

Le Bureau de Tarification Auto 2003-2008



Table des matières

Table des matières	3
Tableaux et graphiques	4
Introduction	5
Chapitre I^{er} Missions et fonctionnement	7
A. Généralités.....	7
1. Mission du Bureau de Tarification.....	7
2. Conditions d'accès	7
3. Composition du Bureau de Tarification	9
B. Principes de tarification	9
1. Généralités	9
2. Véhicules de tourisme et affaires	10
3. Véhicules à deux roues et assimilés.....	11
4. Autres véhicules	11
5. Règles applicables à tous les véhicules	12
6. Franchises	12
D. Le contrat	13
E. La procédure.....	13
1. La demande.....	13
2. La tarification	14
3. Les conditions supplémentaires.....	14
4. L'offre	16
5. La couverture.....	16
6. La gestion du contrat.....	16
7. La fin du contrat.....	17
8. Les flux financiers.....	17
9. Schéma	17
Chapitre II - Données chiffrées	19
A. Ensemble des demandes	19
1. Demandes et acceptations	19
2. Nouvelles affaires et renouvellements.....	20
3. Types de véhicules	21
B. Données par classes d'âge (demandes en tourisme et affaires).....	21
1. Préliminaires	21
2. Demandes, offres acceptées et renouvellements	22
3. Répartition hommes - femmes.....	24
4. Antécédents en termes de sinistralité	25
5. Age et sinistralité.....	29
6. Puissance du véhicule	31
7. Primes moyennes	31
C. Statistiques des sinistres au Bureau de Tarification 2004-2007 (portefeuille des assurés)	32
1. Nombre d'assurés.....	32
2. Répartition par catégorie de véhicule	33
3. Répartition démographique (Tourisme et affaires)	36
4. Déchéance du droit de conduire et circonstances aggravantes (Tourisme et affaires)	38
5. Ancienneté du permis de conduire (Tourisme et affaires)	39
6. L'historique des sinistres (Tourisme et affaires)	39
D. Le Bureau de Tarification et après ?	40
E. Rapport financier	42
Chapitre III Bilan et perspectives	44
A. Le droit à l'assurance	44
B. La lutte contre la non-assurance	45
C. Le bonus-malus	46
D. Aptitude à la conduite	47

Annexes	49
A. La loi du 21 novembre 1989 (extrait).....	49
B. Documents du Bureau de Tarification	51
1. Formulaire de demande	51
2. Clauses-types.....	60
C. Demandes introduites au Bureau de Tarification par année	62

Tableaux et graphiques

A.1.1. - Demandes et offres acceptées.....	19
A.1.2. - Nouvelles affaires et renouvellements	20
A.1.3. - Types de véhicules.....	21
B.2.1. - Répartition des demandes selon la classe d'âge	22
B.2.2. - Taux d'acceptation par classe d'âge	23
B.2.3. - Taux de renouvellement par classes d'âge.....	23
B.3.1. - Proportion de conducteurs de genre masculin	24
B.3.2. - Puissance moyenne selon la classe d'âge et le genre	25
B.4.1. - Fréquence de sinistres par classe d'âge.....	26
B.4.2. - Bonus-malus moyen par classe d'âge	27
B.4.3. - Dossiers avec un ou plusieurs retraits de permis de conduire	28
B.4.4. - Dossiers avec une ou plusieurs circonstances aggravantes	28
B.4.5. - Dossiers avec difficultés de paiement	29
B.5.1. - Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres	30
B.6.1. - Puissance moyenne (en kW) par classe d'âge	31
B.7.1. - Prime moyenne par classe d'âge.....	32
C.2.1. - Répartition par catégorie de véhicule.....	33
C.2.2. - Résultats pour la période 2004-2007	34
C.2.3. - Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de Tarification	35
C.2.4. - Fréquence de sinistres sur le marché et au Bureau de Tarification	35
C.3.1. - Répartition démographique (Tourisme et affaires)	36
C.3.2. - Classe d'âge et genre (Tourisme et affaires)	37
C.4.1. - Déchéance du droit de conduire (Tourisme et affaires)	38
C.4.2. - Circonstances aggravantes (Tourisme et affaires).....	38
C.5.1. - Ancienneté du permis de conduire (Tourisme et affaires)	39
C.6.1. - Historique des sinistres (Tourisme et affaires)	40
D.1. - Évolution du bonus-malus	41
D.2. - Proportion de demandes en fonction du nombre de renouvellements	41
E.1.1. - Données financières	42
E.1.2. - Ratios	42
E.1.3. - Résultat de l'activité du Bureau de Tarification	43

Introduction

Les membres du Bureau de Tarification automobile ont été officiellement nommés le 1^{er} mars 2003 et le Bureau a commencé réellement ses activités le 1^{er} novembre de la même année. Entre la publication de la loi créant le Bureau¹ et le début effectif de ses activités, plusieurs mois s'étaient écoulés, qui ont été mis à profit, d'une part, pour désigner les membres du Bureau et, d'autre part, pour mettre en place les structures nécessaires à son fonctionnement.

De ce dernier point de vue, de nombreuses réunions ont été nécessaires pour établir les règles en matière de tarification, ainsi que pour mettre en place la structure permettant de traiter les demandes, de faire les offres aux candidats preneurs d'assurance, de confier la gestion des dossiers aux assureurs désignés à cette fin et de répartir les charges de l'activité du Bureau de Tarification entre les assureurs actifs en Belgique.

La loi n'impose pas au Bureau de Tarification de rédiger un rapport annuel sur ses activités. Nous sommes cependant arrivés au terme des premiers mandats des membres du Bureau de Tarification. Ce moment a été jugé opportun pour faire le bilan de plus de cinq années de fonctionnement.

Le présent rapport comprend trois chapitres. Le premier décrit les missions et le fonctionnement du Bureau de Tarification, à savoir les principes de tarification, le contrat et la procédure allant de la demande de tarification à la répartition du coût de l'activité du Bureau, en passant par la couverture d'assurance.

Le deuxième chapitre présente quelques données chiffrées. Les deux premières sections concernent les demandes de tarification. Il s'agit de préciser le profil des demandeurs. On s'est limité à des données générales sur l'ensemble des demandes et à une analyse par classes d'âge en ce qui concerne les véhicules de tourisme et affaires (c'est-à-dire les voitures particulières), qui constituent la principale catégorie du Bureau. Une troisième section analyse les statistiques sinistres des conducteurs assurés auprès des entreprises gestionnaires des contrats du Bureau de Tarification. Enfin, une quatrième section présente les résultats financiers de l'activité du Bureau de Tarification.

Le troisième chapitre dresse le bilan de l'action du Bureau de Tarification et esquisse quelques pistes de réflexion à la fois sur l'activité du Bureau et, de manière générale, sur l'assurance automobile en Belgique.

Le rapport est complété par quelques annexes telles que la législation de référence, les documents utilisés par le Bureau et quelques tableaux chiffrés.

¹ Loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et modifiant l'article 31 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre

*

* *

Avant de vous laisser parcourir ce rapport, je voudrais remercier à la fois le personnel du Secrétariat du Bureau de Tarification, le Fonds Commun de Garantie Automobile et les membres du Bureau proprement dit.

Les tarificateurs du Secrétariat sont en première ligne dans le traitement des dossiers. La tâche est parfois lourde, fastidieuse, ingrate. Elle est pourtant indispensable. Les neuf personnes que le Fonds Commun de Garantie Automobile met à la disposition du Bureau de tarification font partie des travailleurs de l'ombre souvent ignorés mais sans qui rien ne serait possible.

La collaboration entre le Bureau et le Fonds Commun de Garantie Automobile n'a jamais posé le moindre problème. Le législateur en était sans doute lui-même persuadé car aucune disposition de la loi ne règle explicitement cette question.

Enfin, comme on le sait, les membres du Bureau de Tarification représentent des intérêts divergents voire totalement opposés. Les débuts furent quelques peu difficiles. Chacun a dû comprendre le point de vue de l'autre et relativiser ses propres exigences. Tous cependant ont eu la volonté de faire fonctionner un outil qui, malgré ses limites, a été conçu dans un but d'intérêt général.

Le Président

Bertrand Leton

Chapitre I^{er}

Missions et fonctionnement

A. Généralités

1. Mission du Bureau de Tarification

Le Bureau de Tarification automobile a été créé par un amendement à une proposition de loi² du sénateur Philippe Monfils visant à lutter contre la non-assurance. Dans la justification de l'amendement³, déposé par les sénateurs Jacques Santkin, Ludwig Siquet et Philippe Monfils, on pouvait lire que « l'application de (la) technique de segmentation peut conduire à l'inassurabilité, qu'il s'agisse d'une inassurabilité technique justifiée par les caractéristiques propres du risque (sinistralité...) ou d'une inassurabilité économique lorsque le risque est jugé trop peu rentable par l'assureur ».

Les auteurs poursuivaient en faisant observer que « s'il s'indique de tout mettre en œuvre pour garantir que l'ensemble des usagers de la route soient effectivement assurés, au moyen d'un contrôle efficient et de mesures contraignantes, il s'impose également de prendre en compte un aspect préventif à cette question ». De là, l'instauration du « droit, pour tout candidat-preneur d'assurance, de s'adresser à un Bureau de tarification lorsque l'entreprise d'assurance à laquelle il s'est adressé ne veut pas prendre le risque proposé en charge ou ne le veut qu'à des conditions très onéreuses ».

Dans ce contexte, la mission du Bureau de Tarification est donc « d'établir la prime et les conditions auxquelles une entreprise d'assurances est tenue de couvrir une personne soumise à l'obligation de l'article 2 (c'est-à-dire l'obligation d'assurance) et qui se trouve dans les conditions fixées par ou en vertu du présent chapitre »⁴.

2. Conditions d'accès

a. Règles générales

Toute personne qui est obligée de souscrire une assurance R.C. automobile peut adresser une demande au Bureau de Tarification à la condition qu'au moins trois assureurs aient refusé de l'assurer ou ne soient disposés à l'assurer que moyennant une prime ou une franchise élevée.

Cette règle a pour objectif de filtrer les demandes de manière à ne pas amener au Bureau de Tarification des consommateurs qui peuvent trouver assez facilement une couverture d'assurance sur le marché.

² Proposition de loi insérant un article 19*bis* dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, Doc. Parl., Sénat, 1999-2000, n° 2-247/1.

³ Doc. Parl., Sénat, 1999-2000, n° 2-247/2.

⁴ Article 9*bis*, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les refus et les propositions de tarification élevée qui datent de plus de deux mois ne peuvent plus être pris en considération par le Bureau de Tarification.

b. Refus

En ce qui concerne le refus, la loi a voulu un critère facile et rapide à mettre en œuvre. Le Bureau de Tarification doit seulement constater la présence des trois refus. Ceci permet un traitement rapide des demandes et évite des discussions qui pourraient être interminables à propos du bien-fondé des refus.

Le revers de la médaille est que cela peut amener parfois au Bureau des personnes qui auraient pu trouver une couverture à des conditions normales sur le marché. Dans les faits, cette situation semble peu fréquente. En outre, si elle se produit, la personne assurée via le Bureau de Tarification peut à tout moment obtenir la résiliation du contrat souscrit par l'entremise du Bureau de Tarification à condition de faire la preuve d'une offre d'assurance auprès d'un assureur du marché.

En vue de faciliter l'information des consommateurs se trouvant dans l'une des situations prévues par la loi, le Bureau de Tarification a rédigé une lettre type⁵ de refus que la plupart des assureurs utilisent.

c. Primes et franchises élevées

La loi assimile à un refus l'offre assortie d'une prime ou d'une franchise élevée. Le législateur a voulu éviter de la sorte que l'on contourne l'esprit de la loi en proposant au candidat-assuré une prime ou une franchise élevée, lesquelles ne sont pas littéralement des refus.

En l'absence de tarif officiel unique, il était nécessaire que la loi fixe la méthode permettant de déterminer ce qu'est une prime ou une franchise élevée. Pour la prime, on part du tarif de l'assureur auquel le consommateur s'est adressé. On prend dans ce tarif la prime la plus basse possible applicable au véhicule à assurer⁶. On multiplie ensuite ce montant par cinq pour obtenir le seuil. Pour la franchise, on procède de même en multipliant la prime la plus basse par trois.

Cette méthode présente l'avantage d'être assez souple et de faire évoluer les seuils avec les prix du marché. Les inconvénients sont qu'elle implique autant de seuils que d'assureurs et qu'elle manque un peu de transparence. Pour pallier ce second inconvénient, la loi a prévu que l'assureur lui-même, parce qu'il est le plus à même de connaître son tarif, doit informer le candidat-assuré du fait que la prime ou la franchise qu'il propose dépasse le seuil. Le Bureau de Tarification a également rédigé une lettre-type⁷ pour cette situation.

⁵ Voir annexe B.2.a.

⁶ Pour un conducteur désirant faire assurer un véhicule déterminé, on prendra, par exemple, le tarif selon la puissance du véhicule auquel on appliquera les coefficients les plus favorables en ce qui concerne la zone géographique, l'âge, la distance parcourue par an et le bonus-malus, en supposant que l'assureur auquel il s'est adressé utilise ces critères de tarification.

⁷ Voir annexe B.2.b.

Quant au premier inconvénient il est minimisé par le fait que, compte tenu de la concurrence, les primes les plus basses sont très proches d'un assureur à l'autre, ce qui entraîne automatiquement des seuils relativement proches.

En outre, l'expérience montre que presque tous les demandeurs s'adressent au Bureau de Tarification munis des trois refus. Seuls quelques cas (moins d'une dizaine en cinq ans) ont reçu une proposition de prime ou de franchise excédant les seuils. Il semble donc que le risque craint par le législateur ait été largement surestimé.

3. Composition du Bureau de Tarification

Le Bureau de Tarification est composé de manière paritaire. Quatre membres représentent les intérêts des consommateurs et quatre autres, les intérêts des entreprises d'assurance. Il y a un suppléant par membre effectif, ainsi qu'un président qui n'appartient à aucune des deux catégories précitées. Le président et les membres sont nommés par arrêté royal pour une durée de six ans.

Chaque délégation peut se faire assister par des experts et un observateur du ministre de tutelle assiste aussi aux réunions. Ces experts et ce représentant n'ont pas de voix délibérative.

En pratique, dans la très grande majorité des cas, les décisions se prennent par consensus des membres présents.

B. Principes de tarification

1. Généralités

a. Risque et solidarité

Comme le prévoit la loi⁸, « le Bureau de tarification fixe la prime en tenant compte du risque que le preneur d'assurance présente et de la solidarité entre l'ensemble des assurés ».

Cette phrase un peu sibylline signifie que les primes fixées par le Bureau sont le résultat d'un compromis.

D'une part, la technique de l'assurance implique certes une mutualisation des risques mais permet aussi de combiner celle-ci avec la segmentation. Cela implique que chaque risque peut être tarifié correctement du point de vue technique mais que les plus lourds se voient appliquer des primes fort élevées, à moins qu'ils ne deviennent simplement inassurables.

⁸ Article 9^{quater}, § 2, de la loi du 21 novembre 1989.

D'autre part, la solidarité entre les assurés permet de reporter au moins une partie de la prime des risques les plus lourds sur les meilleurs tant que le total des primes récoltées permet de couvrir l'ensemble des sinistres et des frais.

Les primes fixées par le Bureau de Tarification ne sont donc pas techniquement correctes et ne permettent pas de couvrir l'ensemble des sinistres provoqués par les assurés du Bureau de Tarification. Une partie de cette charge est supportée par les assurés du marché.

Le compromis consiste donc à faire en sorte que tant les primes fixées par le Bureau de Tarification que la contribution des assurés du marché restent supportables pour les intéressés.

b. Absence de tarif proprement dit

La loi n'impose pas au Bureau de Tarification d'établir un tarif mais il est évident que deux candidats-assurés présentant des risques semblables doivent recevoir des propositions de prime semblables. Le Bureau a donc établi un ensemble de principes de tarification applicables à chaque catégorie de véhicules. D'une manière générale, ces principes suivent la pratique majoritaire sur le marché belge.

Le Bureau de Tarification peut cependant, en fonction des circonstances propres au cas d'espèce, s'écarter de ces lignes directrices, le plus souvent pour faire en sorte que la prime soit plus facilement payable en la diminuant par rapport au montant qui résulte de l'application pure et simple des règles de tarification ou pour imposer des conditions supplémentaires visant à réduire le risque.

On notera que, dans sa tarification, le Bureau n'est pas tenu par les seuils prévus par la législation (voir A.2.c), lesquels ne jouent un rôle qu'en ce qui concerne l'accès des candidats-assurés au Bureau

2. Véhicules de tourisme et affaires

Les véhicules de tourisme et affaires sont les voitures particulières à usage privé ou à usage professionnel. Il s'agit de la principale catégorie de véhicules présentés au Bureau de Tarification.

a. Bonus-malus

Le principal critère de tarification est le bonus-malus tel qu'il était prévu par l'arrêté royal du 14 décembre 1992⁹, qui fait varier la prime dans un rapport de 1 à 3,7.

L'échelle des degrés va de 0 (54 % de la prime de base) à 22 (200 % de la prime de base). Pour un nouveau conducteur, l'entrée se fait au degré 11 (85 %) pour un usage privé et au degré 14 (100 %) pour un usage professionnel. Une année sans sinistre entraîne une descente d'un degré. Par année, les sinistres provoquent une montée de quatre degrés pour le premier et de cinq pour les suivants.

⁹ Arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

b. Puissance du véhicule

Le second critère de tarification, en ordre d'importance, est la puissance du véhicule exprimée en kilowatts, qui fait varier la prime dans une proportion allant de 1 à 2,8 (sauf pour les véhicules d'une puissance supérieure à 184 kW).

c. Jeunes conducteurs

Compte tenu de la sinistralité importante des jeunes conducteurs¹⁰ et des tarifications pratiquées sur le marché, le Bureau de Tarification applique une surprime allant de 25 % à 75 % pour les jeunes conducteurs de moins de 26 ans.

Le Bureau de tarification veut toutefois donner une chance aux jeunes conducteurs sans expérience. Les jeunes qui conduisent une voiture de faible puissance (moins de 65 kW) et qui n'ont jamais provoqué d'accident se voient appliquer une tarification particulière qui n'est que de 10 % à 25 % supérieure à celle d'une personne plus âgée.

d. Plafonds de prime

Soucieux de rendre les primes payables, le Bureau de Tarification a introduit des plafonds pour les véhicules de tourisme et affaires à usage privé. L'application automatique des critères de tarification peut en effet conduire à des primes très élevées et donc difficilement payables. Le Bureau de Tarification en arriverait donc à inciter certains conducteurs à circuler sans assurance, ce qui est aux antipodes de sa mission. C'est pourquoi, il a fixé un plafond absolu de prime en fonction de la puissance du véhicule. La différence entre la prime calculée selon les critères de tarification et le plafond est transformée en franchise non consignée.

3. Véhicules à deux roues et assimilés

On trouve dans cette catégorie les cyclomoteurs et les motocyclettes mais aussi les quads et les voiturettes pouvant être conduites sans permis. Le tarif est principalement fonction de la cylindrée (sauf pour les cyclomoteurs) et du nombre de roues.

4. Autres véhicules

Pour les véhicules affectés au transport de choses n'excédant pas 3,5 tonnes, la tarification prend en compte, principalement, la puissance exprimée en kilowatts et le fait que le transport soit effectué pour compte propre ou pour compte d'autrui. Le bonus-malus, tel qu'il était fixé par l'arrêté royal du 14 décembre 1992 est d'application.

La tarification des véhicules affectés au transport de choses de plus de 3,5 tonnes est relativement complexe. Elle prend en compte la puissance exprimée en kilowatts, la masse maximale autorisée, le fait qu'il s'agit d'un camion ou d'un tracteur de semi-remorque, la nature du transport (pour

¹⁰ Voir le Chapitre II, B, 5.

compte propre ou pour compte d'autrui) et sa destination (national ou international).

Les véhicules affectés au transport de personnes (taxis, autobus et autocars) sont tarifés principalement en fonction du nombre de places.

Les autres véhicules (véhicules agricoles, remorques, engins spéciaux...) font en général l'objet d'une tarification forfaitaire.

5. Règles applicables à tous les véhicules

Les déchéances du permis de conduire et les circonstances aggravantes (conduite sous l'influence de l'alcool ou de la drogue, délit de fuite, non-assurance...) se traduisent par des majorations exprimées en pourcentage de la prime.

L'offre du Bureau de Tarification comprend un chargement pour la couverture des frais, ainsi que les taxes et contributions diverses (de 12,85% à 27,10% selon le type de véhicule).

Sauf pour les cyclomoteurs, la prime peut être payée par fraction semestrielle, auquel cas des frais ad hoc sont dus. Toutefois, si le demandeur connaît ou a connu des problèmes de paiement, le bénéfice du fractionnement lui est refusé. Il s'agit de la seule mesure spécifique pour de telles situations. Le fractionnement est toutefois accordé si le demandeur prouve qu'il a apuré ses dettes ou qu'il se trouve dans un plan d'aide au surendettement.

6. Franchises

Assez souvent, le Bureau de Tarification impose une franchise dans le but de responsabiliser le conducteur. Comme indiqué ci-dessus (voir B.2.d), une franchise est systématiquement appliquée dans le cas où la prime est plafonnée. C'est aussi le cas si une prime a été réduite par rapport aux critères de tarification. Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs habituels, il arrive aussi que le Bureau de Tarification impose une franchise individuelle qui ne sera appliquée qu'aux accidents provoqués par un conducteur déterminé. Cela permet de ne pas pénaliser les conducteurs ne présentant pas un risque excessif.

Contrairement à la pratique de l'ancien Pool des Risques difficiles à placer, les franchises du Bureau de Tarification ne doivent pas être consignées. Autrement dit, les assurés ne doivent pas les verser en même temps que la prime. Elles ne sont réclamées qu'en cas de sinistre¹¹.

Si cette pratique favorise les consommateurs en réduisant le montant qu'ils doivent déboursier avant d'être assurés, il faut cependant reconnaître que cela peut entraîner que certaines franchises ne sont récupérées que difficilement, voire pas du tout dans certains cas.

¹¹ Rappelons que la franchise n'a aucun effet sur l'indemnisation des victimes d'accidents. Celles-ci sont toujours intégralement indemnisées par les assureurs gestionnaires, lesquels réclament ensuite le remboursement de la franchise à l'auteur de l'accident.

D. Le contrat

La responsabilité civile des assurés ayant eu recours au Bureau de Tarification est couverte aux conditions du contrat-type régi par l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992. Aucune disposition légale ne prévoit en effet une exception de ce point de vue.

Cette solution présente d'ailleurs l'avantage, d'une part, de faciliter le traitement du dossier par les compagnies gestionnaires et, d'autre part, de maintenir pour l'assuré le bénéfice d'un contrat avec lequel il est familier.

E. La procédure

1. La demande

La personne désireuse de recevoir une offre du Bureau de Tarification est invitée à remplir une demande de tarification¹². Ce formulaire est important dans la mesure où il doit permettre au Bureau de faire une proposition qui tienne compte aussi précisément que possible du risque qui lui est présenté. Il comporte plusieurs parties : identification du demandeur, du ou des conducteurs habituels, du véhicule à assurer, de l'intermédiaire...

S'il s'agit d'une **nouvelle affaire**, c'est-à-dire si le demandeur n'a jamais été assuré via le Bureau de Tarification, le formulaire de demande doit être complété par les trois attestations de refus ou de tarification au-delà des seuils (voir A.2), l'attestation de sinistralité¹³, la photocopie du permis de conduire et, le cas échéant, une déclaration signée par le demandeur qu'un médecin l'a déclaré apte à conduire un véhicule.

Il est important que chaque conducteur habituel remplisse l'annexe relative à l'historique des sinistres pour les cinq dernières années. Étant donné qu'il arrive fréquemment que de nouveaux conducteurs habituels s'ajoutent au contrat initial, l'attestation de sinistralité délivrée par le dernier assureur, laquelle se limite au véhicule et au preneur, ne suffit pas pour mesurer correctement le risque représenté par tous les conducteurs habituels du véhicule.

S'il s'agit d'un **renouvellement**, c'est-à-dire si le demandeur a déjà été assuré à l'intervention du Bureau de Tarification, la demande doit être accompagnée de la lettre de résiliation de l'assureur précédant, de l'attestation de sinistralité relative à la dernière année et, le cas échéant, de l'attestation du CARA¹⁴ (voir E.3). Dans ce cas, les trois attestations de refus ou de tarification au-delà des seuils ne sont pas réclamées. Cet assouplissement n'est sans doute pas tout à fait conforme à la lettre de la loi mais il permet d'accélérer le traitement des demandes dans l'intérêt de tous.

¹² Voir annexe B.1.

¹³ L'attestation de sinistralité remplace l'ancienne attestation bonus-malus. Elle est délivrée par l'assureur sur simple demande et, en tout cas, à la fin du contrat.

¹⁴ Le CARA est le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, qui est un département de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR).

La loi¹⁵ prévoit des délais précis. La demande doit être adressée au Bureau de Tarification dans les deux mois à dater du refus ou de la proposition de tarification équivalente à un refus. Étant donné qu'il faut trois refus ou tarifications, le Bureau interprète cette disposition dans le sens où le délai ne court qu'à partir du dernier refus ou de la dernière tarification équivalant à un refus.

La demande est traitée par le Secrétariat du Bureau de Tarification. Celui-ci compte neuf personnes (à la date du 31 décembre 2008) affectées à cette tâche par le Fonds commun de Garantie automobile. Le Secrétariat examine les demandes, vérifie si elles sont complètes, effectue les rappels nécessaires et, au besoin, interroge le demandeur, son intermédiaire ou son dernier assureur afin de compléter le dossier.

2. La tarification

Si le dossier ne présente pas de caractéristique particulière, le Secrétariat applique les critères établis par le Bureau de Tarification proprement dit et l'offre est envoyée au demandeur sans examen préalable du Bureau. Celui-ci effectue toutefois un contrôle a posteriori des tarifications effectuées. Pour les cas qui sortent de l'ordinaire, le dossier est transmis au Bureau de Tarification proprement dit, qui fixe la prime et les conditions supplémentaires.

Au fil du temps, le Bureau a mis en place un ensemble de plus en plus complet de règles de tarification de sorte que la grande majorité des demandes peuvent être traitées directement par les tarificateurs du Secrétariat, ce qui constitue en gage de rapidité et de non-discrimination dans le traitement des demandes. La fréquence des réunions du Bureau de Tarification est ainsi passée d'hebdomadaire à mensuelle.

Le Bureau de Tarification doit se prononcer dans le mois de la réception de la demande. Ce délai ne commence à courir que lorsque le dossier est complet. Une fois la tarification effectuée, le Bureau dispose d'un délai de huit jours pour la notifier au demandeur. En théorie, le demandeur peut donc s'attendre à recevoir une offre environ 40 jours après l'envoi de sa demande. En pratique, le délai peut être beaucoup plus court, certaines demandes pouvant être traitées en quelques jours.

3. Les conditions supplémentaires

Comme le prévoit la loi, le Bureau de Tarification « peut imposer des conditions propres à réduire le risque que le preneur d'assurance présente »¹⁶. Actuellement, le Bureau n'impose de conditions supplémentaires que s'il craint un problème concernant l'aptitude à la conduite.

Une collaboration a été entamée, d'une part, avec la firme Driving Know How et, d'autre part, avec le CARA.

¹⁵ Article 9^{ter} de la loi du 21 novembre 1989.

¹⁶ Article 9^{quater}, § 2, de la loi du 21 novembre 1989.

Dans le premier cas, il s'agit principalement de faire prendre conscience au conducteur de ses limites relativement à la conduite d'un véhicule automoteur et de donner quelques conseils utiles. Le test consiste en un examen de la vue et un test sur route, avec le véhicule du consommateur et à partir de son domicile. Le résultat du test se traduit par une évaluation qui permet au Bureau de Tarification d'affiner la tarification du risque. Le cas échéant, le demandeur sera invité à passer un examen au CARA.

Le CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, est « un département de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) qui a pour mission d'évaluer l'aptitude à la conduite des candidats présentant une diminution des capacités fonctionnelles pouvant influencer la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur »¹⁷.

Le CARA délivre des attestations d'aptitude à la conduite fondées sur des tests d'aptitude pratique et psychologique et un examen médical. Il peut aussi soumettre l'utilisation du permis à certaines conditions et restrictions (type de véhicule, conditions d'utilisation, moment de l'utilisation, rayon d'action, port de prothèses...).

Si le CARA refuse de délivrer une attestation d'aptitude ou ne délivre qu'une attestation conditionnelle, le titulaire du permis de conduire doit¹⁸, dans les quatre jours ouvrables, remettre celui-ci au service *population* de sa commune pour adaptation ou retrait (temporaire ou définitif). On regrettera qu'aucun contrôle n'existe pour vérifier que cette adaptation ou ce retrait a bien eu lieu.

Il faut préciser que le CARA ne peut communiquer les résultats de l'examen qu'au demandeur. C'est à ce dernier qu'il appartient de renseigner le Bureau de Tarification sur ce résultat.

Les deux collaborations mentionnées ci-dessus risquent de retarder la décision du Bureau de Tarification. C'est pourquoi, dans la plupart des cas, le Bureau délivre la couverture d'assurance sans attendre le résultat du test. Si celui-ci est négatif, l'assuré est invité à se conformer à la législation en vigueur. Il est évident que, pour les années futures, une telle personne ne pourra plus obtenir une tarification de la part du Bureau sans faire préalablement la preuve de son aptitude à la conduite.

Outre l'optimisation des deux procédures décrites ci-dessus, le Bureau de Tarification envisage la possibilité d'imposer d'autres conditions telles que des cours de conduite défensive ou l'installation de dispositifs empêchant l'usage du véhicule lorsque le conducteur est sous l'emprise de l'alcool. En tous cas, il conviendra d'examiner la répercussion de ces procédures sur la tarification, notamment en termes de temps, ainsi que la manière dont leur coût sera pris en charge.

¹⁷ <http://www.bivv.be/main/Rijbewijs/Rijgeschiktheid/voorstelling.shtml?language=fr>

¹⁸ Article 24 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

4. L'offre

L'offre est transmise au demandeur par l'intermédiaire de son courtier ou son agent d'assurances. Cette offre mentionne le montant de la prime annuelle et semestrielle (sauf les exceptions vues en B.5), la franchise éventuelle (voir B.6), ainsi que, le cas échéant, les conditions supplémentaires comme par exemple, l'obligation de se soumettre à un test d'aptitude à la conduite (voir E.3).

Le demandeur dispose d'un délai d'un mois, à compter de l'expédition de l'offre, pour accepter cette dernière. Le Bureau applique cette règle avec souplesse dans l'intérêt du demandeur. Il n'est toutefois pas question de laisser indéfiniment des demandes en suspens. Passé ce délai, si le consommateur souhaite une tarification de la part du Bureau, il doit réintroduire un nouveau dossier.

Cette règle est prévue, d'une part, pour inciter les demandeurs à être diligents et à ne pas rouler sans assurance et, d'autre part, pour faire en sorte que la tarification coïncide aux données (véhicule, nombre et circonstances des accidents...) figurant dans la demande.

5. La couverture

Le demandeur marque son acceptation sur les conditions de l'offre par le paiement de la prime ou de la fraction de prime.

Le plus souvent, il y a couverture le lendemain de la réception du paiement. Le demandeur peut toutefois choisir d'être couvert à une date ultérieure, par exemple à l'échéance d'un contrat en cours.

Le Secrétariat se charge de l'envoi de la carte verte établie au nom de l'assureur gestionnaire du contrat.

6. La gestion du contrat

La gestion des dossiers tarifés par le Bureau a été confiée par ce dernier à des assureurs désignés sur la base d'un cahier des charges et au terme d'une procédure d'appel d'offres. Il s'agit actuellement d'Axa Belgium, d'Ethias et de Fortis Insurance Belgium.

Ces assureurs émettent la police, qui respecte toutes les conditions du contrat-type imposé par l'arrêté royal du 14 décembre 1992, et encaissent le deuxième montant semestriel de prime. Ils indemnisent les victimes des accidents et récupèrent auprès des preneurs d'assurance les éventuelles franchises et primes impayées. Enfin, ces mêmes assureurs sont chargés de la gestion courante du contrat (changement de véhicule, résiliation...).

7. La fin du contrat

Le Bureau de Tarification n'a pas pour vocation de devenir un assureur. Il doit inciter les personnes assurées par son entremise à rechercher une couverture d'assurance sur le marché. Pour cette raison, les contrats du Bureau ont une durée pratique d'un an.

Afin de se conformer à la législation¹⁹, les contrats sont résiliés dans les formes légales²⁰ au moins trois mois avant l'échéance annuelle.

8. Les flux financiers

Le fonctionnement du Bureau de Tarification comprend un mécanisme de solidarité entre tous les assurés responsabilité civile automobile du marché belge.

La loi²¹ prévoit en effet que « le résultat de la gestion des sinistres relatifs aux risques tarifés par le Bureau de tarification est intégré aux comptes du Fonds (commun de garantie automobile) ». Les assureurs RC auto sont obligés de s'affilier à ce Fonds qu'ils soient établis en Belgique ou qu'ils y travaillent en libre prestation de services.

Le Fonds Commun de Garantie Automobile assume différentes missions légales, dont l'indemnisation des sinistres provoqués par des véhicules non assurés ou dont le conducteur n'est pas identifié (délict de fuite), ainsi que différentes missions d'information. Ces missions sont financées par une contribution des assureurs membres du Fonds, laquelle est calculée sur la base du nombre de véhicules assurés au 31 décembre de l'exercice précédant. Cette contribution comprend une partie destinée à couvrir les charges nettes du Bureau (sinistres et frais de fonctionnement après déduction des primes encaissées).

9. Schéma

Comme indiqué ci-dessus, le fonctionnement du Bureau de Tarification implique plusieurs intervenants.

Le Bureau proprement dit établit les règles de tarification et vérifie leur application.

Le Secrétariat du Bureau, outre la tâche de préparation et de suivi des réunions du Bureau (convocations, procès-verbaux...) traite les demandes, établit la plupart des tarifications sur la base des critères fixés par le Bureau, envoie les offres, perçoit tout ou partie de la prime, envoie la carte verte et, le cas échéant, la demande d'immatriculation... Le Fonds Commun de Garantie Automobile est aussi chargé de gérer les flux financiers dans le cadre de la répartition du résultat de l'activité du Bureau.

¹⁹ En règle générale, la résiliation se fait par lettre recommandée à la poste et prend effet à l'expiration d'un délai d'un mois minimum à compter du lendemain du dépôt à la poste de la lettre recommandée.

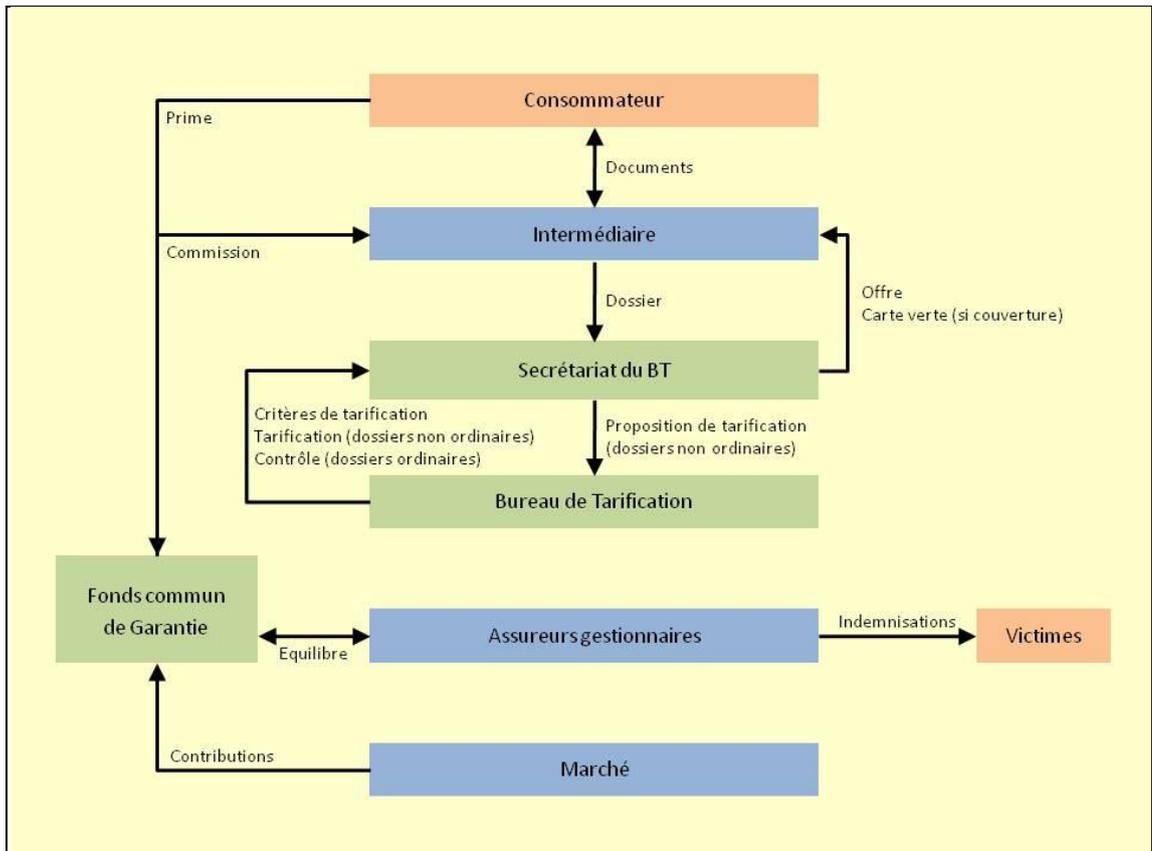
²⁰ Articles 29 et 30 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre.

²¹ Article 9 *quinquies*, § 2.

Trois assureurs gèrent les contrats tarifés par le Bureau et indemnisent les victimes des accidents provoqués par les assurés du Bureau de Tarification.

Enfin, les assureurs du marché contribuent, par la contribution qu'ils versent au Fonds Commun de Garantie Automobile à la solidarité entre les assurés du Bureau de Tarification et ceux du marché.

Le schéma ci-dessous illustre les différents rôles dans le fonctionnement du Bureau de Tarification.



Chapitre II - Données chiffrées

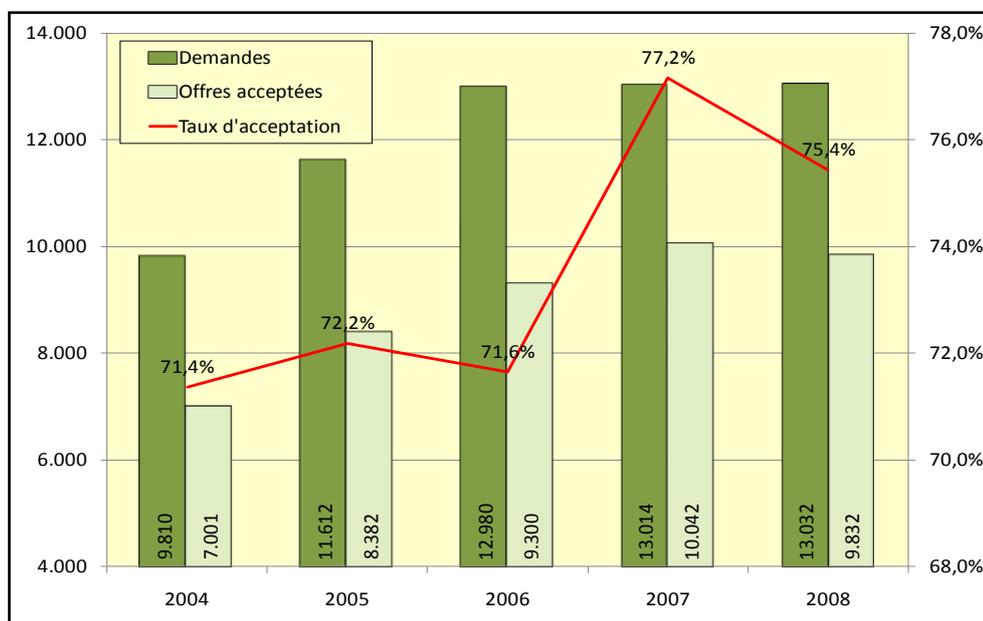
A. Ensemble des demandes

Cette section présente des données relatives à l'activité du Bureau de Tarification, à savoir fixer la prime et les conditions des demandes qui lui sont adressées. L'objectif est de répondre aux questions de savoir qui s'adresse au Bureau de Tarification et pourquoi. Les chiffres se rapportent donc aux demandes qui ont donné lieu à une tarification et à une offre de prime que celle-ci ait ou non été acceptée par le demandeur.

Les seuls dossiers qui ne sont pas repris dans cette section sont les demandes qui, malgré les rappels, sont restées incomplètes et n'ont pu être tarifées. Dans la plupart des graphiques, l'année 2003, qui se limite aux mois de novembre et décembre, n'a pas été reprise.

1. Demandes et acceptations

Le graphique A.1.1 montre l'évolution des demandes de tarification, des offres acceptées (c'est-à-dire pour lesquels un paiement a été reçu) et du taux d'acceptation (nombre d'offres acceptées divisé par le nombre de demandes). Ce dernier est supérieur à 70 % et dépasse même les 75 % pour les deux dernières années. Cela signifie que trois tarifications sur quatre ont été acceptées par les demandeurs.



A.1.1. - Demandes et offres acceptées

Il est difficile de répondre précisément à la question de savoir ce que deviennent les demandeurs qui ne donnent pas suite à l'offre.

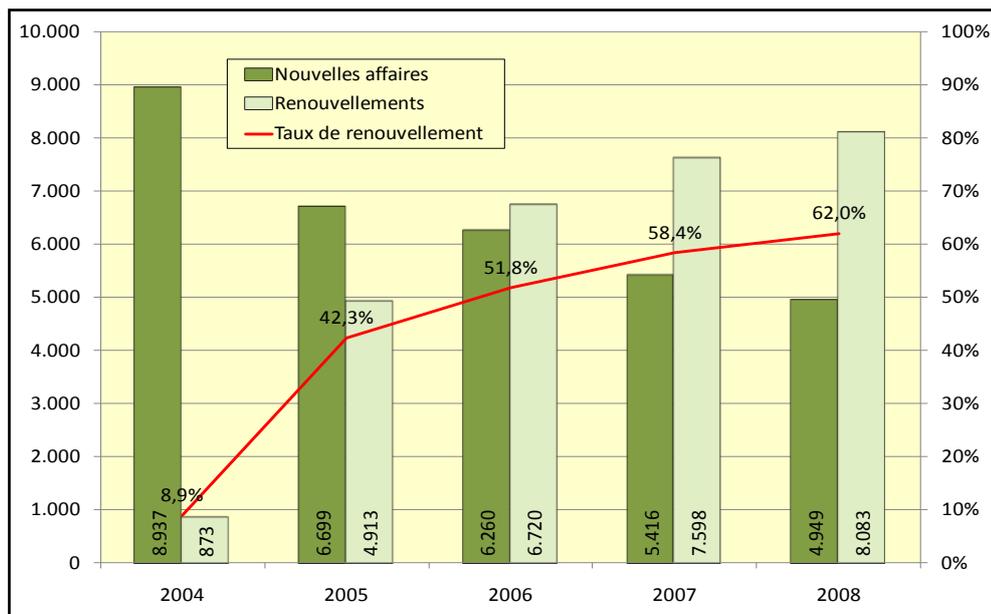
Certains cas peuvent être facilement identifiés par le Bureau. Il s'agit de situations dans lesquelles la même personne introduit une deuxième demande soit parce qu'il a laissé passer le délai de validité de la première offre, soit parce que celle-ci ne correspond plus à la situation réelle (changement de véhicule, ajout d'un conducteur principal...).

Les autres cas ne peuvent être identifiés immédiatement. Néanmoins, les véhicules concernés qui restent sans assurance apparaissent dans le système de détection de la non-assurance géré par le Fonds Commun de Garantie Automobile.

En raison de sa mission légale, le Bureau de Tarification ne fait d'offre qu'en ce qui concerne l'assurance responsabilité civile. Les conducteurs assurés via le Bureau doivent par conséquent continuer de s'adresser de manière classique aux entreprises d'assurance pour souscrire d'autres couvertures non obligatoires liées à l'automobile, telles que l'omnium (vol, bris de glace, dommages matériels, forces de la nature...) ou la protection juridique. Selon leur situation individuelle (antécédents sinistres, circonstances aggravantes, non-paiement de prime...) cette recherche de couverture est parfois difficile. Le fait que le Bureau de Tarification ne s'occupe que de la couverture RC obligatoire peut être présenté comme un désavantage, notamment dans le cas d'achat d'une voiture neuve mais cela constitue aussi un filtre écartant du Bureau les conducteurs pouvant trouver une couverture sur le marché.

2. Nouvelles affaires et renouvellements

Le graphique A.1.2. visualise l'évolution des nouvelles affaires et des renouvellements, c'est-à-dire les demandes introduites par des consommateurs ayant déjà été couverts via le Bureau de Tarification. Il est évident que le nombre de nouvelles affaires croît avec le temps. Le taux de renouvellement dépasse les 60 % en 2008 mais on perçoit un tassement de la croissance.



A.1.2. - Nouvelles affaires et renouvellements

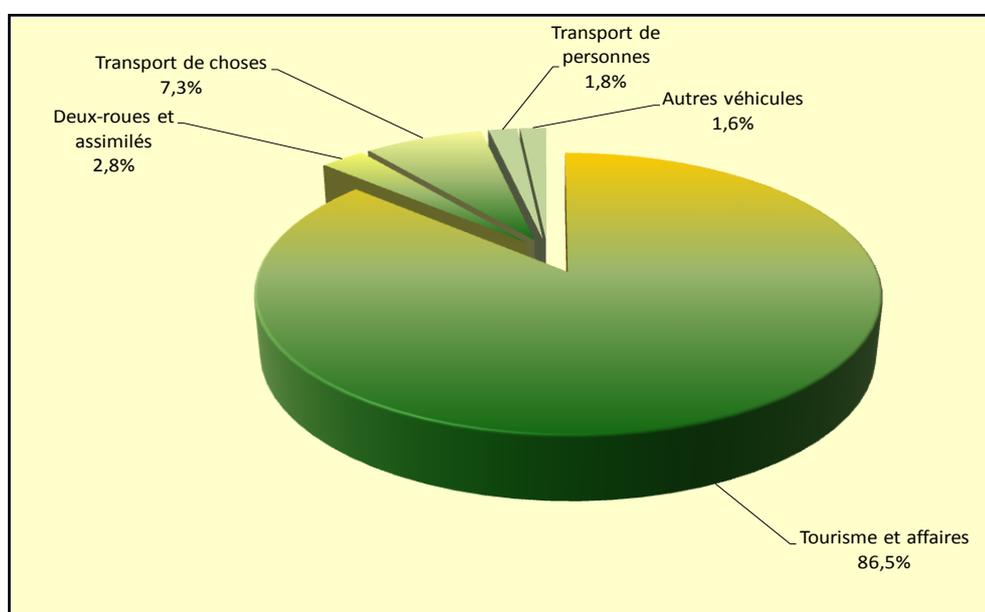
3. Types de véhicules

Le graphique présente la répartition des demandes par types de véhicules du 1^{er} novembre 2003 au 31 décembre 2008, soit 61.806 véhicules.

Cinq types de véhicules ont été déterminés :

- Tourisme et affaires (voitures particulières),
- Deux-roues et assimilés (cyclomoteurs, motos, quads, etc...),
- Véhicules affectés au transport de choses (camionnettes et camions),
- Véhicules affectés au transport de personnes (taxis, ambulances, autobus et autocars),
- Autres véhicules (véhicules agricoles, engins de chantiers, remorques...).

Les véhicules de tourisme et affaires viennent largement en tête. Nettement plus loin, nous trouvons les véhicules affectés au transport de choses, les deux-roues, les véhicules affectés au transport de personnes et enfin les autres véhicules.



A.1.3. - Types de véhicules

B. Données par classes d'âge (demandes en tourisme et affaires)

1. Préliminaires

Comme pour la section A, les données qui suivent concernent toutes les demandes ayant donné lieu à une tarification mais uniquement en ce qui concerne les véhicules de tourisme et affaires, c'est-à-dire, les voitures particulières utilisées pour un usage privé ou professionnel. Il s'agit de la catégorie dans laquelle les véhicules sont les plus nombreux.

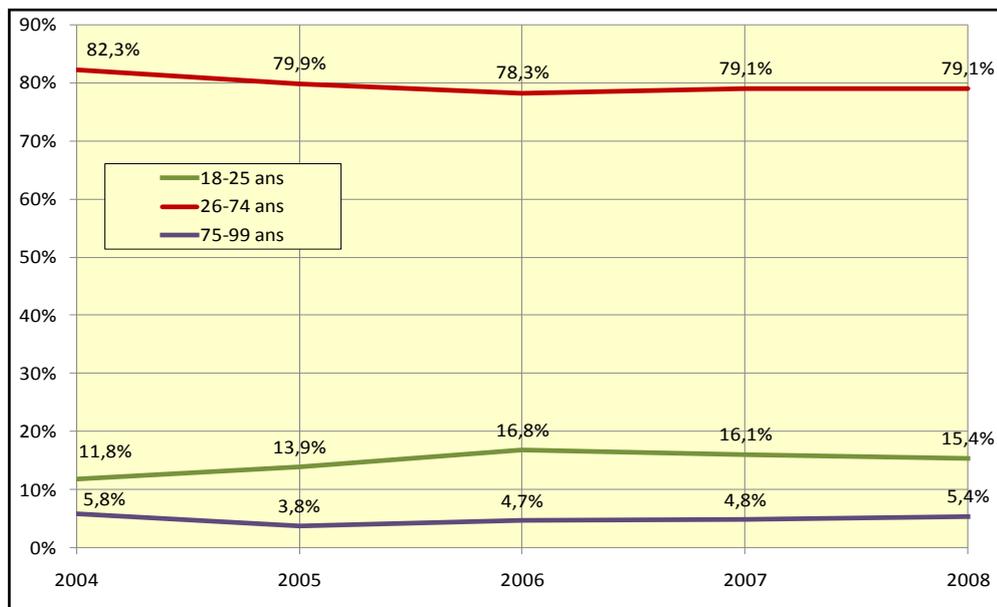
Trois classes d'âges ont été déterminées :

- les jeunes conducteurs, de moins de 26 ans,
- les conducteurs dont l'âge se situe entre 26 ans et moins de 75 ans,
- les seniors, de 75 ans et plus.

2. Demandes, offres acceptées et renouvellements

Comme l'indique le graphique B.2.1. la grande majorité des conducteurs se situe dans la classe d'âges 26 à 74 ans. Viennent ensuite les moins de 26 ans, tandis que les conducteurs âgés de 75 ans et plus ne représentent qu'un petit pourcentage des demandeurs.

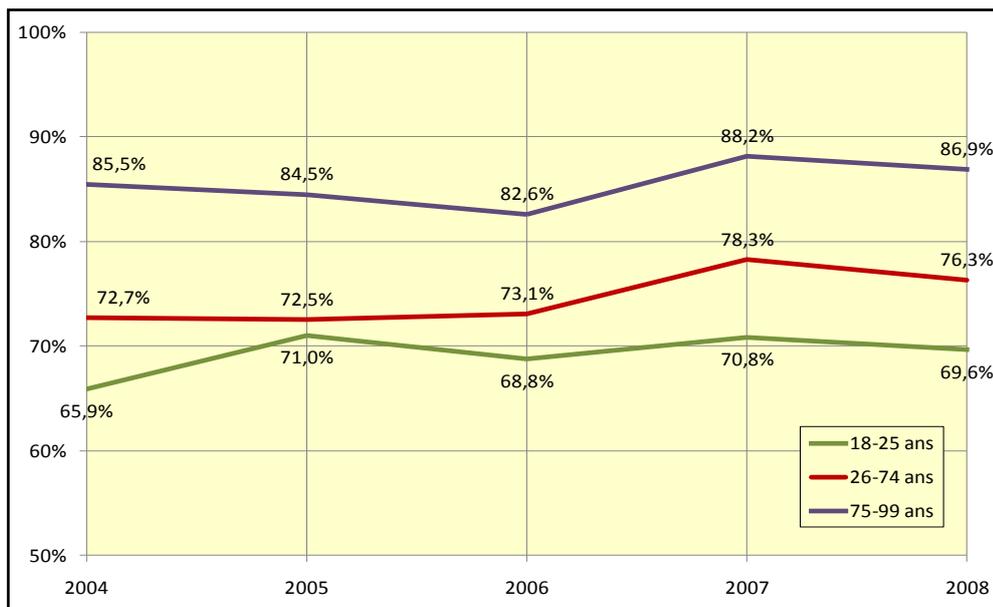
L'étude des antécédents en termes de sinistralité (voir B.4 ci-dessous) montre cependant que les jeunes conducteurs qui s'adressent au Bureau de Tarification sont des cas difficiles en raison de la fréquence ou des circonstances des sinistres. Les conducteurs débutants, c'est-à-dire de 18 à 22 ans qui conduisent une voiture de maximum 66 kW, qui n'ont provoqué aucun accident et qui n'ont ni retrait ni circonstance aggravante à leur passif, sont au nombre de 40 pour l'ensemble des années 2004 à 2008.



B.2.1. - Répartition des demandes selon la classe d'âge

Le graphique B.2.2. montre l'évolution du taux d'acceptation. On note une différence assez sensible en fonction de la classe d'âge. Cette différence peut traduire la plus grande facilité avec laquelle les jeunes conducteurs parviennent à trouver ou retrouver une couverture sur le marché.

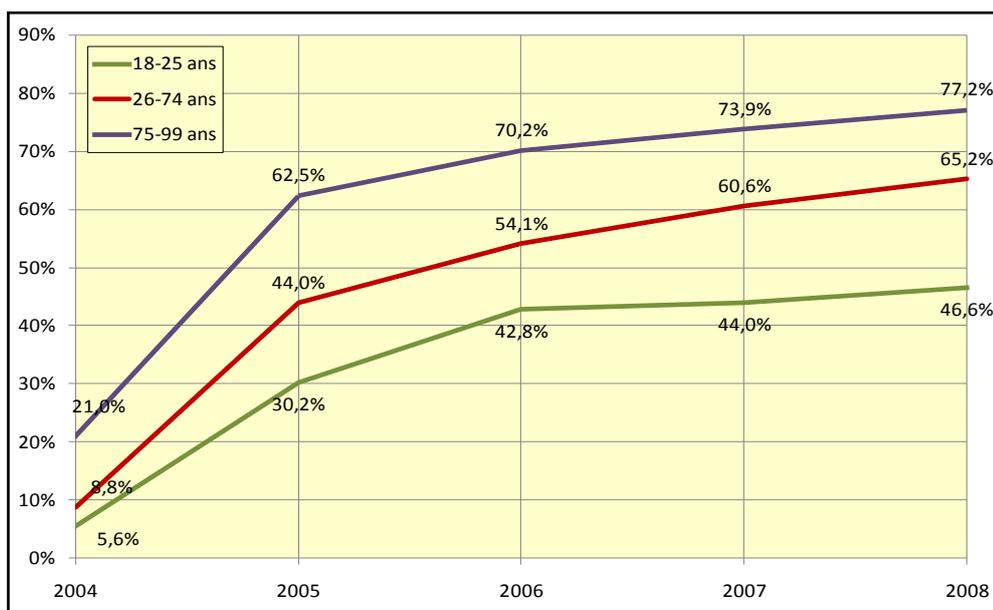
La légère chute du taux d'acceptation en 2008 s'explique par le fait que certains dossiers des mois de novembre et décembre n'ont été confirmés qu'en janvier ou février 2009. Ces acceptations n'ont pas pu être prises en compte au moment de la rédaction du présent rapport.



B.2.2. - Taux d'acceptation par classe d'âge

Le taux de renouvellement diffère aussi en fonction de la classe d'âge. La raison principale est la même que celle évoquée à propos de l'acceptation des offres. Les conducteurs jeunes trouvent plus facilement une couverture sur le marché. Il arrive même que la demande de tarification au Bureau serve uniquement de base de discussion dans les négociations avec les assureurs du marché.

En revanche, les conducteurs plus âgés éprouvent plus de difficultés ou plus de réticences à se réinsérer dans le marché. Il est vrai qu'en raison de leurs risques plus faibles, se sont également les conducteurs qui paient les primes les plus basses.

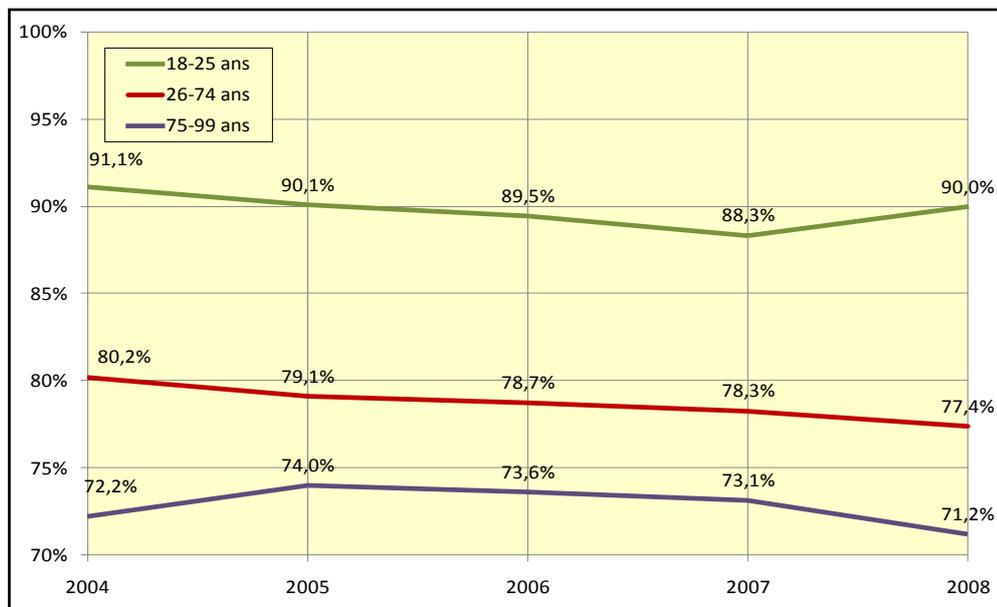


B.2.3. - Taux de renouvellement par classes d'âge

3. Répartition hommes - femmes

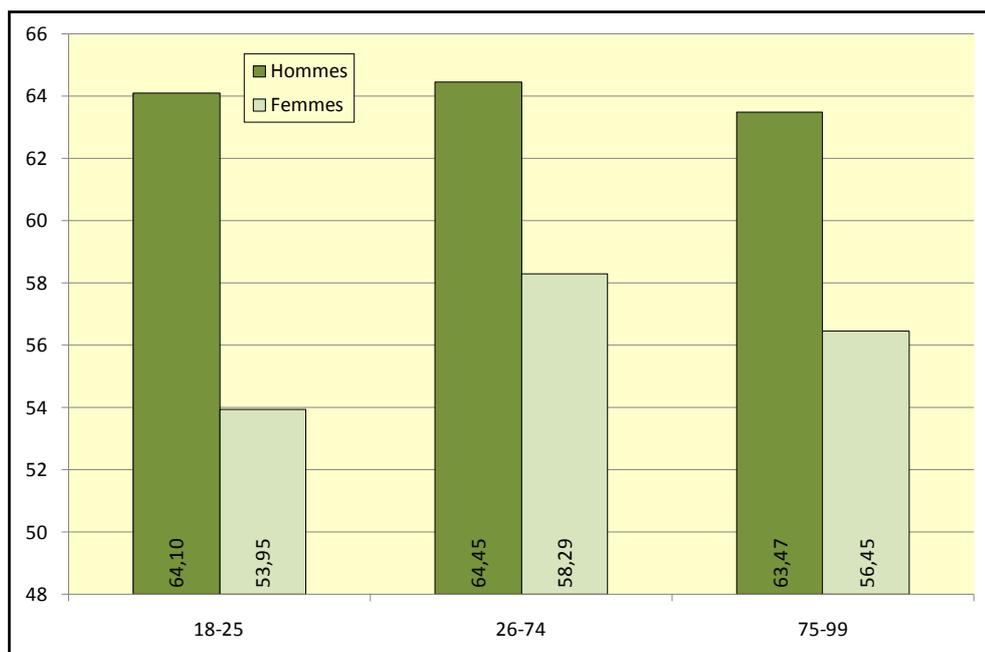
Le Bureau de Tarification n'a jamais fait de différenciation selon que le conducteur habituel est un homme ou une femme. Néanmoins, ses statistiques permettent d'identifier cette donnée. Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs habituels renseignés (de 5% à 10% des cas selon les catégories et les années), les statistiques retiennent le genre du conducteur présentant le risque le plus élevé, c'est-à-dire celui ayant le degré bonus-malus le plus élevé ou, dans certains cas, le plus jeune.

Le graphique B.3.1. montre que c'est parmi les jeunes que la proportion d'hommes est la plus élevée. Ceci peut s'expliquer partiellement par le fait que les jeunes hommes acquièrent plus rapidement une voiture que les jeunes femmes et que les jeunes hommes ont une fréquence de sinistres supérieure. A l'inverse, les hommes, quoique encore majoritaires, sont un peu moins nombreux parmi les seniors, ce qui peut s'expliquer par la proportion plus importante de femmes dans la population en général.



B.3.1. - Proportion de conducteurs de genre masculin

Le graphique B.3.2. indique la puissance moyenne du véhicule (exprimée en kilowatts) en fonction de la catégorie d'âge et du genre. Il a été calculé sur la base de 53.457 demandes introduites entre le 1^{er} novembre 2003 et le 31 décembre 2008. On s'aperçoit que, pour toutes les classes d'âge, la puissance moyenne du véhicule dont le conducteur principal est un homme est nettement supérieure à celle des véhicules conduits principalement par une femme.



B.3.2. - Puissance moyenne selon la classe d'âge et le genre

La présence massive de conducteurs de genre masculin conduisant en général des voitures plus puissantes que les femmes pose des questions sur le comportement au volant respectif des hommes et des femmes et la justification technique d'une tarification différenciée en fonction du genre (actuellement interdite en application des lois anti-discrimination).

4. Antécédents en termes de sinistralité

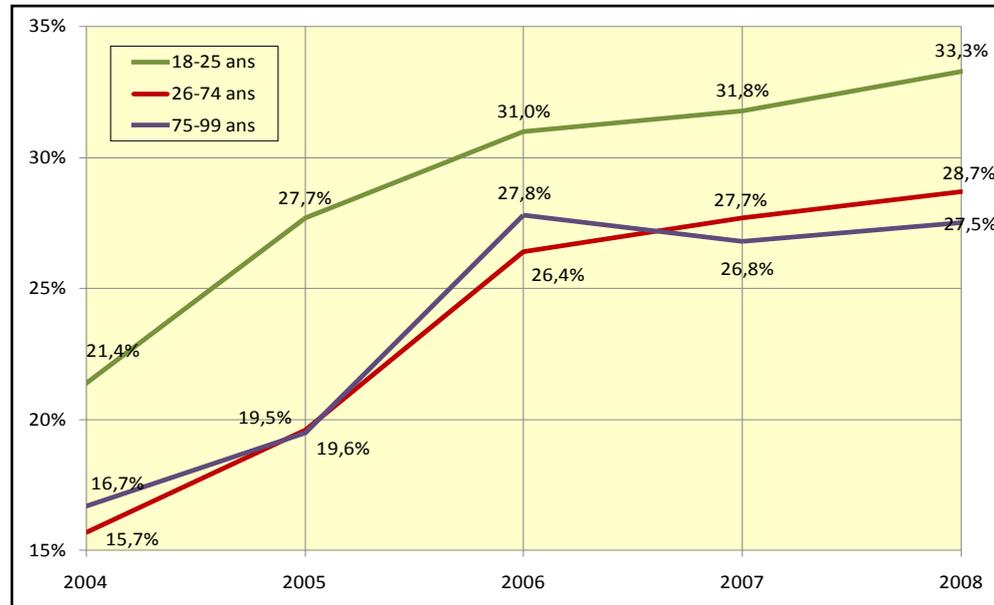
a. Fréquence de sinistres

Les graphiques suivants tentent de cerner les différences en ce qui concerne les antécédents en termes de sinistralité selon la classe d'âge. Il s'agit du profil de risque que le demandeur présente au moment de l'introduction de la demande. Ce profil est déterminé sur la base des accidents, du bonus-malus, des retraits de permis de conduire, des circonstances aggravantes et des difficultés de paiement pendant les cinq années précédant la demande. Il ne s'agit donc pas de la sinistralité des conducteurs pendant la couverture du Bureau de Tarification.

Le graphique B.4.1. montre la fréquence de sinistres²² par catégorie d'âge. Il est important de noter que pour les années 2004 et 2005, tous les sinistres n'ont pas été repris dans la base de données du Bureau de tarification. La fréquence de sinistre présentée dans le graphique B.4.1. pour ces deux années est donc sous-évaluée.

²² Dans le cas du Bureau de Tarification, la fréquence de sinistre est calculée sur la base des accidents des cinq dernières années provoqués par le conducteur principal du véhicule à tarifier, pour lesquels ce conducteur a déclaré être responsable. Le véhicule conduit lors de l'accident n'entre pas en considération.

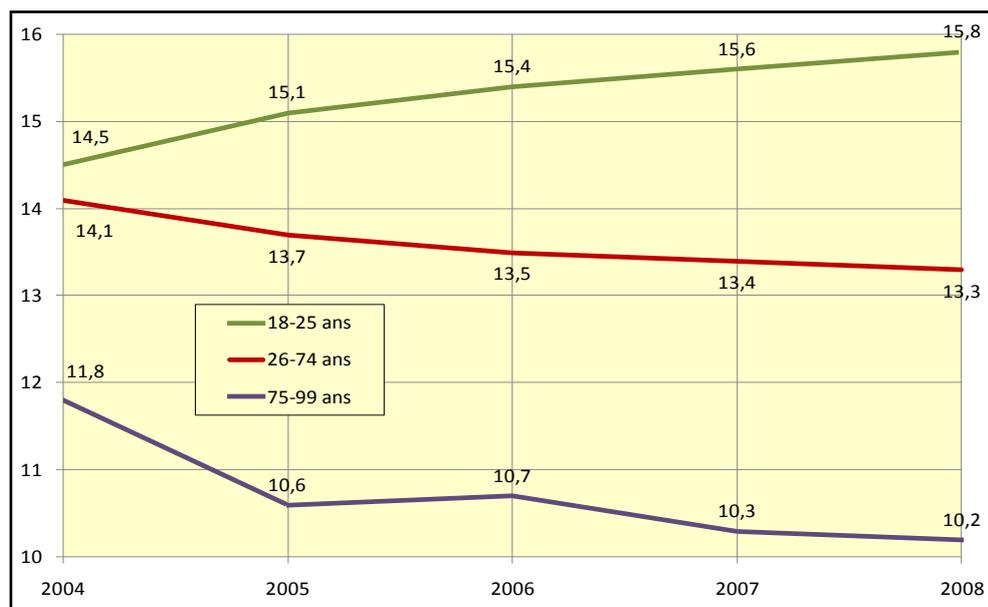
On peut néanmoins tirer deux conclusions du graphique B.4.1. La première est que, même sous-évaluée, la fréquence de sinistres des conducteurs se présentant au Bureau de Tarification est plus de trois fois supérieure à celle des conducteurs assurés sur le marché. La seconde est que les jeunes ont une fréquence de sinistres nettement supérieure à celle des autres conducteurs.



B.4.1. - Fréquence de sinistres par classe d'âge

b. Degré bonus-malus

Le graphique B.4.2. montre le degré bonus-malus moyen des conducteurs qui se présentent au Bureau de Tarification. En raison de la suppression du bonus-malus unique, il n'est plus possible de calculer la moyenne du marché après 2003, année pour laquelle le degré moyen du marché était de 2,4. Il n'y a pas de raison pour que la situation ait fortement évolué de ce point de vue. Il est donc évident que le degré moyen des conducteurs du Bureau de Tarification est nettement supérieur à celui que présenterait le marché si les assureurs utilisaient encore le système bonus-malus de 1992.



B.4.2. - Bonus-malus moyen par classe d'âge

Il faut noter que la fréquence de sinistre n'est pas entièrement reflétée dans le bonus-malus. En effet, celui-ci est lié à un contrat portant sur un véhicule déterminé alors que la fréquence de sinistre calculée par le Bureau de Tarification concerne un conducteur déterminé quel que soit le véhicule.

Il arrive assez souvent que plusieurs accidents aient été occasionnés avec le véhicule d'une autre personne (un parent, le conjoint, une société...). Dans un tel cas, c'est le véhicule de cette autre personne qui se voit appliquer le malus correspondant. Ainsi, un jeune conducteur ayant eu des accidents uniquement avec la voiture de ses parents se verra appliquer le degré 11 comme s'il n'avait jamais eu d'accident.

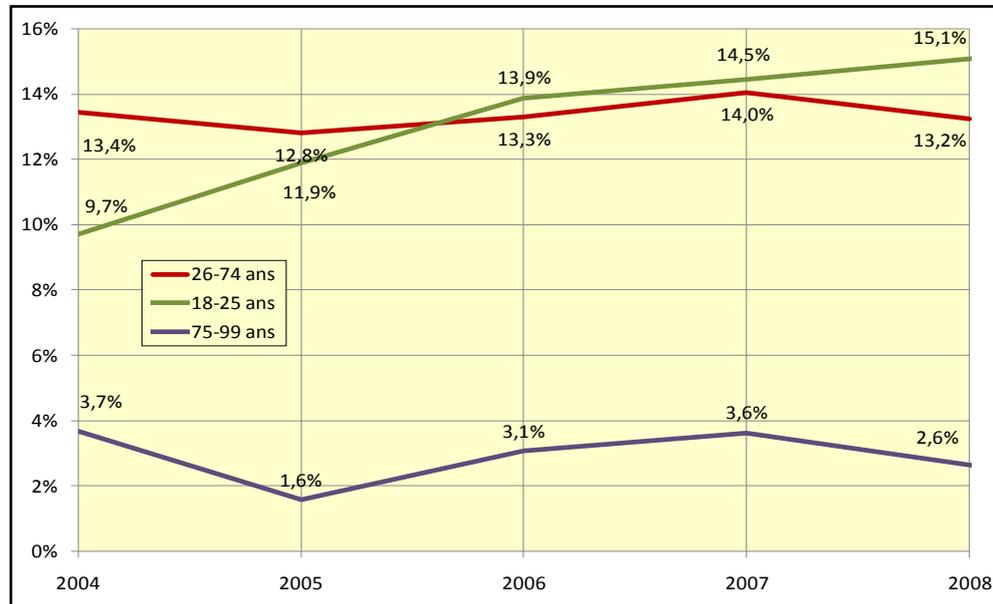
C'est un des points faibles du système bonus-malus. Il présente l'avantage, pour ces jeunes conducteurs, de réduire le montant de la prime. En contrepartie, le Bureau de Tarification appliquera souvent une franchise pour tenir compte des accidents provoqués avec l'autre véhicule.

Fort logiquement, la fréquence de sinistre importante des jeunes conducteurs se traduit par un degré bonus-malus moyen supérieur à celui des autres catégories d'âges. Le degré bonus-malus moins élevé des seniors comparé à celui des conducteurs de 26 à 74 ans malgré une fréquence de sinistres similaire peut surprendre. Une explication possible est que les seniors entrent au Bureau de Tarification à un degré bonus-malus moins élevé que les autres assurés et que leur présence au Bureau résulte d'autres causes que les accidents, telles que les problèmes de paiement ou d'aptitude à la conduite²³. Il semble aussi très difficile pour un senior de retrouver une couverture sur le marché après avoir été assuré via le Bureau de Tarification.

²³ Il n'est pas toujours possible d'identifier la cause exacte notamment dans le cas où le contrat est résilié à l'échéance annuelle.

c. Retraits de permis de conduire

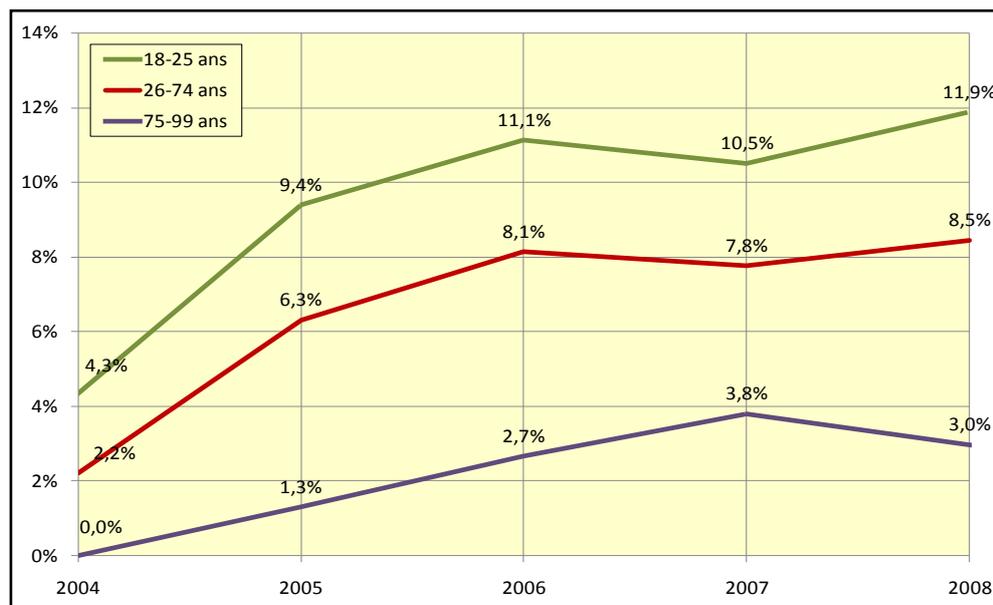
En ce qui concerne les retraits de permis de conduire, nous pouvons observer un pourcentage nettement moindre pour les conducteurs âgés tandis que les deux autres catégories sont très proches.



B.4.3. - Dossiers avec un ou plusieurs retraits de permis de conduire

d. Circonstances aggravantes

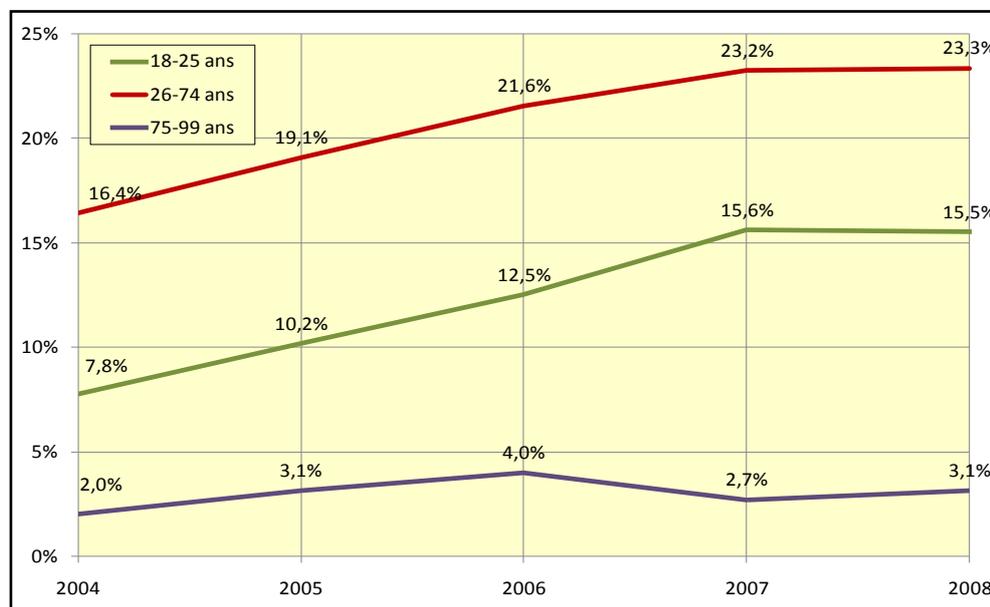
En matière de circonstances aggravantes (alcool, drogue, vitesse excessive, délits de fuite, conduite sans assurance...) nous observons à nouveau une nette différence entre les catégories d'âges, les conducteurs les plus jeunes étant également les plus dangereux selon ce critère.



B.4.4. - Dossiers avec une ou plusieurs circonstances aggravantes

e. Difficultés de paiement

Enfin, une différenciation peut aussi être constatée en ce qui concerne les difficultés de paiement. Ce sont les conducteurs plus âgés qui paient le plus régulièrement leurs primes.

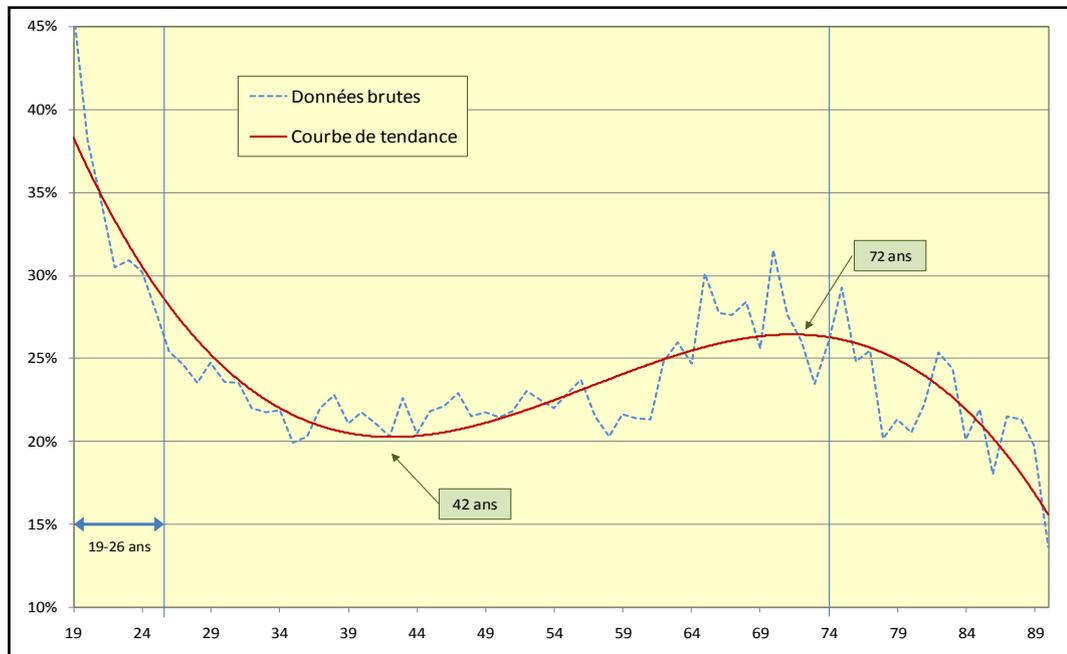


B.4.5. - Dossiers avec difficultés de paiement

5. Age et sinistralité

Le graphique B.5.1. donne une indication de la relation entre l'âge et la fréquence des accidents. Il a été établi sur la base de 53.347 demandes adressées au Bureau de Tarification entre le 1^{er} novembre 2003 et le 31 décembre 2008. Les jeunes conducteurs de 18 ans, sans passé sinistre, n'ont pas été repris de même que les conducteurs de plus de 90 ans en raison de leur trop petit nombre.

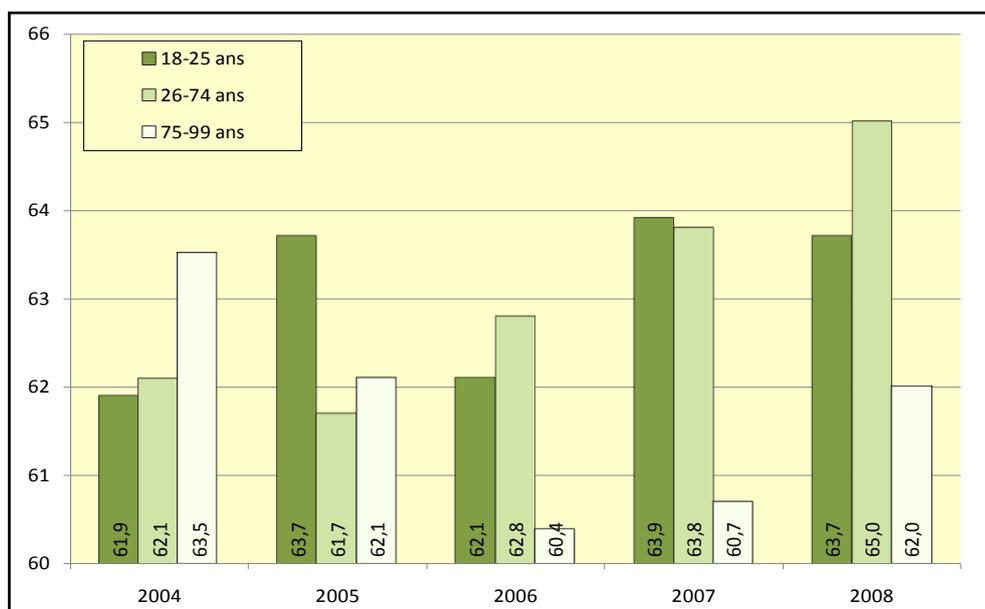
Le graphique B.5.1. montre une fréquence élevée au début de la conduite, qui décroît jusqu'à un minimum situé aux alentours de 42 ans et remonte ensuite pour atteindre un autre sommet, moins élevé toutefois, vers 72 ans. La redescente à partir de 72 ans peut s'expliquer par un usage moins fréquent du véhicule.



B.5.1. - Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres

6. Puissance du véhicule

La prime étant aussi fonction de la puissance du véhicule, il est intéressant d'examiner s'il existe des différences de ce point de vue entre les classes d'âge. Le graphique B.6.1. montre peu de différence à ce propos, principalement entre les deux premières classes. Les variations dans la population des personnes âgées peuvent s'expliquer par le faible nombre de dossiers.



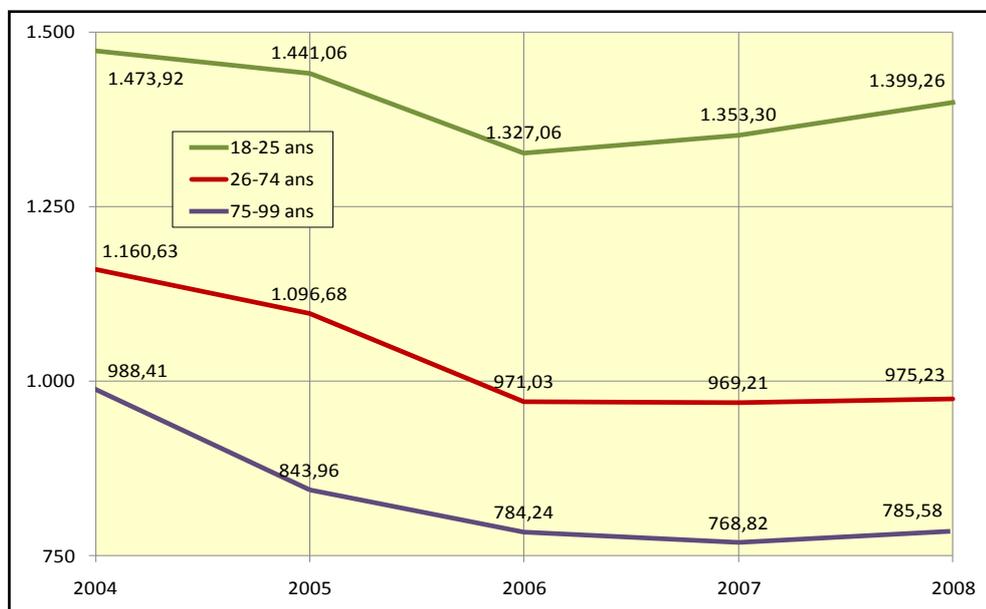
B.6.1. - Puissance moyenne (en kW) par classe d'âge

7. Primes moyennes

Il apparaît de ce qui précède que les conducteurs les plus jeunes qui s'adressent au Bureau de Tarification sont aussi ceux qui ont le plus lourd passé. Ces jeunes conducteurs provoquent beaucoup plus d'accidents et plus souvent avec des circonstances aggravantes tandis que les conducteurs les plus âgés sont moins mauvais à la fois du point de vue de la fréquence d'accidents que des circonstances de ces accidents.

Il semble donc logique que les primes des conducteurs les plus jeunes soient aussi les plus élevées et, à l'inverse, que celles des conducteurs les plus âgés soient les plus faibles. Étant donné que la puissance moyenne des véhicules est assez semblable et que les problèmes de paiement n'ont aucune influence sur les primes, c'est principalement la sinistralité de chaque catégorie qui explique les différences dans les primes.

Enfin, on notera une tendance générale à la baisse. Étant donné que la puissance moyenne des véhicules et la sinistralité varient peu d'une année à l'autre, cette tendance résulte de la politique du Bureau de Tarification, notamment l'introduction des plafonds, qui a permis de limiter le montant des primes les plus élevées.



B.7.1. - Prime moyenne par classe d'âge

C. Statistiques des sinistres au Bureau de Tarification 2004-2007 (portefeuille des assurés)

1. Nombre d'assurés

Les données de cette section se rapportent uniquement aux personnes assurées via le Bureau de Tarification. Elles sont basées exclusivement sur les dossiers en portefeuille, c'est-à-dire ceux pour lesquels le demandeur a donné suite à l'offre qui lui a été faite. Il est donc logique que les données de cette section diffèrent de celles présentées dans les sections A et B, qui se rapportent, respectivement, à l'ensemble des demandes de tarification et à l'ensemble des demandes de tarification concernant les véhicules de tourisme et affaires.

Pendant la période 2004-2007, 29.383 véhicules, exprimés en **années d'assurance**, ont été assurés via le Bureau de Tarification. Étant donné que tous les contrats ne courent pas du 1^{er} janvier au 31 décembre, ce nombre est plus bas que le nombre de risques qui ont donné suite à la proposition du Bureau de Tarification. Un contrat qui démarre par exemple le 1^{er} juillet 2007 couvre une demi-année d'assurance en 2007 et une demi-année d'assurance en 2008. Il y a également un nombre limité de contrats qui ont une durée de moins d'un an.

2. Répartition par catégorie de véhicule

Le tableau ci-dessous reprend la statistique des sinistres pour les véhicules assurés auprès du Bureau de Tarification durant la période 2004-2007. Les résultats sont présentés par catégorie de véhicule.

2004-2007	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Tourisme et affaires	25.882	15,6%	3.474	543	67%
Deux roues (et assimilés)	717	9,5%	5.156	489	147%
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5 t	2.065	20,3%	5.183	1.052	109%
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t	203	46,8%	1.707	799	47%
Transport de personnes ²⁴	396	34,6%	50.164	17.355	905%
Engins agricoles	102	17,6%	9.205	1.624	204%
Autres et inconnus	18	22,2%	2.868	637	77%
TOTAL	29.383	16,3%	4.969	810	99%

C.2.1. – Répartition par catégorie de véhicule

La première colonne énumère les différentes catégories de véhicules. La seconde colonne indique comment se répartit le nombre d'années d'assurance sur les différentes catégories de véhicules. La fréquence des sinistres est reprise dans la troisième colonne : il s'agit du nombre de sinistres (responsable, partiellement responsable ou responsabilité inconnue) divisé par le nombre d'années d'assurance. La quatrième colonne contient les débours moyens (y compris les réserves) par sinistre. L'avant-dernière colonne mentionne la prime pure. Cette dernière englobe la partie de la prime qui couvre le risque effectif et se définit comme représentant la totalité des débours divisée par le nombre d'années d'assurance. La dernière colonne établit le ratio S/P_{net}, que l'on désignera plus loin par le terme *sinistralité*.

La sinistralité est définie ici comme étant la totalité des débours (frais de gestion non compris) divisée par le total des primes effectives (taxes non comprises). Pour être rentable, ce ratio doit rester en-dessous de la limite de 70 % étant donné que la totalité des primes effectives doit couvrir non seulement les débours mais aussi les frais de gestion et les commissions.

L'importance de la catégorie *Tourisme et affaires* apparaît immédiatement à la lecture de ce tableau. Cette catégorie représente en effet 88 % du nombre total d'années d'assurance.

La fréquence moyenne de sinistres pour toutes les catégories s'élève à 16,3 %. Quand on considère la fréquence des sinistres par catégorie, on constate que la fréquence moyenne des sinistres varie considérablement en fonction des catégories. De toutes les catégories de véhicules, les *Deux roues* ont la fréquence de sinistres la plus basse, à savoir 9,5 %.

²⁴ Le ratio S/P_{net} élevé est la conséquence d'un seul sinistre. Voir commentaire plus loin dans le texte.

Cependant, il apparaîtra ultérieurement que ce « bon » chiffre doit être nuancé. La fréquence de sinistres des *Deux roues* assurés via le Bureau de Tarification est presque le quintuple (!) de celles des *Deux roues* pour l'ensemble du marché. Les catégories *Transport de choses/marchandises MMA >3,5t* et *Transport de personnes* ont une fréquence de sinistres élevée, équivalent au double de la fréquence moyenne de sinistres. La fréquence de sinistres est la plus élevée (46,8 %) pour la catégorie *Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t*. Les débours moyens pour cette catégorie sont cependant les plus bas (1.707 €). En comparaison avec les autres catégories, il y a relativement beaucoup plus d'accidents dans la catégorie *Transport de choses de plus de 3,5 t*, mais ils sont en moyenne moins importants.

Du tableau ci-dessus, il résulte que la sinistralité, vue globalement, représente 99 %, ce qui est plus que la limite de principe fixée à 70 %. En 2004 (50 %), la sinistralité était la meilleure des quatre années écoulées, suivie par 2007 (71 %), 2005 (81 %) et 2006 (165 %). Il existe toutefois des différences considérables dans la sinistralité entre les différentes catégories de véhicules.

Dans les trois dernières colonnes du tableau précédent, ce sont surtout les chiffres relatifs à la catégorie *Transport de personnes* qui sautent aux yeux. C'est un sinistre qui a eu lieu en 2006, avec des débours estimés à plus de 6,5 millions d'euros qui est la cause de ces chiffres si élevés. Il s'agit du sinistre le plus lourd auprès du Bureau de Tarification. Celui-ci pèse par conséquent très lourd sur les résultats.

Le tableau ci-dessous reflète les résultats pour la période 2004-2007 sans tenir compte de cet important sinistre. Les données qui ont été ajustées sont reprises en caractères italiques et soulignées.

2004-2007 Sans tenir compte du sinistre le plus lourd	Années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Tourisme et affaires	25.882	15,6%	3.474	543	67%
Deux roues (et assimilés)	717	9,5%	5.156	489	147%
Transport de choses/marchandises MMA ≤ 3,5 t	2.065	20,3%	5.183	1.052	109%
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t	203	46,8%	1.707	799	47%
Transport de personnes	396	34,6%	<u>1.810</u>	<u>626</u>	<u>48%</u>
Engins agricoles	102	17,6%	9.205	1.624	204%
Autres et inconnus	18	22,2%	2.868	637	77%
TOTAL	29.383	16,3%	<u>3.585</u>	<u>584</u>	<u>69%</u>

C.2.2. – Résultats pour le période 2004-2007

C'est une tout autre image qui apparaît alors. Le coût moyen d'un sinistre n'est plus de 4.969 € mais de 3.585 € et la sinistralité globale moyenne passe de 99 % à 69 %. La catégorie *Transport de personnes* est ainsi comparable à celle de *Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t* : relativement beaucoup de sinistres, mais en général moins importants par rapport aux autres catégories de véhicules.

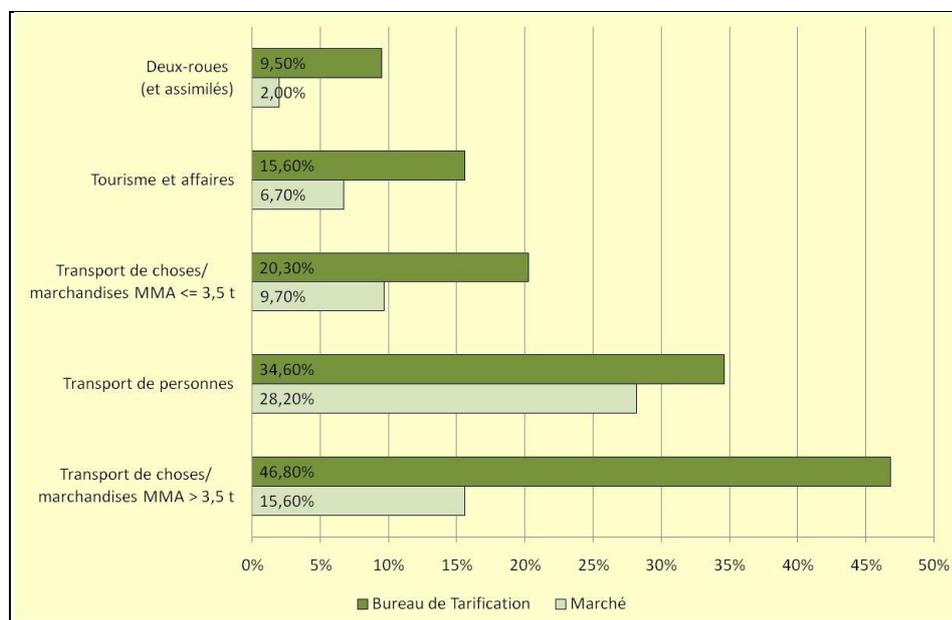
Par ailleurs, le tableau ci-dessus montre également que le coût moyen par sinistre est très hétérogène, allant de 1.707 € (*Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t*) à 9.205 € (*Engins agricoles*).

Le tableau et le graphique ci-dessous comparent la fréquence des sinistres sur le marché (2007) et la fréquence des sinistres au Bureau de Tarification pour la période 2004-2007. La fréquence des sinistres du marché est basée sur un échantillon représentant environ 78 % de l'encaissement.

2004-2007	Marché	Bureau de Tarification	Facteur
Tourisme et affaires	6,7%	15,6%	2,3
Deux roues (et assimilés)	2,0%	9,5%	4,7
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5 t	9,7%	20,3%	2,1
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5 t	15,6%	46,8%	3,0
Transport de personnes	28,2%	34,6%	1,2
TOTAL	6,8%	16,3%	2,4

C.2.3. – Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de Tarification

De ces données, on peut directement faire remarquer que c'est pour la seule catégorie *Transport de personnes* que les fréquences de sinistres sont quelque peu comparables entre le Bureau de Tarification et le marché. Pour toutes les autres catégories, la fréquence des sinistres est au moins deux fois plus élevée au Bureau de Tarification. Ce sont principalement les catégories *Deux roues* et *Transport de choses/marchandises > 3,5 t* qui se démarquent.



C.2.4. – Fréquence de sinistres sur le marché et au Bureau de Tarification

Ces données montrent que de nombreux « multi-sinistrés » concluent une assurance via le Bureau de Tarification. Si une mauvaise sinistralité signifie qu'il y a eu un ou plusieurs gros sinistres, une sinistralité élevée indique par contre qu'un portefeuille d'assurance comprend beaucoup de mauvais risques.

Étant donné l'impact de la catégorie *Tourisme et affaires*, c'est sur cette catégorie que nous allons dorénavant nous concentrer.

3. Répartition démographique (Tourisme et affaires)

Le tableau ci-dessous rend compte de la répartition de la catégorie *Tourisme et affaires* en fonction de l'âge, avec une attention particulière pour les jeunes entre 18 et 25 ans.

2004-2007	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
18 - 20 ans : conducteur débutant	11	46,4%	13.553	6.254	819%
18 - 20 ans : autre jeune conducteur	397	31,2%	3.516	1.096	96%
21 - 22 ans : conducteur débutant	9	31,9%	1.736	550	68%
21 - 22 ans : autre jeune conducteur	1.054	24,6%	3.732	916	77%
23 - 25 ans	2.540	17,2%	4.095	704	68%
26 - 75 ans	19.612	14,9%	3.364	502	62%
> 75 ans	1.167	12,9%	2.743	355	53%
TOTAL	24.790	15,7%	3.500	551	64%

C.3.1. – Répartition démographique (*Tourisme et affaires*)

Depuis 2004, il y a eu 25 jeunes assurés par le Bureau de Tarification sous le statut de conducteur débutant, dont 14 avaient entre 18 et 20 ans. Ensemble, ces conducteurs débutants comptabilisent onze années d'assurance et sont responsables de cinq sinistres. De ce fait, la fréquence des sinistres pour les conducteurs débutants âgés de 18 à 20 ans atteint 46,4 % ! La prime effective moyenne (taxes comprises) que ces conducteurs débutants ont payée, s'élève à 896 euro. Leur prime pure moyenne s'élève à 6.254 € ! Le coût moyen des sinistres que ces conducteurs débutants ont provoqués, revient à 13.553 € par sinistre. La sinistralité pour le groupe des conducteurs débutants âgés de 18 à 22 ans s'élève à 819 %. Il faut toutefois légèrement nuancer, puisqu'il ne s'agit ici que d'un échantillon de cinq sinistres.

La fréquence des sinistres n'est pas seulement élevée auprès des jeunes conducteurs « qui débutent » : on note également une fréquence élevée auprès des autres jeunes conducteurs. Il ressort clairement du tableau que la fréquence des sinistres est élevée pour les conducteurs jusqu'à 25 ans en comparaison avec les conducteurs plus âgés. Ces jeunes ont une fréquence de sinistres de 20,5 %.

Si on compare ce groupe de conducteurs entre 18 et 25 ans, qui sont assurés via le Bureau de Tarification, avec les conducteurs du même âge, qui sont assurés via le marché, on constate que la fréquence des sinistres au Bureau de Tarification est supérieure de 7 % par rapport au marché. Pour les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans assurés via le marché, la fréquence des sinistres est de 13,1 %.

Pour les autres jeunes conducteurs (c'est-à-dire non débutants) de 18 à 20 ans, la fréquence des sinistres est impressionnante : 31,2 %. Exprimé autrement, cela signifie qu'environ toutes les trois années d'assurance, on peut compter un sinistre en tort chez ces jeunes. La catégorie 26 à 75 ans a une fréquence de sinistres de 14,9 % et les conducteurs de plus de 75 ans, une fréquence de sinistres de 12,9 %. Plus on est âgé, plus le risque de sinistre diminue.

À côté de la fréquence élevée des sinistres, on constate également, pour les conducteurs de 18 à 25 ans, un coût moyen des sinistres élevé, par sinistre. Si on regroupe tous les jeunes jusqu'à 25 ans, la charge moyenne s'élève à 3.943 € par sinistre.

Le tableau suivant rend compte de la relation entre la classe d'âge et le genre.

	18 - 25			26 - 74			> 75		
	AA* (#)	Fréq.**	PP***	AA (#)	Fréq.	PP	AA (#)	Fréq.	PP
Femmes	419	18%	488	4.289	15%	418	319	13%	297
Hommes	3.596	21%	855	15.324	15%	534	848	13%	372
TOTAL	4.015	21%	818	19.613	15%	509	1.167	13%	355
AA*	= années d'assurance								
Fréq.**	= fréquence des sinistres								
pp***	= prime pure								

C.3.2. – Classe d'âge et genre (Tourisme et affaires)

Seuls 20 % des conducteurs assurés via le Bureau de Tarification sont des conductrices. Au sein du groupe des assurés les plus jeunes, un peu plus de 10 % sont des femmes, tandis que leur représentation est plus élevée dans la catégorie des conducteurs de plus de 75 ans, à savoir 27 %. On trouve plus de femmes dans les catégories d'âge plus élevées que dans les autres catégories.

Comme dans le tableau précédent, on remarque ici que la fréquence des sinistres pour les hommes comme pour les femmes diminue à mesure que l'âge augmente. Par ailleurs, ce tableau montre également que la prime pure moyenne, tant pour les conducteurs que pour les conductrices, diminue à mesure qu'ils vieillissent.

Pour la classe d'âge des 18 à 25 ans, ce sont les hommes qui ont la fréquence des sinistres la plus élevée, tandis que dans les autres groupes d'âge, on ne remarque pas de différence entre les genres.

De l'analyse de tout l'échantillon, il ressort que les hommes (585 €) ont une prime pure plus élevée que celle des femmes (416 €) et que les conductrices ont une fréquence de sinistre légèrement inférieure à celle des conducteurs (15,7 %).

4. Déchéance du droit de conduire et circonstances aggravantes (Tourisme et affaires)

Le tableau ci-dessous indique que 12,9 % des conducteurs qui s'assurent via le Bureau de Tarification ont eu au moins une déchéance du droit de conduire.

2004-2007		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen des sinistres	Prime pure	S/P _{net}
Déchéance du droit de conduire	0	21.593	15,9%	3.377	537	65%
	1	2.642	14,3%	3.343	477	50%
	2	457	14,7%	3.632	532	48%
	3+	109	23,8%	21.633	5.173	390%

C.4.1. – Déchéance du droit de conduire (Tourisme et affaires)

La fréquence des sinistres pour les conducteurs sans déchéance du droit de conduire s'élève à 15,9 %. Ce chiffre diminue ensuite pour les conducteurs ayant eu une déchéance du droit de conduire, pour remonter à nouveau chez les conducteurs qui ont eu deux déchéances. Les conducteurs avec trois déchéances ou plus ont la fréquence de sinistres la plus élevée (28,3 %).

En ce qui concerne la sinistralité et la prime pure, on constate une amélioration lorsque le nombre de déchéances du droit de conduire passe de 0 à 1. Les résultats sont les plus mauvais dans les cas où il y a eu trois déchéances ou plus.

Le tableau ci-dessous montre que 7,6 % des conducteurs qui ont été assurés via le Bureau de Tarification ont eu au moins une circonstance aggravante. La part des conducteurs qui ont eu au moins une circonstance aggravante n'a fait qu'augmenter au fil des ans : de 6,6 % en 2004 à 8,1 % en 2006 et 8,5 % en 2007.

2004-2007		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen des sinistres	Prime pure	S/P _{net}
Circonstances aggravantes	0	22.925	15,8%	3.490	551	65%
	1	1.796	14,9%	3.664	547	61%
	2+	100	25,0%	2.922	731	69%

C.4.2 – Circonstances aggravantes (Tourisme et affaires)

Les conducteurs présentant deux circonstances aggravantes ou plus ont une fréquence de sinistres plus élevée que celle des autres conducteurs, ainsi qu'une prime pure et une sinistralité plus élevées, mais un coût moyen des sinistres plus bas.

5. Ancienneté du permis de conduire (Tourisme et affaires)

Comme il ressort du tableau ci-dessous, un conducteur sur 7, assuré par le Bureau de Tarification, a eu son permis il y a moins de 4 ans. La majorité des conducteurs au Bureau de Tarification, à savoir 55,7 %, ont leur permis depuis plus de 10 ans.

2004-2007		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen des sinistres	Prime pure	S/P _{net}
Ancienneté du permis de conduire (en nombre d'années)	< 1	427	30,7%	3.379	1.036	118%
	1 - 3	3.335	21,7%	3.085	717	66%
	4 - 10	7.238	15,6%	3.696	575	64%
	> 10	13.803	14,0%	3.547	496	64%

C.5.1. – Ancienneté du permis de conduire (Tourisme et affaires)

Le tableau indique que les conducteurs qui ont reçu leur permis il y a moins d'un an, ont une fréquence de sinistres de 30,7 %. La fréquence des sinistres diminue à mesure que l'ancienneté du permis augmente. Les personnes ayant leur permis depuis plus de dix ans ont une fréquence de sinistres de 14,0 %. Les assurés qui ont leur permis depuis moins d'un an, courent deux fois plus de risques d'avoir un sinistre que les conducteurs qui ont leur permis depuis au moins dix ans.

La même constatation ne peut pas être faite en ce qui concerne le coût moyen des sinistres. En moyenne, les plus gros sinistres ont eu lieu chez les personnes qui ont leur permis depuis quatre à dix ans, suivies par les conducteurs qui disposent d'un permis depuis au moins dix ans.

Tout comme pour la fréquence des sinistres, la prime pure et la sinistralité diminuent à mesure que l'ancienneté du permis augmente. Les conducteurs avec un permis d'un an maximum ont les plus mauvaises statistiques des quatre groupes. La catégorie plus de dix ans de permis a le meilleur score sur toute la ligne.

6. L'historique des sinistres (Tourisme et affaires)

Dans le tableau ci-dessous, les statistiques des sinistres sont classées en fonction du nombre de sinistres en tort au cours des cinq dernières années au moment de la souscription de l'assurance. À partir d'un sinistre en tort, on voit la fréquence des sinistres augmenter à mesure que le nombre de sinistres en tort augmente. Il y a donc un rapport positif entre le nombre de sinistres qu'une personne a provoqués dans le passé et le nombre de sinistres qu'elle provoquera à l'avenir. Plus une personne a déjà provoqué de sinistres, plus le risque est grand qu'elle en provoquera à l'avenir.

Par ailleurs, le tableau indique également que le coût moyen des sinistres ne dépend pas du nombre de sinistres qu'une personne a provoqués. Le coût moyen des sinistres se situe même légèrement plus bas chez ces conducteurs qui ont eu, au cours des cinq dernières années, quatre accidents en tort ou plus.

Assez curieusement, la catégorie quatre accidents et plus, qui a provoqué le plus de dégâts dans le passé, présente une sinistralité comparable à celle des autres catégories. La raison en est double : premièrement, la prime qui leur est réclamée au départ est plus élevée du fait de leur mauvais historique « sinistres » et, deuxièmement, ils provoquent la plupart du temps de plus petits sinistres.

2004-2007		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Nombre d'accidents en tort	0	8.163	14,6%	2.745	402	56%
	1	7.288	14,4%	5.295	761	92%
	2	5.880	15,9%	3.013	478	52%
	3	2.589	19,5%	2.917	570	54%
	4+	902	25,5%	2.483	633	55%

C.6.1. – Historique des sinistres (Tourisme et affaires)

D. Le Bureau de Tarification et après ?

Une des questions qui se pose est de mesurer l'évolution du comportement des conducteurs après le « purgatoire » que représente le Bureau de Tarification. La pratique des contrats annuels rend difficile la réponse à cette question car la base de données ne permet pas de suivre les dossiers d'une année à l'autre.

Le graphique D.1. est établi sur la base de 2.372 demandes introduites entre octobre 2008 et janvier 2009 pour des véhicules de tourisme et affaires dont les assurés reviennent pour la deuxième fois au Bureau de Tarification. Il montre l'évolution du bonus-malus de ces assurés entre la première et la deuxième année de couverture via le Bureau²⁵.

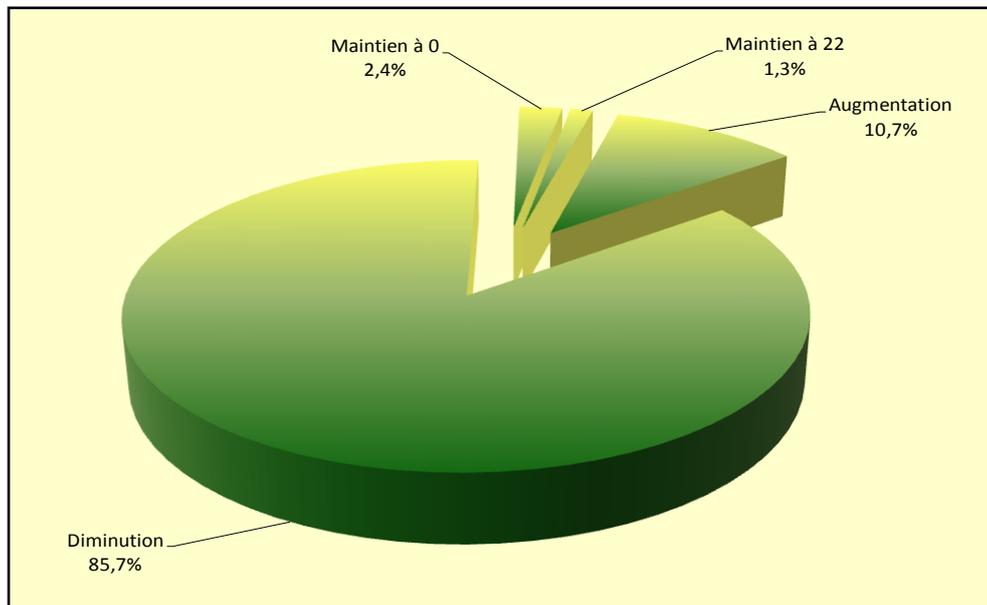
Le graphique D.2. est établi sur la base de 4.458 demandes de renouvellement introduites entre octobre 2008 et janvier 2009 et qui concernent toutes les catégories de véhicules. Il visualise la proportion de demandes en fonction du nombre de renouvellements²⁶.

Le graphique D.1. indique que la grande majorité des assurés auprès du Bureau de Tarification améliore son degré bonus-malus d'une année à l'autre. Il faut également supposer que, parmi les assurés qui ne renouvellent pas leur contrat et qui donc trouve à nouveau une couverture sur le marché, la plupart ont aussi amélioré leur degré bonus-malus.

²⁵ Il ne s'agit donc pas de la fréquence des sinistres.

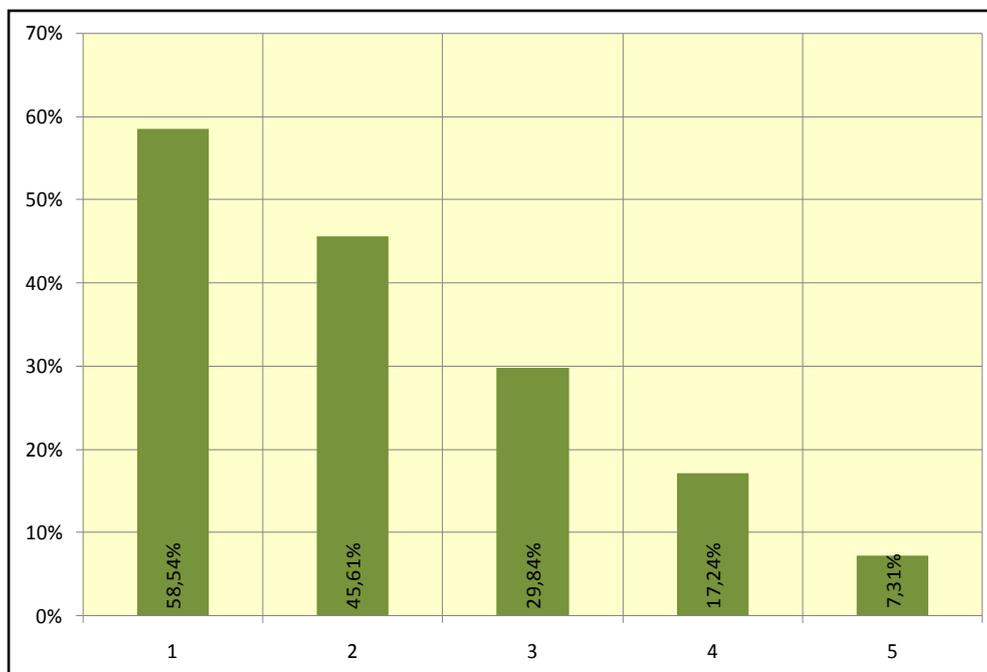
²⁶ Autrement dit, on calcule, sur l'ensemble des renouvellements de l'échantillon, la proportion de premiers, deuxièmes, troisièmes, quatrièmes et cinquièmes renouvellements.

Parmi les assurés du Bureau de Tarification, il en reste malheureusement un nombre significatif, près d'un sur huit, pour qui le degré bonus-malus se détériore ou reste au plafond absolu de 22.



D.1. - Évolution du bonus-malus

On s'aperçoit (graphique D.2.) qu'un nombre important d'assurés restent au Bureau de Tarification deux à trois ans, tandis qu'une durée de cinq à six ans semble un maximum pour la plupart d'entre eux.



D.2. - Proportion de demandes en fonction du nombre de renouvellements

Sur la base des graphiques D.1. et D.2., on s'aperçoit qu'une majorité de conducteurs quitte le Bureau de Tarification après trois à cinq ans et avec, généralement, un degré bonus-malus inférieur à celui atteint au moment de l'introduction de la première demande.

L'offre du Bureau de Tarification se limite à l'assurance de la responsabilité civile, à l'exclusion des couvertures facultatives (dégâts matériels, protection juridique). Ce fait, qui constitue un filtre dans l'introduction des demandes²⁷, est aussi un incident à consulter le marché le plus rapidement possible.

E. Rapport financier

Le tableau E.1.1 présente les principales données financières de l'activité du Bureau de Tarification. Il est important de noter qu'une année comptable comprend les deux derniers mois de l'année civile précédente et se termine le 31 octobre. L'année 2004 se rapporte donc aux activités allant du 1^{er} novembre 2003 au 31 octobre 2004. Cette façon de procéder permet, d'une part, de tenir compte de l'activité des mois d'octobre et de novembre 2003 et, d'autre part, que les assureurs intègrent les résultats du Bureau de Tarification à leurs propres comptes annuels, qui sont clôturés le 31 décembre.

	2004	2005	2006	2007	2008
Primes	4.955.107	6.686.786	7.330.888	7.972.434	7.551.625
Prestations et gestion des sinistres	900.690	2.500.215	3.739.216	5.466.962	6.246.596
Dotation aux provisions tech. et charges tech. à récupérer	3.348.785	4.352.374	9.711.909	4.661.944	1.585.007
Frais d'acquisition et commissions	1.148.952	1.586.870	1.656.159	1.798.336	1.757.464
Solde brut de l'activité d'assurance	-443.320	-1.752.673	-7.776.396	-3.954.808	-2.037.442
Frais d'administration	427.511	616.155	758.075	789.973	796.716
Solde net de l'activité d'assurance	-870.831	-2.368.828	-8.534.471	-4.744.781	-2.834.158
Secrétariat du Bureau de Tarification	288.389	169.142	193.844	166.907	224.967
Solde de l'activité du Bureau de Tarification	-1.159.220	-2.537.970	-8.728.315	-4.911.688	-3.059.125

E.1.1. - Données financières

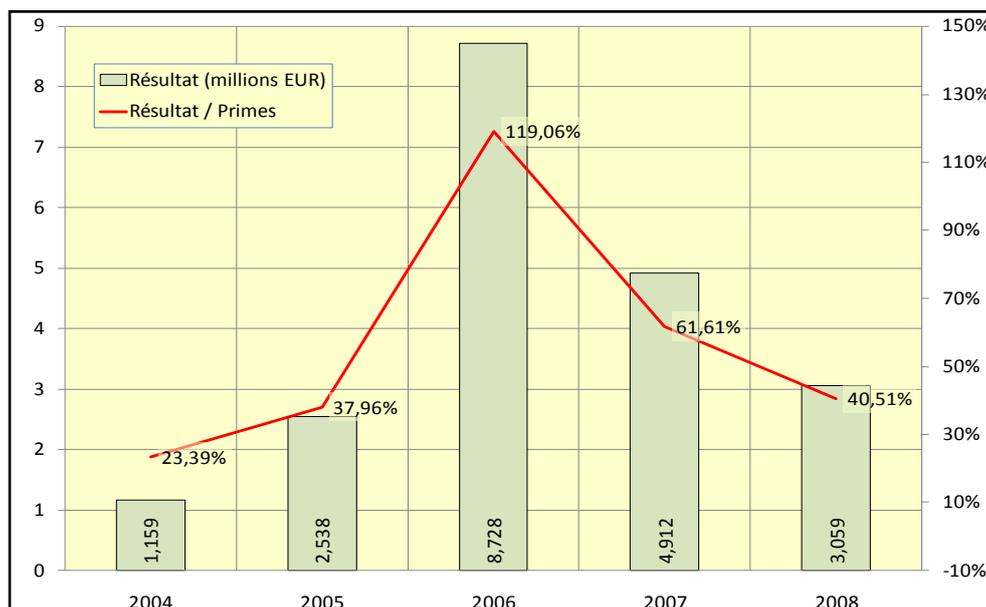
Le tableau E.1.2 présente quelques données et ratios intéressants, notamment la charge annuelle des sinistres (prestations et dotations aux provisions pour sinistres).

	2004	2005	2006	2007	2008
Prestations et gestion des sinistres	900.690	2.500.215	3.739.216	5.466.962	6.246.596
Dotation aux provisions pour sinistres	1.204.900	3.870.570	9.846.204	4.325.206	1.776.300
Charge des sinistres (prestations + provisions)	2.105.590	6.370.785	13.585.420	9.792.168	8.022.896
Ratio S/P	42,5%	95,3%	185,3%	122,8%	106,2%
Solde brut en fonction des primes	-8,9%	-26,2%	-106,1%	-49,6%	-27,0%
Solde net en fonction des primes	-17,6%	-35,4%	-116,4%	-59,5%	-37,5%
Solde de l'activité du Bureau en fonction des primes	-23,4%	-38,0%	-119,1%	-61,6%	-40,5%

E.1.2. - Ratios

²⁷ Voir Chapitre II, A.1.

Enfin, le graphique E.1.3 visualise la perte annuelle en millions d'euros et en pourcentage des primes.



E.1.3. - Résultat de l'activité du Bureau de Tarification

L'impact de l'accident exceptionnel de 2006 est bien visible, tant dans les tableaux que sur le graphique. On notera également que chaque année se termine sur une perte qui, hors événement exceptionnel, se situe aux alentours des 3 millions d'euros en moyenne. Ce montant est celui qui est pris en charge par entreprises pratiquant l'assurance de la RC automobile en Belgique.

En chiffres absolus, la perte peut paraître importante. Il faut toutefois relativiser. A titre de comparaison, la charge des sinistres provoqués par les assurés Bureau de Tarification était de 9,79 millions d'euros en 2007 alors que celle de l'ensemble des assurés du marché étaient de 1,04 milliard d'euros. Les accidents provoqués par les assurés de Bureau de Tarification représentent donc moins d'un pourcent du coût de l'ensemble des accidents de la circulation supporté par les primes des contrats du marché.

Une autre comparaison est la contribution à charge de chaque véhicule assuré, lui est nécessaire pour apurer la perte de l'activité du Bureau de Tarification. Sans faire de calculs très compliqués et en comptant environ 6,5 millions de véhicules assurés, on peut estimer ce montant²⁸ à moins d'un euro, sauf pour l'année 2006 où il se situe entre 1 et 1,5 euro.

Enfin, le coût des sinistres provoqués par des conducteurs non assurés s'élevait à un peu plus de 26 millions d'euros en 2007²⁹, soit une contribution d'environ 4 euros par véhicule assuré.

²⁸ Il s'agit évidemment d'une moyenne car la contribution est différente selon le type de véhicule.

²⁹ Fonds Commun de Garantie Automobile, Rapport 2007, p. 6.

Chapitre III

Bilan et perspectives

A. Le droit à l'assurance

La mission du Bureau de Tarification est de faire en sorte que tout conducteur, en contrepartie de l'obligation de s'assurer, dispose également d'un droit à l'assurance en matière de responsabilité civile automobile. Cette mission est une mesure préventive en matière de lutte contre la non-assurance.

Du 1^{er} novembre 2003 au 31 décembre 2008, le Bureau de Tarification a traité 61.806 demandes concernant 68.018 conducteurs soit respectivement 1.000 demandes et 1.100 conducteurs par mois.

Le législateur n'a pas fixé de norme rigide en ce qui concerne l'action du Bureau de Tarification. En particulier, si la loi indique que la prime doit être déterminée « en tenant compte du risque que le preneur présente et de la solidarité entre l'ensemble des assurés », il a laissé au Bureau le choix des critères de tarification.

En cette matière, la tâche du Bureau n'est pas aisée, particulièrement lorsqu'il s'agit de rechercher une prime « abordable » ou « payable », notion qui ne figure pas dans la loi mais qui a été souvent évoquée au cours débats parlementaires ou chez certains commentateurs et qui est difficile à cerner car elle inclut une bonne part de subjectivité.

Pour l'ensemble des véhicules en 2008³⁰, la prime moyenne proposée par le Bureau est d'un peu plus de 1.000 euros tout compris. Plusieurs éléments expliquent la formation de cette prime.

En premier lieu, la prime correspond à un risque élevé. Sur l'ensemble des dossiers traités par le Bureau de Tarification depuis le 1^{er} novembre 2003, la fréquence de sinistres est environ trois fois supérieure à celle du marché. On ne s'étonnera donc pas que le bonus-malus moyen des personnes s'adressant au Bureau de Tarification soit de 13,7, alors qu'il se situe aux alentours de 2 sur le marché. Ce seul paramètre explique que les primes du Bureau de Tarification sont au minimum 85 % plus élevées que celles du marché !

A la sinistralité proprement dite, il faut ajouter divers comportements asociaux ayant donné lieu, pour 12,8 % des demandeurs à un ou plusieurs retraits de permis de conduire au cours des cinq années précédant la demande. Pour 6,7 % des demandeurs, divers comportements répréhensibles (conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, excès de vitesse, délit de fuite, conduite sans assurance...) ont été identifiés sur la même période.

D'un autre côté, le bonus malus³¹ et les plafonds³² de prime, sont deux mécanismes qui permettent de maintenir les primes endéans certaines limites. Les tarifs appliqués par le Bureau de Tarification sont, en tout cas, inférieurs à

³⁰ Compte tenu de l'importance du nombre de véhicules de tourisme et affaires, la prime moyenne de cette catégorie est fort proche de la moyenne de l'ensemble des véhicules.

³¹ Voir le Chapitre I^{er}, B.2.a.

³² Voir le Chapitre I^{er}, B.2.d.

ceux que pratiquait l'ancien Pool des Risques difficiles à placer. Dans la même optique de limiter la charge financière des assurés, le Bureau, contrairement au Pool, n'oblige pas à ce que les franchises soient consignées.

Exemples

- Un conducteur de 55 ans introduit une demande pour un véhicule à quatre roues motrices, d'une puissance de 230 kW (312 CV), immatriculé comme camionnette. Compte tenu d'un bonus-malus de 22 et de l'usage professionnel du véhicule, la prime selon les principes de tarification s'élèverait à 6.435,36 €. Le Bureau ramène cette prime à 3.333,75 € avec une franchise de 2.000 €. Le contrat n'a pas été conclu.
- Un conducteur de 19 ans introduit un véhicule de tourisme et affaires de 66 kW (90 CV). Compte tenu d'un bonus-malus de 22 et de l'usage professionnel du véhicule, la prime s'élèverait à 3.172,72 € avec une franchise de 1.250 €. Le Bureau applique le plafond de 1.980 € assorti d'une franchise de 2.000 €.

Il n'en demeure pas moins aussi que, même avec le niveau actuel des primes, les résultats de l'activité du Bureau de Tarification sont négatifs. Chaque année, en moyenne, un peu moins de 3 millions d'euros (plus en cas d'accident exceptionnel) doivent être récupérés auprès des assureurs du marché, c'est-à-dire des assurés régulièrement assurés.

La perte du Bureau de Tarification est le prix de la solidarité entre les assurés du Bureau de Tarification et ceux du marché. Actuellement, la contribution³³ des assurés régulièrement assurés est d'environ 1 à 1,5 euro par véhicule, ce qui est moins que ce que ces mêmes assurés paient pour les sinistres provoqués par des conducteurs non assurés³⁴.

Compte tenu de la liberté dont il dispose, le Bureau de Tarification peut diminuer ses tarifs, ce qu'il a déjà fait par le passé. Mais si cette politique permet de faire diminuer les primes des conducteurs qui s'adressent au Bureau, elle se traduira automatiquement par une perte plus importante de l'activité du Bureau de Tarification et donc par un montant plus important à récupérer auprès des conducteurs régulièrement assurés.

Le Bureau de Tarification semble avoir un effet positif sur le comportement de la plupart des conducteurs qui y ont fait appel³⁵ puisqu'une grande partie de ses « clients » le quitte après trois à cinq ans avec un degré bonus-malus inférieur à celui qu'ils présentaient lors de leur première demande. En revanche, l'action du Bureau de Tarification n'a aucune influence sur la sinistralité générale du marché et n'est pas un mécanisme permettant une diminution générale des primes.

B. La lutte contre la non-assurance

La mission du Bureau de Tarification constitue une mesure préventive en matière de lutte contre la non-assurance. Les effets de l'action du Bureau de ce point de vue sont difficiles à mesurer.

³³ Voir le Chapitre II, E.

³⁴ Idem.

³⁵ Voir le Chapitre II, D.

Les données du chapitre précédent montrent que les personnes qui recourent aux services du Bureau de Tarification présentent, dans la très grande majorité, des risques élevés en raison du nombre d'accidents qu'ils ont provoqués ou de leur comportement répréhensible au volant (retraits de permis et autres circonstances aggravantes, etc.). D'autres ont connu ou connaissent encore au moment de l'introduction de la demande, des difficultés de paiement.

Il est permis de penser que, sans l'intervention du Bureau de Tarification, les personnes qui se sont adressées à celui-ci auraient éprouvé de grandes difficultés à faire couvrir leur responsabilité civile et on peut raisonnablement considérer qu'un certain nombre d'entre elles aurait été grossir les rangs des conducteurs circulant sans assurance.

Toutes les offres faites par le Bureau de Tarification ne sont pas acceptées. Cela ne signifie pas nécessairement que les véhicules correspondants restent sans assurance. En réalité, de tels véhicules sont détectés par les mesures mises en œuvre par le Fonds Commun de Garantie Automobile. Au terme de la procédure de détection, le Fonds commun renseigne les véhicules non-assurés aux zones de police où résident les titulaires de plaques.

C. Le bonus-malus

Le Bureau de Tarification applique le mécanisme de personnalisation a posteriori, plus connu sous le nom de bonus-malus³⁶, tel qu'il était prévu par l'arrêté royal du 14 décembre 1992.

On peut toutefois se demander si le niveau maximum de la prime (200 % de la prime de base) est suffisant dans le cas de chauffards multirécidivistes. Rappelons que l'écart de prime entre les degrés extrêmes est de 3,7. A titre de comparaison, les échelles officielles utilisées au Grand-duché de Luxembourg et en France induisent un écart de prime allant respectivement de 1 à 5 et de 1 à 7.

Exemple

- Un conducteur de 52 ans introduit une demande pour un véhicule de tourisme et affaires de 120 kW (163 CV). Il a provoqué sept accidents sur les cinq dernières années et a eu trois déchéances du permis de conduire pour ivresse au volant. Le bonus-malus est de 22, soit le degré le plus haut de l'échelle. Sans cette limite, le degré aurait été, dans le cas le plus favorable³⁷, de 30.

De plus, le Bureau de Tarification sera, comme la plupart des assureurs belges, confronté à la disparition progressive mais à terme inéluctable des dernières données relatives à l'ancien système bonus-malus. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2009, les attestations de sinistralité ne mentionnent plus l'ancien bonus-malus. Désormais, l'historique des sinistres se limite aux cinq dernières années, alors que le mécanisme que le Bureau de Tarification, comme d'autres assureurs, utilise, est fondé sur une période d'observation d'une dizaine d'années.

³⁶ Voir le Chapitre I^{er}, B.2.a.

³⁷ En faisant l'hypothèse que le conducteur part du degré 0 et provoque un accident pour trois années (montée de 12 degrés) et deux accidents pour les deux autres années (montée de 18 degrés).

Jusqu'à présent, il est encore possible de s'informer auprès du ou des assureurs précédents, du passé sinistre concernant les dix dernières années mais ceci deviendra, à terme, de plus en plus difficile et finalement impossible.

Une réflexion sur l'avenir de l'échelle bonus-malus utilisée par le Bureau de Tarification devra donc avoir lieu.

D. Aptitude à la conduite

Une autre difficulté est la maîtrise du risque présenté par certains conducteurs. La hauteur de la prime et l'imposition d'une franchise peuvent certes avoir un effet préventif mais d'autres solutions sont possibles et doivent être recherchées. Le Bureau de Tarification a déjà mis en place deux collaborations³⁸ visant informer le conducteur sur son degré d'aptitude à la conduite. Une réflexion est en cours sur les possibilités d'imposer d'autres moyens de réduire le risque, tels que des cours de conduite défensive ou l'installation de systèmes empêchant l'usage du véhicule lorsque le conducteur est sous l'emprise de l'alcool.

Cette matière présente cependant plusieurs difficultés importantes. Tout d'abord, il faut du temps pour passer les examens, suivre les cours ou installer les appareillages en question. Ceci pourrait retarder d'autant le moment où le Bureau effectue sa tarification et émet son offre, ce qui accroît le risque que les demandeurs circulent sans assurance. C'est pourquoi, actuellement, le Bureau de Tarification fait une offre sans, le plus souvent, attendre le résultat du test d'aptitude.

La question du coût des examens, cours et appareillages divers se pose également. Il faut à nouveau faire un compromis entre la prise en charge de son propre risque par le mauvais conducteur et la répartition d'une partie de ce coût sur l'ensemble des bons conducteurs au titre de la solidarité.

Il faut également considérer que, très souvent, l'aptitude à la conduite est liée à un problème de santé. On se heurte donc rapidement au problème du respect de la vie privée en ce qui concerne les données à caractère médical. C'est pour cette raison que les résultats des tests et examens pratiqués par Driving Know How et le CARA ne sont jamais communiqués directement au Bureau de Tarification mais bien au demandeur. C'est à ce dernier qu'il appartient de renseigner le Bureau sur son aptitude à la conduite.

Il arrive donc que le Bureau reste dans l'ignorance du risque présenté par un conducteur, même lorsque les présomptions d'inaptitude sont fortes. La loi ne prévoit cependant pas d'exception à l'obligation, pour le Bureau, de remettre une offre.

Exemples

- Une conductrice de 77 ans a été résiliée par son assureur suite à un test de conduite organisé auprès d'un organisme privé, dont les résultats se sont avérés négatifs. Le 21 janvier, le Bureau demande un examen auprès du CARA. Conformément à sa mission légale, le Bureau a néanmoins accordé une couverture sans attendre le résultat de l'examen.

³⁸ Voir le Chapitre I^{er}, E.3.

- Un conducteur d'une quarantaine d'années a provoqué sept sinistres entre août 2004 et juillet 2008, dont un suivi d'une déchéance pour cause de conduire en état d'ivresse. Le Bureau lui demande de passer un test auprès de l'organisme Driving Know How. Suite aux résultats négatifs de ce test, le Bureau décide, en octobre 2008, qu'un examen par le CARA s'impose. Dans ce cas également et conformément à sa mission légale, le Bureau a accordé une couverture sans attendre le résultat de l'examen.

Enfin, le Bureau est bien forcé de constater que certains conducteurs sont, provisoirement ou définitivement, totalement inaptes à la conduite et constituent de véritables dangers pour les autres usagers de la route. Pour ces cas, heureusement en nombre très limités, la solution n'est pas dans l'imposition de primes ou de franchises, aussi élevées soient-elles, mais passe par une interdiction du droit de conduire.

Exemples

- Une conductrice d'une cinquantaine d'années a provoqué six sinistres entre juin 2005 et octobre 2008. Elle souffre d'alcoolisme chronique.
- Un conducteur de 20 ans a provoqué trois sinistres en deux années. Pour le premier sinistre, il n'était pas en possession d'un permis de conduire valable. Dans le deuxième cas, il a pris la fuite et, dans le troisième, il était ivre.

Rappelons encore une fois qu'il n'entre pas dans les compétences du Bureau de Tarification de décider qui peut ou ne peut pas conduire un véhicule automoteur en Belgique, la mission de celui-ci étant de fixer la prime de tels risques.

Force est cependant de constater que les réglementations en la matière sont incomplètes. Le plus souvent, il faut attendre un ou plusieurs accidents graves donnant lieu à des poursuites devant les Cours et Tribunaux pour qu'un permis de conduire soit *in fine* retiré par le pouvoir judiciaire.

Les mesures préventives sont quasiment inexistantes. Ainsi, le conducteur qui échoue au test organisé par le CARA³⁹ a certes l'obligation de remettre son permis de conduire au service population de sa commune mais aucun contrôle n'existe relativement à cette obligation. Le CARA ne peut s'adresser à aucune autorité pour signaler qu'une personne n'est plus en état de conduire un véhicule.

³⁹ Voir le Chapitre I^{er}, E.3.

Annexes

A. La loi du 21 novembre 1989 (extrait)

Loi du 21 novembre relative à l'assurance obligatoire
de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Chapitre II*bis* - Bureau de tarification
(Chapitre inséré par l'article 2 de la loi du 2 août 2002)

Article 9*bis*

§ 1^{er}. II est créé, au sein du Fonds commun de garantie visé à l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances⁴⁰, un Bureau de tarification qui a pour mission d'établir la prime et les conditions auxquelles une entreprise d'assurances est tenue de couvrir une personne soumise à l'obligation de l'article 2 et qui se trouve dans les conditions fixées par ou en vertu du présent chapitre.

[Le Bureau n'est pas considéré comme un intermédiaire d'assurances au sens de la loi du 27 mars 1995 relative à l'intermédiation en assurances et à la distribution d'assurances.]

(Alinéa inséré par l'article 17 de la loi du 27 décembre 2005)

§ 2. Le bureau se compose de quatre membres représentant les entreprises d'assurances et quatre membres représentant les consommateurs, nommés par le Roi pour un terme de six ans. Ces membres sont choisis sur deux listes doubles présentées respectivement par les associations professionnelles des entreprises d'assurances et par les associations ayant pour objet la défense des intérêts des consommateurs.

Le Roi désigne également pour chaque membre un suppléant. Les suppléants sont choisis de la même manière que les membres effectifs.

Le Roi nomme, pour un terme de six ans, un président n'appartenant pas aux catégories précédentes. Le bureau peut s'adjoindre des experts n'ayant pas voix délibérative.

Le Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions peut déléguer un observateur auprès du bureau.

§ 3. Le Fonds commun de garantie assure le secrétariat et la gestion journalière du Bureau de tarification.

Le Bureau de tarification établit son règlement d'ordre intérieur et le soumet à l'approbation du Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions.

Article 9*ter*

§ 1^{er}. Toute personne soumise à l'obligation de l'article 2 peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification lorsqu'au moins trois entreprises d'assurances auxquelles elle s'est adressée ont refusé de lui accorder une couverture.

⁴⁰ Lire : « visé à l'article 19*bis*-2 » (voir art. 7 et 12 de la loi du 22 août 2002).

§ 2. Est assimilée à un refus la proposition d'une prime supérieure au seuil défini par le Roi.

Ce seuil est déterminé en multipliant la prime la plus basse du tarif de l'entreprise d'assurances pour un véhicule automoteur identique à celui faisant l'objet de la demande de couverture par 5. Ce coefficient peut être modifié par le Roi sans qu'il puisse être inférieur à 4.

§ 3. Est assimilée à un refus la proposition d'une franchise supérieure au seuil défini par le Roi.

Ce seuil est déterminé en multipliant la prime la plus basse du tarif de l'entreprise d'assurances pour un véhicule automoteur identique à celui faisant l'objet de la demande de couverture par 3. Ce coefficient peut être modifié par le Roi sans qu'il puisse être inférieur à 2,5.

§ 4. Le Roi peut subdiviser les coefficients visés aux §§ 2 et 3 notamment en fonction de l'âge, de l'ancienneté du permis de conduire et des statistiques en matière de sinistre du conducteur.

§ 5. L'entreprise d'assurances est tenue d'informer le candidat preneur d'assurance qu'il se trouve dans l'un des cas visés aux §§ 2 et 3.

Article 9^{quater}

§ 1^{er}. La demande doit être introduite auprès du Bureau de tarification dans les deux mois à dater du refus ou de la proposition de tarification visés à l'article 9^{ter}. Elle n'est pas recevable lorsque le demandeur a reçu une offre du Bureau de tarification, pour le même risque, dans les neuf mois précédant ce refus ou cette proposition.

§ 2. Le Bureau de tarification fixe la prime en tenant compte du risque que le preneur d'assurance présente et de la solidarité entre l'ensemble des assurés. Il peut imposer des conditions propres à réduire le risque que le preneur d'assurance présente.

§ 3. Le Bureau de tarification fait une proposition de tarification dans le mois de la réception de la demande et des renseignements nécessaires à l'établissement de la tarification. La proposition est notifiée au demandeur dans les huit jours. Elle est valable pendant un mois à compter de son expédition.

Article 9^{quinquies}

§ 1^{er}. Le Bureau de tarification confie la gestion des risques tarifés par lui à une ou plusieurs entreprises d'assurances membres du Fonds commun de garantie *institué par l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée*⁴¹.

§ 2. Le résultat de la gestion des sinistres relatifs aux risques tarifés par le Bureau de tarification est intégré aux comptes du Fonds.

§ 3. Le Roi peut fixer des règles propres à répartir ce résultat entre les entreprises d'assurances membres du fonds.

⁴¹ Lire : « institué par l'article 19^{bis}-2 » (voir art. 7 et 12 de la loi du 22 août 2002).

B. Documents du Bureau de Tarification

1. Formulaire de demande

DEMANDE DE TARIFICATION « responsabilité civile automobile » (RC Auto)

Le formulaire annexé à la présente est destiné à adresser une demande de tarification au Bureau constitué à cet effet en vertu de l'art. 9bis de la loi du 21.11.1989.

Il doit être adressé au

« BUREAU DE TARIFICATION 'RC AUTO' »
C/O FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE
Rue de la Charité 33 Bte 1
1210 BRUXELLES

NOUVELLE AFFAIRE

Quand pouvez-vous vous adresser au Bureau de tarification ?

Lorsqu'au moins 3 des entreprises d'assurances que vous avez consultées ont refusé de vous assurer en RC auto.

Est assimilée à un refus la proposition de prime ou de franchise supérieure au seuil défini par le Roi (l'entreprise d'assurance est tenue de vous informer que vous vous trouvez dans cette situation).

Comment introduire une demande au Bureau de tarification ?

Vous complétez le document « demande de tarification » ci-joint. Veillez à fournir **tous** les renseignements demandés. Si toutefois un point est sans objet, faites-y figurer la mention « néant ».

Vous renvoyez ensuite cette demande, **dûment complétée et signée**, au Bureau de tarification, **accompagnée des documents** dont la liste est reprise en page 7.

Dès que le secrétariat du Bureau de tarification sera en possession de votre demande **complète et signée** et des **annexes**, votre dossier sera transmis au Bureau de tarification. Celui-ci dispose alors d'un mois pour établir une offre de tarification. Durée du contrat : 1an.

RENOUVELLEMENT

Si vous êtes dans les conditions suivantes :

- vous êtes actuellement assuré via le Bureau de Tarification,
- vous avez reçu la lettre de résiliation de la compagnie d'assurance qui gère votre contrat,
- vous ne parvenez pas à trouver un nouvel assureur,

vous pouvez introduire une nouvelle demande au Bureau de Tarification qui vous fera une offre de tarification pour un nouveau contrat d'une durée d'un an. Celui-ci prendra cours le lendemain de la date de la fin du contrat, date mentionnée sur la lettre de résiliation (à la condition que, avant cette date, le paiement complet soit reçu).

Pour ce faire, vous devez remplir la demande de tarification que vous trouverez en annexe en y joignant une copie des documents suivants :

- la lettre de résiliation envoyée par la compagnie gestionnaire,
- l'attestation de sinistralité envoyée par la compagnie gestionnaire,
- l'attestation d'aptitude à la conduite délivrée par le CARA si, lors de la souscription du contrat, vous avez été invité à vous adresser à cet organisme.

Dans l'historique des sinistres (annexe 1 de la demande), vous ne complétez que la dernière année de couverture.

Si vous renvoyez un dossier complet au Bureau de Tarification au plus tard 5 semaines avant la date d'échéance de votre contrat actuel, vous n'êtes pas obligé de joindre à la demande de tarification la preuve des trois refus ou offres assimilables à un refus.

Passé ce délai, votre dossier sera considéré comme une nouvelle demande et ces documents devront être joints à votre dossier.

Dans tous les cas, si vous avez recours à un intermédiaire d'assurance, nous vous conseillons de reprendre contact avec celui-ci.

DEMANDE DE TARIFICATION

Document à renvoyer :

- par fax au numéro **02/287.18.04**
- par courrier :

BUREAU DE TARIFICATION 'RC AUTO'
C/O FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE
Rue de la Charité 33 Bte 1

1210 BRUXELLES

8.1

Cadre réservé au service

EST-CE LA PREMIERE DEMANDE AU BUREAU DE TARIFICATION AU NOM DU PRENEUR : oui non

I. PRENEUR D'ASSURANCE

Personne physique :

Nom : _____ Prénom : _____

Date de naissance (jj/mm/aaaa): _____ Sexe : masculin féminin Nationalité : _____

Statut social : 1. employé/ouvrier 2. demandeur d'emploi 3. indépendant 4. étudiant 5. retraité 6. autre

Si 'autre', spécifiez :

Profession : _____

Personne morale :

Dénomination sociale : _____ Forme juridique : _____

Activité : _____

Nom de la personne de contact : _____ Prénom : _____

Madame Monsieur

Adresse :

Rue : _____ Numéro : _____ Boîte : _____

Code postal : _____ Localité : _____ Pays : _____

Tel. : _____ Fax : _____ E-mail : _____

N° de compte bancaire du preneur : _____ - _____ - _____

Assureurs antérieurs pendant les 5 dernières années :

Nombre : ____

Si « 0 », motif des refus :

Motif précis de fin du dernier contrat :

Fin de contrat d'assurance. Motif :

Fin du contrat du Bureau de Tarification **à échéance**

Fin du contrat du Bureau de Tarification **avant** échéance.

Motif :

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

III. VEHICULE(S) A ASSURER

Description du véhicule:

Le véhicule est-il immatriculé ? oui non

Marque : _ _ _ _ _		
Modèle : _ _ _ _ _	Type : _ _ _ _ _	
Si véhicule > 3,5 T., peut-il être amené à tirer une remorque? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
Numéro de châssis : _ _ _ _ _	Cylindrée : _ _ _ _	Puissance KW : (ne pas remplir si moto) : _ _ _ _
Si le véhicule est immatriculé, numéro d'immatriculation: _ _ _ _ _		
Si catégorie = transport de choses (voir annexe 2), masse maximale autorisée _ _ _ _ _ kg		
Il ne s'agit PAS d'un véhicule de location <input type="checkbox"/>		
Il s'agit d'un véhicule de location avec chauffeur <input type="checkbox"/>		
Il s'agit d'un véhicule de location court terme <input type="checkbox"/>		
Année de 1ère mise en circulation _ _ _ _	Nombre de places, conducteur non compris (sauf pour les 2 roues et assimilés) _ _	

Carburant : 1. essence 2. diesel 3. LPG 4. électricité 5. autre

Questions relatives à la catégorie et à l'usage du véhicule :

En vous référant au tableau repris à l'annexe 2, veuillez indiquer ci-dessous le code de la catégorie à laquelle appartient le véhicule ainsi que le code se rapportant à son usage. Ces deux codes doivent être pris dans la même classe de véhicule (A, B, C, D ou E).

Par exemple : vous possédez une voiture de type « break ». Vous choisissez la catégorie **01** (tourisme et affaires) et le code « usage » **51** (usage privé et chemin du travail), tous deux dans la classe de véhicule A.

Code catégorie du véhicule	_ _
Si code catégorie 04 ou 12, précisez :	
Code usage du véhicule	_ _
Si code usage 77 ou 82, précisez :	

La demande peut être faite pour plusieurs véhicules. Les périodes de couverture seront identiques (même date de prise d'effet). Vous pouvez photocopier cette page en autant d'exemplaires qu'il y a de véhicules. D'autres commentaires, qui vous semblent indispensables à l'établissement de la tarification, peuvent être ajoutés sur une feuille en annexe.

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

Caractéristiques de la remorque lorsque > à 500 kg:

S'agit-il d'une caravane ? oui non

La remorque est-elle immatriculée ? oui non

Marque :	
_ _ _ _ _	
Modèle :	Type :
_ _ _ _ _	_ _ _ _ _
n° de châssis :	
_ _ _ _ _	
Si la remorque est immatriculée, numéro d'immatriculation :	
_ _ _ _ _	
Masse maximale autorisée	Année de première mise en circulation :
_ _ _ _ _ Kg	_ _ _ _
Pour les remorques de bus ou de taxis, contenu :	
<input type="checkbox"/>	bagages
<input type="checkbox"/>	marchandises

<u>Code usage</u> de la remorque	_ _
Si code usage 77 ou 82, précisez :	

La demande peut être faite pour plusieurs véhicules. Les périodes de couverture seront identiques (même date de prise d'effet). Vous pouvez photocopier cette page en autant d'exemplaires qu'il y a de véhicules. D'autres commentaires, qui vous semblent indispensables à l'établissement de la tarification, peuvent être ajoutés sur une feuille en annexe.

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

IV. DATE DE PRISE D'EFFET DU CONTRAT :

- Le lendemain de la réception du paiement de la prime.
- Une date postérieure au paiement :
- A la fin du précédent contrat du Bureau de Tarification, c-à-d.

Le soussigné certifie que la présente demande a été remplie sincèrement et complètement.
Toute escroquerie ou tentative d'escroquerie envers l'entreprise d'assurances pourra entraîner des poursuites pénales sur la base de l'article 496 du Code pénal.

Si le preneur d'assurance est une personne physique, est-il conducteur habituel d'un des véhicules mentionnés dans la demande de tarification ? oui non

Fait à, le

**Signature du preneur
d'assurance,**

V. INTERMEDIAIRE D'ASSURANCE ¹ :

Si vous nous renvoyez cette demande sans avoir fait compléter ce cadre, cela signifie que vous ne souhaitez pas faire appel à un intermédiaire.

Dénomination ou nom :

N° d'identification CBFA :

N° BCE :

Références du dossier :

Adresse :

Code postal + localité :

Téléphone : Fax :

E-mail :

N° de compte bancaire : - -

NOM : SIGNATURE :

Les données à caractère personnel communiquées ne peuvent être traitées qu'en vue de l'émission et de la gestion du contrat d'assurance. Elles seront à cette fin communiquées à l'entreprise d'assurances gestionnaire désignée. La personne concernée dispose d'un droit individuel d'accès aux données et de rectification de celles-ci. Pour exercer ces droits, ladite personne adresse une demande datée et signée, accompagnée d'une copie de sa carte d'identité, auprès du FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE, rue de la Charité 33 Bte 1 à 1210 BRUXELLES. (loi du 8 décembre 1992).

¹ Si vous faites appel à un intermédiaire d'assurance, il complètera lui-même ces données.

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

VI. DOCUMENTS A JOINDRE EN ANNEXE A LA DEMANDE :

NOUVELLE AFFAIRE

Pour le preneur d'assurance :

1. 3 attestations de refus et/ou assimilés (proposition d'une prime ou d'une franchise supérieure au seuil légal), **de moins de 2 mois**, des compagnies RC auto consultées. Une lettre de résiliation **ne peut être** considérée comme une lettre de refus.

Pour **chaque** conducteur habituel :

2. l'attestation de sinistralité et/ou bonus-malus délivrée par la (ou les) compagnie(s) qui a (ont) couvert le risque au cours des **cinq dernières années** (sauf pour les nouveaux conducteurs).
3. une photocopie **recto/verso** du permis de conduire.
4. en cas de réponse positive à la question 4 de la section II « Conducteurs habituels », votre confirmation d'aptitude à la conduite, sur papier libre, signée par vous, après avoir demandé l'avis de votre médecin.

RENOUVELLEMENT

Pour le preneur d'assurance :

1. la lettre de résiliation de la compagnie qui a couvert le risque au cours de la **dernière année**.

Pour **chaque** conducteur habituel :

2. l'attestation de sinistralité délivrée par la compagnie qui a couvert le risque au cours de la **dernière année**.
3. si vous avez été invité à vous adresser au CARA, l'attestation d'aptitude à la conduite délivrée par cet organisme.

Attention

- Si **un conducteur** n'était pas assuré dans le contrat à renouveler via le BT, il doit compléter la demande comme dans le cas d'une nouvelle affaire (voir ci-dessus).
- Si le dossier complet ne parvient pas **au plus tard cinq semaines** avant la date de l'échéance du contrat à renouveler, ce dossier sera considéré comme une nouvelle affaire.

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

ANNEXE I

HISTORIQUE DES SINISTRES SUR LES 5 DERNIERES ANNEES

A compléter pour tous les conducteurs, y compris le preneur d'assurance (page à photocopier s'il y a plus de 2 conducteurs).

Les conducteurs qui ont déjà été assurés via le Bureau de Tarification pour un contrat à **renouveler** peuvent ne compléter **que la dernière année** à condition que le dossier complet parvienne au Bureau de Tarification **au plus tard 5 semaines** précédant l'échéance du contrat à renouveler.

Toute escroquerie ou tentative d'escroquerie envers l'entreprise d'assurances pourra entraîner des poursuites pénales sur la base de l'article 496 du Code pénal.

Nom du conducteur	Dates des sinistres (jour/mois/année)	Responsabilité (*)	Circonstances aggravantes	
			Oui - non (**)	lesquelles ? : ivresse, intoxication, délit de fuite, non assurance, vitesse, ...
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non
	__ __ __ __ __ __ __ __	1 - 2 - 3 - 4	Oui - non

(*) 1 = je suis en tort / 2 = la responsabilité est partagée / 3 = je ne suis pas en tort / 4 = la responsabilité n'est pas encore établie
 Veuillez entourer le chiffre qui correspond à votre niveau de responsabilité dans l'accident.

(**) Veuillez entourer la mention exacte.

Ce document étant à compléter par conducteur, il ne remplace en rien l'attestation de sinistralité délivrée par la compagnie, dont question au point VI.2.

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

DEMANDE DE TARIFICATION

ANNEXE 2

TABLEAU CATÉGORIE ET USAGE DU VÉHICULE

Les codes « catégorie » et « usage » du véhicule sont à prendre dans la même classe de véhicule (A, B, C, D ou E)

Classe	Code « catégorie » du véhicule	Code « usage » du véhicule	
A	01 tourisme et affaires	51 usage privé et chemin du travail (ou assimilé)	
	02 deux roues : vélomoteur	52 usage professionnel et privé	
	03 deux roues : moto	53 courrier express pour compte propre	
	04 assimilés aux 2 roues (quads,...)	54 courrier express pour compte d'autrui	
B	Transport de choses :	55 pour compte propre	
	05 MMA < ou = 3,5 T. (*)	56 pour compte propre, courrier-express	
	06 MMA > 3,5 T. (*), transport national, camion	57 pour compte propre, transport de produits dangereux : catégorie 1	
	07 MMA > 3,5 T. (*), transport national, véhicule tractant	58 pour compte propre, transport de produits dangereux : catégorie 2	
	08 MMA > 3,5 T. (*), transport international, camion	59 pour compte propre, transport de produits dangereux : catégorie 3	
	09 MMA > 3,5 T. (*), transport international, véhicule tractant	60 pour compte propre, transport gratuit de plus de deux personnes sur le chemin du travail (*)	
		61 pour compte propre, transport gratuit de plus de deux personnes pendant les heures et pour les besoins du service (**)	
		62 pour compte d'autrui	
		63 pour compte d'autrui, courrier-express	
		64 pour compte d'autrui, transport de produits dangereux : catégorie 1	
		65 pour compte d'autrui, transport de produits dangereux : catégorie 2	
	66 pour compte d'autrui, transport de produits dangereux : catégorie 3		
	67 pour compte d'autrui, transport gratuit de plus de deux personnes sur le chemin du travail (*)		
	68 pour compte d'autrui, transport gratuit de plus de deux personnes pendant les heures et pour les besoins du service (**)		
	(*) Le nombre de personnes transportées gratuitement par camion dépasse DEUX, <u>conducteur non compris</u> et il s'agit de transports d'ouvriers ou d'employés sur le chemin du travail, effectués par l'employeur dans les limites autorisées par la législation.		
	(**) Le nombre de personnes transportées gratuitement par camion dépasse DEUX, <u>conducteur non compris</u> et il s'agit de transports d'ouvriers ou d'employés pendant les heures et pour les besoins du service, effectués par l'employeur.		
C	10 Transport de personnes	69 taxi	74 service hôtel
		70 autobus (service public)	75 ambulance
		71 service employeur	76 location court terme
		72 location avec chauffeur	77 autre transport
		73 autocar	
D	11 Engin agricole	78 pour compte propre sans livraison	80 pour compte d'autrui sans livraison
		79 pour compte propre <u>avec</u> livraison	81 pour compte d'autrui <u>avec</u> livraison
E	12 Autre	82 Autre	

Si une rubrique est sans objet, veuillez y faire figurer la mention NEANT.

2. Clauses-types

a. Refus

Si trois entreprises d'assurances refusent de vous assurer ou vous font une offre assimilable à un refus, vous pouvez introduire une demande au Bureau de Tarification (*) conformément à l'article 9ter de la loi du 21 novembre 1989 (inséré par la loi du 2 août 2002) relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le présent document vous permettra de prouver l'un de ces refus.

(*) Bureau de Tarification
c/o Fonds commun de Garantie automobile
rue de la Charité 33, bte 1
1210 Bruxelles
www.fcga-gmwf.be

b. Tarification élevée

Cette offre d'assurance est assimilable à un refus, car

- le montant proposé pour la prime est supérieur au seuil défini par la réglementation.
- et/ou
- le montant proposé pour la franchise est supérieur au seuil défini par la réglementation.

Si trois entreprises d'assurances refusent de vous assurer ou vous font une offre assimilable à un refus, vous pouvez introduire une demande au Bureau de Tarification (*) conformément à l'article 9ter de la loi du 21 novembre 1989 (inséré par la loi du 2 août 2002) relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le présent document vous permettra de prouver l'un de ces refus.

(*) Bureau de Tarification
c/o Fonds commun de Garantie automobile
rue de la Charité 33, bte 1
1210 Bruxelles
www.fcga-gmwf.be

c. Résiliation d'un contrat conclu pour le compte du Bureau de tarification

Conformément à l'article 26 des conditions générales, nous résilions le contrat d'assurance dont références ci-dessus pour le __/__/____.

Vous êtes invités à rechercher immédiatement une nouvelle couverture d'assurance R.C. Auto auprès d'un assureur de votre choix en lui remettant notamment copie de l'attestation de sinistralité jointe en annexe.

Si toutefois vous ne parvenez pas à trouver un nouvel assureur, vous avez également la possibilité d'introduire une nouvelle demande au Bureau de Tarification. Celui-ci vous fera une offre de tarification pour un nouveau contrat d'une durée d'un an prenant cours le lendemain de la date mentionnée ci-dessus (à condition que le paiement complet ait été reçu avant cette date).

Pour ce faire, vous devez remplir la demande de tarification que vous trouverez en annexe en y joignant une copie des documents suivants :

- la présente lettre de résiliation,
- l'attestation de sinistralité également jointe en annexe,
- l'attestation d'aptitude à la conduite délivrée par le CARA si, lors de la souscription du contrat, vous avez été invité à vous adresser à cet organisme.

Si vous renvoyez un dossier complet au Bureau de Tarification **au plus tard 5 semaines avant la date mentionnée ci-dessus**, vous n'êtes pas obligé de joindre à la demande de tarification la preuve des trois refus ou offres assimilables à un refus ni de remplir l'historique des sinistres (annexe 1).

Passé ce délai, votre dossier sera considéré comme une nouvelle demande et ces documents devront être joints à votre dossier.

Dans tous les cas, si vous avez recours à un intermédiaire d'assurance, nous vous conseillons de reprendre contact avec celui-ci.

(*) Bureau de Tarification
c/o Fonds commun de Garantie automobile
rue de la Charité 33, bte 1
1210 Bruxelles
www.fcga-gmwf.be/bt

C. Demandes introduites au Bureau de Tarification par année

- 2003 (du 1^{er} novembre au 31 décembre)

2003 (nov. et déc.)	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-74	TA 75-99
Nombre de demandes	1.358	1.173	21	111	21	32	116	956	100
Nombre de conducteurs	1.574	1.289	27	185	41	32	159	1.020	109
Intermédiaire	1.285	1.107	21	105	20	32	108	904	94
Offres acceptées	972	849	11	77	17	18	70	688	90
Renouvellements	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Usage professionnel	194	50	3	111	21	9	4	43	3
Puissance moyenne (KW)	64,1	63,2		76,6	65,0		61,1	63,7	60,1
Bonus-malus moyen		14,5					14,5	14,8	12,4
Hommes	1.125	967	19	105	10	24	112	783	71
Femmes	220	206	2	5	4	3	4	173	29
Age moyen	43,9	43,8	38,4	44,5	49,1	47,4	24,0	42,3	81,1
Moins de 26 ans	128	116	4	7	1	-	116	-	-
De 26 à 74 ans	1.033	956	16	101	11	27	-	956	-
75 ans et plus	182	100	1	2	1	-	-	-	100
Conducteur débutant		1					-	1	-
Nombre de retraits	259	229	7	21	-	2	14	210	5
Nombre de dossiers avec retrait	205	186	4	13	-	2	14	167	5
Nombre de circ. aggravantes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nombre d'accidents	1.055	914	12	106	6	17	116	708	90
Nombre de dossiers avec accidents	691	607	8	58	5	13	74	476	57
Dossiers avec problèmes de paiement	171	148		10	-	4	10	133	5
Prime moyenne	1.427,64	1.391,23	496,52	2.092,23	2.260,16	521,50	1.628,51	1.385,36	1.174,51
Nombre de dossiers avec franchise	189	135	-	31	14	9	46	85	4

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus

• 2004

2004	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-64	TA 65-99
Nombre de demandes	9.810	8.394	245	671	337	163	989	6.909	490
Nombre de conducteurs	11.424	8.930	346	815	1.067	266	1.040	7.365	517
Intermédiaire	9.031	7.683	225	630	336	157	929	6.293	456
Offres acceptées	7.001	6.099	169	476	142	115	652	5.025	419
Renouvellements	873	767	15	57	16	18	55	609	103
Usage professionnel	1.573	455	31	671	337	79	13	426	14
Puissance moyenne (KW)	63,5	62,2		76,0	75,8		61,9	62,1	63,5
Bonus-malus moyen		14,0					14,5	14,1	11,8
Hommes	8.007	6.799	224	625	218	141	901	5.542	354
Femmes	1.671	1.591	16	43	12	9	88	1.367	136
Age moyen	42,4	42,3	37,2	43,8	46,6	46,5	23,6	42,2	81,6
Moins de 26 ans	1.082	989	49	35	4	5	989	-	-
De 26 à 74 ans	7.623	6.909	179	588	214	132	-	6.909	-
75 ans et plus	963	490	10	42	11	11	-	-	490
Conducteur débutant		-					8	2	-
Nombre de retraits	1.462	1.275	56	110	2	19	115	1.141	19
Nombre de dossiers avec retrait	1.186	1.042	41	83	2	18	96	928	18
Nombre de circ. aggravantes	218	199	9	8	-	2	44	155	-
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	215	196	9	8	-	2	43	153	-
Nombre d'accidents	7.775	6.890	166	569	35	115	1.059	5.419	410
Nombre de dossiers avec accidents	4.808	4.277	110	335	20	66	616	3.407	252
Dossiers avec problèmes de paiement	1.458	1.223		83	8	21	77	1.134	10
Prime moyenne	1.211,99	1.187,62	471,75	1.623,06	1.958,00	345,09	1.473,92	1.160,63	988,41
Nombre de dossiers avec franchise	2.469	1.876	49	174	322	48	296	1.458	120

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus

• 2005

2005	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-74	TA 75-99
Nombre de demandes	11.612	10.093	178	716	83	58	1.403	8.067	381
Nombre de conducteurs	12.898	10.757	208	845	147	66	1.466	8.626	403
Intermédiaire	10.626	9.200	157	671	80	55	1.321	7.303	349
Dossiers confirmés	8.382	7.351	128	515	56	39	996	5.850	322
Renouvellements	4.913	4.314	46	327	47	30	424	3.547	238
Usage professionnel	1.660	473	13	716	83	40	23	417	3
Puissance moyenne (KW)	63,2	61,9		72,8	83,6		63,7	61,7	62,1
Bonus-malus moyen		13,8					15,1	13,7	10,6
Hommes	9.533	8.116	167	671	79	56	1.264	6.382	282
Femmes	2.050	1.969	10	45	3	2	139	1.685	99
Age moyen	41,4	41,3	34,2	43,8	59,9	56,0	23,3	42,1	82,9
Moins de 26 ans	1.594	1.475	18	-	-	-	1.403	-	-
De 26 à 74 ans	9.372	8.094	131	695	77	52	-	8.067	-
75 ans et plus	522	493	2	10	2	1	-	-	381
Conducteur débutant		18					15	3	-
Nombre de retraits	1.735	1.504	30	113	12	10	199	1.280	6
Nombre de dossiers avec retrait	1.390	1.223	22	90	1	7	167	1.033	6
Nombre de circ. aggravantes	731	654	20	38	-	2	132	510	5
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	684	616	16	35	-	2	127	478	5
Nombre d'accidents	11.953	10.428	173	877	31	74	1.946	7.915	371
Nombre de dossiers avec accidents	6.694	5.906	106	440	22	33	1.029	4.548	209
Dossiers avec problèmes de paiement	2.012	1.711		104	14	7	143	1.537	12
Prime moyenne	1.155,83	1.136,75	483,18	1.448,96	2.596,65	285,52	1.441,06	1.096,68	843,96
Nombre de dossiers avec franchise	3.062	2.420	38	246	82	19	452	1.797	92

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus

• 2006

2006	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-74	TA 75-99
Nombre de demandes	12.980	11.152	370	1.040	199	219	1.879	8.732	523
Nombre de conducteurs	14.070	11.812	426	1.204	338	290	1.955	9.280	558
Intermédiaire	11.962	10.224	345	980	199	214	1.787	7.938	483
Dossiers confirmés	9.300	8.118	263	689	82	148	1.292	6.382	432
Renouvellements	6.720	5.908	132	500	72	108	805	4.728	367
Usage professionnel	1.953	476	57	1.040	199	181	36	429	9
Puissance moyenne (KW)	63,9	62,5		75,5	86,8		62,1	62,8	60,4
Bonus-malus moyen		13,7					15,4	13,5	10,7
Hommes	10.673	8.943	346	982	194	208	1.681	6.875	385
Femmes	2.290	2.194	24	56	5	11	198	1.857	138
Age moyen	40,7	40,5	36,5	41,9	47,8	47,6	23,0	41,9	80,7
Moins de 26 ans	2.029	1.879	78	65	1	6	1.879	-	-
De 26 à 74 ans	10.304	8.732	271	925	193	183	-	8.732	-
75 ans et plus	550	523	8	15	1	3	-	-	523
Conducteur débutant		4					2	2	-
Nombre de retraits	2.094	1.780	103	178	1	32	318	1.445	17
Nombre de dossiers avec retrait	1.669	1.437	71	139	1	21	261	1.160	16
Nombre de circ. aggravantes	1.172	995	39	116	3	19	221	758	15
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	1.094	935	36	101	3	19	209	711	14
Nombre d'accidents	17.499	15.154	362	1.576	98	309	2.915	11.510	727
Nombre de dossiers avec accidents	9.115	7.977	222	736	49	131	1.502	6.090	384
Dossiers avec problèmes de paiement	2.588	2.140		188	55	33	235	1.882	21
Prime moyenne	1.041,31	1.022,31	419,25	1.370,33	2.510,85	161,93	1.327,06	971,03	784,24
Nombre de dossiers avec franchise	3.307	2.579	88	352	190	98	492	1.950	130

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus

• 2007

2007	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-74	TA 75-99
Nombre de demandes	13.014	11.370	394	961	87	202	1.826	8.984	551
Nombre de conducteurs	14.036	12.004	439	1.094	227	272	1.903	9.507	585
Intermédiaire	11.969	10.411	368	912	86	192	1.742	8.149	513
Dossiers confirmés	10.042	8.815	279	737	49	162	1.293	7.030	486
Renouvellements	7.598	6.663	185	559	60	131	804	5.445	407
Usage professionnel	1.766	502	46	961	87	170	23	468	11
Puissance moyenne (KW)	64,4	63,6		73,8	100,5		63,9	63,8	60,7
Bonus-malus moyen		13,6					15,6	13,4	10,3
Hommes	10.592	9.048	366	910	78	190	1.613	7.032	403
Femmes	2.409	2.313	28	50	6	12	213	1.952	148
Age moyen	40,9	40,8	36,5	42,0	43,9	48,5	23,0	41,9	80,9
Moins de 26 ans	1.977	1.826	79	68	1	3	1.826	-	-
De 26 à 74 ans	10.447	8.984	305	880	83	195	-	8.984	-
75 ans et plus	570	551	5	10	-	4	-	-	551
Conducteur débutant		4					3	-	1
Nombre de retraits	2.221	1.903	99	177	-	42	330	1.551	22
Nombre de dossiers avec retrait	1.801	1.546	75	151	-	29	264	1.262	20
Nombre de circ. aggravantes	1.112	984	32	83	1	12	198	765	21
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	1.032	911	30	79	1	11	192	698	21
Nombre d'accidents	18.399	16.097	420	1.469	76	337	2.902	12.456	739
Nombre de dossiers avec accidents	9.407	8.288	245	708	38	128	1.465	6.421	402
Dossiers avec problèmes de paiement	2.816	2.390		188	19	35	285	2.088	15
Prime moyenne	1.020,54	1.021,05	408,99	1.320,13	2.425,53	154,65	1.353,30	969,21	768,82
Nombre de dossiers avec franchise	3.300	2.731	90	321	80	78	509	2.096	125

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus

• 2008

2008	Tous	T&A	2R	TRC	TRP	ZZ	TA 28-25	TA 26-74	TA 75-99
Nombre de demandes	13.032	11.151	448	1.068	121	244	1.716	8.816	604
Nombre de conducteurs	14.076	11.768	489	1.165	380	274	1.787	9.327	638
Intermédiaire	12.063	10.288	418	1.011	115	231	1.642	8.071	563
Dossiers confirmés	9.832	8.461	329	788	67	187	1.195	6.728	525
Renouvellements	8.083	7.029	209	655	36	154	800	5.751	466
Usage professionnel	1.910	445	67	1.068	121	209	17	408	16
Puissance moyenne (KW)	65,4	64,7		73,4	93,8		63,7	65,0	62,0
Bonus-malus moyen		13,5					15,8	13,3	10,2
Hommes	10.566	8.800	415	1.012	113	226	1.544	6.823	430
Femmes	2.448	2.339	30	54	8	17	172	1.993	174
Age moyen	41,5	41,4	37,8	42,3	39,8	47,2	22,9	42,3	81,0
Moins de 26 ans	1.908	1.716	82	80	24	6	1.716	-	-
De 26 à 74 ans	10.452	8.816	345	965	92	234	-	8.816	-
75 ans et plus	630	604	7	16	-	3	-	-	604
Conducteur débutant		4					3	1	-
Nombre de retraits	2.052	1.732	106	182	1	31	309	1.406	17
Nombre de dossiers avec retrait	1.690	1.442	76	145	1	26	259	1.167	16
Nombre de circ. aggravantes	1.195	1.037	43	97	-	18	223	794	20
Nombre de dossiers avec circ. aggr.	1.108	967	40	85	-	16	204	745	18
Nombre d'accidents	18.877	16.318	510	1.607	70	372	2.857	12.630	831
Nombre de dossiers avec accidents	9.526	8.274	283	778	30	161	1.419	6.441	414
Dossiers avec problèmes de paiement	2.897	2.345		257	46	33	266	2.058	19
Prime moyenne	1.025,92	1.030,06	408,70	1.319,43	2.101,18	152,08	1.399,26	975,23	785,58
Nombre de dossiers avec franchise	3.338	2.701	132	333	84	88	467	2.084	146

T&A	Véhicules de tourisme et affaires
2R	Véhicules à deux roues et assimilés
TRC	Véhicules affectés au transport de choses
TRP	Véhicules affectés au transport de personnes
ZZ	Autres véhicules
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal moins de 26 ans
TA 26-74	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal entre 26 et moins de 75 ans
TA 75-99	Véhicules de tourisme et affaires, conducteur principal 75 ans et plus