

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2005

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 de 2003 à 2005 très nette pour la conduite sans permis.

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 sur-représentés (43 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 23 % des véhicules impliqués). Comme en 2004, les conducteurs sans permis sont plus jeunes (en 2005, l'âge moyen d'un conducteur sans permis est de 30 ans, contre 37 ans pour l'ensemble des conducteurs) et parmi les catégories socioprofessionnelles les moins élevées (en 2005, 9 % des chômeurs circulent sans assurance contre 0,5 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (30 % des conducteurs sans permis circulent sous l'empire d'un état alcoolique contre 5 % des conducteurs en possession du permis).

Les délits de fuite après un accident corporel, sont en baisse ces deux dernières années après six années de hausses consécutives. Ils concernent surtout les accidents légers (les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux, moins de 1 %), en milieu urbain (8 % 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.

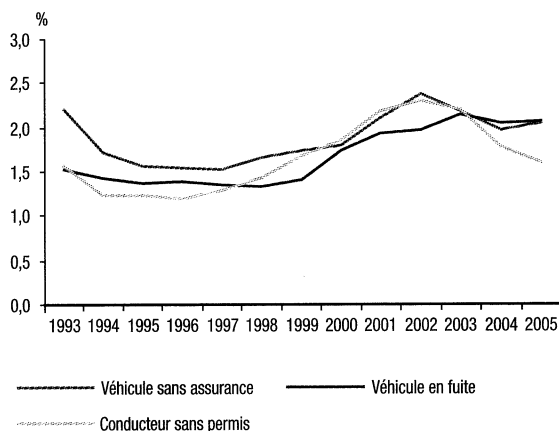
Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules sont exclus.

Pour le calcul des conducteurs sans permis, 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.

Pourcentage de conducteurs en infraction dans les accidents corporels ou mortels :

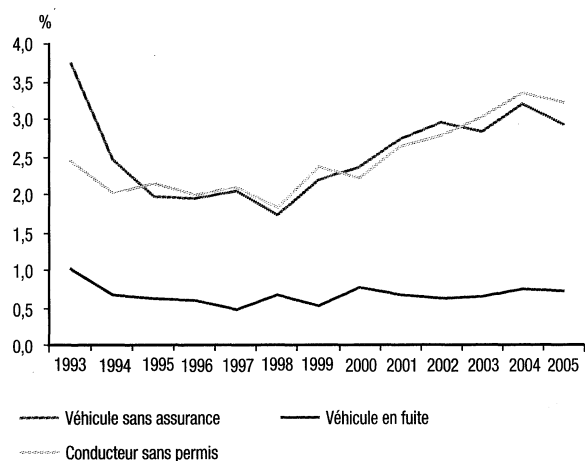


Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1997, les trois infractions étaient en hausse dans les accidents. Entre 2002 et 2004, les deux infractions « papiers » ont baissé. En 2005, l'absence d'assurance est en légère hausse alors que les conducteurs sans permis continuent de baisser. 1,6 % des conducteurs circulent sans permis contre 1,8 % en 2004.

Les délits de fuite après accident ont légèrement diminué en 2005 mais sur l'ensemble de la période étudiée, c'est aux cours des quatre dernières années que les taux de fuite sont les plus élevés.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents mortels



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le changement de tendance observé en 2002 dans les accidents corporels ne persiste pas dans les accidents mortels. Parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel, la part de conducteurs ayant commis au moins une infraction de type « papiers » (conduite sans permis ou sans assurance) était en progression constante de 1998 à 2004 passant de 1,8 % en 1998 à 3,3 % en 2004. En 2005 les infractions papiers baissent très légèrement passant à 3,2 %.

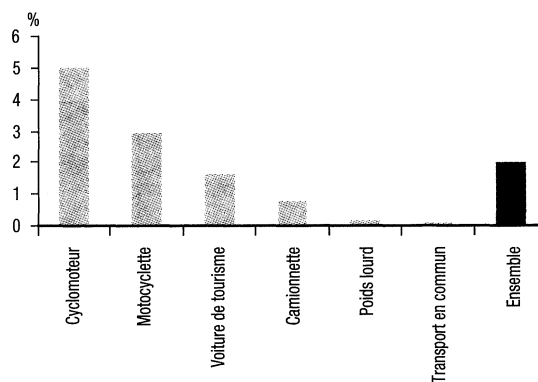
Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % : le délit de fuite

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 exposés aux défauts d'assurance

Pourcentage de véhicules sans assurance parmi les véhicules impliqués dans un accident corporel en 2005 (à l'exception des véhicules en fuite)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les véhicules de transport en commun et les poids lourds se distinguent par un taux de « sans assurance » très faible (0,1 % des poids lourds et 0,2 % des véhicules de transport en commun circulent sans assurance contre 2 % en moyenne sur l'ensemble des véhicules).

Les deux-roues représentent 43 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 23 % des véhicules impliqués. Ainsi, 5 % des cyclomoteurs et 3 % 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 0,8 % pour les camionnettes. Dans l'ensemble, 2,1 % des véhicules ne sont pas assurés.

La conduite sans assurance touche davantage les conducteurs les plus jeunes

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel en 2005 (à l'exception des bicyclettes)

Assurance \ Âge du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Âge indéterminé	28	404	10	442	2,4
0-14 ans	64	612	36	712	5,6
15-24 ans	2 015	32 609	1 169	35 793	3,6
25-44 ans	3 189	55 436	1 172	59 797	2,1
45-64 ans	1 288	29 962	269	31 519	0,9
65 ans et +	220	8 511	28	8 759	0,3
Ensemble des conducteurs	6 804	127 534	2 684	137 022	2,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 3,5 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,6 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2005 alors qu'ils ne représentent que 26 % 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 (30 ans contre 37 ans pour l'ensemble des impliqués). Les usagers de cyclomoteurs sans assurance sont plutôt jeunes : 50 % 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.

Les conducteurs les plus démunis roulent plus fréquemment sans assurance

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

Profession du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Moins de 18 ans	476	6 608	237	7 321	3,5
Etudiant	293	7 305	115	7 713	1,5
Conducteur professionnel	375	5 697	34	6 106	0,6
Agriculteur	178	449	2	629	0,4
Profession indépendante	278	5 020	70	5 368	1,4
Cadre sup., chef d'entreprise	212	5 945	28	6 185	0,5
Cadre moyen	1 362	34 593	353	36 308	1,0
Ouvrier	873	18 297	612	19 782	3,2
Retraité	220	10 591	37	10 848	0,3
Chômeur	332	5 151	510	5 993	9,0
Autre ou indéterminée	2 205	27 878	686	30 769	2,4
Total	6 804	127 534	2 684	137 022	2,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

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 : 9 % des chômeurs, 3,2 % des ouvriers et 3,5 % des mineurs impliqués dans un accident corporel en 2005 ne possédaient pas d'assurance en règle contre seulement 0,3 % des retraités, 0,4 % des agriculteurs et 0,5 % des cadres supérieurs.

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.

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	8,1	5,5
Assuré	4,9	1,0
Non assuré	21,0	30,7
Total	5,3	1,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

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

Un conducteur non assuré sur cinq a une alcoolémie positive contre un sur vingt pour les conducteurs assurés et 30 % des conducteurs non assurés n'ont également pas de permis contre 1 % pour les conducteurs assurés.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Ce type de comportement a un impact limité sur l'insécurité routière : en 2005, 1,6 % des conducteurs impliqués dans un accident circulaient sans permis et 3,2 % dans un accident mortel.

Pour bien comprendre ce sur-risque, il faut distinguer parmi les conducteurs sans permis, ceux qui n'en ont jamais eu (le défaut de permis), de ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu). Les