



Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2007

Ce chapitre porte sur trois comportements infractionnistes : 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 est plus fiable que celle effectuée à partir des contrôles effectués par les forces de l'ordre qui reflète d'abord leur niveau d'activité.

SYNTHÈSE

Par rapport aux autres infractions comme la consommation d'alcool ou l'excès de vitesse, ces infractions 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.

Ces infractions concernent soit une population jeune souvent conductrice de deux-roues motorisés soit une population fortement touchée par l'alcool au volant.

Les deux-roues sont surreprésentés (50,3 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,8 % 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 (8,5 % des chômeurs contre 0,4 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (30,6 % des impliqués sans permis sont sous l'empire d'un état alcoolique contre 5,3 % 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 (6,6 % 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

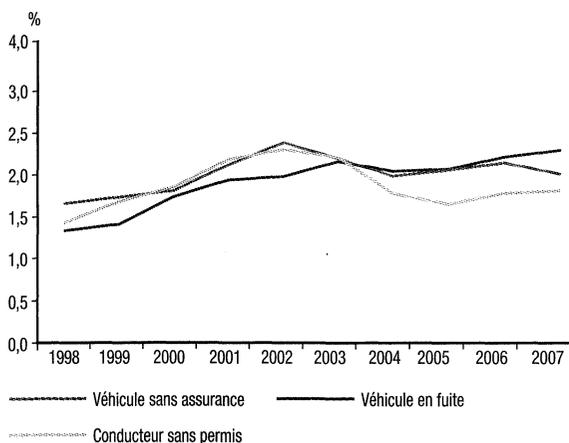
Les taux d'infractionnistes sont calculés en fonction du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels.

Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules sont exclus.

Pour le calcul des conducteurs sans permis impliqués, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents corporels

Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance depuis dix ans.



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1998, les trois infractions sont en hausse dans les accidents. Entre 2002 et 2004, les deux infractions « papiers » ont baissé. En 2007 l'absence d'assurance est en légère hausse ainsi que les conducteurs sans permis. 1,81 % des conducteurs circulent sans permis contre 1,78 % en 2006. Depuis ces cinq dernières années, les délits de fuite après accident continuent d'augmenter de 2,29 % en 2007 contre 2,15 % en 2002.

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 2007	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,5 %	1,3 %	1,8 %
– dont conducteur de motocyclette	0,6 %	2,8 %	3,4 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,5 %	1,1 %	1,6 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	0,9 %	3,2 %	4,1 %
– dont conducteur de motocyclette	1,0 %	8,9 %	9,9 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	1,0 %	2,7 %	3,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 1,8 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 4,1 % en cas d'accidents mortels. Cet écart n'est pas dû à un sous-enregistrement des accidents légers, car ce surrisque 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 surrisque est moins important.

Les conducteurs de motocyclettes circulent deux fois plus souvent sans permis que les véhicules de tourisme. Ce résultat doit être relié à 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, la transgression de la règle est moins évidente 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 14,2 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 32,2 % des conducteurs en défaut de permis. Pour ces usagers, conduire sans permis est un facteur aggravant : alors que la part des conducteurs sans permis est de 3,4 % dans les accidents corporels, elle est de 9,9 % dans les accidents mortels.

Lien avec d'autres infractions

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	6,5 %	4,5 %
Valide	5,3 %	1,0 %
Suspendu	40,0 %	13,9 %
Défaut de permis	30,6 %	39,4 %
Sous-total sans permis	38,8 %	33,0 %
Total	5,78 %	1,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

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 5,3 %. Cette proportion atteint 40 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 39,4 % 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 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). L'écart entre la part des responsables et des non responsables donne par contre l'impact du facteur.

	Sans permis	Sans assurance
Non responsable	0,8 %	0,9 %
Responsable	3,0 %	2,6 %
Total	1,8 %	1,6 %

Pour ce qui concerne la prévalence, la méthode du non responsable aboutit à un nombre de sans permis beaucoup moins élevé que ce qui est souvent annoncé : 0,8 % soit moins de 300 000 conducteurs.

Ces 0,8 % se décomposent en :

- 0,3 % de permis qui se décomposent en :
 - 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 ;
 - 0,5 % 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 (40 % des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel étaient au-dessus du taux d'alcool légal contre 5,3 % pour les autres conducteurs) ;
 - d'autre part aux motocyclettes : près de 10 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel n'avaient pas de permis valide.