation.	Commission consultative d'usagers pour la signalisation routière.	
Cyclistes	Promouvoir les aménagements spécifiques.	Nouvelle réglementation.	Priorité au cycle III.	Promouvoir l'usage du casque.	Port du gilet rétro réfléchissant, équipements de sécurité.	
Piétons	Évaluer la sécurité et favoriser les déplacements piétons.	Impliquer les médias dans le rappel des usagers et des règles.			Médiatiser les contrôles.	

**B - LES 2ROUES MOTORISÉS**

Constat ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôle et sanctions	
<p>CYCLO - Les accidents de cyclomoteurs ont pour 1ère cause le refus de priorité</p> <p>Le nombre d'impliqués responsables est exponentiel sur la tranche d'âge 14/17 ans à compter de 2006.</p>	Sensibiliser les élus pour prise en compte problématique des 2 roues motorisés dans les aménagements urbains.	Sensibiliser les parents à la vulnérabilité des deux roues motorisés.  Informer et sensibiliser les conducteurs de VL de la vulnérabilité des cyclomoteurs et éveiller leur vigilance.	Formation aux pratiques de la conduite.  Formation complémentaire pour mieux maîtriser le cyclomoteur et la vitesse.	Éducation en + du BSR	Contrôle ciblé + alternative	Orientations d'actions à planifier à moyen terme, y compris la formation complémentaire. Ces orientations doivent être mises en parallèle de celles préconisées pour l'enjeu "jeunes"
<p>MOTO - Le refus de priorité est une cause importante des accidents. La pratique de la circulation à gauche est également mise en évidence.</p>		Impliquer les équipementiers pour généraliser la protection des usagers de 2 roues motorisés. Informer et sensibiliser les conducteurs de VL de la vulnérabilité des motocyclistes et éveiller leur vigilance.	Formation des gestionnaires de réseaux routiers concernant la spécificité des 2 roues motorisés.	Information auprès des motards extérieurs au département concernant la spécificité du réseau routier jurassien, (climat, les plateaux la zone de montagne...).		
<p>Une grande partie des accidents est également due à un défaut de maîtrise de la part du pilote moto sans pour autant enfreindre le code de la route.</p>	Limiter l'impact de l'infrastructure sur les 2 roues motorisés.		Favoriser des perfectionnements à la conduite moto du type "journée des braves" et "initiation 125, retour aux gros cubes".			L'accès à des infrastructures comme le circuit doit être favorisé. L'implication multi-partenariale est indispensable pour résoudre le problème financier de location d'un tel équipement.

## CHAPITRE 8 - SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Au-delà de l'élaboration du DGO, il a été décidé de réunir une fois par an les membres du comité de pilotage. Cette réunion sera l'occasion de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements (suppression ou ajout d'orientations d'actions). On peut citer par exemple :

- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDSAR mise en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR ne découlant pas des orientations d'actions du DGO,
- etc.

Chaque année jusqu'en 2012, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation d'actions élaborées au titre du PDASR.



## CHAPITRE 9 - REMERCIEMENTS

Les personnes ci-dessous sont remerciées pour leur implication dans l'élaboration du Document Général d'Orientations du Jura.

Madame	Bayet	Catherine	Association des Maires du Jura
Monsieur	Berthaud	Pascal	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Jura
Monsieur	Bonnet	Philippe	Passerelle 39
Madame	Borgia	Agnès	CODES / ANPAA
Madame	Bourgeois	Frédérique	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Jura
Madame	Brenot	Marie-Claude	Fédération départementale des clubs du temps libre
Monsieur	Brigand	Olivier	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Jura
Madame	Camuset	Anne Lise	DDJS
Madame	Chambaret	Agnès	Ville de Lons-le-Saunier
Monsieur	Cuchet	Christian	Préfecture du Jura
Madame	Damien	Suzanne	Association Française des Traumatisés Craniens
Monsieur	Delatour	Daniel	Prévention MAIF
Monsieur	Déthé	Jean Marc	Conseil général du Jura
Capitaine	Durieux Trouilleton	Eric	Escadron Départemental de Sécurité Routière
Monsieur	Dutel	Christian	Conseil général du Jura
Monsieur	Faudot	Jean-Paul	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Jura
Madame	Ferrier	Claire	Direction départementale des Affaires Sanitaires et Sociales du Jura
Monsieur	Grappin	Jean-Paul	Prévention Routière
Monsieur	Guillemin	Michel	Ligue Contre la Viloence Routière
Major	Jeanmougin		Escadron Départemental de Sécurité Routière
Monsieur	Kleisler	David	Ville de Dole
Monsieur	Laurent	Yves	Police municipale de Dole
Monsieur	Maitre	Jean Louis	Association des Maires du Jura
Monsieur	Perreaut	Cedric	Conseil général du Jura
Major	Philippe	Michel	Direction Départementale de la Sécurité Publique
Monsieur	Raudot	Bernard	Association AGIR
Monsieur	Roux	Philippe	Inspection académique
Monsieur	Sauvage	Jacky	Fédération Française des Motards en Colère 39
Monsieur	Staffelli	Antoine	Mutuelle des motards