

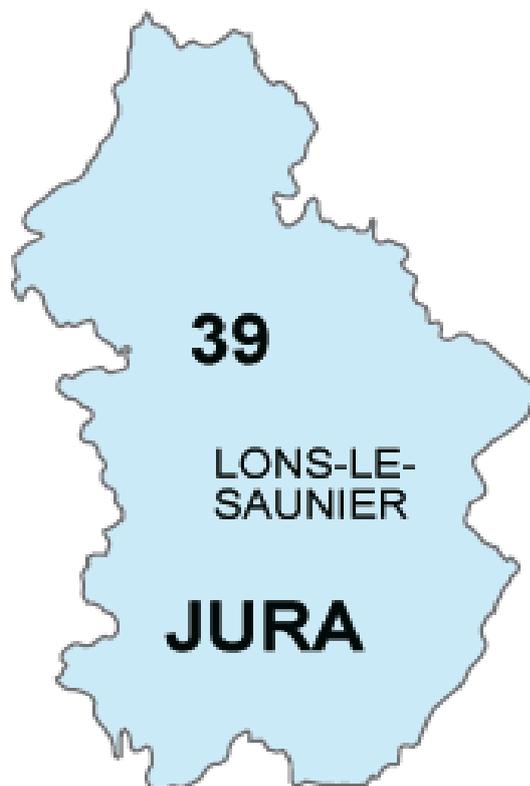
DOCUMENT

GÉNÉRAL

D'ORIENTATIONS **du JURA**

2023 – 2027

« POUR UNE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE »



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

DÉCLARATION COMMUNE

La politique de sécurité routière est une priorité puisqu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. Entre 1972 et 2022, le nombre d'accidents corporels sur les routes du Jura a été divisé par 7, passant de 1045 à 141, alors que dans le même temps, le trafic routier n'a cessé d'augmenter. Le nombre de décès a, quant à lui, été divisé par 4, passant de 114 tués en 1969 à 28 tués en 2022.

L'année 2018 est une année référence puisque 11 décès ont été enregistrés sur les routes jurassiennes cette année-là. La mortalité s'est stabilisée sous la barre des 20 tués par an jusqu'en 2021, avant de remonter brutalement à 28 tués en 2022.

Cette hausse récente de l'accidentalité montre que le Jura reste un département particulièrement exposé au risque routier en raison de son caractère rural d'une part, et de sa géographie et de son climat, d'autre part. Ces contraintes imposent de nombreux déplacements routiers, par tous les temps et à toute heure, à ses habitants pour se rendre à leur travail, pour les besoins de consommation ou pour les activités, sportives, culturelles ou encore pour les loisirs.

L'analyse des accidents démontre que ceux-ci sont dus, pour une très grande part, à des comportements irresponsables de certains usagers.

Face à ce constat, la politique locale de sécurité routière à mettre en œuvre nécessite l'implication et la mobilisation de tous les acteurs et repose sur l'action de tous les partenaires, chacun dans son propre champ de compétence.

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 qui viennent (2023 à 2027) et propose des orientations d'actions à conduire.

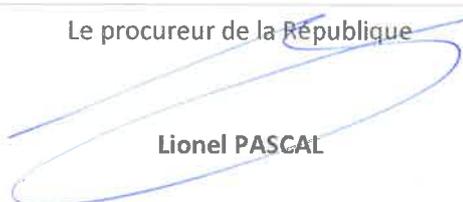
Les signataires du DGO s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.) et à s'assurer de leur pertinence au regard de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

Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer, tous ensemble, 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 5 avril 2023

<p>Le procureur de la République</p>  <p>Lionel PASCAL</p>	<p>Le préfet du Jura</p>  <p>Serge CASTEL</p>
<p>Le président du Conseil Départemental du Jura</p>  <p>Clément PERNOT</p>	<p>La présidente de l'Association des Maires du Jura</p>  <p>Sandrine GAUTHIER PACOUD</p>

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche.....	5
1.1. Les objectifs du DGO.....	5
1.2. La démarche d'élaboration.....	5
2. Le diagnostic territorial partagé.....	6
2.1. Présentation générale du département.....	6
2.1.1. Situation géographique.....	6
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	7
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	9
2.1.4. Risque routier professionnel.....	12
2.1.5. Réseau routier.....	13
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	15
2.2.1. Typologie des accidents.....	15
2.2.2. Modes doux.....	16
2.2.3. 2RM.....	17
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	19
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	20
2.3.1. Typologie des accidents.....	20
Lons-le-Saunier.....	20
2.3.2. Modes doux.....	21
2.3.3. 2RM.....	22
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	24
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	25
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	25
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	26
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	27
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	27
4.2. Les orientations d'actions.....	27
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	32
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	32
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	32
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	34
Annexe 1 – Lexique.....	35
Annexe 2 – Remerciements.....	37

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le Document général d'orientation que chaque département est invité à élaborer en 2022, pour la période 2023-2027, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener. Il est aussi un levier de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière animeront la démarche. Après une phase de lancement, un état des lieux de l'accidentalité du département, de ses particularités, et un bilan portant sur les cinq années précédentes seront conduits. Partagée avec les partenaires, cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO avant de déterminer collégialement des orientations d'actions pour 2023-2027 afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le 31 Mars 2023.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

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 à 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,
- > 7 000 km de voies communales.

Le Jura est un département rural qui comptait 259 199 habitants en 2019, pour une superficie de 4 999 km², soit une densité de 52 hab. / km².

Il est composé aujourd'hui de 494 communes dont les 5 plus nombreuses (en 2019) sont :

- > Dole (23 711 hab.),
- > Lons-le-Saunier (17 189 hab.),
- > Saint-Claude (8 985 hab.),
- > Champagnole (8 014 hab.),
- > Hauts de Bienne (5 275 hab.).

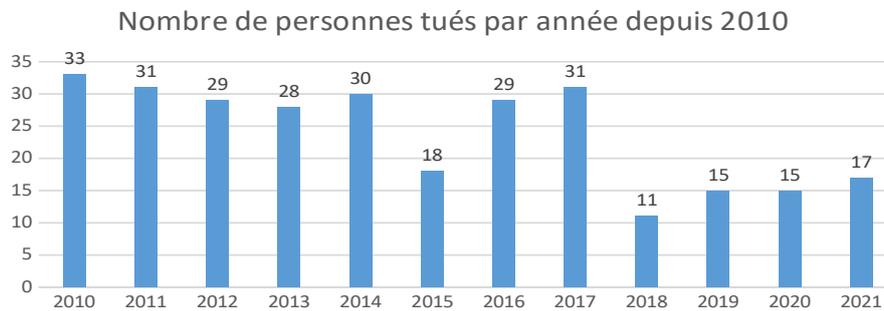
Les plus gros trafics routiers (TMJA) sur les différents types de réseaux sont de 27 208 véh./j sur autoroute (A 36), 12 600 véh./j sur route nationale (RN 83) et 22 536 véh./j sur route départementale (RD 905).

En 2019, le Jura comptait près de 120 000 ménages, et un taux de chômage des 15/64 ans de 10,2 %. Le nombre d'établissements actifs était d'environ 9 200 répartis comme suit :

- 52,8 % commerce, transports et services divers ;
- 18,4 % administration publique, enseignement, santé et action sociale ;
- 11,4 % industrie ;
- 10,3 % construction ;
- 7,1 % agriculture.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année



- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)

Nombre total de tués sur la période 2017-2021 : 89

- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national

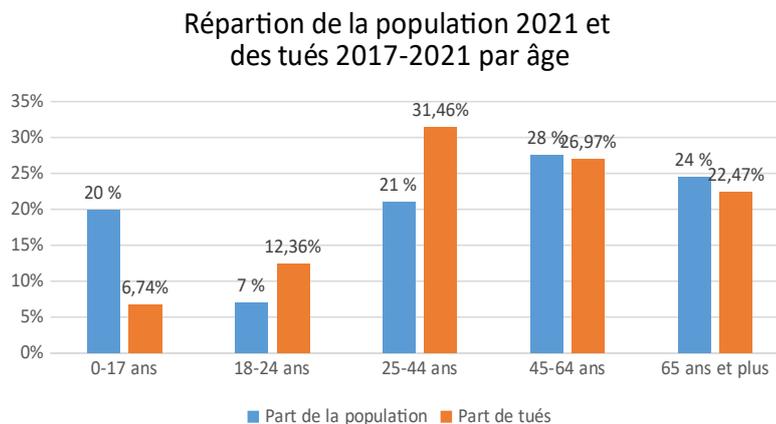
Entre 2017 et 2021, on compte en moyenne 18 tués par an dans le Jura.

Le Jura est classé dans la famille des départements ruraux à faible densité de population, comme la Nièvre (58), la Haute Saône (70), la Saône-et-Loire (71) et l'Yonne (89).

Tués par million d'habitants par an en BFC pour les départements de la même famille :

- > Nièvre (58) : 104
- > Yonne (89):97
- > Haute Saône (70) : 91
- > Saône-et-Loire (71) : 74
- > Jura (39) : 69.

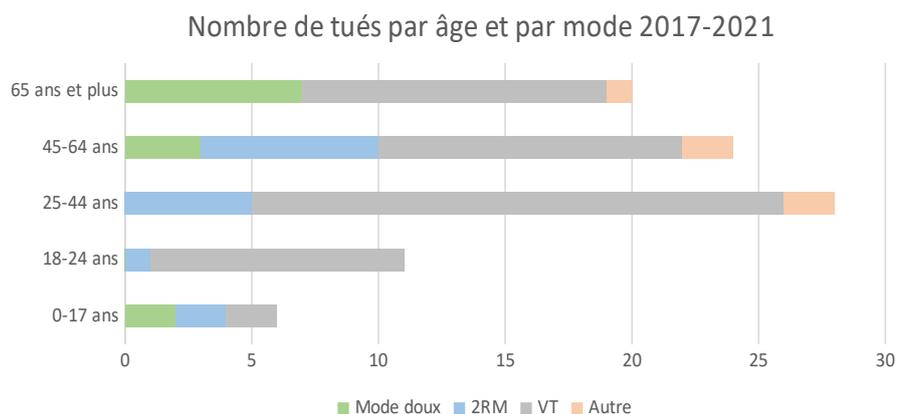
- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

> Les 18-24 ans et les 24-44 ans sont les tranches d'âges les plus impactées par la mortalité.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

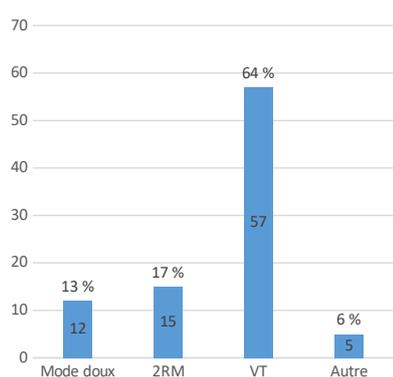


N.B. : les modes de déplacement sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

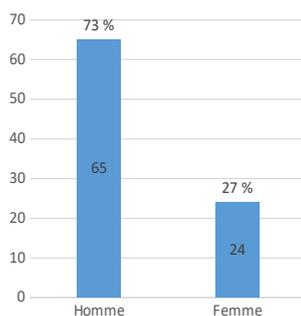
- > Les 25/44 ans représentent 31 % des tués, à 75 % en VT.
- > La mortalité des modes doux concerne principalement les plus de 65 ans.
- > La mortalité des 2RM concerne principalement les 25/44 et les 45/64 ans.

- Nombre de tués (2017-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence, valeurs et %

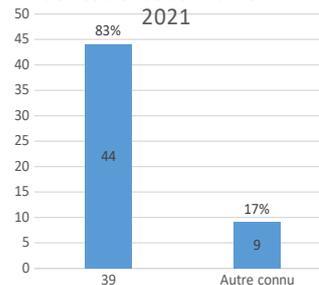
Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués par sexe 2017-2021

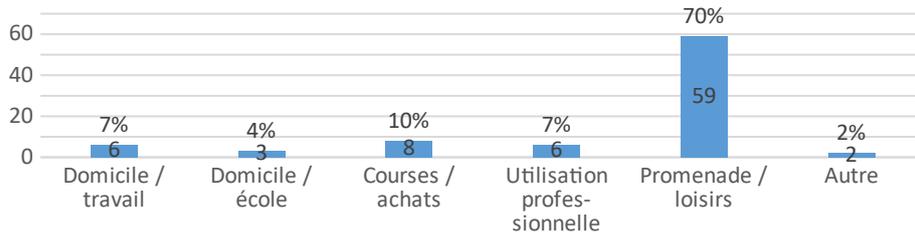


Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



- > 64 % des tués sont des usagers à bord d'un VT
- > 30 % des tués sont des usagers vulnérables
- > 3/4 des tués sont des hommes
- > on se tue près de son domicile (Jura)

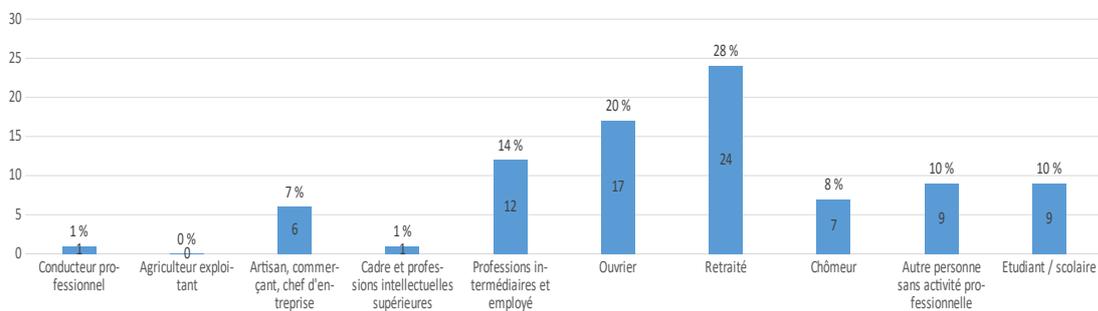
Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



> le motif Promenade/Loisirs est identifié pour 70 % des tués

> le motif Domicile/Travail ou Trajet Professionnel est identifié pour 14 % des tués

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021

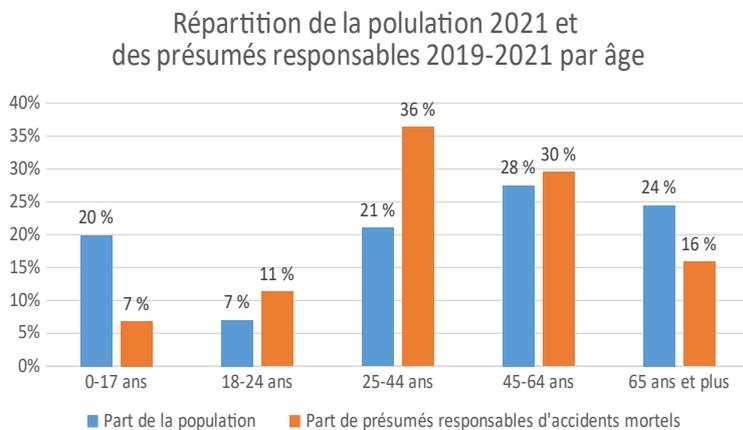


> Les retraités et les ouvriers représentent la moitié des tués.

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

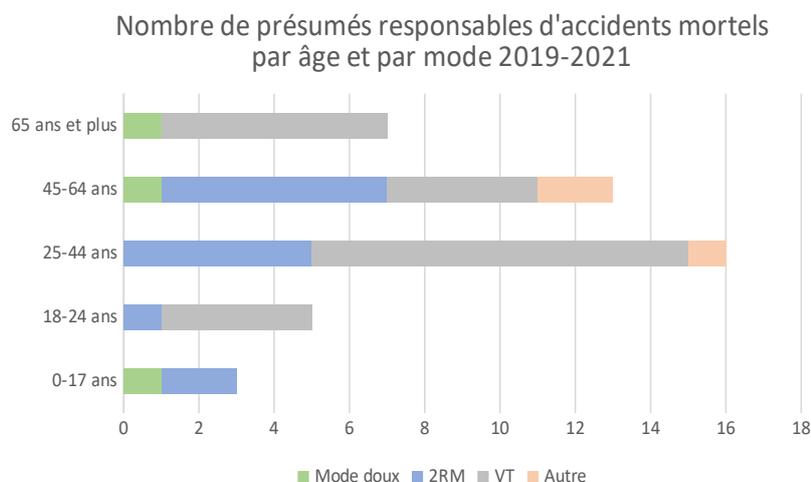
Remarque : pour les graphiques suivants, seules les années 2019, 2020 et 2021 sont utilisées. Elles correspondent au nouveau format BAAC.

- Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



> Comme pour les tués, les 18-24 ans et les 24-44 ans sont les tranches d'âges surreprésentées chez les APAM (auteurs présumés d'accidents mortels).

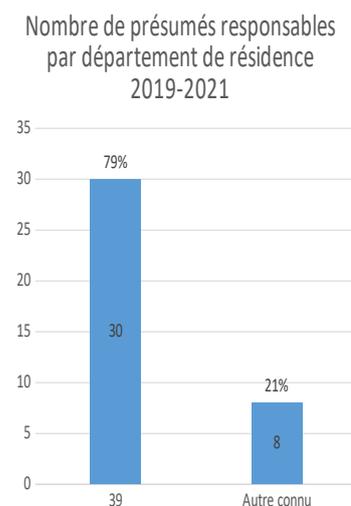
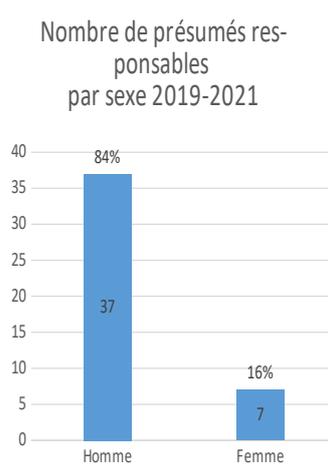
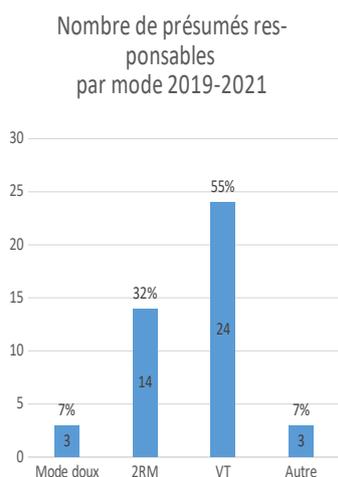
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



> Les 25/44 ans représentent 1/3 des APAM, à 62 % à bord d'un VT

> Les modes doux sont rarement APAM (7%)

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le département de résidence, valeurs et %

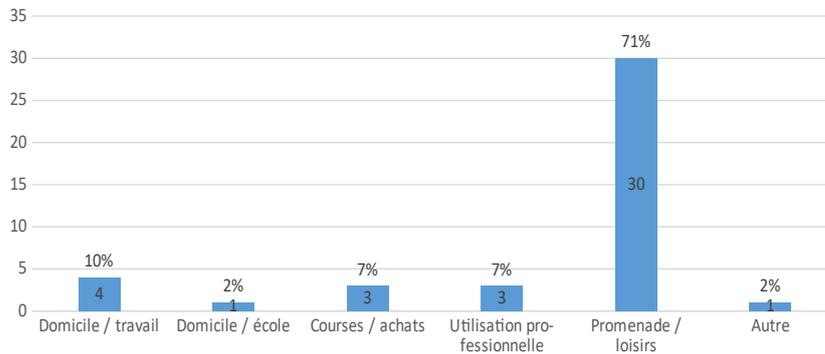


> Les 2RM sont APAM dans 32 % des accidents mortels (principalement chez les 25/44 et 45/64 ans)

> 84 % des responsables d'accidents mortels sont des hommes

> comme pour les tués, les APAM sont principalement jurassiens

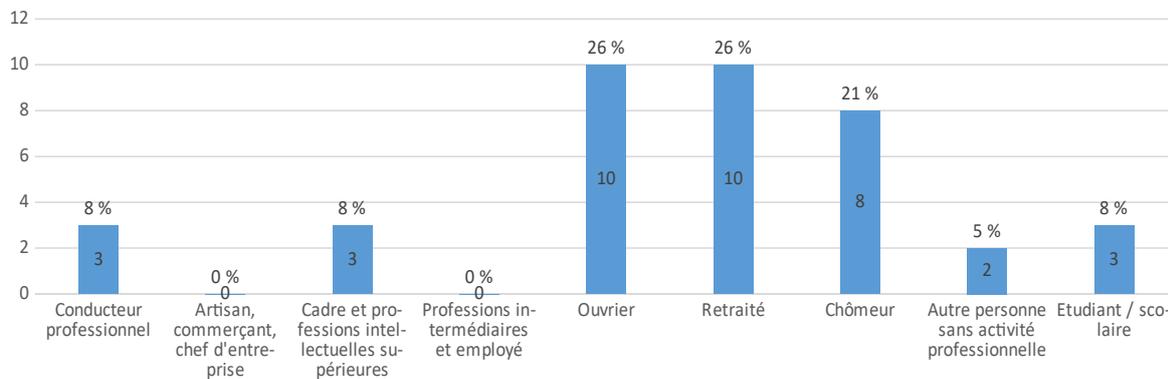
Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



> le motif Promenade/Loisirs est identifié pour 71 % des APAM

> le motif Domicile/Travail ou Trajet Professionnel est identifié pour 17 % des APAM

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



> Les retraités et les ouvriers sont responsables de la moitié des accidents mortels.

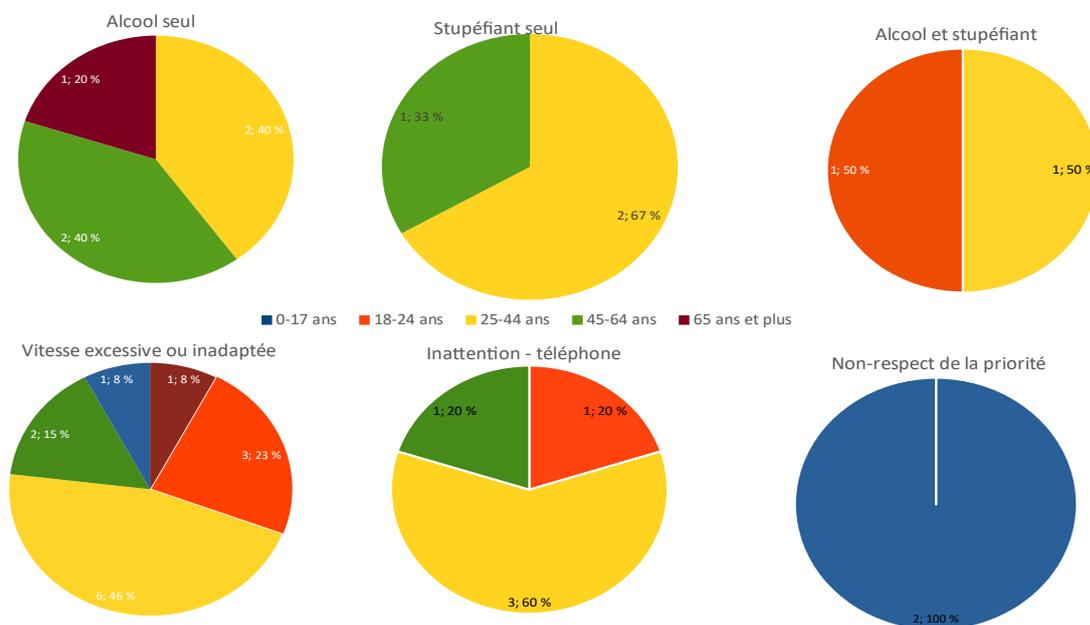
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	13	0	13
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	5	0	5
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	3	0	3
Alcool et stupéfiant	2	0	2
Inattention - téléphone	4	1	5
Non respect de la priorité	2	0	2
Malaise	5	0	5
Somnolence - fatigue	0	0	0
Médicaments	0	0	0
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	1	0	1
Changement de file	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	1	1	2
Cause indéterminée	7	5	12
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	36	7	43

> La vitesse est le principal facteur relevé dans les accidents mortels.

> 84 % des facteurs relevés chez les APAM concernent des hommes.

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



- > la moitié des APAM avec le facteur vitesse sont des 25/44 ans, 23 % des 18/24 ans.
- > les APAM avec facteur alcool ou stupéfiant sont principalement les 25/44 et 45/64 ans.
- > 60 % des APAM avec le facteur Inattention/Téléphone sont des 25/44 ans.

2.1.4. Risque routier professionnel

Données contextuelles

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

- > Selon l'INSEE, la part des actifs jurassiens se déplaçant en voiture pour le motif "travail" s'élève à 82 %. Si cette part est de 56 % en ce qui concerne les actifs travaillant dans leur commune de résidence, elle est par contre de 94,5 % en ce qui concerne les actifs sortant de leur commune de résidence pour travailler (c'est à dire les déplacements domicile / travail).
- > Les déplacements domicile / travail effectués en voiture sont ainsi à l'origine d'une grande partie des distances parcourues quotidiennement.

Indicateurs d'accidentalité

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

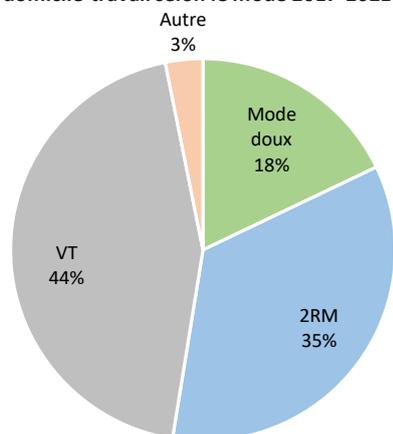
> 27 tués (30%) dans un accident impliquant un motif domicile/travail ou trajet professionnel

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

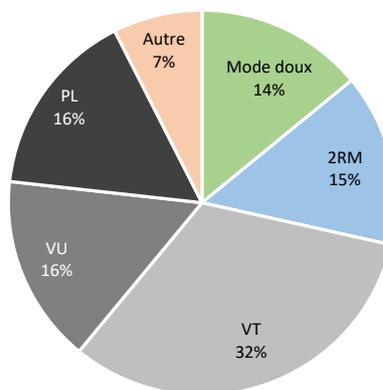
> 12 tués (13,5 %) ayant un motif domicile-travail ou trajet professionnel

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

> 84 tués sur les 89 ont un motif trajet renseigné (94%)

> les modes doux ne représentent que 18 % des victimes en motif domicile/travail

> la répartition des victimes en motif trajet professionnel est relativement homogène selon les différents modes de déplacement

2.1.5. Réseau routier

Données contextuelles

- Trafics et les linéaires de voirie : voir § 2.1.1

Indicateurs d'accidentalité

- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021

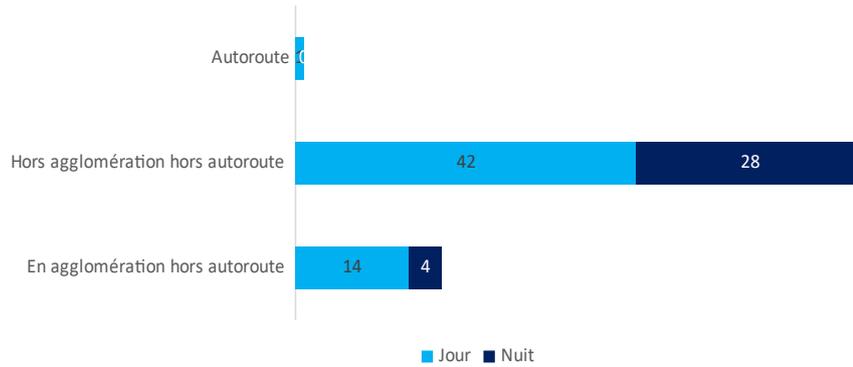


> 79 % des tués hors agglomération (hors autoroute)

> 1 seul tué sur autoroute

- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

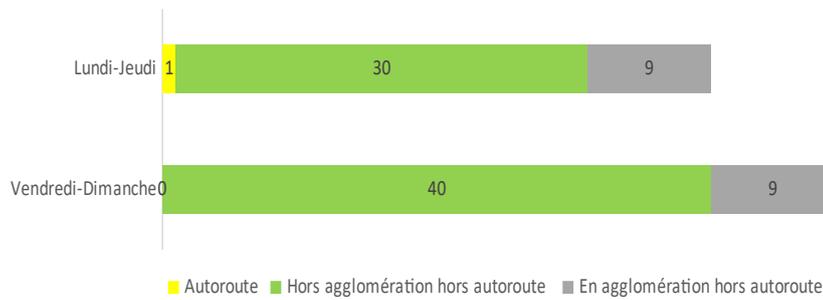
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



> 36 % des tués la nuit

- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

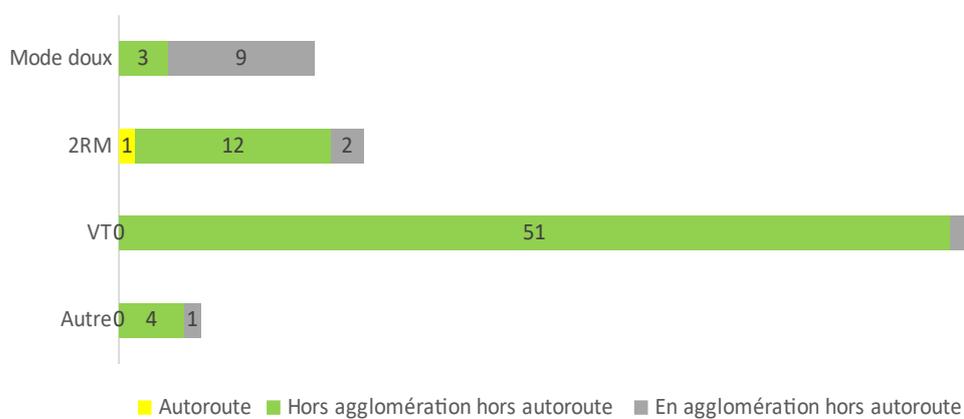
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



> 55 % des tués en fin de semaine (vendredi-dimanche)

- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués par mode 2017-2021



> les tués en agglomération sont principalement des modes doux

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Remarque : sauf spécification particulière restreignant l'étude aux accidents mortels, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués plus les blessés.

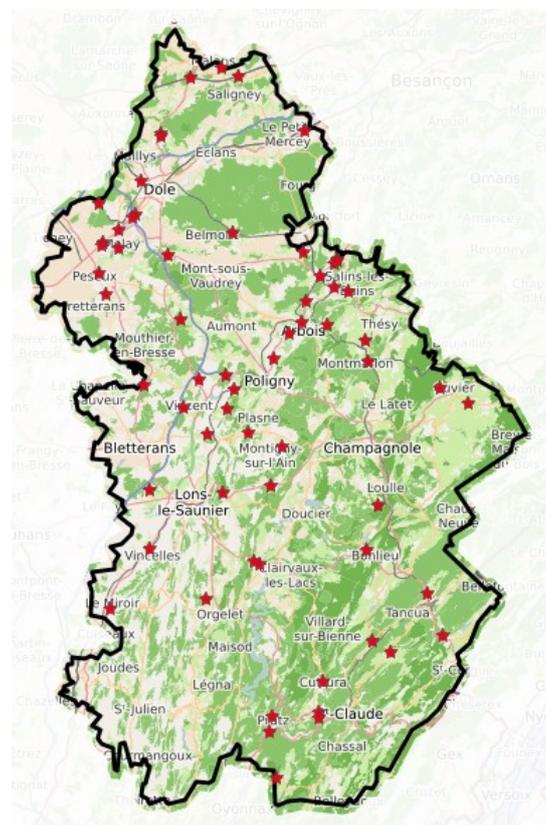
Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	10	43	143	4	2	15	8	229
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Vélo	0	4	2	1	0	0	0	0	0	7
Cyclo	0	2	0	0	1	0	0	0	0	3
Moto	1	1	0	15	4	0	0	0	0	21
VL	4	18	9	51	198	6	0	6	1	293
VU	0	0	1	0	18	0	3	0	0	22
PL	1	0	2	2	28	5	2	0	0	40
TC	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Autre	0	1	1	2	1	0	0	0	0	5
MULTICOLLISION	1	2	0	4	49	4	1	0	0	61
TOTAL	7	32	25	119	444	19	8	21	9	684
Part de victimes	1%	5%	4%	17%	65%	3%	1%	3%	1%	100,0%

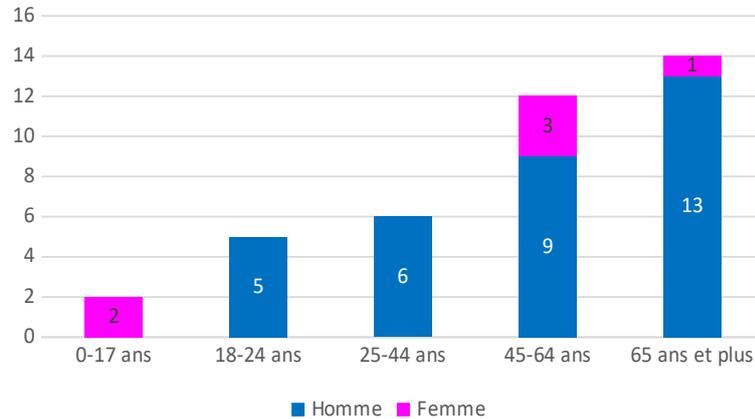
- Carte des accidents mortels : un point par accident mortel situé hors agglomération



2.2.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



- > 85 % des victimes en modes doux sont des hommes
- > 36 % des victimes en modes doux sont des plus de 65 ans

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %

> Augmentation de 75 % des victimes en modes doux entre 2019 et 2021

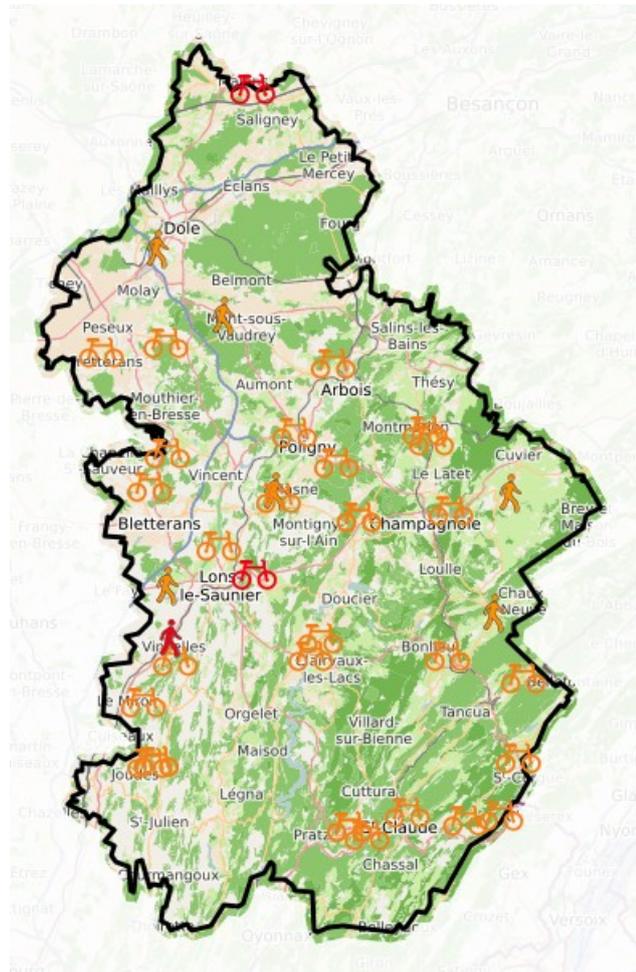
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



> Mai est le mois de l'année qui compte le plus grand nombre de victimes en mode doux (18%)

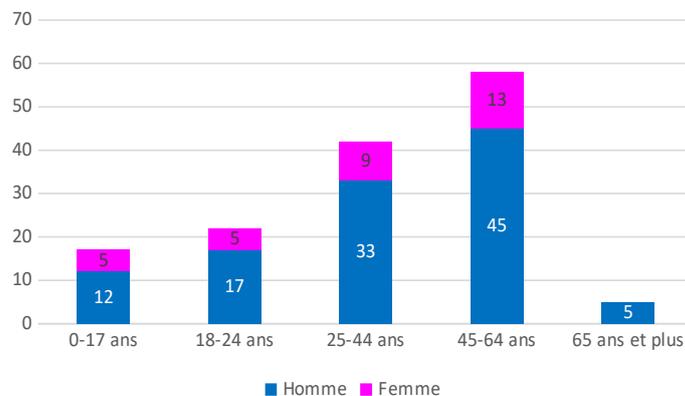
- Carte des accidents corporels impliquant un mode doux : carte hors agglomération avec un pictogramme rouge pour les tués et orange pour les blessés



2.2.3. 2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



> 78 % des victimes en 2RM sont des hommes

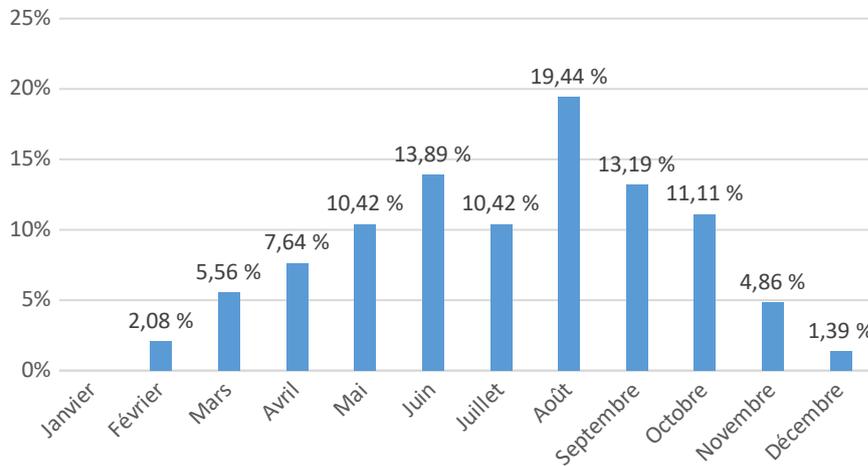
> 40 % des victimes en 2RM sont des plus de 45/64 ans

- Evolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %

> Augmentation de 17 % des victimes en 2RM entre 2019 et 2021

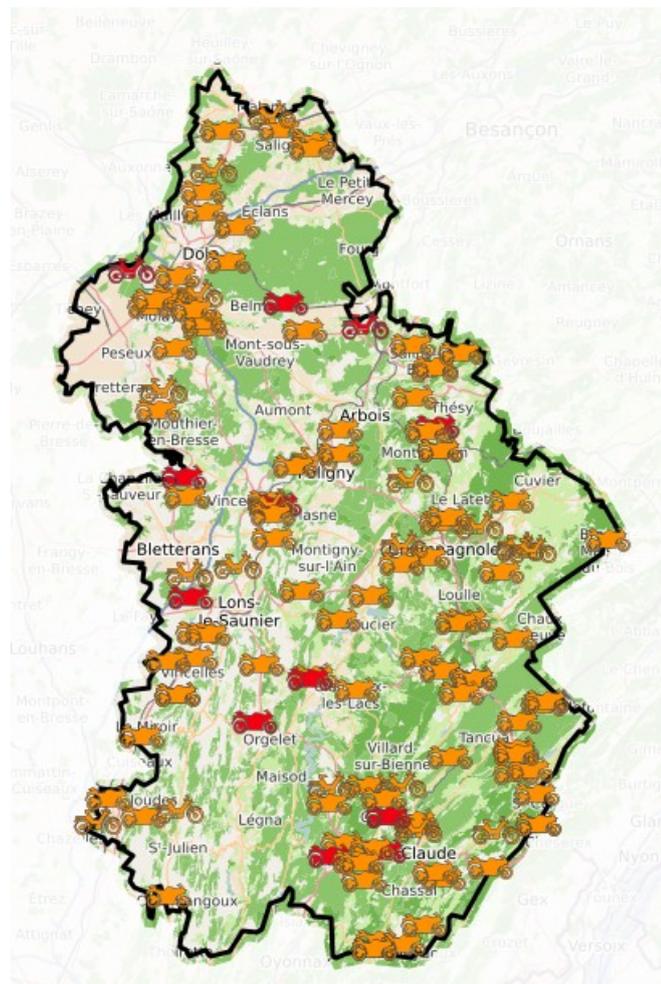
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM
selon le mois hors agglomération 2017-2021



> Août est le mois de l'année qui compte le plus grand nombre de victimes en 2RM hors agglomération (19,5%)

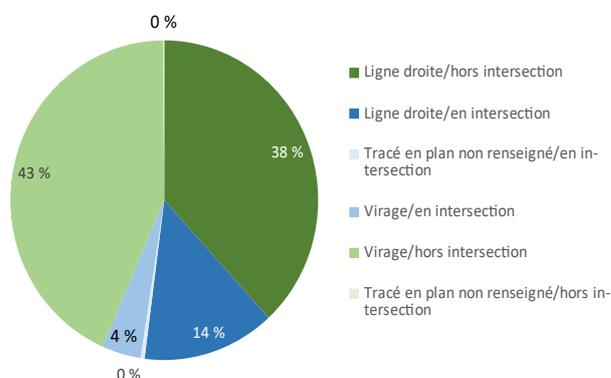
- Carte des accidents corporels impliquant un 2RM : carte hors agglomération avec un pictogramme rouge pour les tués et orange pour les blessés



2.2.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

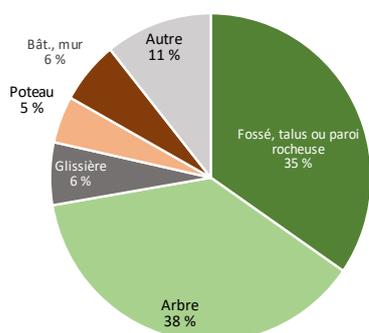
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Lecture : la répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (81 %), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (18 %). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (52 %), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (47 %). Attention, pour avoir le bon pourcentage il faut prendre en compte les chiffres après la virgule ce qui n'a pas été vérifié pour cet exemple de lecture.

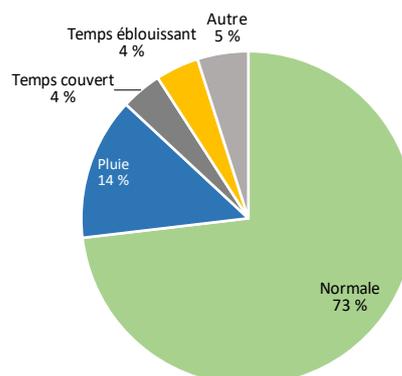
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



> Les 3/4 des accidents corporels ont lieu dans des conditions atmosphériques normales

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

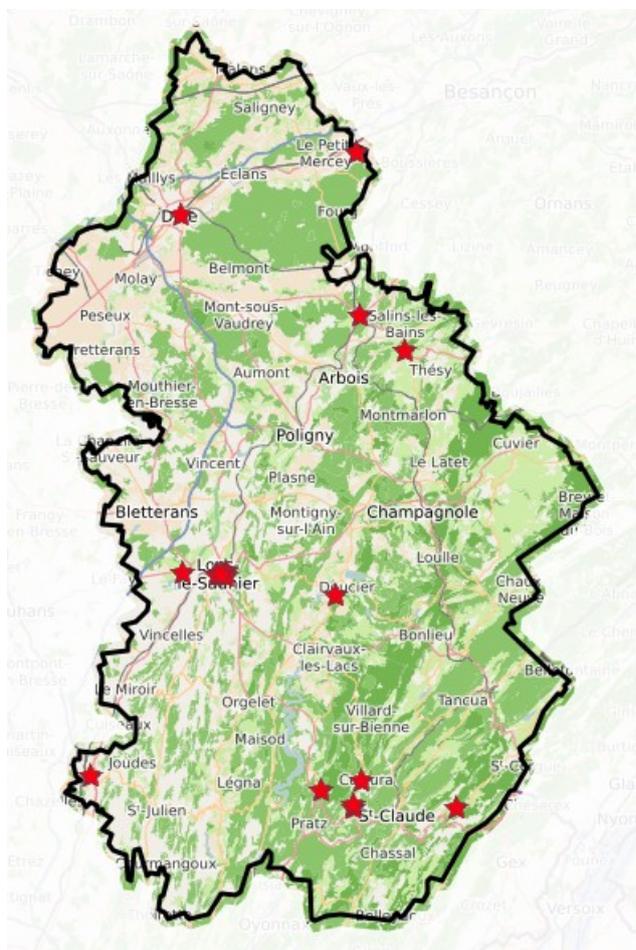
Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

2.3.1. Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	5	5	30	2	1	0	2	48
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	1	1	1	1	0	0	0	0	0	4
Cyclo	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
Moto	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
VL	54	20	20	15	22	0	1	0	2	134
VU	1	3	1	1	0	0	0	0	1	7
PL	1	1	0	0	0	0	1	0	0	3
TC	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	0	0	0	6	12	0	1	0	0	19
TOTAL	57	30	29	29	65	2	4	0	5	221
<i>Part de victimes</i>	26%	14%	13%	13%	29%	1%	2%	0%	2%	100,00%

- Carte des accidents mortels : un point par accident mortel situé en agglomération

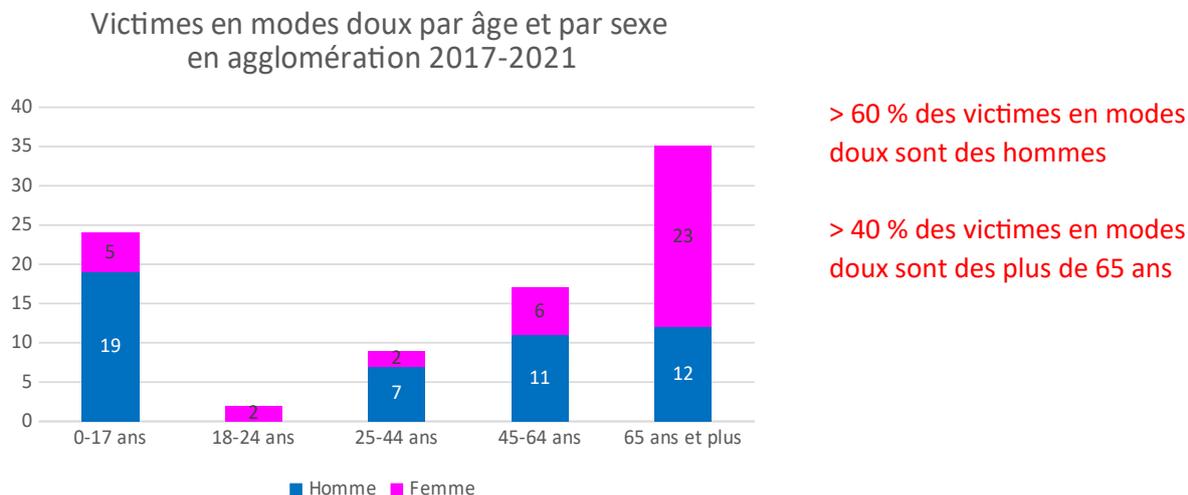


Lons-le-Saunier



2.3.2. Modes doux

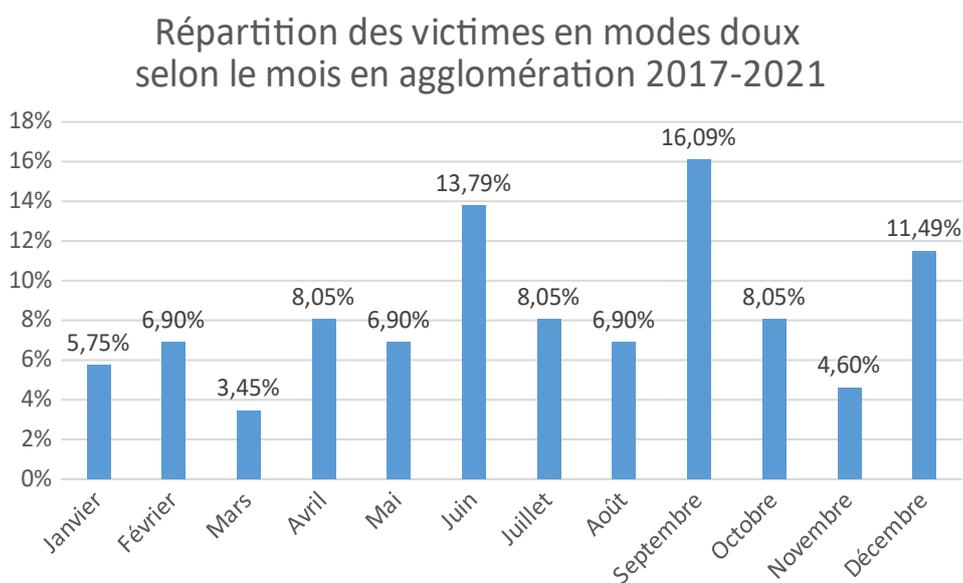
- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

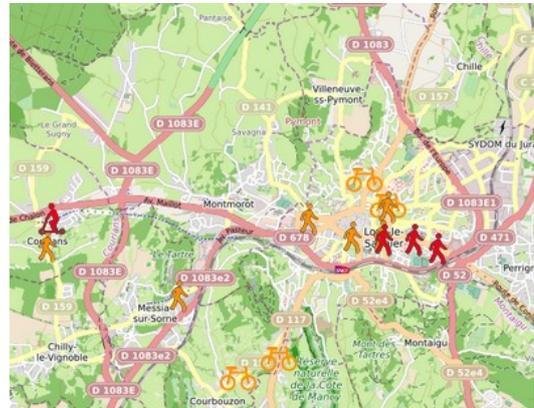
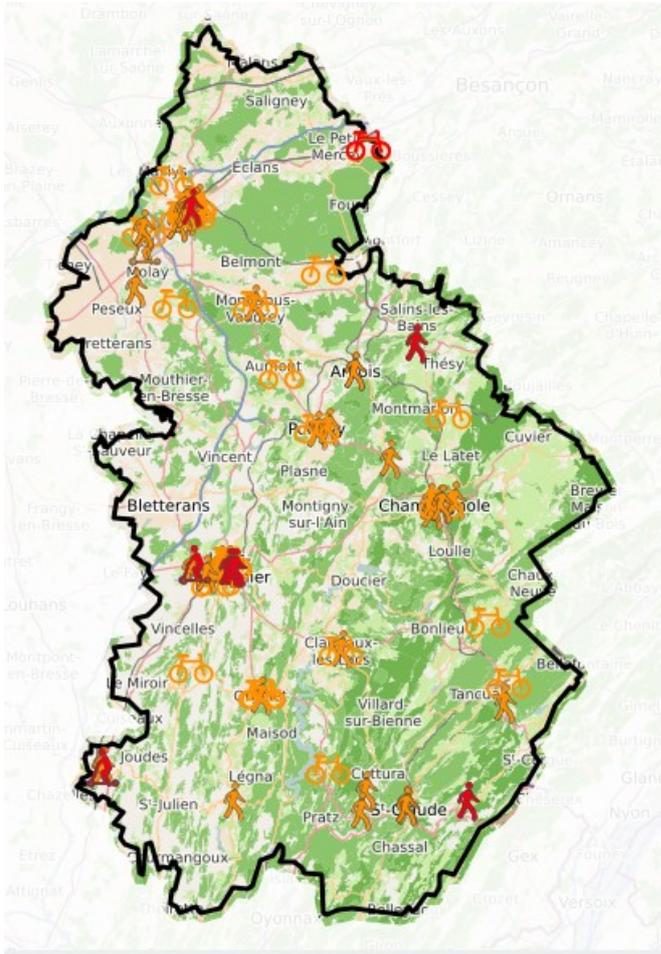
> Augmentation de 23 % des victimes en modes doux en agglomération entre 2019 et 2021

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



> Septembre, Juin et Décembre sont les 3 mois de l'année qui comptent le plus grand nombre de victimes en modes doux en agglomération

- Carte des accidents corporels impliquant un mode doux : carte en agglomération avec un pictogramme rouge pour les tués et orange pour les blessés

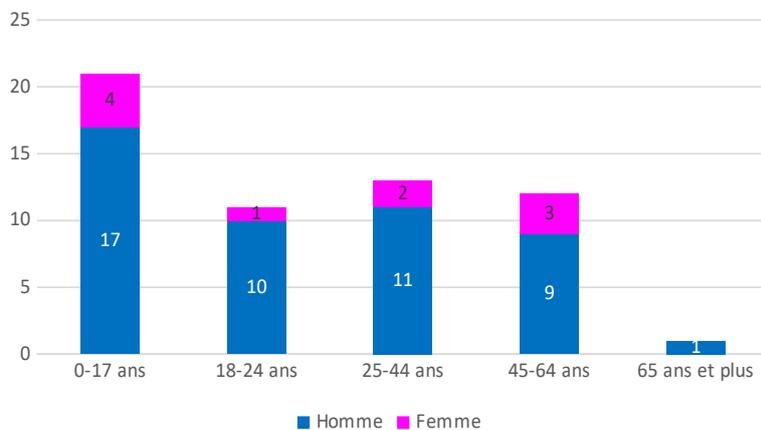


Lons-le-Saunier

2.3.3. 2RM

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



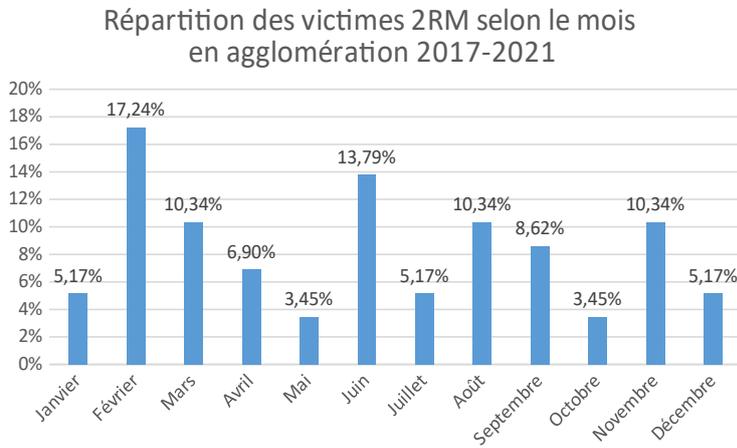
> 81 % des victimes en 2RM sont des hommes

> 36 % des victimes en 2RM sont des 0/17 ans

- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

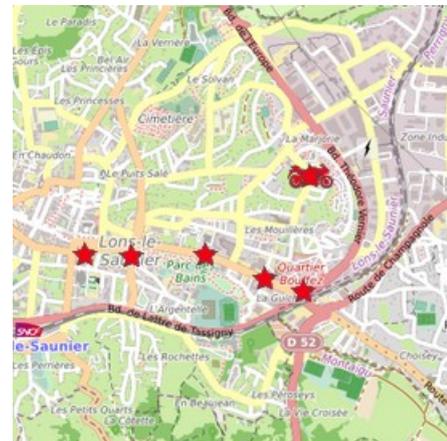
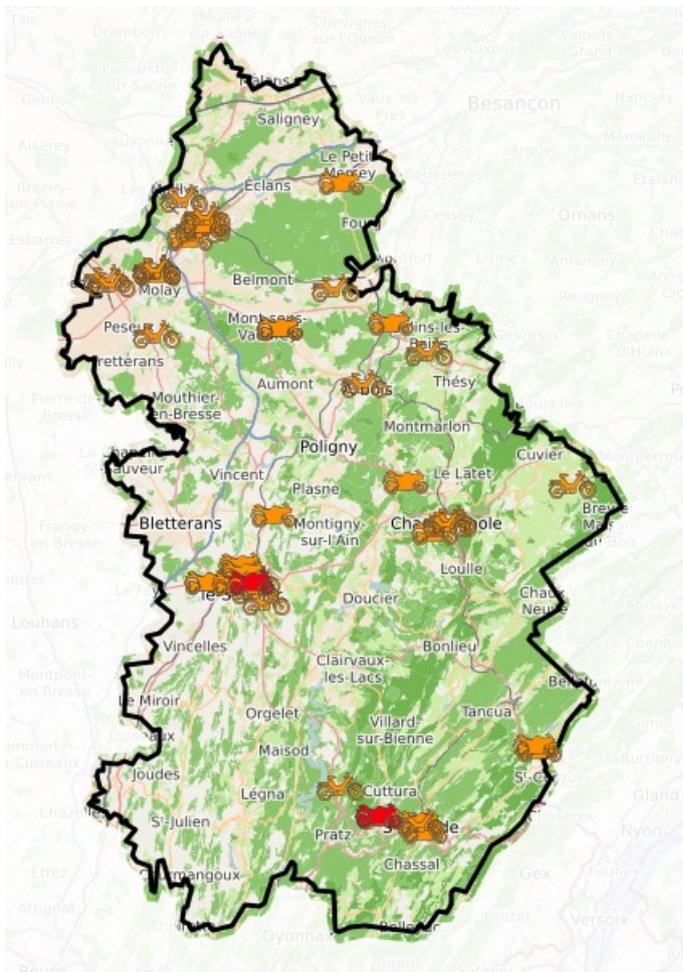
> Augmentation de 40 % des victimes en 2RM en agglomération entre 2019 et 2021

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



> Février est le mois de l'année qui compte le plus grand nombre de victimes en 2RM en agglomération (17 %)

- Carte des accidents corporels impliquant un 2RM : carte en agglomération avec un pictogramme rouge pour les tués et orange pour les blessés

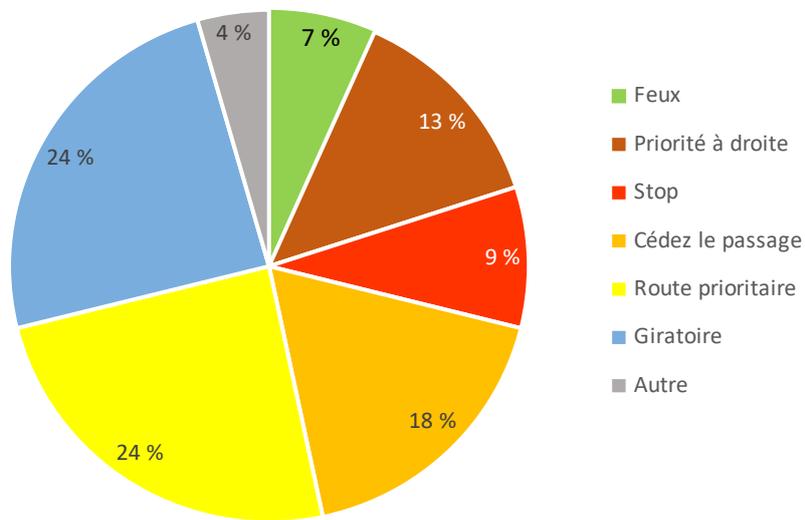


Lons-le-Saunier

2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)
> 48 % des accidents en intersection en agglomération entre 2017 et 2021
- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Lors des actions, les enjeux retenus pour le département étaient régulièrement rappelés, contextualisés aux dernières données de l'accidentalité locale. La volonté de garder du lien avec le public, de la présence sur le terrain et le soutien aux partenaires a permis de mettre en œuvre des actions différentes, mais toujours dans le respect des enjeux.

Les jeunes

Les actions sur cet enjeu ont été principalement mises en place en milieu scolaire, à l'initiative des établissements.

Au niveau des primaires, une action originale autour de l'enfant piéton et passager de voiture a été plusieurs années mise en œuvre avec le spectacle « coquin de Marvin », proposé par 2 comédiens de Bordeaux, aux enfants du cycle 2 (Grande Section, CP et CE1).

Les permis piétons sont toujours d'actualité.

Les séniors

Peu d'action à destination du public senior ont été mis en œuvre au cours de ces 5 années. Deux projets ont été portés par la Prévention Routière et par la Maison Commune, il s'agissait de remises à niveau du code de la route, ainsi que des audits de conduite.

La conduite après usage de substance psychoactives (alcool et stupéfiants)

Il s'agit de l'enjeu ayant bénéficié du plus gros budget pour les actions de prévention sur toute la période du DGO (près de 13% du budget global).

De nombreux partenaires interviennent sur cet enjeu dans les établissements scolaires, au lycée principalement.

Chaque année, un stand de dépistage alcool est proposé sur le site de la Percée du Vin Jaune. Il permet de rechercher un conducteur sobre parmi les visiteurs conducteurs.

Enfin, une action a été initiée avec le parquet afin de sensibiliser les personnes ayant commis des infractions avec stupéfiants. L'intervention a lieu au tribunal lors des ordonnances pénales.

Les usagers vulnérables

Pour cet enjeu, des actions en milieu scolaire sont mises en œuvre : sensibilisation aux risques de la conduite d'un cyclomoteur (simulateur de conduite d'un 2RM au collège), parcours vélo, sensibilisation aux dangers de la trottinette, ...

Des stands autour du partage de la route ont été organisés lors de grands événements sportifs du département : passage du Tour de France cycliste et du Tour de l'Avenir, Tour du Jura cycliste, cyclo sportive BEL, ...

Le risque routier professionnel

Une seule action a été mise en place autour de cet enjeu à la demande d'une entreprise de transport de personnes. Elle consistait à sensibiliser les conducteurs de bus.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Les crédits affectés au titre du PDASR entre 2018 et 2022 représentent plus de 230 000 €.

74 % de ces crédits ont été affectés aux 5 enjeux du DGO selon la répartition suivante :

- les usagers vulnérables : 21 %
- la conduite après usage de substances psychoactives : 21 %
- les jeunes : 17 %
- le risque routier professionnel : 14 %
- les séniors : 1 %

Les 26 % restants ont soit été affectés sur les autres enjeux (non retenus au DGO), soit non pas pu être affectés car ils représentaient des dépenses globales imputables à l'ensemble des enjeux.

Le budget global du DGO 2018 / 2022 a été réparti selon les postes et les volumes suivants :

- actions (régie et subventions) : 41 %
- matériel pédagogique et fonctionnement courant : 34 %
- achats de goodies distribués lors des actions : 13 %
- opérations de communication : 12 %

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Sur la base du diagnostic territorial partagé, le comité de pilotage a décidé de manière unanime de retenir les 4 enjeux nationaux sans ajouter d'enjeu spécifique pour le Jura.

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Enjeu N°1 - Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Enjeu N°2 - Les deux-roues motorisés

Enjeu N°3 - Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche

Enjeu N°4 - Le risque routier professionnel

4.2. 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 des orientations a pour but d'associer tous les acteurs compétents à un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière, traduit par l'adoption annuelle du Plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR). Ces orientations ont pour objet d'identifier clairement l'objectif fondamental poursuivi par une action.

Ainsi, le présent document fixe des orientations d'actions, en cohérence desquelles les PDASR successifs seront élaborés.

Dans le Jura, quatre groupes de travail ont été constitués afin d'échanger chaque fois sur l'un des quatre enjeux nationaux, aucun enjeu local spécifique à notre département n'ayant été identifié. Les réflexions issues de ces groupes de travail ont permis de définir les orientations d'actions présentées dans les pages suivantes.

Pour chaque enjeu, les orientations d'actions sont structurées autour de quatre axes de travail :

- Communication ;
- Information / sensibilisation ;
- Éducation ;
- Contrôle / sanction ;

Enjeu N°1 - Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Axe de travail	Orientations d'action
Communication	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Stupéfiants</u> : développer les actions de communication sur les nouveaux produits de synthèse et leurs dangers pour la conduite. - <u>Vitesse</u> : poursuivre la communication sur les dangers et les sanctions encourues pour les grands excès de vitesse. - <u>Distracteurs</u> : mener des communications ciblées sur l'impact des distracteurs sur le temps de réaction. Renforcer la communication sur les sanctions pénales d'office (et non simplement encourues) en cas d'usage de distracteurs.
Information / Sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Alcool</u> : cibler les actions dans le cadre de grands événements (ex : distribution d'alcootests). - <u>Distracteurs</u> : promouvoir une meilleure ingénierie locale en matière d'installation de panneaux de vitesse et publicitaires (notamment via la plateforme aides-territoires). - Sensibiliser les restaurateurs et exploitants et organisateurs d'événements festifs à la réduction des risques afin d'en faire des relais de prévention de proximité. - Établir des passerelles entre médecine de prévention et acteurs associatifs afin que ces derniers se fassent mieux connaître de la population.
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Stupéfiants</u> : améliorer les connaissances sur la consommation de CBD et ses conséquences physiologiques et pénales en matière de conduite. De manière générale, mieux former les intervenants par la production d'arguments et de données chiffrées étayés. - <u>Distracteurs</u> : mieux éduquer en insistant sur des exercices afférents au temps de réaction. - Développer l'éducation par les pairs afin de toucher les publics peu sensibles aux actions d'éducation plus classiques, notamment les 25-44 ans. - Poursuivre les efforts d'éducation à destination des conducteurs sur les effets de leurs pratiques de consommation (alcool, stupéfiants) sur leur conduite. - Développer les « journées post permis », en lien avec les assureurs locaux. - Développer les actions de libération de la parole auprès des adultes sur leurs mauvais comportements, et ce afin de leur

	<p>opposer des contre-arguments étayés.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la lisibilité des intervenants mobilisables pour conduire des actions éducatives.
Contrôle / Sanctions	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre les contrôles ciblés sur certains usages de la route ou types de véhicules. - Maintenir une politique de contrôles forte, notamment sur les événements festifs non déclarés.

Enjeu N°2 - Les deux-roues motorisés

Axe de travail	Orientations d'action
Communication	<ul style="list-style-type: none"> - Développer la communication dite « positive », en valorisant les bons comportements (conduite, aménagement des infrastructures routières). - Investir les nouvelles plateformes de réseaux sociaux pour décliner les campagnes de communication afin de mieux toucher les publics cibles, notamment les jeunes.
Information / Sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> - Recourir ponctuellement à des « actions choc » (ex : accident moto/voiture) pour marquer les esprits. - Sensibiliser et informer davantage les gestionnaires routiers communaux à la conduite en 2RM et les infrastructures routières nécessaires (notamment via la plateforme aides-territoires).
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la formation des conducteurs de 2RM légers sur l'équipement de conduite adéquat. - Pousser au développement des actions de reprise de guidon en 2RM, notamment au retour des beaux jours. - Travailler à l'élaboration d'une définition commune aux FSI et acteurs associatifs de la « trajectoire de sécurité » afin d'assurer une éducation homogène. - Renforcer la lisibilité des intervenants mobilisables pour conduire des actions éducatives.
Contrôle / Sanctions	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les « journées de prévention », qui ont pour objectif de contrôler les conducteurs de 2RM en insistant sur les bons comportements routiers. - Poursuivre les contrôles ciblés à la demande des élus locaux.

Enjeu N°3 - Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche

Axe de travail	Orientations d'action
Communication	<ul style="list-style-type: none"> - S'appuyer davantage sur les grands événements (ex : Tour de France) pour toucher le public cible. - Mieux informer, et plus en amont, les conducteurs sur le (nouveau) mobilier urbain (presse, réseaux sociaux, bulletins municipaux, réunions publiques) et les normes de circulation applicables aux différentes catégories de conducteurs.
Information / Sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mener une réflexion sur la réactivation des référents sécurité routière locaux. - Sensibiliser les élus locaux aux bons aménagements en termes d'infrastructures (notamment en diffusant le guide du CD39 via la plateforme aides-territoires). - Mobiliser les vendeurs d'EDPM afin qu'ils sensibilisent les nouveaux conducteurs aux spécificités de la conduite de ceux-ci. - Renforcer les efforts de sensibilisation sur la conduite en espace partagé, notamment à destination des non-résidents (ex : via l'office de tourisme). - Sensibiliser davantage les piétons aux dangers des distracteurs.
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliser le levier de l'ASSR pour sensibiliser les enfants à la conduite en trottinette, et ce dès la fin d'école primaire. - Renforcer l'éducation routière des adultes, aussi bien pour les conducteurs d'EDPM (rattrapage d'une classe d'âge) que pour les cyclistes (correction des mauvaises pratiques) et les automobilistes. - Mobiliser les binômes parents-enfants à des fins éducatives, notamment chez les cyclistes. - Instaurer des journées de formation des élus aux mobilités douces (aménagement, sécurité routière, prise en compte des conflits d'usage). - Renforcer la lisibilité des intervenants mobilisables pour conduire des actions éducatives.
Contrôle / Sanctions	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les contrôles de prévention, menés de concert avec les associations (information, distribution de flyers, etc.). - Mener une réflexion quant à l'opportunité d'un recours accru à la verbalisation faisant suite à des campagnes d'information (phasage par les PDASR).

	- Mener une réflexion avec le Procureur de la République sur l'opportunité de sanctions alternatives pour les automobilistes et les cyclistes (ex : stage payant sans perte de points).
--	---

Enjeu N°4 - Le risque routier professionnel

Axe de travail	Orientations d'action
Communication	- Signaler (presse, réseaux sociaux), lors des grands chantiers, les règles de prudence à observer.
Information / Sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliter l'organisation d'une semaine de la sécurité routière en milieu professionnel et aborder les thématiques suivantes : liens entre risques routiers et organisation du temps de travail ; contrôle de l'équipement des véhicules de service et de fonction. - Sensibiliser les employeurs aux 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. - Déterminer les secteurs professionnels les plus générateurs d'accidents pour diffuser de l'information (presse professionnelle, bulletins d'information de la CARSAT). À cette fin, renforcer le croisement des données de la CARSAT avec celles de l'ODSR. - Encourager les entreprises à recourir au soutien financier que peut leur apporter la CARSAT. - 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. - Reprendre la pratique des « alertes chantier » afin de sensibiliser usagers de la route et professionnels du BTP (ex : radars chantiers).
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser des rappels réglementaires en milieu professionnel (y compris secteur public et FSI). - Développer la possibilité de formations à la demande (ex : stage à la conduite sur neige). - Renforcer la lisibilité des intervenants mobilisables pour conduire des actions éducatives.
Contrôle / Sanctions	- Intégrer le risque routier professionnel dans le PDCR (saisonnalité, type de véhicule).

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Le Document Général d’Orientations constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant l’action de l’État déconcentré et de ses partenaires pour réduire l’accidentalité routière. Afin d’en assurer la bonne mise en œuvre, il importe d’une part d’en assurer le suivi régulier et d’autre part d’évaluer les résultats des orientations d’action à travers un certain nombre d’indicateurs.

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

D’une part, l’élaboration annuelle du PDASR permettra de réaliser un bilan de la mise en œuvre des orientations d’action de l’année précédente, qui constituent une déclinaison du DGO, afin de calibrer celles de l’année courante.

D’autre part, les membres ayant participé aux groupes de travail se réuniront à mi-parcours 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, le cas échéant, redéfinies.

5.2. Suivi de l’accidentalité départementale

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 ;
- Les statistiques du Jura dans les années précédentes.

Enjeu	Indicateurs
Les conduites à risques	Nombre d’accidents corporels, et le cas échéant de tués, dans des accidents impliquant un conducteur alcoolisé
	Part des accidents corporels, et le cas échéant de tués, dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé dans l’ensemble des accidents du département
	Nombre d’accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur sous stupéfiants
	Part des accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur sous stupéfiants dans l’ensemble des accidents du département
	Nombre d’accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur ayant fait usage de son téléphone ou de distracteurs technologiques

	Part des accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur ayant fait usage de son téléphone ou de distracteurs technologiques dans l'ensemble des accidents du département
	Nombre d'accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur ayant fait preuve d'une conduite à risques: vitesse excessive ou inadaptée ; non respect des priorités; somnolence-fatigue ; inattention ; contresens ; dépassement dangereux ; non-respect des distances de sécurité
	Part des accidents corporels, et le cas échéant de tués, impliquant un conducteur ayant fait preuve d'une conduite à risques dans l'ensemble des accidents du département : vitesse excessive ou inadaptée ; non-respect des priorités ; somnolence-fatigue ; inattention ; contresens ; dépassement dangereux ; non respect des distances de sécurité
Les deux-roues motorisés	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
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	Nombre d'accidents impliquant un piéton, et selon le milieu
	Nombre de piétons tués, et selon le milieu
	Part des accidents impliquant un piéton parmi les accidents du département, et selon le milieu
	Nombre d'accidents impliquant un cycliste, et selon le milieu
	Nombre de cyclistes tués, et selon le milieu
	Part des accidents impliquant un cycliste parmi les accidents du département, et selon le milieu
	Nombre d'accidents impliquant un conducteur d'EDPM, selon leur type et selon le milieu
	Nombre de conducteurs d'EDPM tués, selon leur type et selon le milieu

	Part des accidents impliquant un conducteur d'EDPM parmi les accidents du département, selon leur type et selon le milieu
Le risque routier professionnel	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

Dans la mesure du possible, les indicateurs ci-dessus préciseront également la part « **en agglomération** » et « **hors agglomération** » pour chaque type d'utilisateur.

Une attention particulière sera également apportée au suivi du tableau « **qui tue+blesse qui** » en/hors agglomération !

5.3. Modalités de suivi du DGO

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

- **1^{er} indicateur** : part annuelle des orientations d'action, pour chaque enjeu, ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR ;
- **2^{ème} indicateur** : nombre d'actions au titre du PDASR mises en œuvre et découlant effectivement des orientations d'action établies dans le DGO ;
- **3^{ème} indicateur** : nombre d'actions au titre du PDASR ne découlant pas des orientations d'action du DGO.

Annexe 1 – 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.P.A.M. : Auteur Présumé d'Accident Mortel

A.T.B. : Accidents-Tués-Blessés

B.A.A.C. : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

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

C.S.P. : Catégorie Socio-Professionnelle

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

E.D.P.M. : Engin de Déplacement Personnel Motorisé

F.S.I. : Forces de Sécurité Intérieure

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

J.F. : 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

P.D.C.R. : Plan Départemental de Contrôles Routiers

P.L. : poids lourd

T.C. : Transport en Commun

T.M.J.A. : Trafic Moyen Journalier Annuel

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)

V.F. : Veille de jour Férié

V.L. : Véhicule Léger

V.T. : Véhicule de Tourisme

V.U. : Véhicule Utilitaire

Annexe 2 – Remerciements

Les personnes ci-dessous sont vivement remerciées pour leur implication active dans l'élaboration du Document Général d'Orientations du Jura à travers leur participation aux différents groupes de travail ou au comité de pilotage, ou encore dans la réalisation du diagnostic partagé :

- Monsieur **Thomas ADAM-CORNELY** – Préfecture du Jura
- Monsieur **Lilian BABE** – OPPELIA – Passerelle 39
- Monsieur **André BARBARIN** – Association des Maires du Jura
- Monsieur **Mourad BENLARBI** – Association « Cité Jeune »
- Madame **Emma BONNIOT** – Agence Régionale de Santé
- Monsieur **Camal BOUDAIR** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Monsieur **Fabrice CASTRO** – Association des Maires du Jura
- Madame **Claude CHANGARNIER** – Association « Vélo qui rit »
- Madame **Garance CHAUDESAYGUES** – Association Prévention Routière
- Monsieur **Clément COMTE** – Service Départemental d'Incendie et de Secours du Jura
- Monsieur **Hervé CORON** – Mairie POLIGNY
- Monsieur **Guy DOMER** – Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Madame **Claire DUFOSSÉ** – Autoroutes Paris Rhin Rhône
- Monsieur **Gérald DULOISY** – Escadron Départemental de Sécurité Routière du Jura
- Monsieur **Arnaud DUPRE** – Conseil Départemental du Jura
- Monsieur **Richard FAIVRE** – CARSAT Bourgogne-Franche-Comté
- Monsieur **Nicolas FOURRIER** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Monsieur **Cyrille GARNIER** – Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Madame **Manon GIRARDEAU** – Tribunal Judiciaire de LONS-LE-SAUNIER
- Monsieur **Maxime GUTZWILLER** – Préfecture du Jura
- Monsieur **Serge GRANDVAUX** – Fédération Française des Motards en Colère, section Jura
- Monsieur **Antoine HALGRAIN** – Service Départemental d'Incendie et de Secours du Jura
- Monsieur **Cédric JANODET** – Conseil Départemental du Jura
- Monsieur **Fabien MALAVAL** – CSAPA de l'ADLCA
- Madame **Cassandra MATEO** – Association d'Enquête et de Médiation
- Madame **Sylvie MAUBLANC** – Service Départemental d'Incendie et de Secours du Jura
- Madame **Stéphanie MORANDA** – Centre de Formation Sylvain Ramel
- Monsieur **Claude MULLER** – Police municipale de DOLE
- Monsieur **Jean-Yves PELGAVAUX** – Association « Vélo qui rit »
- Monsieur **Nicolas PERELLO** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Monsieur **Pascal PRILLARD** – Police municipale de POLIGNY
- Monsieur **Alain RAIMOND** – Fédération Française des Motards en Colère, section Jura
- Monsieur **Paul RAINAUD** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Monsieur **Christophe ROUX** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Madame **Laurence SALVATORI** – Direction des Services de l'Education Nationale du Jura
- Madame **Karine SLOWIK** – Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Monsieur **Laurent ULM** – Escadron Départemental de Sécurité Routière du Jura
- Monsieur **Frédéric VOISARD** – Mairie de CHAMPAGNOLE