

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2008

Ce chapitre porte sur trois comportements fractionnistes: deux infractions de type «papiers»: le défaut d'assurance et le défaut de permis, et le délit de fuite après l'accident.

Ces infractions très minoritaires, puisqu'elles sont relevées dans moins de 3 % des accidents corporels, sont analysées à partir du fichier des accidents corporels qui indique les infractions commises par le(s) conducteur(s) lors de l'accident. Cette analyse permet par extrapolation une estimation du nombre de conducteurs circulant sans permis et(ou) sans assurance. Cette estimation est plus rigoureuse que celle effectuée à partir des contrôles effectués par les forces de l'ordre.

SYNTHÈSE

Par rapport aux autres infractions comme la consommation d'alcool ou l'excès de vitesse, ces infractions aux règles administratives ne constituent pas à proprement parler un facteur d'accident.

Les deux infractions «papiers» (conduite sans permis et/ou sans assurance) ont connu depuis dix ans une évolution très similaire : progression entre 1998 et 2002 suivie d'une baisse très nette de 2003 à 2005 pour la conduite sans permis, suivie depuis 2006 d'une légère augmentation.

Ces infractions sont très liées entre elles : un tiers des conducteurs sans assurance circulent aussi sans permis valable. Les deux-roues sont surreprésentés (54,6 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,2 % des véhicules impliqués). Dans les accidents, les conducteurs impliqués sans permis sont plus jeunes que les autres conducteurs impliqués (l'âge moyen est de 29 ans contre 37 ans pour l'ensemble des conducteurs) et parmi les catégories socioprofessionnelles les moins élevées (10,5 % des chômeurs contre 0,3 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (29,2 % des impliqués sans permis sont sous l'empire d'un état alcoolique contre 5,2 % des impliqués en possession du permis).

Les délits de fuite après un accident corporel, sont en légère augmentation après deux années de baisse. Ils concernent surtout les accidents légers (les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux, moins de 1 %), en milieu urbain (7,0 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants sont suivis d'un délit de fuite),

impliquant des usagers vulnérables (environ un tiers des accidents comportant un délit de fuite impliquent un piéton).

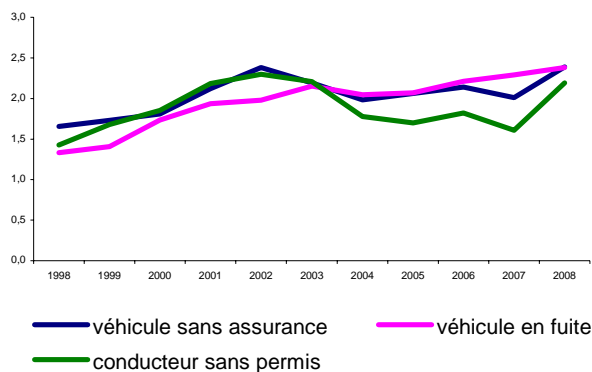
ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

Méthodologie

Les taux d'infractionnistes sont calculés en fonction du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels. Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules ont été exclus. Pour le calcul des conducteurs sans permis impliqués, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents corporels

Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance à la hausse depuis dix ans. En 2008, elles représentent respectivement dans les accidents corporels 2,2 % pour les conducteurs sans permis, 2,4 % pour les véhicules sans assurance et 2,4 % pour les délits de fuite.

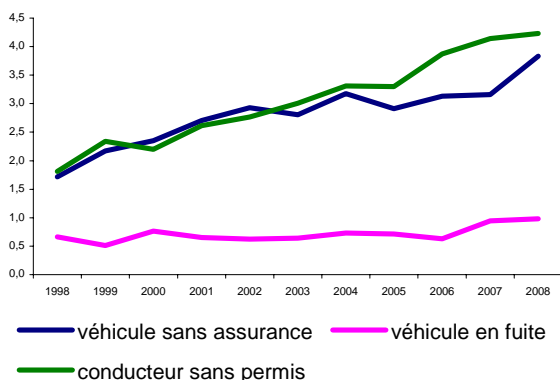


Source : ONISR, fichier des accidents

Depuis 1998, l'infraction sans permis dans les accidents corporels est en hausse régulière passant de 1,3 % à 2,4 % en 2008. Les infractions sans permis et sans assurance après une forte hausse entre 1998 et 2002 ont fortement baissé entre 2002 et 2004, pour remonter en fin de période à 2,4 % pour les conducteurs sans assurance et 2,3 % pour les conducteurs sans permis.

Evolution des trois infractions relevées lors des accidents mortels

Le graphique ci-dessous montre dans les accidents mortels la stabilité pour l'infraction véhicule en fuite et une nette tendance à la hausse depuis dix ans, pour les infractions sans permis ou sans assurance..



Source : ONISR, fichier des accidents

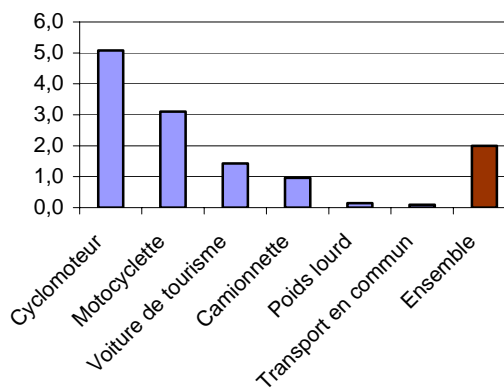
La part des conducteurs sans permis impliqués dans un accident mortel est en progression constante de 1998 à 2008 passant de 1,8 % en 1998 à 4,2 % en 2008.

Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % (moins d'une cinquantaine par an) : le délit de fuite se pratique en cas d'accidents légers, si les conducteurs ne sont pas trop choqués, ni les véhicules trop accidentés pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

Les deux-roues plus sujets aux défauts d'assurance

Pourcentage de véhicules sans assurance parmi les véhicules impliqués dans un accident corporel en 2008 (à l'exception des véhicules en fuite)



Les deux-roues représentent 54,6 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,2 % des véhicules impliqués.

Ainsi, 6,4 % des cyclomoteurs et 3,8 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident.

Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 0,9 % pour les camionnettes.

Dans l'ensemble, 2,4 % des véhicules impliqués dans un accident corporels ne sont pas assurés.

La conduite sans assurance touche davantage les conducteurs les plus jeunes

On constate que la part d'utilisateurs non assurés décroît avec l'âge : 4,2 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,5 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,9 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2008 alors qu'ils ne représentent que 25,2 % des conducteurs impliqués dans les accidents.

L'âge des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des autres conducteurs impliqués dans un accident corporel (29 ans contre 37 ans pour l'ensemble des impliqués). Les usagers de cyclomoteurs sans assurance sont plutôt jeunes : 64,2 % des usagers ont moins de 24 ans.

Cette sur-représentation des jeunes n'est pas la conséquence du type de véhicule utilisé (essentiellement des deux-roues) car, même si l'on se restreint aux véhicules de tourisme, l'effet de l'âge perdure toujours

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel en 2008 (à l'exception des bicyclettes)

Assurance / Âge du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Âge indéterminé	7	21		28	0,0
0-14 ans	42	425	37	504	8,0
15-24 ans	1 769	27 961	1 239	30 969	4,2
25-44 ans	2 584	49 968	1 229	53 781	2,4
45-64 ans	940	28 216	282	29 438	1,0
65 ans et +	193	7 738	37	7 968	0,5
Ensemble des conducteurs	5 535	114 329	2 824	122 688	2,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs les plus démunis roulent plus fréquemment sans assurance

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur. Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés. Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est moins

chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et si le bonus du conducteur est élevé. Comme le défaut d'assurance touche principalement les catégories les moins fortunées, on peut penser que le coût de l'assurance est un facteur explicatif de la conduite sans assurance. Par la suite, on verra que les conducteurs sans assurance se distinguent aussi par un comportement routier dangereux.

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel (à l'exception des bicyclettes)

Assurance / Profession du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Moins de 18 ans	347	4 901	254	5 502	4,9 %
Etudiant	253	5 949	109	6 311	1,8 %
Conducteur professionnel	204	4 294	24	4 522	0,6 %
Agriculteur	125	375	11	511	2,8 %
Profession indépendante	165	4 255	73	4 493	1,7 %
Cadre sup., chef d'entreprise	170	5 195	17	5 382	0,3 %
Cadre moyen	894	30 802	367	32 063	1,2 %
Ouvrier	636	15 271	636	16 543	4,0 %
Retraité	190	9 712	45	9 947	0,5 %
Chômeur	220	3 630	424	4 274	10,5 %
Autre ou indéterminée	2 331	29 945	864	33 140	2,8 %
Total	5 535	114 329	2 824	122 688	2,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents

Le lien entre la conduite sans assurance et les autres infractions

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes et des véhicules en fuite (sauf pour le calcul des conducteurs sans permis : véhicule nécessitant un permis).

Assurance	% de conducteur au taux d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Indéterminée	10,9 %	8,4 %
Assuré	5,2 %	1,4 %
Non assuré	23,1 %	35,7 %
Total	5,7 %	2,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents

La conduite sans assurance est très liée avec les infractions à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Un peu moins d'un conducteur non assuré sur cinq a une alcoolémie positive contre un sur vingt pour les conducteurs assurés et 35,7 % des conducteurs non assurés n'ont également pas de permis contre 1,4 % pour les conducteurs assurés.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Ce type de comportement a un impact limité sur l'insécurité routière : en 2008, 2,2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 4,2 % dans un accident mortel.

Pour comprendre cette sur-gravité, il convient de distinguer parmi les conducteurs sans permis deux catégories, la première la plus nombreuse (les trois quarts) sont ceux qui n'en ont jamais eu (le défaut de permis), la seconde moins nombreuse (le quart restant) sont ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu). La deuxième catégorie représente 0,6 % des impliqués dans un accident corporel mais 1 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 33,0 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,2 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 62,8 % dans les accidents mortels, contre 14,4 % des conducteurs en possession du permis. Cela confirme que les conducteurs avec un permis perdu impliqués dans des accidents corporels sont pour la plupart des conducteurs multi-infractionnistes dans leur comportement.

On retrouve les mêmes résultats pour le défaut de permis, mais dans une moindre mesure seulement. On note que le défaut de permis est fréquemment lié au défaut d'assurance, pour 38,2 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident. Il serait donc erroné de penser que les conducteurs n'ayant jamais eu le permis conduisent plus prudemment.

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	5,2 %	4,8 %
Valide	5,2 %	1,1 %
Suspendu	33,8 %	13,3 %
Défaut de permis	29,2 %	38,2 %
Sous-total sans permis	33,0 %	36,0 %
Total	5,7 %	1,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 2,2 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 4,4 % en cas d'accidents mortels. Cet écart n'est pas dû à un sous-enregistrement des accidents légers, car ce sur-risque persiste même dans les accidents impliquant plusieurs véhicules pour lesquels le risque de sous-estimation est beaucoup plus faible. Parmi les conducteurs sans permis, on note qu'un quart environ ont vu leur permis suspendu ou invalidé, tandis que les trois quarts restant n'en ont jamais eu.

Les conducteurs dont le permis a été invalidé ou suspendu, sont les plus dangereux en cas d'accident : en proportion, ces conducteurs sont deux fois plus souvent impliqués dans les accidents mortels que dans les accidents corporels. Pour les conducteurs en défaut de permis, ce sur-risque est moins important.

Dans cette catégorie, on trouve plus fréquemment des conducteurs de motocyclettes. Ils circulent deux fois plus souvent sans permis que les véhicules de tourisme. Cette situation peut être le résultat de la complexité de la réglementation en vigueur concernant la conduite des deux-roues (pas de permis pour les cyclomoteurs, permis B avec au minimum deux ans d'ancienneté pour les 125 cm³, permis A pour les plus grosses cylindrées). De plus, cette transgression est moins volontaire pour un conducteur de deux-roues qui passe du cyclomoteur au 125 cm³ et/ou à la motocyclette nécessitant un permis spécifique que pour celui qui n'a encore jamais conduit de véhicule léger.

Les motocyclettes, représentant 15,9 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 34,6 % des conducteurs en défaut de permis.

Pour les motocyclistes, conduire sans permis est un facteur aggravant : alors que leur part est de 1,6 % dans les accidents corporels, elle est de 3,4 % dans les accidents mortels. On peut ainsi mesurer l'effet de l'absence d'une formation, notamment en ce qui concerne la maîtrise de l'engin.

Les conducteurs sans permis dans les accidents corporels

Le tableau suivant exclut les véhicules en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (bicyclette, cyclomoteur et autre véhicule)

Année 2008	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,6 %	1,6 %	2,2 %
- dont conducteur de motocyclette	0,6 %	3,7 %	4,3 %
- dont conducteur de voiture de tourisme	0,6 %	1,3 %	1,9 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	1,0 %	3,4 %	4,4 %
- dont conducteur de motocyclette	1,4 %	7,3 %	8,7 %
- dont conducteur de voiture de tourisme	1,0 %	3,2 %	4,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents

Lien avec d'autres infractions

Caractéristique des accidents impliquant un conducteur sans permis, la très forte présence d'alcool puisqu'un tiers des conducteurs sans permis circulaient avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs en possession du permis est de 5,2 %. Cette proportion atteint 33,8 % si le permis a été suspendu ou invalidé. Ce chiffre est à relier avec celui concernant les causes d'invalidation du permis (voir chapitre 3-5) : près de 20% des conducteurs ont un solde de points nul à cause d'une infraction à l'alcool.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 38,2 % de conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis que dans le cas d'une suspension.

La responsabilité des conducteurs sans permis et des conducteurs sans assurance

La part des conducteurs non responsables sans permis ou sans assurance permet de connaître la prévalence (c'est à dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée). Dans ce cas, on retient comme hypothèse que la part des conducteurs non responsables est extrapolable pour évaluer une population donnée. Ainsi, sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,1 %, on en déduit que le nombre de conducteur circulant sans permis serait du même ordre parmi les 36 millions de conducteurs soit environ 400 000 conducteurs.

	sans permis	sans assurance
Non responsable	1,1 %	1,1 %
Responsable	3,6 %	2,9 %
Total	2,2 %	1,9 %

Ces conducteurs se décomposent en :

- 0,3 % de permis comprenant :
 - des permis perdus après solde nul : il s'agit essentiellement d'autres infractions que les infractions vitesse ;
 - des permis suspendus par les autorités administratives en attendant le jugement ou suspendu ou retirés par les autorités judiciaires et dans ces cas c'est presque systématiquement pour cause de conduite en état d'alcoolémie ;
 - 0,7 % de conducteurs qui n'ont pas de permis ou pas de permis valide : cette dernière catégorie correspond aux conducteurs de motocyclettes.

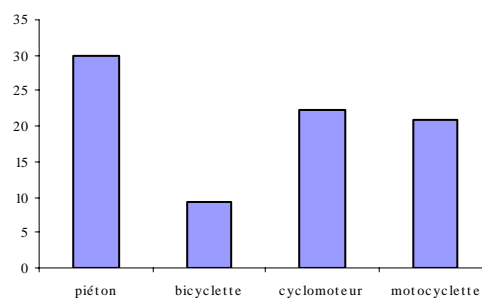
Cette analyse explique pourquoi on observe que dans les accidents corporels la conduite sans permis est très associée :

- d'une part à l'alcool (33 % des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel étaient au-dessus du taux d'alcool légal contre 5,2 % pour les autres conducteurs) ;
- d'autre part aux motocyclettes : 8,7 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel n'avaient pas de permis valide.

LE DELIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Un délit subi par les usagers vulnérables

Part d'usagers vulnérables impliqués dans les accidents avec au moins un véhicule en fuite.



Source : ONISR, fichier des accidents

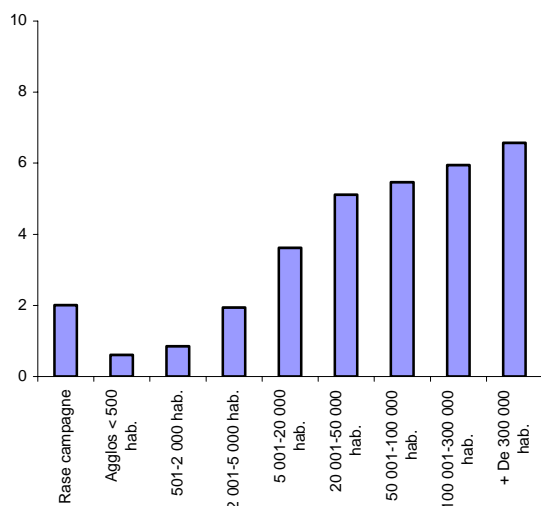
Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans environ un tiers des accidents. Les deux-roues sont aussi fréquemment victimes (23 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 21 % une motocyclette, 8,6 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule et ses occupants sont peu graves et permettent de prendre la fuite après l'accident. A contrario, les dommages corporels subis par les usagers vulnérables sont souvent très graves et peuvent engendrer une réaction de panique irresponsable de la part du conducteur.

Un délit urbain

Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistant dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 7,0 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants ont été suivis par un délit de fuite de l'un des protagonistes.

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des blessures légères. En rase campagne, où les véhicules et leurs conducteurs sont plus durement touchés, on peut penser que les usagers, choqués par l'accident, ne peuvent ou ne pensent pas à prendre la fuite.

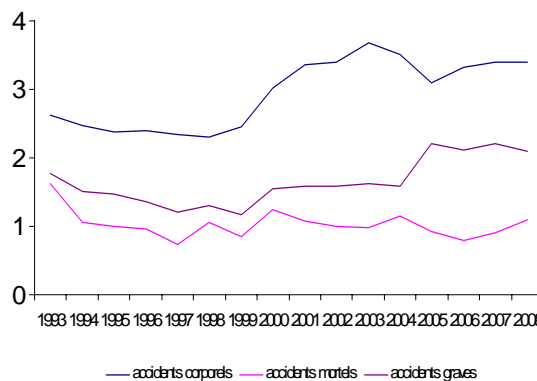
Taux de fuite dans les accidents corporels selon la taille de l'agglomération en 2008.



Source : ONISR, fichier des accidents

Évolution sur les treize dernières années

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement pour atteindre 2,3 % en 1998 ; il a ensuite connu une hausse importante pour s'établir en 2003 à 3,7 %. L'année 2008 montre une décroissance du phénomène.



Source : ONISR, fichier des accident