



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
PREFET DU JURA

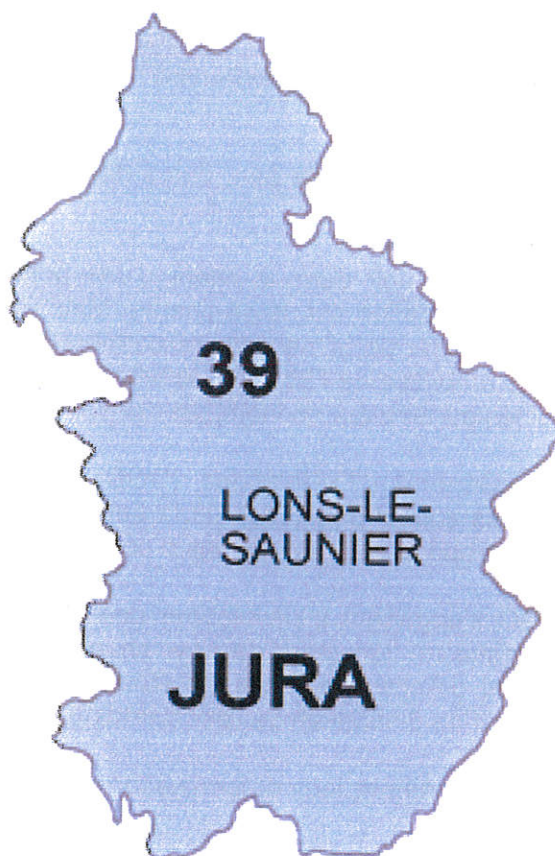


# DOCUMENT GÉNÉRAL

Madame la Procureure

## D'ORIENTATIONS **du JURA** 2013 – 2017

« POUR UNE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE »



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## DÉCLARATION COMMUNE

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. Depuis les années 70, le nombre d'accidents corporels sur les routes du Jura a été divisé par 10, alors que dans le même temps, le trafic routier n'a cessé d'augmenter. Le nombre de tués a, quant à lui, été divisé par 4, étant régulièrement inférieur à 30 par an.

Malgré ces statistiques plutôt favorables et encourageantes, 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.

Si l'infrastructure pouvait, par le passé, être mise en cause dans de nombreux accidents de la circulation, les aménagements nouveaux et l'entretien des voiries existantes réalisés par les gestionnaires routiers depuis une dizaine d'années ont fortement contribué à améliorer la qualité des réseaux et rendre les routes jurassiennes plus sûres. Il n'existe plus aujourd'hui de « points noirs » routiers dans le Jura.

La poursuite de l'amélioration constatée nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, par la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions diverses et variées.

Les accidents sont, pour une très grande part, dus à des comportements irresponsables de certains usagers.

Les services de l'Etat doivent agir dans le cadre d'une politique globale interministérielle dans laquelle la qualité de la coordination est déterminante. Mais ils ne peuvent réussir seuls. La sécurité routière est l'exemple même de la nécessaire coopération qui doit être instaurée entre tous les acteurs institutionnels (services de l'Etat, collectivités territoriales, Chambres consulaires, ...) et associatifs, mais aussi les partenaires économiques et sociaux.

Le présent Document Général d'Orientations (DGO) 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 (2013 à 2017) 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 (PDASR) et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

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

***Ensemble faisons reculer l'insécurité routière dans le Jura.***

A Lons, le 26 septembre 2014

Le procureur, près le TGI  
de Lons le Saunier

Virginie DENEUX

Le préfet du Jura

Jacques QUASTANA

Le président du Conseil général  
du Jura

Christophe PERNY

Chantal Bourbon



<b>I - Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>II - Bilan des enjeux du DGO 2008-2012.....</b>	<b>5</b>
<b>III – Détermination des enjeux.....</b>	<b>13</b>
<b>Analyse TEMPORELLE.....</b>	<b>13</b>
<b>Analyse SPATIALE.....</b>	<b>16</b>
<b>Analyse THEMATIQUE.....</b>	<b>20</b>
<b>IV – Les orientations d'actions.....</b>	<b>24</b>
<b>Enjeu JEUNES DE 14-24 ANS.....</b>	<b>25</b>
<b>Enjeu VITESSE.....</b>	<b>28</b>
<b>Enjeu ADDICTIONS.....</b>	<b>30</b>
<b>Enjeu USAGERS VULNERABLES.....</b>	<b>33</b>
<b>Enjeu CEINTURE ET DISTRACTEURS.....</b>	<b>37</b>
<b>V – Suivi et évaluation du DGO.....</b>	<b>40</b>
<b>VI – Remerciements.....</b>	<b>41</b>

# I - Introduction

## **Le contexte :**

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

Cette politique déterminée a permis d'obtenir des succès incontestables. Il y a 10 ans, il y avait plus de 8 000 morts sur les routes de France. En 2012, pour la troisième année, le nombre de tués est passé sous le seuil de 4 000. Ainsi, depuis 2002, ce sont 32 000 vies qui ont été épargnées et 500 000 blessés qui ont été évités. L'objectif annoncé est de passer sous la barre des 2 000 tués sur les routes à l'horizon 2020.

Mais cette politique, pour rester efficace, doit constamment s'adapter.

Chaque département doit établir ainsi un Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2013 à 2017, à la suite du précédent document (2008-2012). Il décline les axes prioritaires de la politique de sécurité routière au niveau départemental visant à faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

## **La démarche d'élaboration :**

Le DGO est un outil de programmation qui s'inscrit dans une démarche partenariale. Son élaboration s'est déroulée en trois étapes.

### **1. Le bilan du DGO précédent**

La première étape consiste à réaliser un bilan du précédent DGO. La pertinence des enjeux identifiés alors est notamment évaluée au regard des chiffres des accidents constatés sur la période.

### **2. L'étude d'enjeux**

L'étude d'enjeux, seconde étape, permet de recenser les causes ou les circonstances les plus fréquentes en terme d'accident, pour ultérieurement définir des pistes d'actions hiérarchisées.

Le pôle de compétence élargi, rassemblant services de l'État, collectivités et associations actives en matière de sécurité routière, a proposé de retenir 5 enjeux principaux qui ont été validés par le préfet.

### **3. Les orientations d'actions**

Élaborées avec le concours des partenaires au niveau départemental de la sécurité routière, les orientations d'actions répondent à un ou plusieurs enjeux.

Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR. Elle doit permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné et fixe l'objectif général des actions qui en découlent.



## II - Bilan des enjeux du DGO 2008-2012

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

Il compare les évolutions observées lors des deux périodes d'étude : 2003-2007 pour le DGO 2008-2012 et 2007-2011 pour le DGO 2013-2017. Il s'appuie sur des courbes de tendances statistiques (courbes qui passent au plus près des points représentés par les valeurs de la série chronologique), lesquelles permettent d'en déduire l'évolution globale de la série.

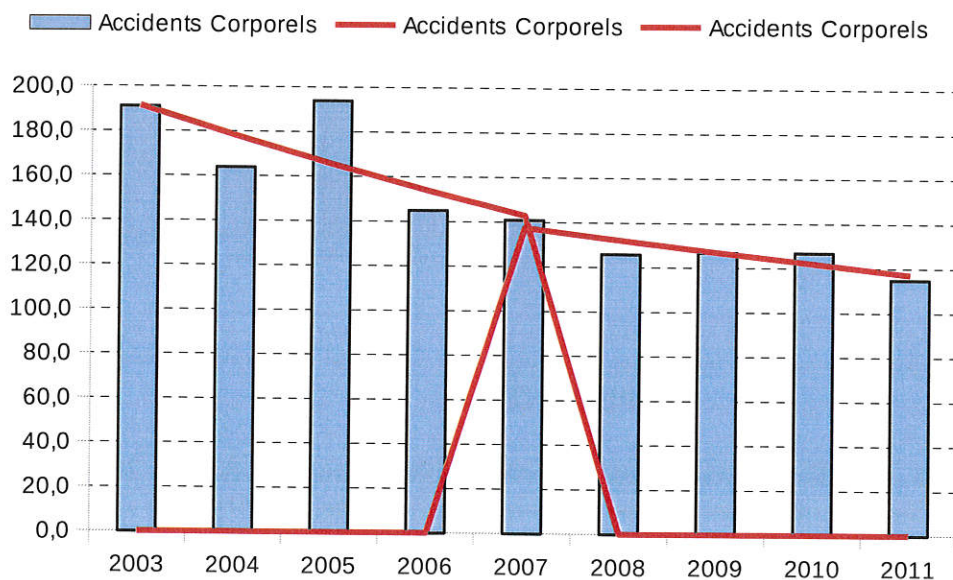
Le DGO 2008 – 2012 avait identifié 4 enjeux pour le Jura :

- **addictions**
- **vitesse**
- **jeunes**
- **usagers vulnérables**

### Evolution générale

Une tendance à la baisse de l'accidentalité est constatée depuis 2003 (-7% entre 2003 et 2007 et -3,9% entre 2007 et 2011).

Le nombre d'accidents corporels est passé de 191 en 2003 à 115 en 2011.



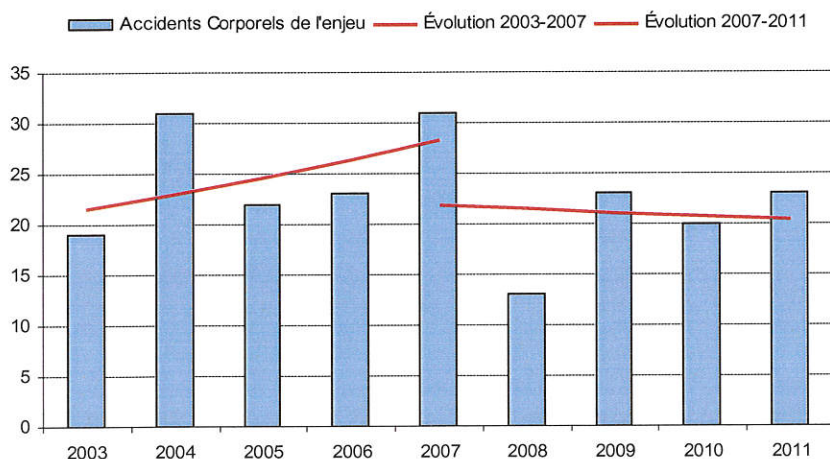
**Nombre  
d'accidents  
corporels  
dans le Jura  
entre 2003 et 2011**

## Evolution « enjeu addictions »

### ALCOOL

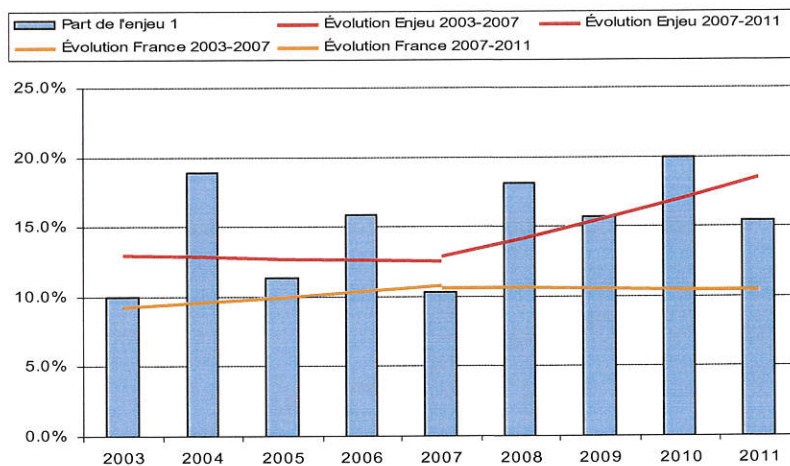
Entre 2003 et 2007, le nombre d'accidents liés à l'alcool a augmenté. Depuis 2007, ce nombre est assez stable (-1,6% entre 2007 et 2011).

La proportion des accidents liés à l'alcool dans le Jura a connu une nette augmentation depuis 2007. Elle est très supérieure à la moyenne nationale.



Nombre d'accidents avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l sang dans le Jura

Proportion des accidents avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l sang dans le Jura



### STUPEFIANTS

En ce qui concerne les stupéfiants, leur dépistage n'est obligatoire que depuis 2009 dans les accidents. Les données étant incomplètes aucune analyse n'a été menée. En 2011, les stupéfiants ont été identifiés comme cause principale dans 4 accidents.

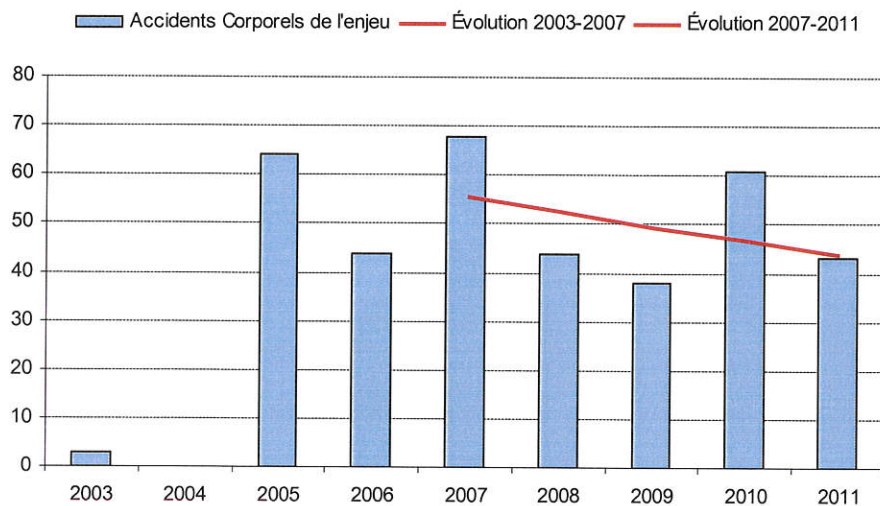


## Evolution « enjeu vitesse »

Le nombre d'accidents avec facteur « vitesse » diminue entre 2007 et 2011 (-5,7% entre 2007 et 2011).

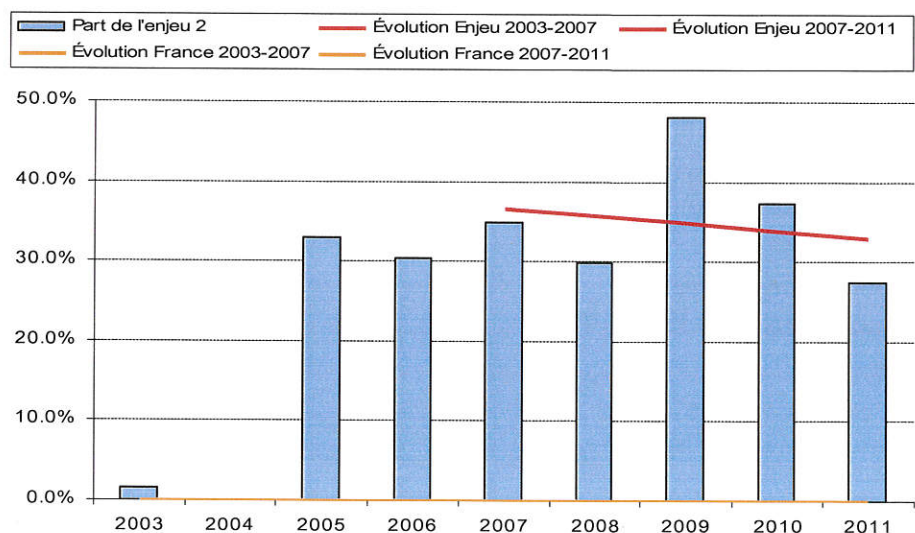
La part des accidents avec facteur vitesse identifié semble diminuer également entre 2007 et 2011, mais de manière plus faible.

En 2009, elle a atteint son chiffre le plus élevé avec près de 50% : **le facteur vitesse est présent dans près d'un accident sur 2 en 2009.**



Nombre  
d'accidents avec le  
facteur vitesse  
identifié dans le  
Jura

Proportion des  
accidents avec  
facteur vitesse  
identifié par  
rapport à  
l'ensemble des  
accidents

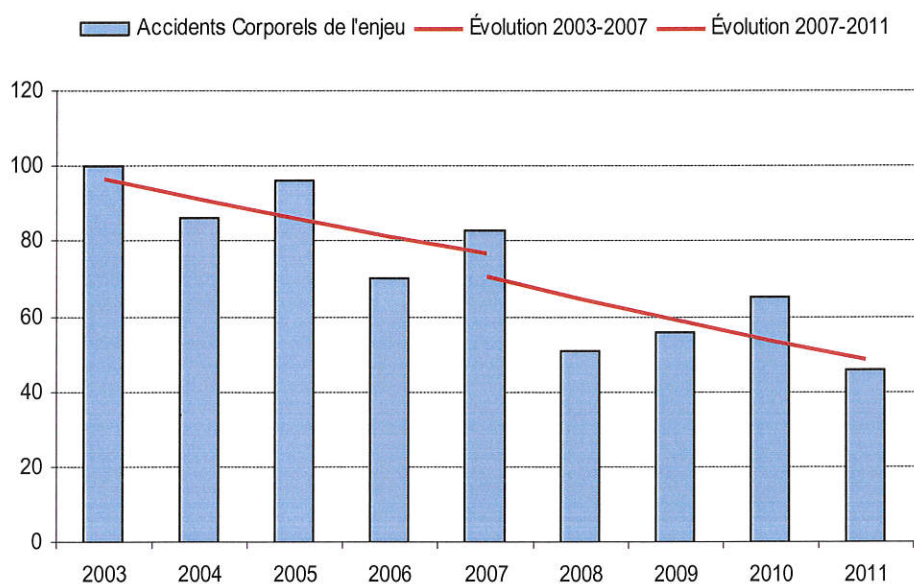


## Evolution « enjeu jeunes »

Le nombre d'accidents impliquant au moins un jeune de 14 à 24 ans a diminué globalement entre 2003 et 2011 (-5,6% entre 2003 et 2007 et -9% entre 2007 et 2011). Depuis 2008, ce nombre est relativement stable.

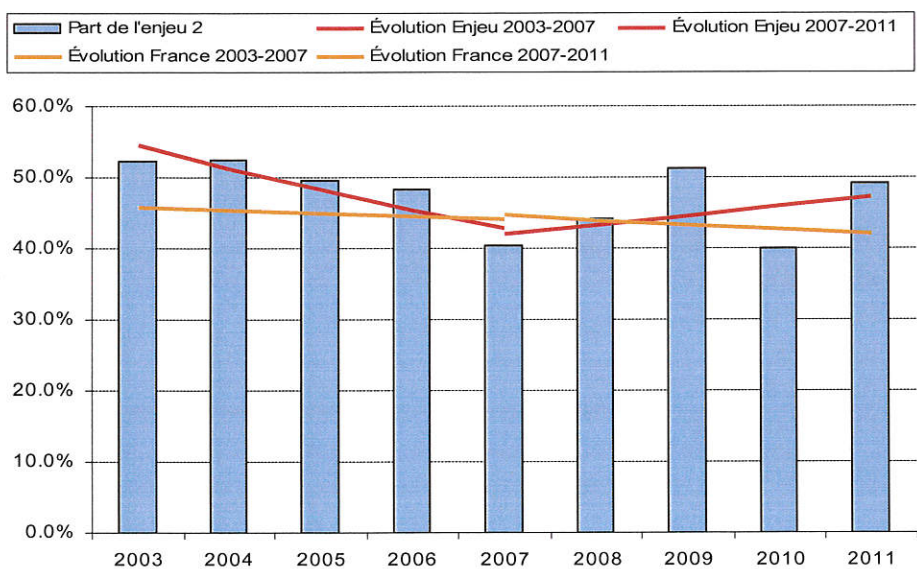
La part des victimes jeunes dans les accidents de la route (en baisse entre 2003 et 2007) a augmenté durant ces cinq dernières années pour dépasser le niveau des données nationales.

**L'enjeu est donc plus marqué au niveau local qu'au plan national.**



Nombre d'accidents avec au moins une victime de 14-24 ans dans le Jura

Proportion d'accidents avec au moins une victime de 14-24 ans par rapport à l'ensemble des accidents dans le Jura





## Evolution « enjeu usagers vulnérables »

### Définition des usagers vulnérables :

Piétons (y compris en roller et trottinette)

Cyclistes

2 roues motorisés :

> cyclomoteurs (< 50 cm<sup>3</sup>)

> scooters

> motocyclettes

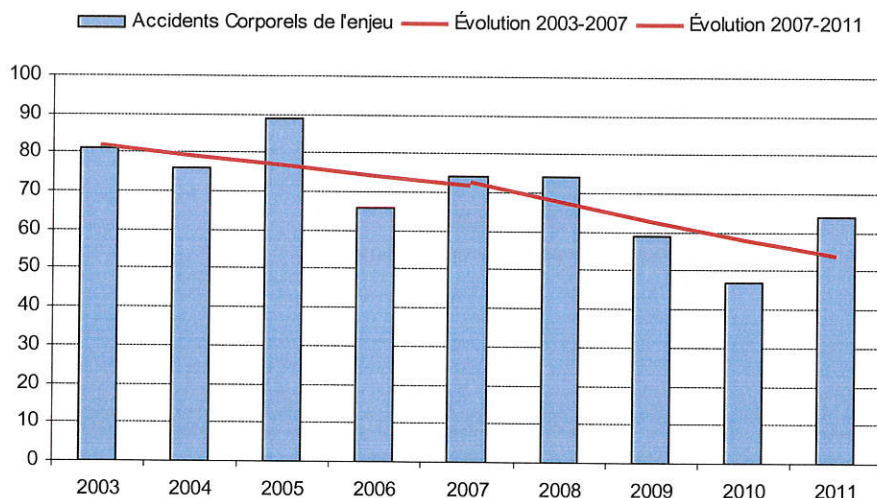
> side-cars

> quads légers (< 50 cm<sup>3</sup>) et quads lourds (> 50cm<sup>3</sup>)

### ENSEMBLE DES USAGERS VULNERABLES

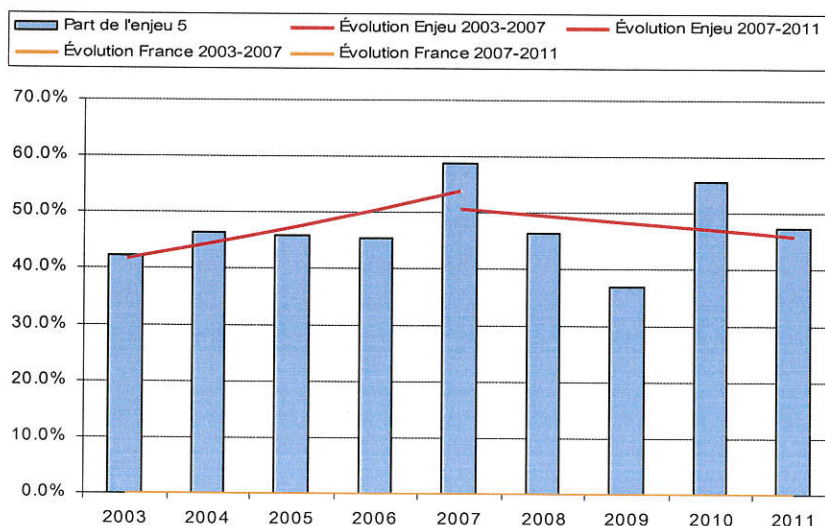
On constate une baisse du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager vulnérable (quel qu'il soit) entre 2003 et 2011 dans le Jura (-3,2% entre 2003 et 2007 et -7,2% entre 2007 et 2011).

Par contre, la proportion d'accidents impliquant au moins un usager vulnérable augmente fortement entre 2003 et 2007 (de 42 à 59 %), puis diminue entre 2007 et 2011 de manière plus faible (de 59 à 48 %).



Nombre d'accidents impliquant au moins un usager vulnérable dans le Jura

Proportion d'accidents impliquant au moins un usager vulnérable par rapport à l'ensemble des accidents dans le Jura



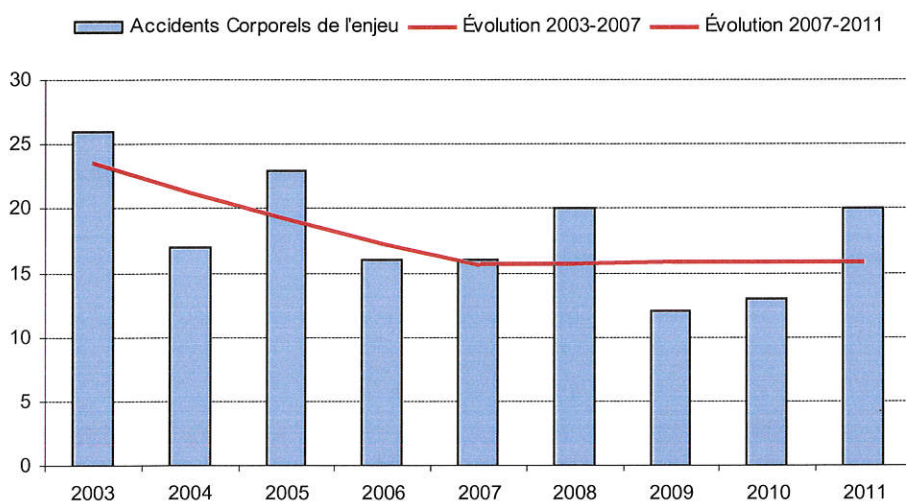
Il est donc intéressant de pousser l'observation des accidents corporels en dissociant ceux-ci par type d'usagers vulnérables impliqués (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés).

### ZOOM SUR LES PIETONS

Le nombre d'accidents corporel impliquant au moins un piéton a diminué entre 2003 et 2007, puis s'est stabilisé (-9,8% entre 2003 et 2007 et +0,2% entre 2007 et 2011).

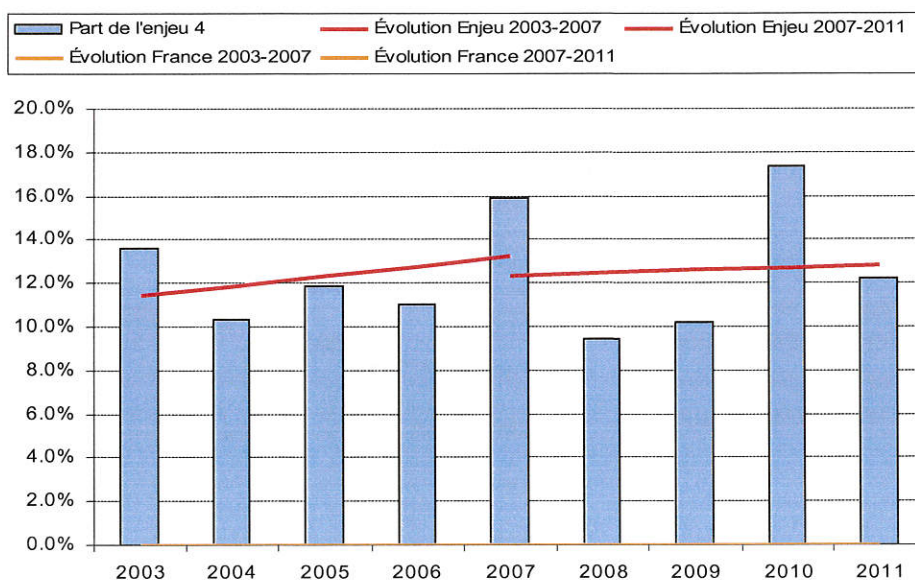
On note toutefois une augmentation importante entre 2009 (12 accidents) et 2011 (20 accidents).

La part des accidents corporels impliquant au moins un piéton (en hausse entre 2003 et 2007) se stabilise entre 2007 et 2011.



Nombre d'accidents impliquant au moins un piéton dans le Jura

Proportion d'accidents impliquant au moins un piéton par rapport à l'ensemble des accidents dans le Jura

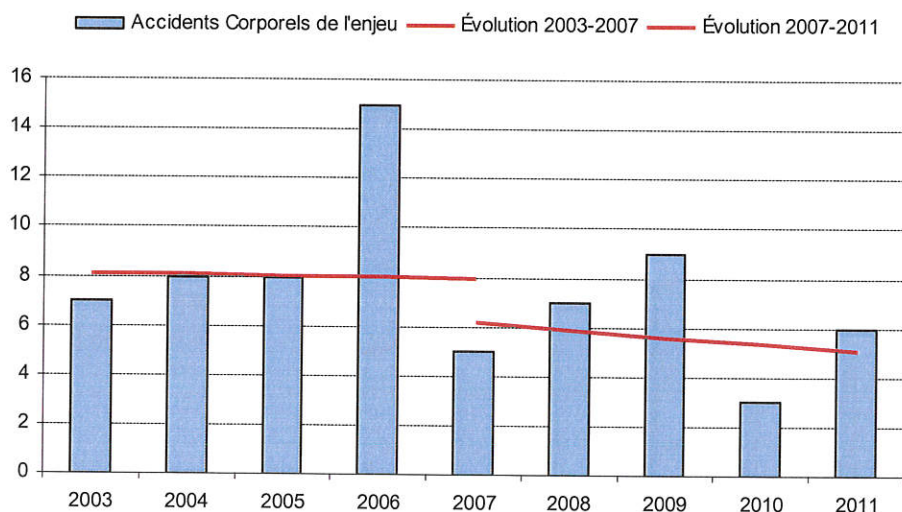




## ZOOM SUR LES CYCLISTES

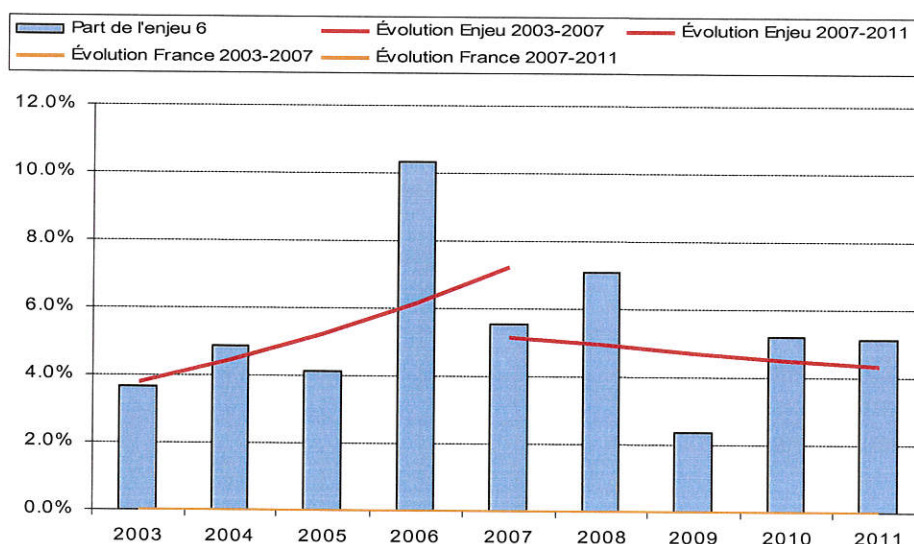
Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un cycliste est relativement stable entre 2003 et 2007 (-0,4%) avec toutefois une année noire en 2006 avec 15 accidents. Ensuite, entre 2007 et 2011, les accidents impliquant un cycliste sont moins élevés qu'entre 2003 et 2007, et ils évoluent légèrement à la baisse (-4,7%).

La part des accidents corporels impliquant au moins un cycliste est en très forte augmentation entre 2003 et 2007 (l'année noire 2006 se confirme avec plus de 10% des accidents), puis diminue légèrement entre 2007 et 2011.



Nombre d'accidents impliquant au moins un cycliste dans le Jura

Proportion d'accidents impliquant au moins un cycliste par rapport à l'ensemble des accidents dans le Jura



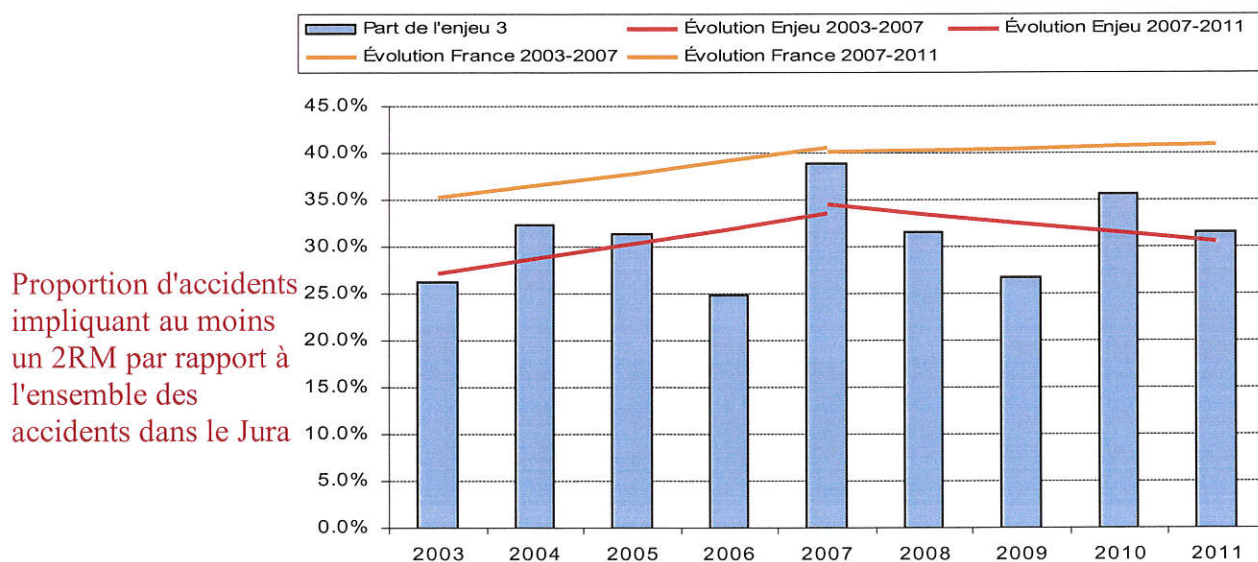
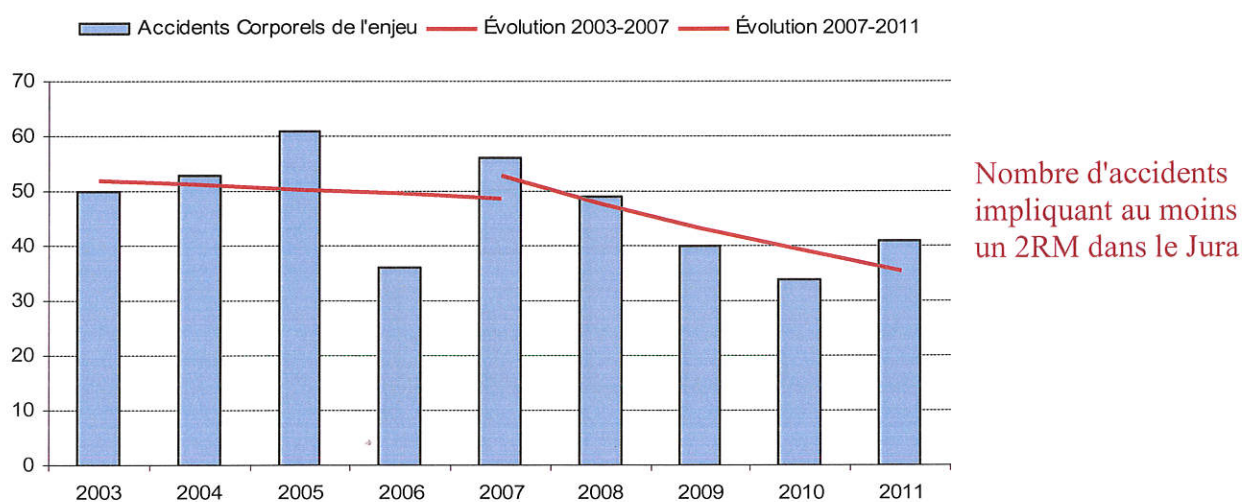
## ZOOM SUR LES DEUX-ROUES MOTORISES

Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un deux-roues motorisé (2RM) est relativement stable entre 2003 et 2007 (-1,6 %), puis diminue fortement entre 2007 et 2011 (-9,4%).

La part des accidents corporels impliquant un 2RM dans les accidents de la route est en augmentation entre 2003 et 2007, puis diminue entre 2007 et 2011.

En 2011, environ 1/3 des accidents corporels dans le Jura impliquent au moins un 2RM.

**L'enjeu est moins marqué qu'au niveau national.** En effet, les données nationales prennent en compte des régions telles que l'Île-de-France qui connaissant un trafic 2RM nettement plus conséquent que dans le Jura.



# III – Détermination des enjeux

L'étude d'enjeux du DGO a été effectuée en référence aux accidents constatés de 2007 à 2011. Sur ces cinq dernières années, il a été recensé, dans le département du Jura, 636 accidents corporels dont 137 accidents mortels, 863 blessés dont 607 blessés hospitalisés (plus de 24 h) et 144 tués.

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

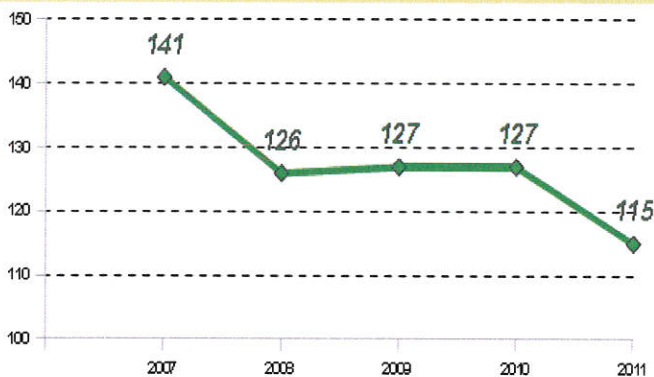
## Analyse TEMPORELLE

### Evolution annuelle

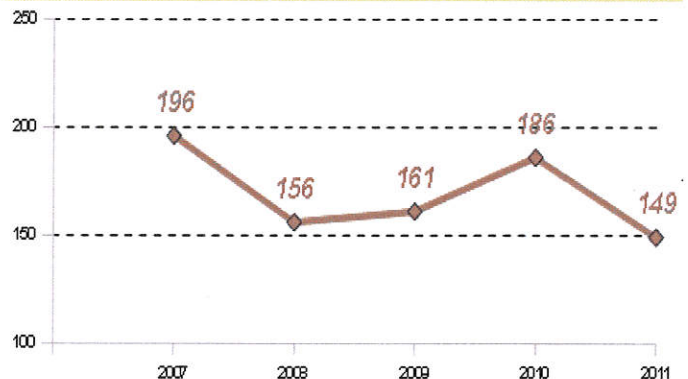
Dans le Jura, est observée depuis 2007, une baisse moyenne annuelle de 3,7 % du nombre d'accidents (4 % en France), de 4,8 % des blessés (4,3 % en France), et une évolution de 3,8 % des tués (2,8 % en France).

En ce qui concerne la mortalité des accidents, il est constaté une évolution contraire à celles des accidents et des blessés.

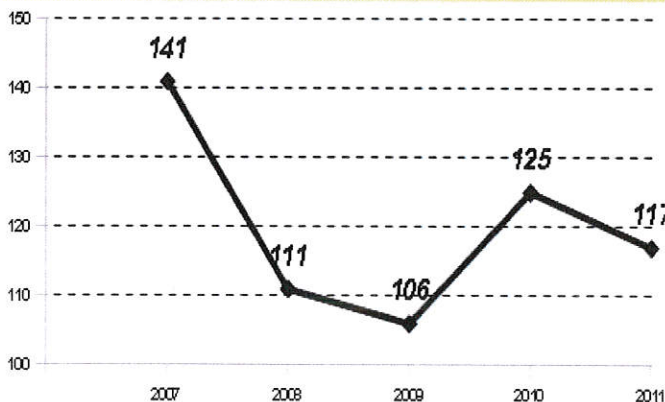
Nombre d'accidents sur les routes du JURA



Nombre de blessés sur les routes du JURA



Nombre de BH sur les routes du JURA

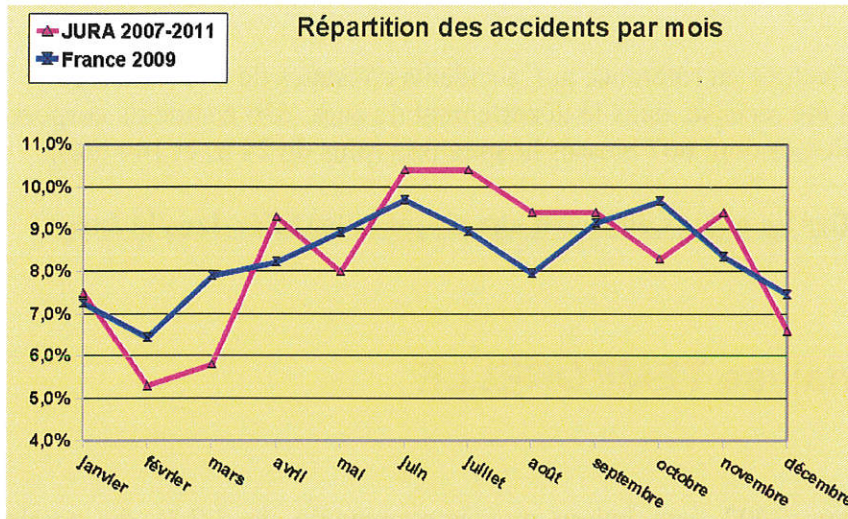


Nombre de tués sur les routes du JURA





## Evolution mensuelle



Dans le Jura, on observe un pic des accidents (plus de 10%) en période estivale (juin et juillet). Les mois d'avril, août, septembre et novembre sont également élevés avec plus de 9% des accidents. Les mois les moins accidentogènes sont février et mars avec moins de 6 % des accidents (neige...).

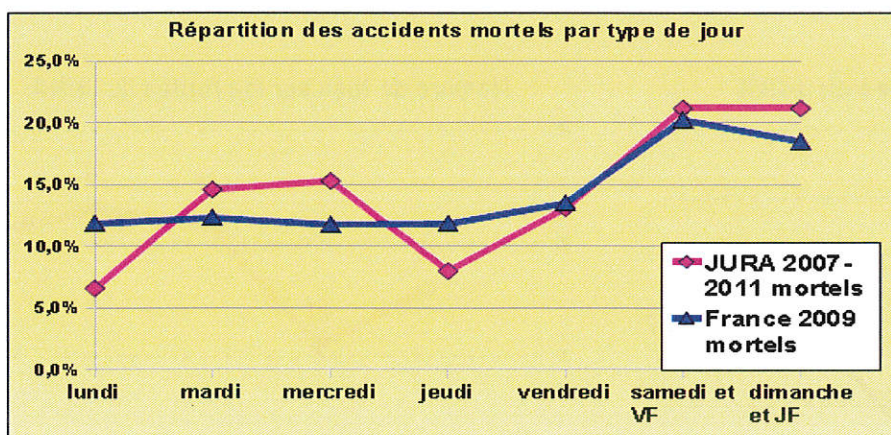
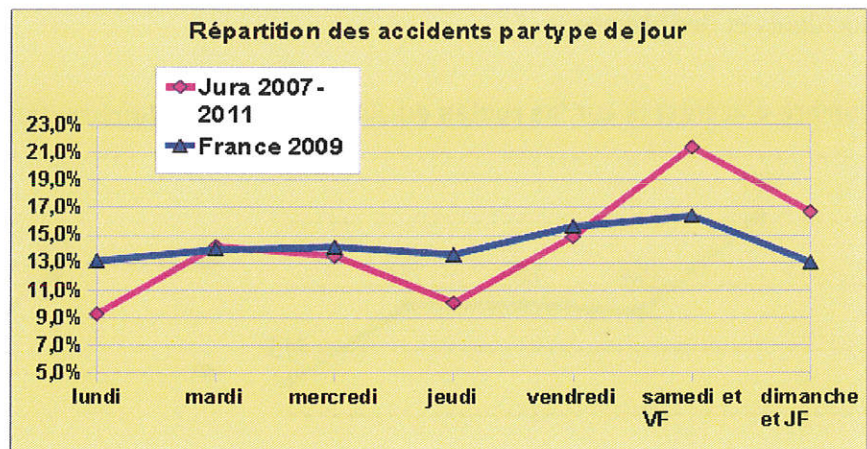
Au niveau national, deux pics sont observés en juin et octobre. Février est également le mois le moins accidentogène.

## Evolution journalière

La répartition dans le Jura des accidents en fonction des jours de la semaine est également sensiblement identique aux données nationales.

Ainsi, les week-ends et les jours fériés, et principalement les samedis et veilles de jours fériés qui concentrent 21 % des accidents, sont les jours les plus accidentogènes du département.

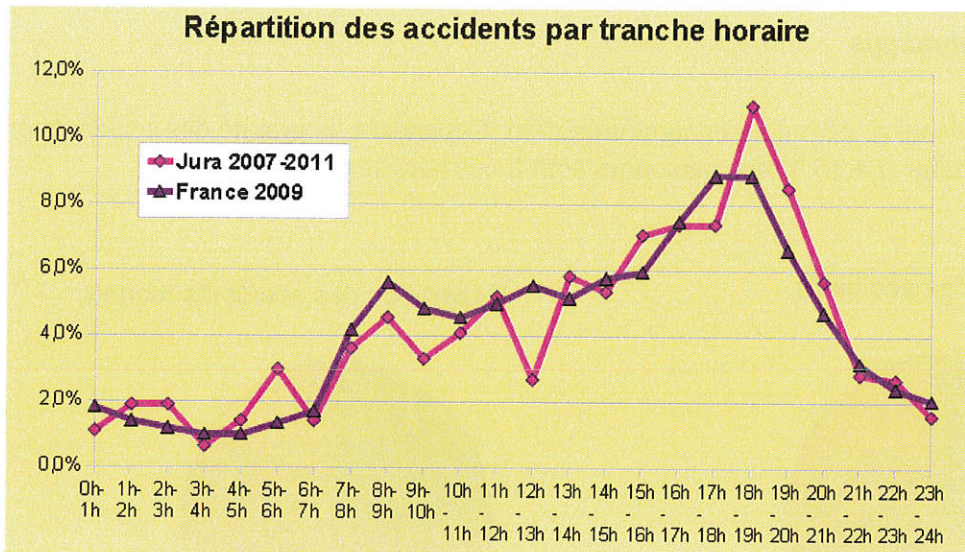
Le lundi et le jeudi sont les jours les moins accidentogènes.



Cependant, le département du Jura observe une mortalité supérieure à la moyenne nationale les mardis, mercredis et les week-ends : plus de 40 % des accidents mortels ont lieu durant le week-end.



## Evolution horaire



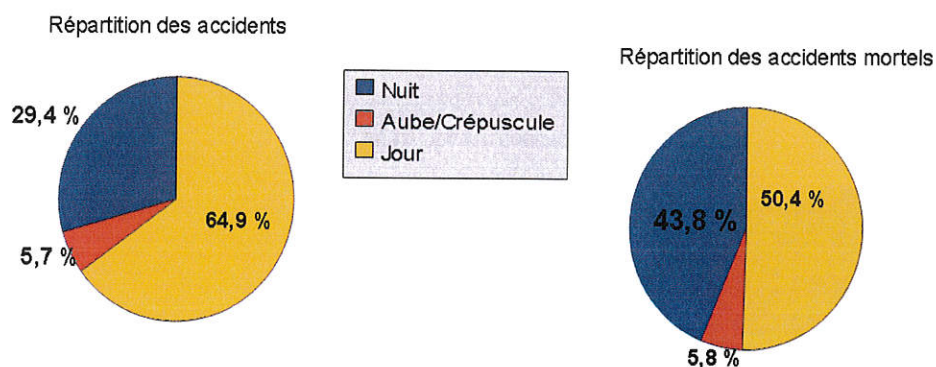
Le Jura se caractérise par un pic très marqué de l'accidentologie entre 18h et 19h. Plus globalement, 34,3 % des accidents se déroulent entre 16h et 20h contre 31,9 % à l'échelon national.

## Agrégation des évolutions journalières et horaires

Comme évoqué précédemment, les accidents sont plus nombreux le week-end et les jours fériés et ceci entre 16h et 20h.

L'accidentologie durant la tranche horaire 16h-20h semble bien marquée particulièrement significative en début de semaine (mardi et mercredi) mais également en fin de semaine (le week-end) et les jours fériés.

## Répartition des accidents selon le jour ou la nuit



La majorité (64,9 %) des accidents se déroule de jour.

### Synthèse de l'analyse temporelle

- accidents de nuit plus graves
- tranche horaire 16h-20h très marquée (1/3 des accidents)
- accidentalité en début de semaine (mardi et mercredi) mais également en fin de semaine et jours fériés importante, principalement l'après-midi (16h-20h)
- accidentalité plus marquée en été

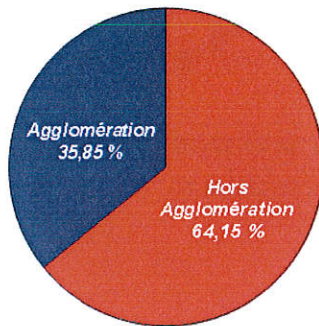


# Analyse SPATIALE

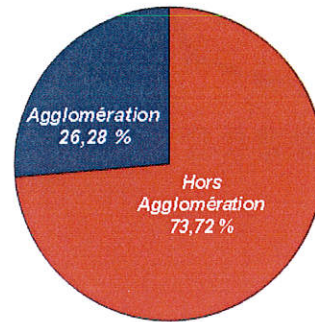
## Milieu urbain et rase campagne

Près de 35,85 % des accidents se déroulent en agglomération. Cependant, la gravité des accidents en rase campagne est bien réelle : 64,15 % des personnes sont tuées hors agglomération.

Répartition des accidents



Répartition des accidents mortels

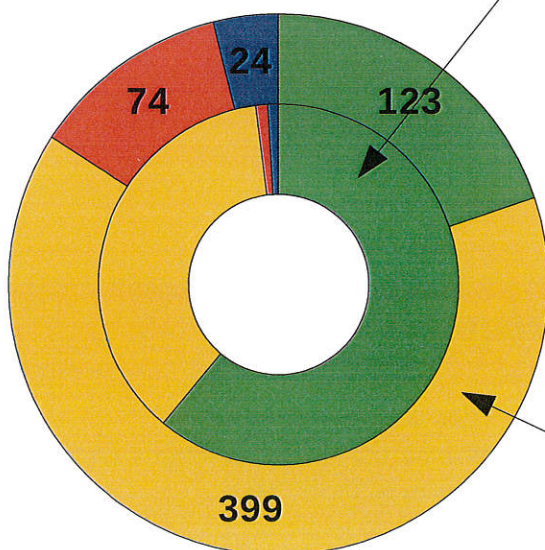


## Catégorie du réseau

### - Par réseau routier Jurassien

RESEAUX	LONGUEUR
Autoroutes	90 km (0,9 %)
Routes Nationales	100 km (1,1 %)
Routes Départementales	3 500 km (36,9 %)
Voies Communales	5 800 km (61,1 %)
<b>Total :</b>	<b>9 490 km</b>

Importance des réseaux



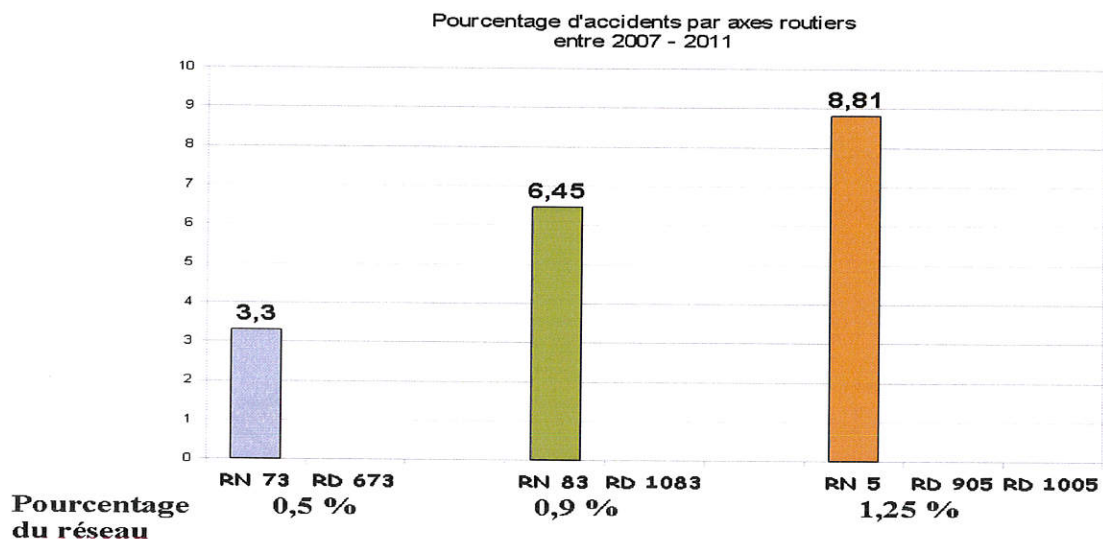
Nombre d'accidents par type de réseaux



La majorité des accidents se produit sur les routes départementales (62,8%) soit 399 accidents dont 97 sont mortels (70,9%).

RESEAUX	Nb d'accidents	Nb d'accidents mortels
Autoroutes	24 (3,8 %)	5 (3,6 %)
Routes Nationales	74 (11,6 %)	19 (13,8 %)
Routes Départementales	399 (62,8 %)	97 (70,9 %)
Voies Communales	123 (19,3 %)	15 (11 %)
Autres	16 (2,5 %)	1 (0,7 %)

### - Par axes routiers



### - Par communes

Les accidents corporels ont lieu principalement dans les communes ayant plus de 5 000 habitants, 55 accidents sur Dole dont seulement 5 tués. À noter, que les accidents mortels ont lieu majoritairement dans les communes ayant moins de 1 000 habitants.

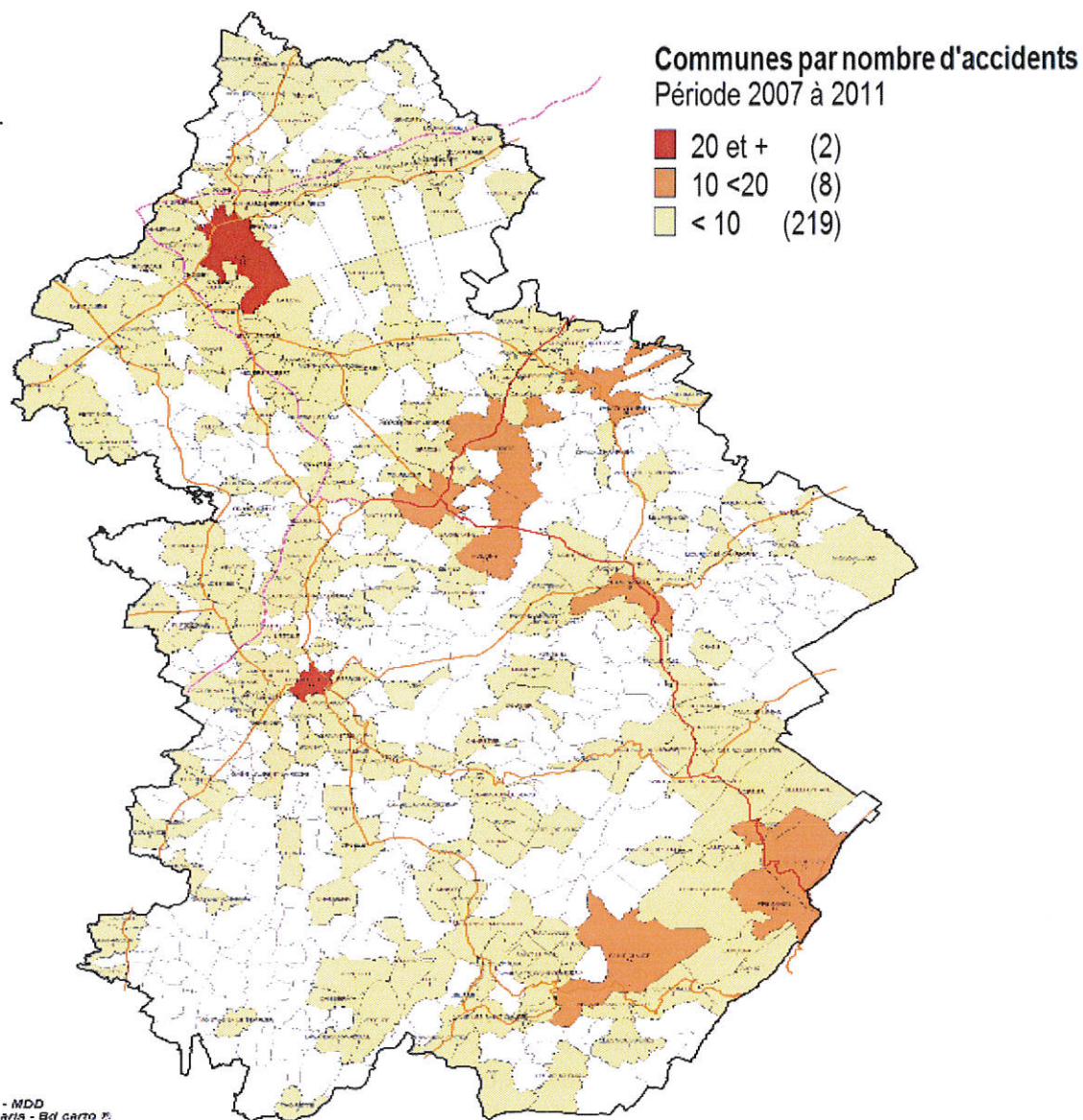
COMMUNES	NB ACC.
DOLE	55
LONS-LE-SAUNIER	32
POLIGNY	17
LES ROUSSES	15
SALINS LES BAINS	15
CHAMPAGNOLE	15
SAINT-CLAUDE	14
ARBOIS	13
PREMANON	11
MOREZ	10

COMMUNES	NB TUES
DOLE	5
SALINS LES BAINS	5
ST CLAUDE	4
CHAMPAGNOLE	3
PREMANON	3
MONTMOROT	3
RUFFEY SUR SEILLE	3
MANTRY	3
TOURMONT	3

Communes ayant plus de 5 000 habitants

Communes ayant moins de 1 000 habitants

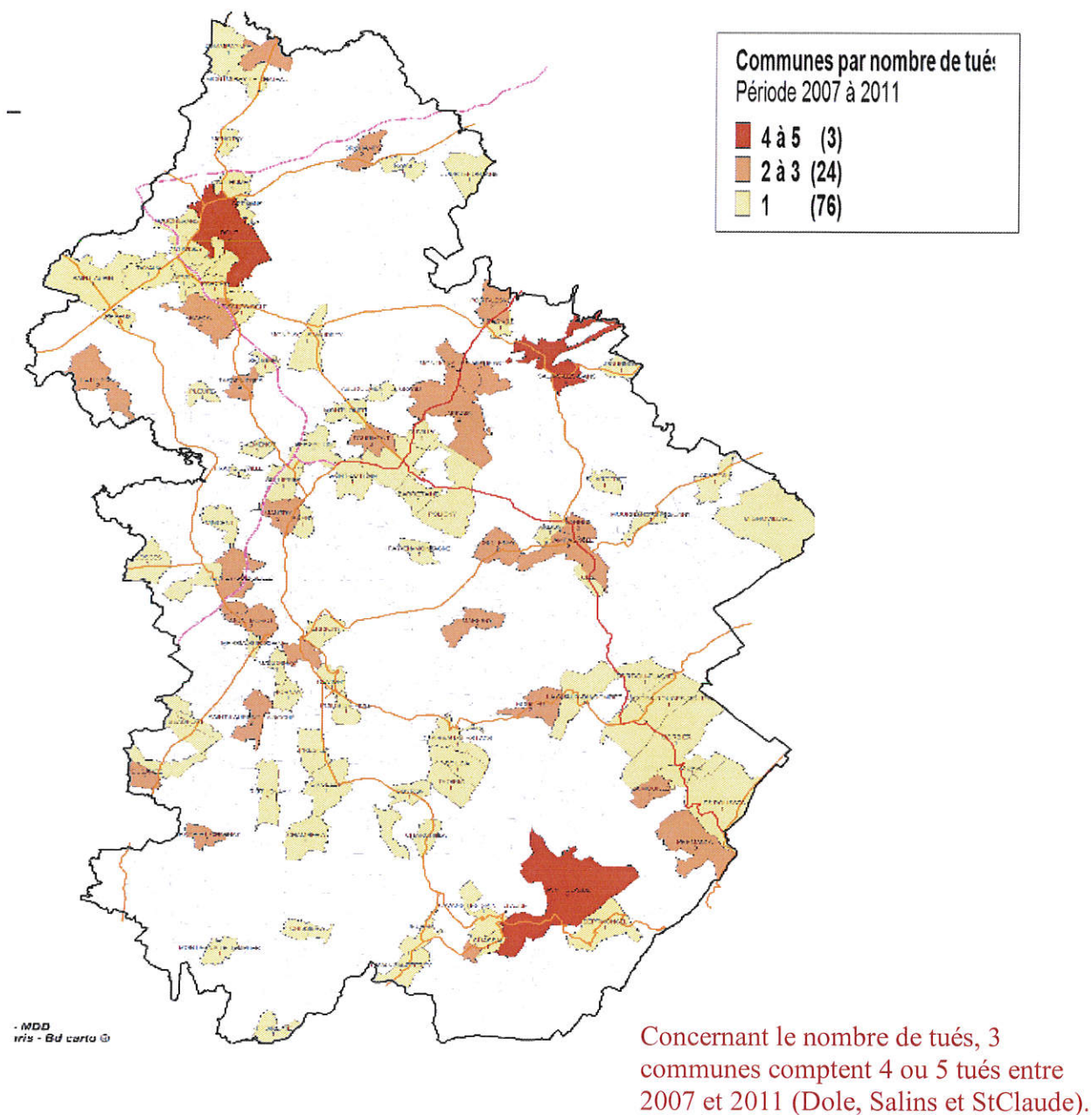
## - Communes par nombre d'accidents



Le Jura se caractérise par une accidentalité très éclatée sur le territoire.  
Seule 2 communes ont connu plus de 20 accidents corporels entre 2007 et 2011 (Lons et Dole).



## - Communes par nombre de tués



### Synthèse de l'analyse spatiale

Les accidents ont lieu principalement :

- hors agglomération (département rural)
- sur le réseau départemental
- sur les grands axes de transit routier
- dans les communes de plus de 1 000 habitants



## Analyse THEMATIQUE

### Par catégories d'usagers














Les usagers des véhicules légers sont les plus touchés par la mortalité routière, mais de façon moins marquée que pour la période du précédent DGO (63,9 % contre 66,0 %).

La catégorie des deux-roues motorisés a connu une baisse entre les deux périodes de référence (2003-2007 et 2007-2011) avec :

- une petite augmentation de la mortalité des usagers de cyclomoteurs (2,8 % contre 2,6 %),
- une baisse de la proportion des tués motocyclistes (13,2 % contre 14,9 % en 2003-2007)

À noter, une augmentation de la mortalité des piétons (12,5 % contre 9 % en 2003-2007).

### Pourcentage des tués par catégories d'usagers

Catégorie d'usager	JURA 2007/2011	DGO précédent	France	Évolution en % par rapport au DGO précédent
 Piéton	12,5 %	9,0 %	11,6%	
 Cycliste	3,5 %	3,2 %	3,8%	
 Cyclomoteur	2,8 %	2,6 %	7,0%	
 Motocycliste	13,2 %	14,9 %	20,8%	
 Voiture	63,9 %	66,0 %	50,5%	
 BUS + PL	2,8 %	3,2 %	-	
Autres	1,3 %	1,1 %	-	

### Par tranche d'âges

Les accidents mortels les plus touchés et plus représentés qu'au niveau national sont :

- Les 15-24 ans (31%),
- Et les 45-64 ans (27%).

% des tués	Jura	France
<b>enfants 0-14 ans</b>	3%	3%
<b>jeunes 15-24 ans</b>	31%	26%
<b>adultes 25-44 ans</b>	23%	32%
<b>adultes 45-64 ans</b>	27%	21%
<b>seniors 65 et +</b>	16%	19%

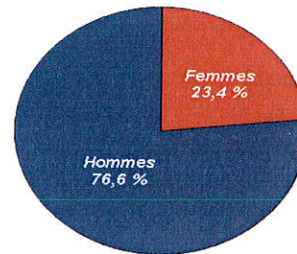
## Par sexe

La mortalité routière concerne davantage les hommes (¾ des tués dans le Jura sont des hommes).

## Part des accidents impliquant au moins

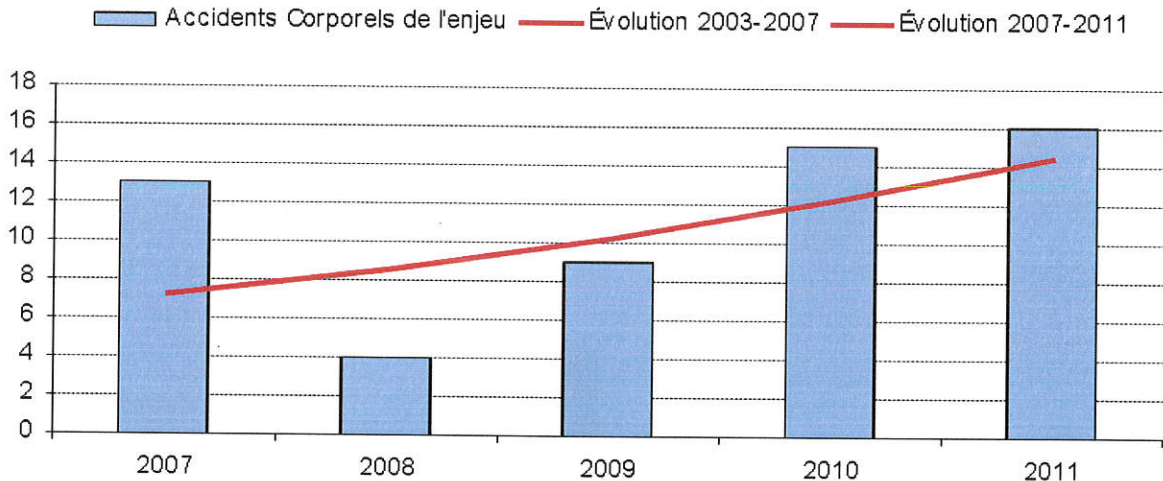
une femme	52%
un homme	91%

## Répartition des tués

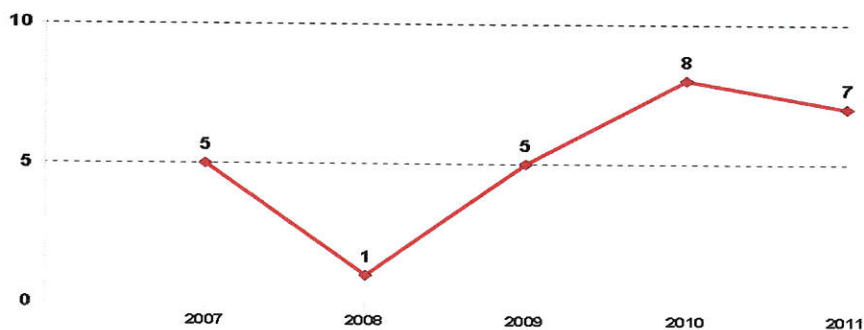


## Non port des équipements de sécurité

Une forte augmentation d'accidents en 2011 par rapport à 2008 concernant le non port des équipements de sécurité (casque et ceinture).



## Nombre de tués sans équipement de sécurité (casque et ceinture)



## Par cause d'accidents mortels

### - L'alcool

> 40 % des accidents concernent un véhicule seul en cause :

- 54 % impliquent deux véhicules,
- 6 % impliquent 3 véhicules ou plus.

> Parmi les **1 056 conducteurs** impliqués dans les accidents :

- **44** alcoolémie indéterminée (**4,17 %**),
- **787** dépistages négatif (**74,53 %**),
- **1** dépistage refusé (**0,09 %**),
- **37** dépistages impossible (**3,50 %**),
- **105** alcoolémie illégale (**9,94 %**).

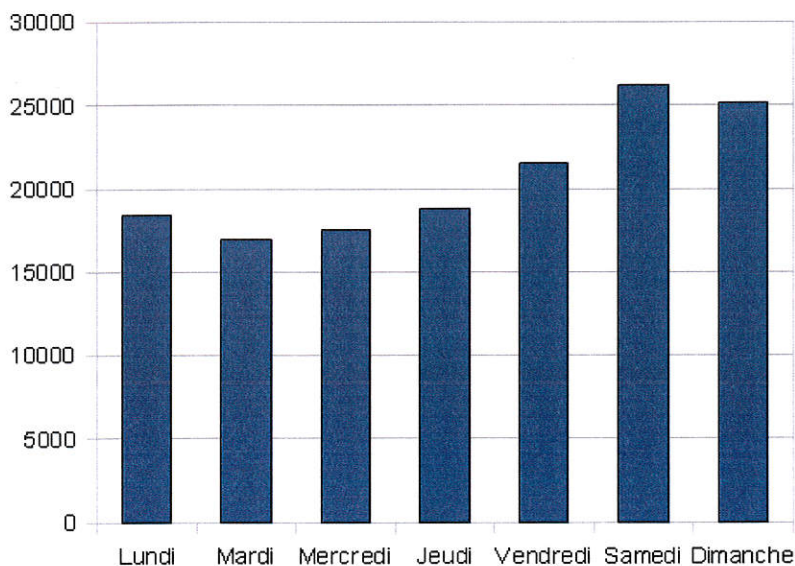
> Parmi les **87 piétons** impliqués dans les accidents :

- **22** alcoolémie indéterminée (**25,23 %**),
- **43** dépistage négatif (**49,43 %**),
- **0** dépistage refusé (**0 %**),
- **12** dépistages impossible (**13,79 %**),
- **7** alcoolémie illégale (**8,05 %**).

> 110 accidents (17,30 %) avec au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale.

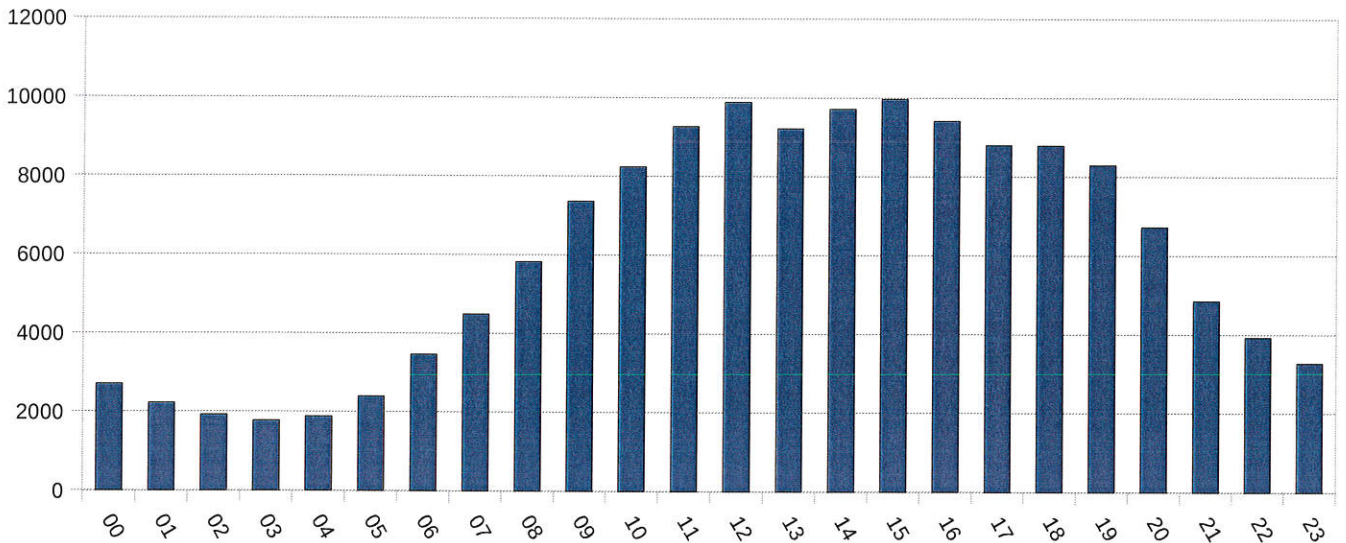
### - Excès de vitesse

À noter, qu'entre 2007 et 2011, il y a eu 144 000 MIF (messages d'infractions).



Répartition des excès de vitesse (issus des radars fixes) selon le jour de la semaine





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

#### Synthèse de l'analyse thématique

- Les 15-24 ans et 45-64 ans plus représentés qu'au niveau national
- Dégradation de la mortalité des piétons
- Plus d'accidents avec équipements de sécurité non utilisés (ceinture en particulier)
- Mortalité plus élevée chez les hommes
- Plus de 17 % des accidents avec conducteur ou piéton avec alcoolémie illégale
- Majorité des excès de vitesse les samedis et dimanches
- Majorité des excès de vitesse entre 11h et 17h
- 93 % excès de vitesse de moins de 20km/h (5 % entre 20 et 30km/h)

#### Synthèse de l'analyse de l'accidentologie – Enjeux retenus

Ainsi, pour la période 2013-2017, en référence à la réalité départementale, voici les enjeux qui ont été déterminés :

**Les jeunes de  
14-24 ans**

**Les addictions**

**La vitesse**

**Ceinture et  
distracteurs**

**Les usagers  
vulnérables**

## **IV – Les orientations d'actions**

L'objectif de l'élaboration du Document Général d'Orientations consiste, en référence à l'approfondissement de l'analyse de l'accidentologie par enjeu, à définir des orientations d'actions les mieux adaptées au contexte local.

Pour chacun des 5 enjeux retenus dans le Jura, un groupe de travail a été constitué. Les réflexions et débats issues de ces groupes de travail ont permis de définir des orientations d'actions qui sont reprises en détail dans les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

Pour chacun des enjeux, les orientations d'actions ont été déclinées dans les différents domaines :

**> infrastructure,**

**> information,**

**> formation,**

**> éducation,**

**> contrôle et sanction.**

Il existe des superpositions entre les enjeux, les orientations d'actions peuvent donc être déclinées sur plusieurs cibles (*exemple : « proposer des alternatives aux sanctions ciblées ... »*).

Ces orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière ainsi que dans la conception des projets.



## Enjeu « JEUNES DE 14-24 ANS »

### Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

Le nombre d'accidents impliquant au moins un jeune de 14 à 24 ans a diminué entre 2003 (99) et 2011 (46).

Par contre, la part des accidents avec au moins une victime (tuée ou blessée) de 14 à 24 ans a augmentée entre 2007 et 2011, alors qu'elle est constante au niveau national. Cet enjeu est donc plus marqué au niveau local qu'au niveau national.

En 2011, 1 accident sur 2 implique un jeune.

#### Statistiques sur les accidents impliquant des jeunes entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 301 accidents impliquant un jeune sur 636 accidents au total (47,5 %)
- sur ces 301 accidents :
  - **192 (64 %) hors agglomération,**  
109 (36 %) en agglomération.
  - 59 (19,6 %) accidents mortels faisant 63 tués.
  - 9 (3 %) sur autoroutes,  
27 (9 %) sur RN,  
**202 (67,1 %) sur RD,**  
57 (18,9 %) sur VC,  
6 (2 %) autres.
  - **118 (39,2%) en courbe,**  
41 (13,6%) en intersection.
  - 76 (25,2%) sur route glissante (mouillée, enneigée, verglacée ou autre).
  - 112 (37,2 %) de nuit : 77 (25,6%) *de nuit sans éclairage*, 33 (11%) *de nuit éclairage allumé*, 2 (0,7%) *de nuit éclairage non allumé*,  
21 (7%) aube/crépuscule,  
**168 (55,8%) de jour.**
  - 77 accidents avec véhicule seul sans piéton, dont 76 avec obstacle fixe (principalement arbre, talus, glissière, mur et poteau).
  - **64 (21,3%) entre 18 et 20h.**
  - **130 (43,2%) en 4 mois (avril, mai, juin et juillet).**
  - **129 (42,9%) le week-end (samedi/VJF et dimanche/JF),**  
47 (15,6%) le vendredi.

**Orientations :** Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

## Enjeu « JEUNES DE 14 - 24 ANS »

Orientations d'actions proposées						
Constat ou problèmes identifiés	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre  CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Sur-représentation de la tranche d'âge des 18-24 ans dans les accidents, plus particulièrement encore des garçons	a) Approfondir l'analyse des accidents pour envisager des aménagements appropriés. b) Evaluer l'utilité des enquêtes réalisées sur chaque accident mortels en 2012 et poursuivre la démarche	Promouvoir des modes de déplacements alternatifs (transports collectifs vers les lieux de rassemblements)	a) Trouver le relai adapté entre les jeunes et les différents partenaires qui font de la prévention. b) S'appuyer sur un réseau de référents sécurité routière (parmi les jeunes et leurs éducateurs, référents communaux, correspondants d'établissements)	Développer des actions spécifiques en fonction du type de public visé (lycéens, collégiens, étudiants, apprentis ou salariés) : > reconstitutions d'accidents > opérations « conducteurs désignés »	Adapter les contrôles à l'évolution de l'accidentalité	
Difficultés récurrentes à adapter le message aux jeunes		a) Faire connaître et valoriser les actions proposées aux jeunes auprès de leurs parents et éducateurs b) Trouver des nouveaux vecteurs de communication	a) Privilégier l'apprentissage en situation réelle et la formation par les pairs b) Faire connaître le programme « LabelVie » (subventionnement de projets initiés et mis en place par des jeunes)	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	a) Coordonner les contrôles avec les actions d'éducation et d'information b) Proposer des alternatives aux sanctions ciblées sur les jeunes	



Constat ou problèmes identifiés	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation durable (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Spécificité de la tranche d'âge en terme de comportements notamment aussi diversité en raison de l'âge et de la situation	Améliorer la sécurité aux abords des lieux de vie (lieux de rassemblement, établissements scolaires) via : > diagnostic SR communaux > radars pédagogiques > aménagements de sécurité réalisés devant les écoles	Utiliser des modes de communication adaptés	a) Favoriser l'apprentissage anticipé de la conduite b) Développer l'aide à l'accès aux permis	Faire évoluer les représentations en les confrontant à la réalité de l'accident et à ses conséquences sur sa propre vie, celle des victimes et de leurs familles (témoignages, visites de centres de rééducation,...)	Contrôler l'existence et la conformité des équipements de sécurité des véhicules à 2 et à 4 roues (exemple de la ville de DOLE)	
La gestion des temps festifs des jeunes, ainsi que des temps de pause de fin de journée	a) Informer les organisateurs de manifestations b) Informer les usagers c) Mettre en avant les bons comportements	Organiser des rencontres entre jeunes (échanges)	a) Faire changer les comportements des jeunes b) Exprimer les faux savoirs		Adapter les contrôles à ces périodes et ces lieux	
Absence de formations post-permis		Inciter à la mise en place de formations de ce type	Trouver des partenaires pour mettre en place ce type de formations (assureurs, entreprises, constructeurs automobiles, ...)			
Manque de prise de conscience des jeunes	Trouver les relais adaptés	Former des jeunes qui seront des relais, des « ambassadeurs des jeunes » (Conseil Général des jeunes par exemple)			Tenter de faire prendre conscience au moyen des alternatives aux sanctions (ateliers, visites, témoignages) plutôt que par la sanction (souvent mal acceptée et comprise par les jeunes)	

## Enjeu « VITESSE »

### Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

Le nombre d'accidents corporels avec le facteur « vitesse » a diminué entre 2007 (68) et 2011 (43).  
La part des accidents avec facteur « vitesse » a elle aussi baissé sur cette même période.

**En 2011 dans le Jura, plus d'1 accident sur 4 est du à une vitesse excessive ou inadaptée.**

Statistiques sur les accidents avec le facteur « vitesse » entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 254 accidents avec vitesse sur 636 accidents au total (39,9 %)



**Orientations :** Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

## Enjeu « VITESSE »

Orientations d'actions proposées						
	1	2	3	4	5	Observations pour la mise en œuvre
Constat ou problèmes identifiés	infrastructure	information	formation	éducation (transformation durable des comportements)	contrôle et sanctions	CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Les limitations de vitesse et les aménagements ne sont pas toujours en cohérence	<p>a) Travailler avec les différents gestionnaires pour la mise en cohérence des limitations de vitesse par rapport à l'environnement rencontré</p> <p>b) Réaliser des aménagements nécessaires à renforcer la lisibilité des limitations de vitesse</p>	<p>Profiter de la mise en place des nouvelles équipes municipales en 2014 pour relancer les actions avec les correspondants locaux de Sécurité Routière</p>			<p>a) Multiplier les reconnaissances d'itinéraires afin de déceler des anomalies et incohérences</p> <p>b) Associer un maximum de partenaires d'horizons très divers dans les projets d'aménagement de voirie</p>	
La lutte contre les vitesses excessives est très souvent assimilée au volet répressif plutôt que sur le caractère accidentogène par les usagers de la route	<p>Evaluer (si possible) l'impact des radars pédagogiques sur le comportement (à court et moyen terme) des usagers</p>	<p>Multiplier les campagnes de sensibilisation sur les dangers liés à la conduite à une vitesse inadaptée</p>		<p>Faire comprendre la limitation de vitesse pour mieux la faire accepter</p>	<p>Organiser des alternatives aux sanctions à destination des jeunes ayant commis de petites infractions liées à la vitesse</p>	<p>Travailler avec l'Education Nationale pour essayer d'intégrer la problématique « vitesse » dans les programmes scolaires</p>
La formation en auto-école est plutôt orientée sur la réussite à un examen que sur une pratique de la conduite en sécurité		<p>Communiquer davantage sur le fait que le permis de conduire n'est qu'une autorisation à conduire et non une attestation que l'on sait bien conduire</p>	<p>a) Favoriser l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)</p> <p>b) Inciter la mise en place de stages post-permis</p>		<p>Informier régulièrement le public par le biais de la presse sur les sanctions en fonction des infractions commises, médiatisation des infractions les plus graves relevées par les forces de l'ordre</p>	
Manque de données précises et fiables concernant le facteur vitesse dans les accidents de la circulation	<p>travailler avec les gestionnaires pour essayer de mettre en place un « observatoire des vitesses » dans le Jura</p>				<p>travailler avec les données de l'infocentre (infractions)</p>	

## Enjeu « ADDICTIONS »

### Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

Le nombre d'accidents corporels avec au moins un impliqué ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l de sang a diminué entre 2007 (31) et 2011 (23).

Par contre, la part des accidents avec au moins un impliqué ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l de sang a augmentée entre 2007 (10 %) et 2011 (15 %), alors qu'elle est constante au niveau national.

Cet enjeu est donc plus marqué au niveau local qu'au niveau national.

**En 2010, l'alcool (taux supérieur à 0,5 g/l) est présent dans 1 accident sur 5.**

### Statistiques sur les accidents avec taux illégal d'alcool entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 110 accidents avec alcool sur 636 accidents au total (17,3 %)
- sur ces 110 accidents :
  - **71 (64,5 %) hors agglomération**  
39 (35,5 %) en agglomération
  - 41 (37,3 %) accidents mortels faisant 43 tués
  - 1 (0,9 %) sur autoroutes  
15 (13,6 %) sur RN  
**78 (71 %) sur RD**  
15 (13,6 %) sur VC  
1 (0,9 %) autres
  - **45 (40,9 %) en courbe**  
9 (8,2 %) en intersection
  - 28 (25,5 %) sur route glissante (mouillée, enneigée, verglacée ou autre)
  - **64 (58,2 %) de nuit** : 38 (34,5 %) de nuit sans éclairage, 25 (22,7 %) de nuit éclairage allumé, 1 (0,9 %) de nuit éclairage non allumé  
4 (3,6 %) aube/crépuscule  
42 (38,2 %) de jour
  - 62 (56,4 %) accidents avec véhicule seul sans piéton, dont 61 avec obstacle fixe (principalement arbre, mur, talus et poteau)
  - **39 (35,4 %) entre 18 et 22h**
  - **47 (42,7 %) en 4 mois (mai, juin, juillet et août)**
  - **57 (51,8 %) le week-end** (samedi/VJF et dimanche/JF)  
16 (14,5 %) le mercredi



**Orientations :** Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

## Enjeu « ADDICTIONS »

Orientations d'actions proposées						
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Constat ou problèmes identifiés						
Forte alcoolisation des jeunes en fin de semaine souvent associée à la prise de substances psycho-actives		Communiquer sur les dépistages mis en place par les forces de l'ordre, sur les résultats également	Faire passer des messages forts lors de l'apprentissage de la conduite avec la notion de conducteur responsable	a) Poursuivre les actions éducatives dans les établissements accueillants des jeunes (Education Nationale, apprentissage ou agricole) b) Inciter la mise en place systématique du conducteur désigné, ou la mise en place de moyens de accompagnement (taxis, ...)	a) Renforcer les contrôles aux sorties de lieux festifs (boîtes de nuit, concerts, manifestation sportives, bars, ...) b) Renforcer les moyens humains et matériels des structures qui interviennent sur ces lieux festifs (associations, ...)	
Association de médicaments (même autorisés) avec la consommation d'alcool		Informé sur le fait que les risques ne concernent pas uniquement les conducteurs de voitures mais aussi les autres usagers (piétons, cyclistes, ...)	Sensibiliser les usagers lors de la prescription de médicaments (médecins, pharmaciens, pictogrammes sur les emballages)			

Constat ou problèmes identifiés	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Absence de sens de responsabilité de certains propriétaires de structures en rapport avec la vente ou la consommation d'alcool		Mettre en lumière les organisateurs de soirées qui s'engagent dans cette lutte		Rappeler et appliquer la législation obligeant la mise en place d'un moyen de dépistage, ainsi que les conséquences pénales et administratives de la vente d'alcool aux mineurs	Effectuer un contrôle des établissements concernés (peut-être lors des commissions de sécurité obligatoires)	Inciter à la mise en place de tarifs préférentiels sur les boissons non alcoolisées
Peu d'existence de relais au niveau des communes		Trouver les bons relais pour faire passer l'information au niveau local (lettre AMU, référents communaux SR, délégués MSA, intercommunalité, ...)			Trouver des locaux pour organiser des dépistages	
Persistance de la conduite en état alcoolique chez des personnes qui ne reconnaissent pas ou minimisent cet état de fait		Poursuivre la diffusion de spots percutants, marquants		Tenter de toucher ce public en approchant les gros employeurs du département (détection, prise en charge, plans de prévention du risque routier, chartes alcool, ...)	Effectuer des contrôles ciblés (week-end et lieux festifs) et communiquer au préalable sur ces contrôles	a) Trouver un moyen pour atteindre les personnes imperméables aux messages de prévention b) Proposer la vente d'alcool en petite quantité (au verre dans les restaurants) ou permettre au client d'emmener la bouteille non terminée



## Enjeu « USAGERS VULNERABLES »

### Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager vulnérable (quel qu'il soit) a diminué entre 2007 (74) et 2011 (64).

De même, la part des accidents avec au moins un usager vulnérable (quel qu'il soit) a elle aussi diminué entre 2007 (59 %) et 2011 (48 %).

Concernant les 2RM, l'enjeu est moins marqué au niveau local qu'au niveau national.

**En 2007 et 2010, plus de 55 % des accidents corporels dans le Jura implique au moins un usager vulnérable.**

Statistiques sur les accidents corporels avec au moins un usager vulnérable entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 318 accidents avec au moins un usager vulnérable sur 636 accidents au total (50 %)
- sur ces 318 accidents :
  - 153 (48,1 %) hors agglomération  
**165 (51,9 %) en agglomération**
  - 47 (14,8 %) accidents mortels faisant 47 tués
  - 1 (0,3 %) sur autoroutes  
30 (9,4 %) sur RN  
**187 (58,8 %) sur RD**  
89 (28 %) sur VC  
11 (3,5 %) autres
  - **98 (30,8 %) en courbe**      58 (18,2 %) en intersection
  - 48 (15,1 %) sur route glissante (mouillée, enneigée, verglacée ou autre)
  - 72 (22,6 %) de nuit : 39 (12,3 %) de nuit sans éclairage, 32 (10,1 %) de nuit éclairage allumé, 1 (0,3 %) de nuit éclairage non allumé  
16 (5 %) aube/crépuscule  
**230 (72,3 %) de jour**
  - 31 (9,7 %) accidents avec véhicule seul sans piéton, dont 27 avec obstacle fixe (principalement glissière et véhicule)
  - **84 (26,4 %) entre 17h et 19h**
  - **42 (13,2 %) en avril**, 37 (11,6 %) en octobre, 34 (10,7 %) en juin et août
  - **116 (36,5 %) le week-end** (samedi/VJF et dimanche/JF)  
51 (16 %) le vendredi

Zoom sur les accidents corporels avec au moins un piéton entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 81 accidents avec au moins un piéton sur 636 accidents au total (12,7 %)
- sur ces 81 accidents :
  - **68 (84 %) en agglomération**
  - 18 (22,2 %) accidents mortels faisant 18 tués
  - 11 (13,6 %) sur RN
    - 27 (33,3 %) sur RD
    - 37 (45,7 %) sur VC**
    - 6 (7,4 %) autres
  - 17 (21 %) sur route glissante (mouillée, enneigée, verglacée ou autre)
  - 29 (35,8 %) de nuit
    - 3 (3,7 %) aube/crépuscule
    - 49 (60,5 %) de jour**
  - **27 (33,3 %) entre 17h et 19h**
  - **20 (24,7 %) en novembre**, 11 (13,6 %) en janvier
  - 17 (21 %) le week-end (samedi/VJF et dimanche/JF)
    - 17 (21 %) le mardi**

Zoom sur les accidents corporels avec au moins un 2RM entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 212 accidents avec au moins un 2RM sur 636 accidents au total (33,3 %)
- sur ces 212 accidents :
  - **122 (57,6 %) hors agglomération**
  - 23 (10,8 %) accidents mortels faisant 23 tués
  - 1 (0,5 %) sur autoroutes
    - 17 (8 %) sur RN
    - 142 (67 %) sur RD**
    - 48 (22,6 %) sur VC
    - 4 (1,9 %) autres
  - 28 (13,2 %) sur route glissante (mouillée ou autre)
  - 42 (19,8 %) de nuit
    - 12 (5,7 %) aube/crépuscule
    - 158 (74,5 %) de jour**
  - **57 (26,9 %) entre 18h et 20h**
  - **32 (15,1 %) en avril**, 29 (13,7 %) en août, 27 (12,7 %) en juillet
  - **86 (40,6 %) le week-end** (samedi/VJF et dimanche/JF)
    - 33 (15,6 %) les mercredi et vendredi

Zoom sur les accidents corporels avec au moins un cycliste entre 2007 et 2011 dans le Jura :

- 30 accidents avec au moins un cycliste sur 636 accidents au total (4,7 %)
- sur ces 30 accidents :
  - **17 (56,7 %) en agglomération**
  - 5 (16,7 %) accidents mortels faisant 5 tués
  - 1 (3,3 %) sur RN
    - 17 (56,7 %) sur RD**
    - 12 (40 %) sur VC
  - 1 (3,3 %) aube/crépuscule, **29 (96,7 %) de jour**
  - **12 (40 %) entre 13h et 15h**
  - **5 (16,7 %) en mai et octobre**, 4 (13,3 %) en avril, juin et juillet
  - **10 (33,3 %) le week-end** (samedi/VJF et dimanche/JF)
    - 5 (16,7 %) les mardi et mercredi



**Orientations :** Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

## Enjeu « USAGERS VULNERABLES »

Orientations d'actions proposées						
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
<b>PIETONS</b> problème de visibilité et de comportement des piétons	Évaluer la sécurité des aménagements piétonniers	<p>a) Multiplier les messages à tous les types d'usagers sur les notions de partage de l'espace</p> <p>b) Communiquer sur la nécessité de porter des vêtements clairs ou des dispositifs réflecteurs</p>		Favoriser les déplacements des piétons (masques végétaux, passages piétons hors agglomération proscrits, ...)		Trouver les bons relais (clubs du temps libre, associations d'aide à domicile, presse spécialisée, médias courants, milieu scolaire, ...)
<b>CYCLISTES</b> problème de visibilité et de comportement des cyclistes	Systematiser les aménagements prenant en compte les déplacements des cyclistes	Communiquer sur les nouveaux aménagements, les nouvelles signalisations routières (nouveaux panneaux, nouveaux marquages au sol)	Pérenniser les formations en milieu scolaire (permis piétons), fédérer les élus locaux	Rappeler les équipements obligatoires (casque, gilet réfléchissant, ...)	Mettre en place des actions ciblées de répression en les médiatisant	
<b>CYCLOMOTORISTES</b> problème du débridage et non prise de conscience des dangers liés à la conduite d'un cyclomoteur		<p>a) Communiquer auprès du public concerné (jeunes), mais aussi et surtout auprès des parents qui méconnaissent souvent les conséquences en terme d'assurance par exemple)</p> <p>b) Communiquer sur les conséquences en cas d'accidents (pas de carrosserie pour protéger et amortir le choc)</p>	Multiplier les messages à tous les types d'usagers sur les notions de partage de l'espace	Essayer de mettre fin auprès des jeunes ados à l'impression d'invulnérabilité	<p>a) Mettre en place des contrôles ciblés devant les établissements scolaires</p> <p>b) Développer une politique d'alternative aux sanctions impliquant davantage les parents</p>	



<p><b>Constat ou problèmes identifiés</b></p>	<p><b>1</b> <b>infrastructure</b></p>	<p><b>2</b> <b>information</b></p>	<p><b>3</b> <b>formation</b></p>	<p><b>4</b> <b>éducation (transformation durable des comportements)</b></p>	<p><b>5</b> <b>contrôle et sanctions</b></p>	<p><b>Observations pour la mise en œuvre</b> CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</p>
<p><b>MOTARDS</b> <b>la vitesse excessive est très souvent présente dans les accidents (facteur aggravant)</b></p>	<p>Poursuivre le travail avec les gestionnaires pour la prise en compte des motards dans les aménagements routiers et lors des travaux programmés</p>	<p>a) Communiquer sur les conséquences en cas d'accidents (pas de carrosserie pour protéger et amortir le choc) b) Communiquer sur la nécessité de porter des équipements de sécurité adaptés et pour tous les trajets, même courts et même quand il fait chaud</p>	<p>Favoriser un accès plus facile aux circuits pour les jeunes conducteurs</p>	<p>Sensibiliser les motards et les professionnels (agriculteurs, entreprises, gestionnaires routiers) sur les risques en cas de matériaux sur la chaussée (terre, gravillons, ...)</p>	<p>Poursuivre les alternatives aux sanctions</p>	
<p><b>MOTARDS</b> <b>problème de visibilité et de perception des motards</b></p>		<p>a) Communiquer sur le fait que les motards sont mal perçus car non attendus par les automobilistes (on ne s'attend pas à voir un motard...) b) Communiquer sur la nécessité de porter des équipements clairs et voyants</p>	<p>Sensibiliser l'ensemble des usagers au manque de visibilité des 2RM (angle mort, faible surface visible, couleurs sombres,...)</p>	<p>Multiplier les messages à tous les usagers sur les notions de partage de la route</p>		



# Enjeu « CEINTURE ET DISTRACTEURS »

## Approfondissement de l'enjeu en matière d'accidentologie

### LES DISTRACTEURS

**Définition d'un distracteur** : Tout élément, humain ou matériel, qui vient perturber la conduite.  
*Exemples : téléphone, GPS, écrans (PL principalement), musique,...*

#### Absence de données statistiques :

Le nombre d'accidents corporels pouvant être imputé à un distracteur n'est malheureusement pas connu.

En effet, l'usage avéré du téléphone au volant par exemple est rarement avoué par les usagers responsables d'accidents.

Quand cet usage est soupçonné, des recherches auprès des opérateurs téléphoniques sont faites par les forces de l'ordre dans le cadre de l'enquête.

La loi prévoit une amende spécifique pour l'usage du téléphone tenu en main en conduisant ainsi que pour les écrans. Mais pour le reste, on englobe tous les éléments qui font que le conducteur n'a pas la maîtrise de son véhicule (contraventionnel).

Toutefois, les distracteurs sont rarement seul en cause dans les accidents.

### LA CEINTURE DE SECURITE

Si l'on pouvait penser que le port de la ceinture de sécurité était une chose acquise, les statistiques observées ces dernières années nous ont prouvé que ce n'était pas le cas.

L'étude des accidents mortels dans le Jura a montré le constat suivant :

- en 2010 : 33 tués – 27 à bord d'un véhicule avec ceinture, dont 9 ne la portaient pas (33 %)
- en 2011 : 31 tués – 17 à bord d'un véhicule avec ceinture, dont 11 ne la portaient pas (65 %)
- en 2012 : 29 tués – 19 à bord d'un véhicule avec ceinture, dont 7 ne la portaient pas (37 %)
- en 2013 : 28 tués – 20 à bord d'un véhicule avec ceinture, dont 3 ne la portaient pas (15 %)

Il a été observé que très souvent, le non port de la ceinture était associé avec une très forte alcoolémie.

**Orientations :** Ces constats ont permis de dégager des orientations d'actions.

## Enjeu « CEINTURE ET DISTRACTEURS »

Orientations d'actions proposées						
Constat ou problèmes identifiés	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	Observations pour la mise en œuvre CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Part importante d'accidents graves dans lesquels le non port de la ceinture a été un facteur aggravant		Relancer des campagnes locales de communication à destination du grand public		Rappeler la nécessité du port de la ceinture dans le cadre scolaire et en milieu éducatif, mais également lors de l'apprentissage de la conduite, à l'occasion de manifestations « grand public »	a) Poursuivre les alternatives aux sanctions b) Organiser des contrôles ciblés pour ce type d'infraction	
Multiplication des dispositifs dits « distracteurs » dans les véhicules	Étudier, en lien avec les gestionnaires routiers, la possibilité de diffuser une information le long des réseaux (parking, PMV, ...)	Impliquer les médias locaux pour lancer les campagnes informatives sur la notion de « distracteur » de la conduite (en énumérant tous les distracteurs possibles) à destination du grand public		Éduquer les jeunes, les professionnels, les fédérations de professionnels, (...) sur ces problématiques	Organiser des campagnes répressives en effectuant des contrôles ciblés, tout en proposant en parallèle des alternatives à la sanction	



Ainsi, les orientations d'action définies par enjeu permettent de dégager quelques axes indispensables à la réussite de la politique locale de sécurité routière dans le département :

- **une implication solide des collectivités territoriales** et notamment des référents communaux de sécurité routière pouvant intervenir dans de nombreux domaines (éducation, transports, infrastructures, loisirs...) pour faire reculer l'insécurité routière

- **le rôle majeur des parents** dans l'éducation et dans la diffusion des messages auprès des jeunes

- **une communication renforcée** par les différents médias locaux et via l'utilisation d'outils de communication modernes

- la nécessité de "**donner un sens à la règle**"

- **le développement du covoiturage** et des alternatives à la voiture.

## V – Suivi et évaluation du DGO

Au-delà de l'élaboration du DGO, il pourrait être intéressant de réunir une fois par an, ou au moins à mi-période du présent DGO (2015), les membres qui ont participé aux différents groupes de travail. Cette réunion serait l'occasion de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et de dresser un premier bilan intermédiaire des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettraient de suivre les déclinaisons des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements (suppression ou ajout d'orientations d'actions) :

- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDSAR mises 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 2017, les différents partenaires s'efforceront autant que possible de faire correspondre leur programme d'actions avec les orientations d'actions détaillées ci-dessus.



## VI – 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.

- Madame **Inès BAILLY SALINS** – Conseil Général du Jura
- Monsieur **Mourad BENLARBI** – Cité Jeune
- Monsieur **Philippe BONDI** – Escadron Départemental de Sécurité Routière du Jura
- Monsieur **Daniel BONDIER** – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Franche-Comté
- Monsieur **Philippe BONNET** – Passerelle 39 / Collectif « Ensemble Limitons les Risques »
- Monsieur **Camal BOUDAIR** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Monsieur **Michel BREGNARD** – Pôle d'Appui Sécurité Routière de Franche-Comté
- Madame **Coralie BRETIN GUINCHARD** – Conseil Général du Jura
- Madame **Annelise CAMUSET** – Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations du Jura
- Monsieur **Cédric CHAILLOT** – Préfecture du Jura
- Monsieur **Claude COLIRE** – Direction Interdépartementale des Routes Est
- Monsieur **Daniel DAME** – Pôle d'Appui Sécurité Routière de Franche-Comté
- Madame **Suzanne DAMIEN** – Association des Familles de Traumatés Crâniens et Cérébro-lésés
- Madame **Virginie DENEUX** – Procureur de la République
- Monsieur **Jean-Paul GRAPPIN** – Prévention routière du Jura
- Monsieur **Denis GRENOT** – Ligue Contre la Violence Routière
- Monsieur **Michel GUILLEMIN** – Ligue Contre la Violence Routière
- Monsieur **Jérôme HAURY** – Association Saint-Michel le Haut
- Monsieur **Philippe HUGUENET** – Service Départemental d'Incendie et de Secours du Jura
- Madame **Claire JOBARD** – Info Jeunesse Jura / Collectif Réduction des Risques
- Monsieur **Frédéric LETONDOR** – Association Saint-Michel le Haut / MAS Salins
- Monsieur **Gérald MICHAUD** – Escadron Départemental de Sécurité Routière du Jura
- Monsieur **Gérard MICHEL** – Fédération Française des Motards en Colère, section Jura
- Monsieur **Guillaume MICHEL** – Substitut du Procureur
- Monsieur **Jacques MIROZ** – Pôle d'Appui Sécurité Routière de Franche-Comté
- Monsieur **Jean-Jacques MOULINET** – Conseil Général du Jura
- Monsieur **Patrick MOURAT** – Ligue Contre la Violence Routière
- Monsieur **Thierry PARMENTIER** – Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Monsieur **Matthieu PERNOT** – Service Départemental d'Incendie et de Secours du Jura
- Monsieur **Cédric PERREAUT** – Conseil Général du Jura
- Monsieur **Thierry PONCET** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Madame **Danièle PONSOT** – Association des Maires du Jura / Maire de Chaussin
- Monsieur **Bernard RAUDOT** – Association AGIR
- Monsieur **Philippe RIOU** – Association des Maires du Jura / Maire de Montigny-les-Arsures
- Monsieur **Christophe ROUX** – Direction Départementale des Territoires du Jura
- Madame **Laurence SALVATORI** – Direction des Services De l'Education Nationale du Jura
- Monsieur **Antoine STAFFELLI** – Fédération Française des Motards en Colère, section Jura
- Monsieur **Alain WAILLE** – Association des Maires du Jura

