

Bureau de tarification Auto Données statistiques 2011-2015



Table des matières

Table des matières	3
Tableaux et graphiques	4
Introduction	5
A. Ensemble des demandes et acceptations	6
1. Demandes et acceptations	6
2. Nouvelles affaires et renouvellements	7
3. Types de véhicules	8
B. Données par classe d'âge pour tourisme et affaires	8
1. Préliminaires	8
2. Demandes, offres acceptées et renouvellements	9
3. Répartition hommes - femmes	11
4. Puissance du véhicule	13
5. Antécédents faisant qu'une personne s'adresse au Bureau de tarification	13
6. Primes moyennes	18
C. Statistiques au Bureau de tarification 2015 (portefeuille des assurés)	19
1. Nombre de véhicules assurés	19
2. Répartition par catégorie de véhicule	19
3. Répartition démographique (tourisme et affaires)	22
4. Déchéance du droit de conduire et circonstances aggravantes (tourisme et affaires)	23
5. Ancienneté du permis de conduire (tourisme et affaires)	24
6. Historique des sinistres (tourisme et affaires)	25
D. Analyse du Bureau de tarification par année de survenance	25
E. Rapport financier	27
Annexe Tableaux : des données chiffrées ventilées par année	30

Tableaux et graphiques

A.1.1. – Demandes et offres acceptées	6
A.1.2. – Nouvelles affaires et renouvellements.....	7
A.1.3. – Types de véhicules	8
B.2.1. – Répartition des demandes selon la classe d'âge.....	9
B.2.2. – Taux d'acceptation par classe d'âge	10
B.2.3. – Taux de renouvellement par classe d'âge.....	11
B.3.1. – Proportion de conducteurs de genre masculin	12
B.3.2. – Puissance moyenne (en kW) selon la classe d'âge et le genre.....	12
B.4. – Puissance moyenne (en kW) par classe d'âge	13
B.5.1. – Fréquence de sinistres par classe d'âge	14
B.5.2. – Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres	15
B.5.3. – Bonus-malus moyen par classe d'âge	15
B.5.4. – Dossiers avec un ou plusieurs retraits de permis de conduire.....	16
B.5.5. – Dossiers avec une ou plusieurs circonstances aggravantes	17
B.5.6. – Dossiers avec difficultés de paiement	17
B.6. – Prime moyenne par classe d'âge.....	18
C.2.1. – Répartition par catégorie de véhicule.....	19
C.2.3. – Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de tarification	21
C.2.4. – Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de tarification	21
C.3.1. – Répartition démographique (tourisme et affaires)	22
C.3.2. – Classe d'âge et genre (tourisme et affaires)	23
C.4.1. – Déchéance du droit de conduire (tourisme et affaires)	23
C.4.2. – Circonstances aggravantes (tourisme et affaires).....	24
C.5. – Ancienneté du permis de conduire (tourisme et affaires).....	24
C.6. – Historique des sinistres (tourisme et affaires).....	25
D.1. – Fréquence des sinistres par année de survenance et par année d'observation	25
D.2. – Sinistralité par année de survenance et par année d'observation	26
E.1.1. – Données financières.....	27
E.1.2. – Ratios.....	28
E.1.3. – Résultat de l'activité du Bureau de tarification	28

Introduction

Par l'arrêté royal du 21 avril 2016 portant démission et nomination de membres du Bureau de tarification RC auto, la fin du mandat des membres du Bureau de tarification RC auto a été arrêtée et de nouveaux membres ont été nommés. Leur mandat prend cours à compter du 16 avril 2016, pour une durée de six ans.

Le dernier rapport du Bureau de tarification RC auto porte sur la période de 2003 à 2008. La loi n'oblige pas le Bureau de tarification à établir un rapport sur son activité. Puisque le secrétariat a tenu à jour des statistiques sur l'activité du Bureau de tarification, les membres estiment opportun de mettre ces données chiffrées également à la disposition du grand public. Etant donné que les membres actuels du Bureau de tarification n'étaient pas tous impliqués dans le fonctionnement du Bureau de tarification, il a été décidé de limiter le rapport aux données chiffrées.

Le présent rapport présente donc quelques données chiffrées du Bureau de tarification RC auto couvrant la période 2011-2015.

La première section de ce rapport concerne les demandes de tarification et les offres acceptées, des données générales étant fournies sur l'ensemble des demandes.

Dans la deuxième section, il s'agit de préciser davantage le profil des personnes qui ont accepté l'offre du Bureau de tarification. Des analyses sont effectuées par classe 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 de tarification.

La troisième section reprend des statistiques concernant les véhicules qui étaient assurés en 2015 par le biais du Bureau de tarification, une attention particulière étant accordée à la fréquence des sinistres et à la charge moyenne des sinistres. La quatrième section donne l'évolution de la fréquence des sinistres au cours des années qui suivent le sinistre et ce, pour les années 2011 à 2015.

Enfin, une cinquième section présente les résultats financiers de l'activité du Bureau de tarification.

Le rapport est complété par une annexe reprenant des données chiffrées portant sur les années 2011 à 2015 incluse.

A. Ensemble des demandes et acceptations

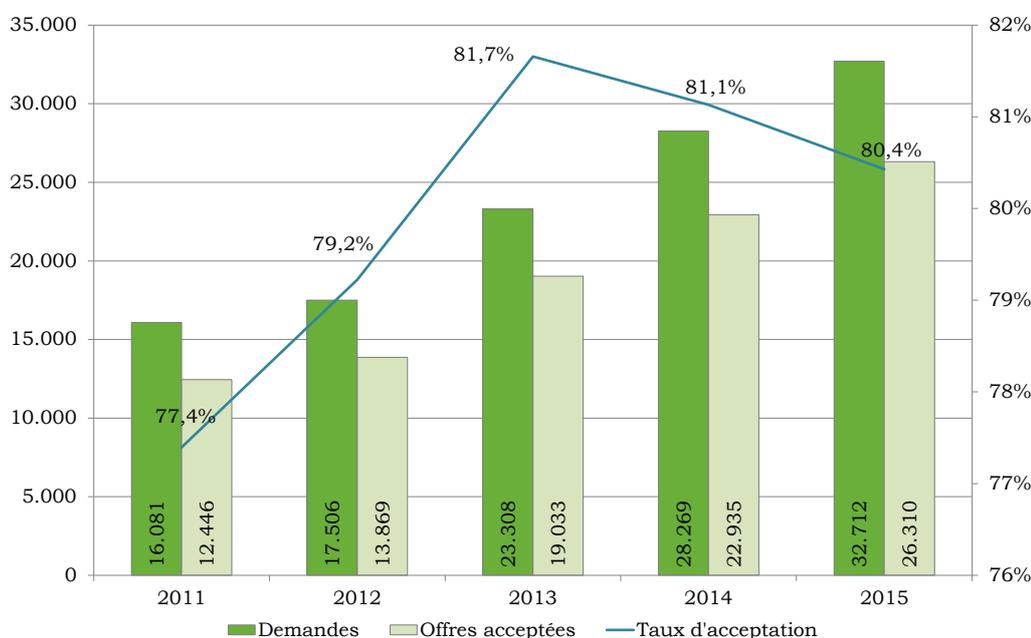
Cette section présente des données relatives à l'activité du Bureau de tarification, plus particulièrement en ce qui concerne le nombre de demandes et le nombre d'acceptations. Les entreprises d'assurances, qui gèrent les contrats confiés par le Bureau de tarification, fournissent des contrats d'assurances d'une durée d'un an conformément à la loi. Afin d'encourager le preneur d'assurances à retrouver une assurance sur le marché, ces entreprises d'assurances résilient le contrat à la date d'échéance annuelle. Une nouvelle demande doit donc être introduite chaque année.

Concernant le nombre de demandes, on a examiné les demandes qui ont donné lieu à une tarification et à une offre de prime. 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.

Le nombre d'acceptations concerne le nombre de demandes qui ont conduit à une tarification et à une offre de prime, laquelle a été acceptée par le demandeur.

1. Demandes et acceptations

Le graphique A.1.1 montre l'évolution des demandes de tarification, des offres acceptées et du taux d'acceptation (nombre d'offres acceptées divisé par le nombre de demandes). Ce dernier s'élève à environ 80 %. Cela signifie que quatre tarifications sur cinq 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.

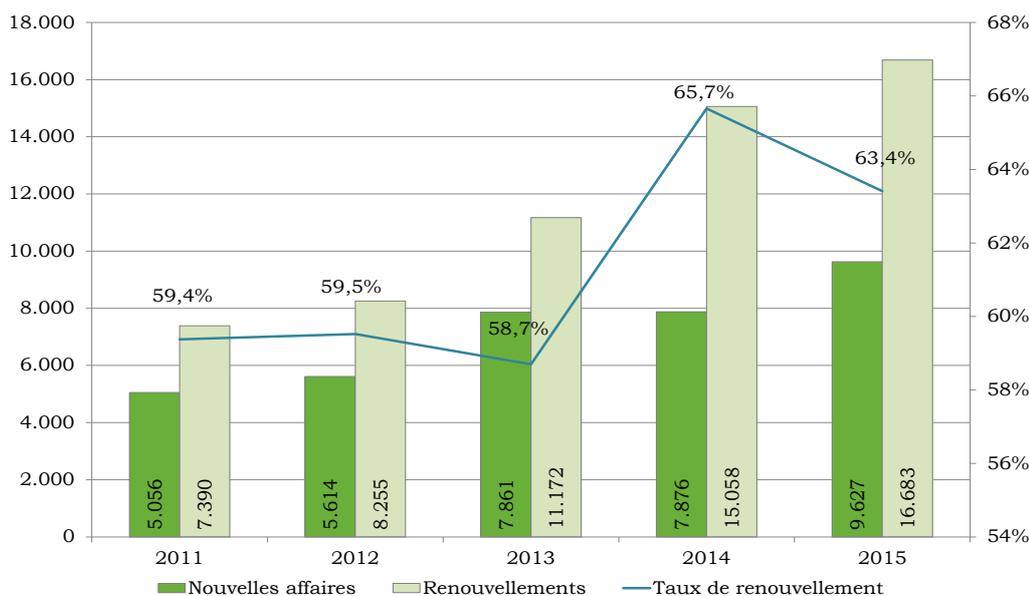
Certains cas peuvent être facilement identifiés par le Bureau. Il s'agit de situations dans lesquelles la même personne introduit une deuxième demande soit parce qu'elle a laissé passer le délai de validité de la première offre, soit parce que celle-ci ne correspond plus à la situation réelle (changement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

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'assurances 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 de l'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. donne l'évolution des nouvelles affaires et des renouvellements, c'est-à-dire les offres réacceptées par des consommateurs ayant déjà été couverts via le Bureau de tarification. La part des renouvellements dans les offres acceptées est plus élevée en 2014 et 2015 qu'au cours des années précédentes.



A.1.2. – Nouvelles affaires et renouvellements

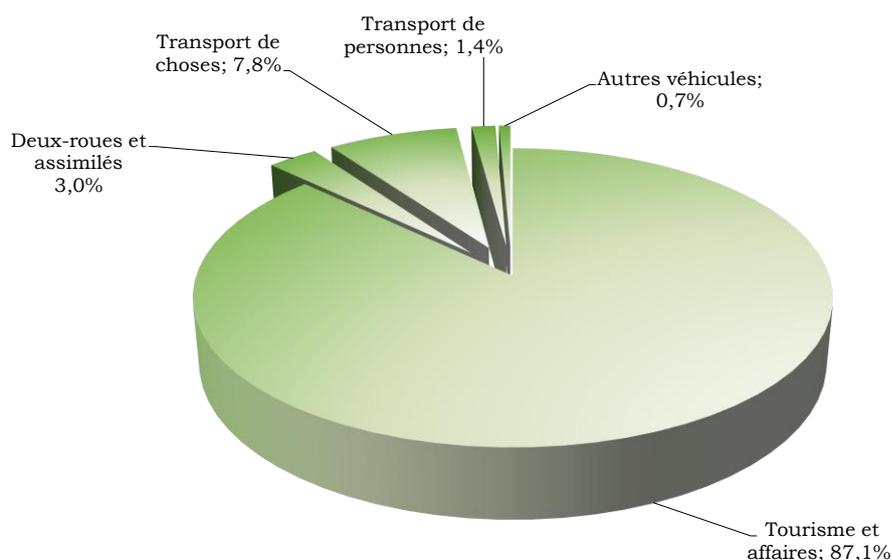
3. Types de véhicules

Le graphique A.1.3. présente la répartition des offres acceptées par type de véhicules du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2015. Les données portent sur les 93.184 offres acceptées pour lesquelles le type de véhicules est connu au moment de l'établissement des statistiques.

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 classe d'âge pour tourisme et affaires

1. Préliminaires

Les données de la section B concernent tous 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'âge ont été déterminées :

- les jeunes conducteurs, de moins de 26 ans ;
- les conducteurs dont l'âge se situe entre 26 ans et 75 ans ;
- les seniors, de 76 ans et plus.

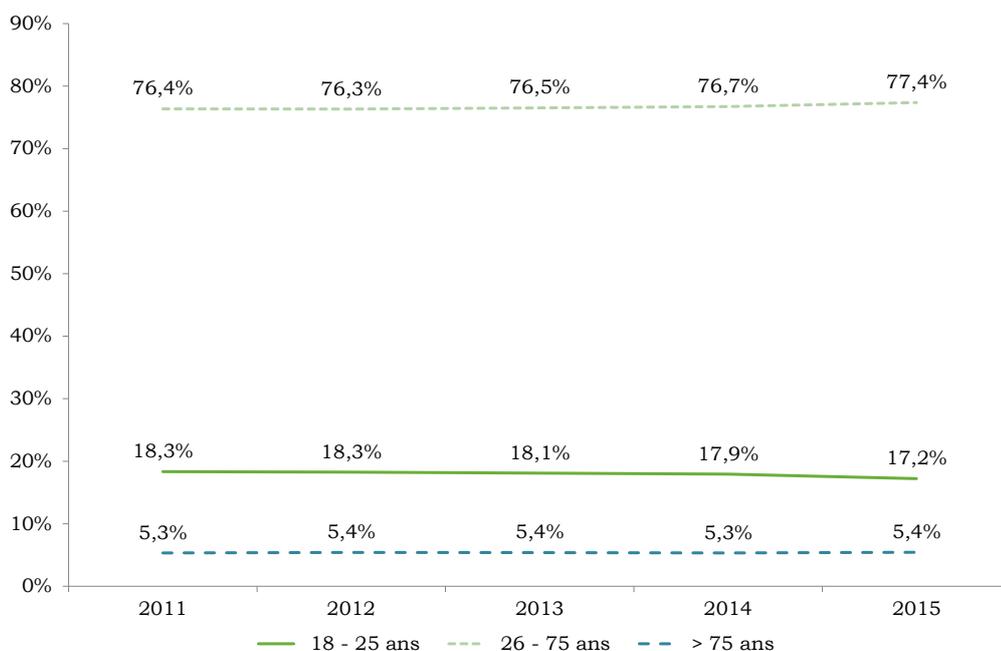
Les pourcentages présentés dans les graphiques de cette section ne tiennent pas compte d'un petit nombre d'observations pour lesquelles une ou plusieurs variables font défaut. Il en résulte que les pourcentages repris dans ces graphiques peuvent légèrement différer des pourcentages qui peuvent être calculés à partir des données en annexe.

Les résultats donnés dans les graphiques B.2.3. à B.6 ne concernent que les offres acceptées.

2. Demandes, offres acceptées et renouvellements

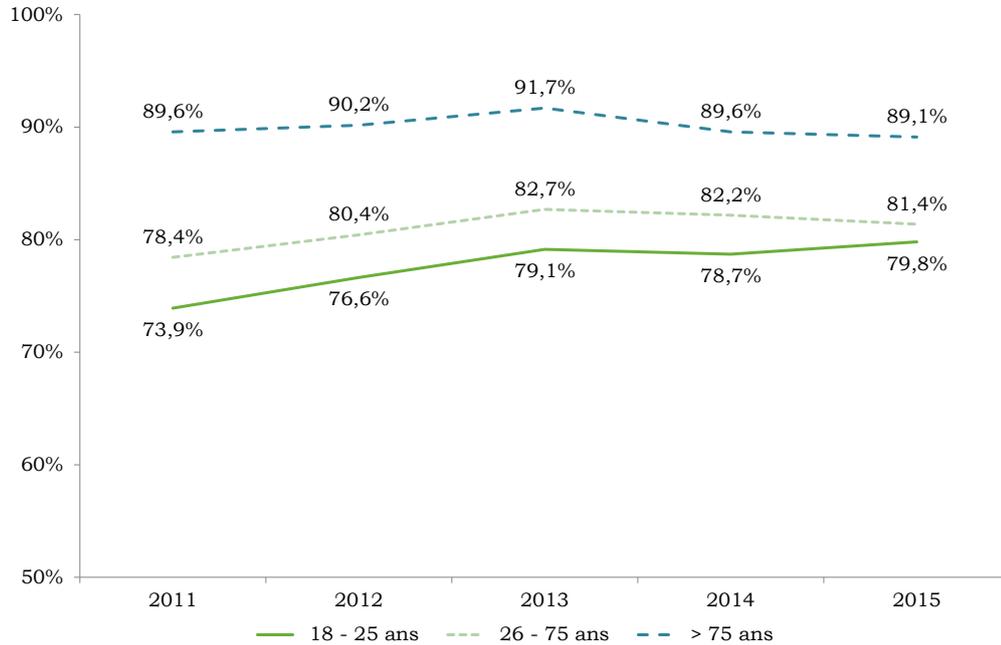
Le graphique B.2.1. donne la répartition des demandes en fonction de la classe d'âge. Comme l'indique ce graphique, la grande majorité des conducteurs se situe dans la classe d'âge 26 à 75 ans. Viennent ensuite les moins de 26 ans, tandis que les conducteurs âgés de 76 ans et plus ne représentent qu'un petit pourcentage des demandeurs.

L'étude des antécédents en termes de sinistralité (voir B.5 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.



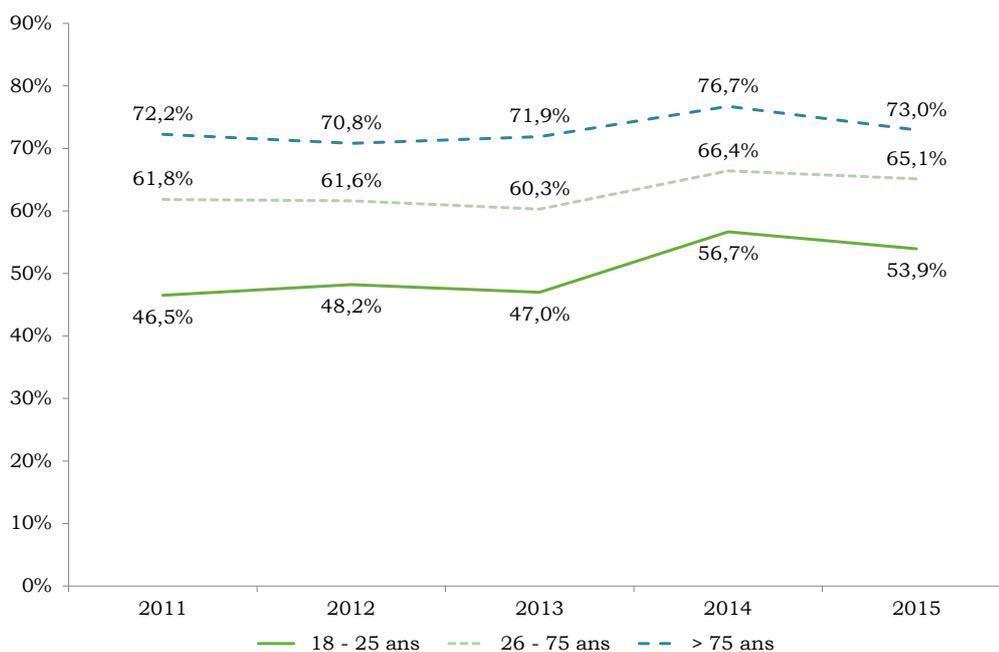
B.2.1. – Répartition des demandes selon la classe d'âge

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.



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

La légère chute générale du taux d'acceptation en 2014 et 2015, que l'on peut observer dans le graphique A.1.1., est un peu plus prononcée chez les seniors. En dépit de cette légère baisse, le taux d'acceptation pour les seniors se situe, même en 2015, à un niveau nettement supérieur à celui pour les autres classes d'âge. 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, ce sont également les conducteurs qui paient les primes les plus basses. Le taux de renouvellement pour cette classe d'âge est dès lors supérieur à celui pour les autres classes d'âge.

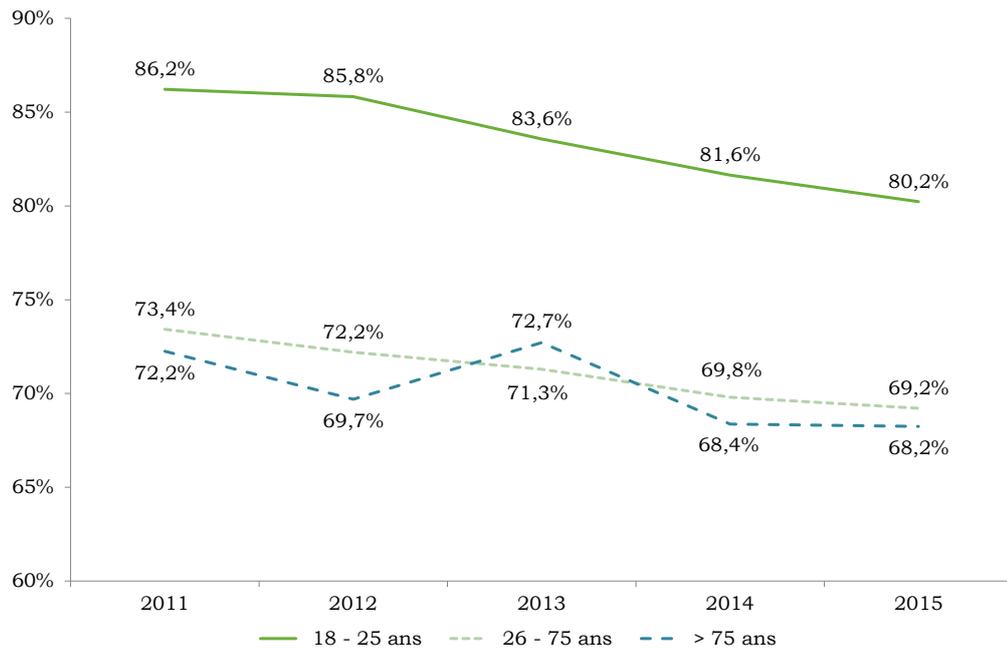


B.2.3. – Taux de renouvellement par classe d'âge

3. Répartition hommes - femmes

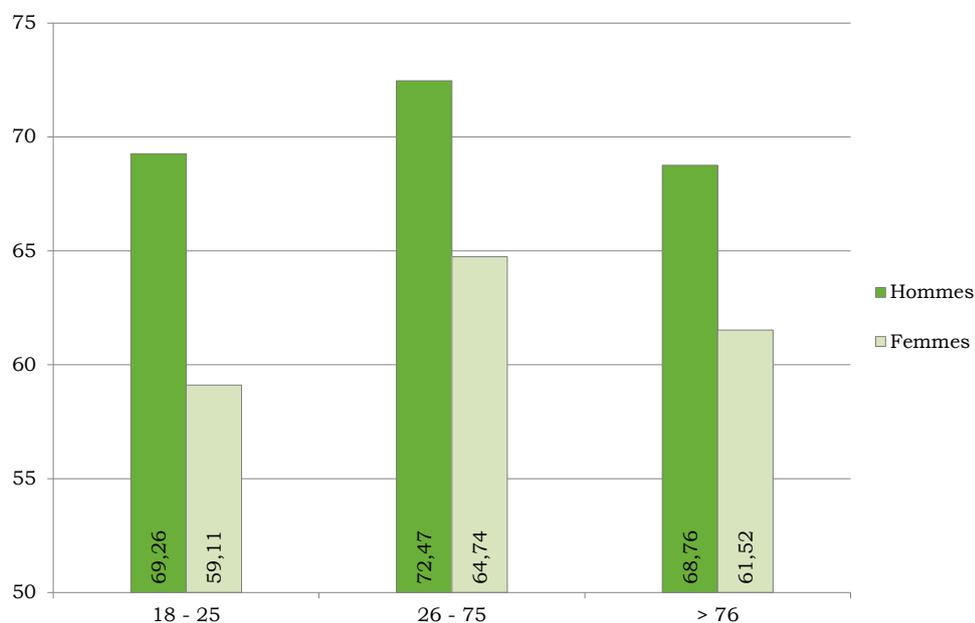
Le Bureau de tarification n'a jamais fait de différenciation selon que le conducteur habituel est un homme ou une femme. Néanmoins, ses statistiques permettent d'identifier cette donnée. Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs habituels renseignés (dans 5 à 10 % des affaires acceptées, selon les catégories 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. Ce constat 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 pour cette classe d'âge.



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. 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.



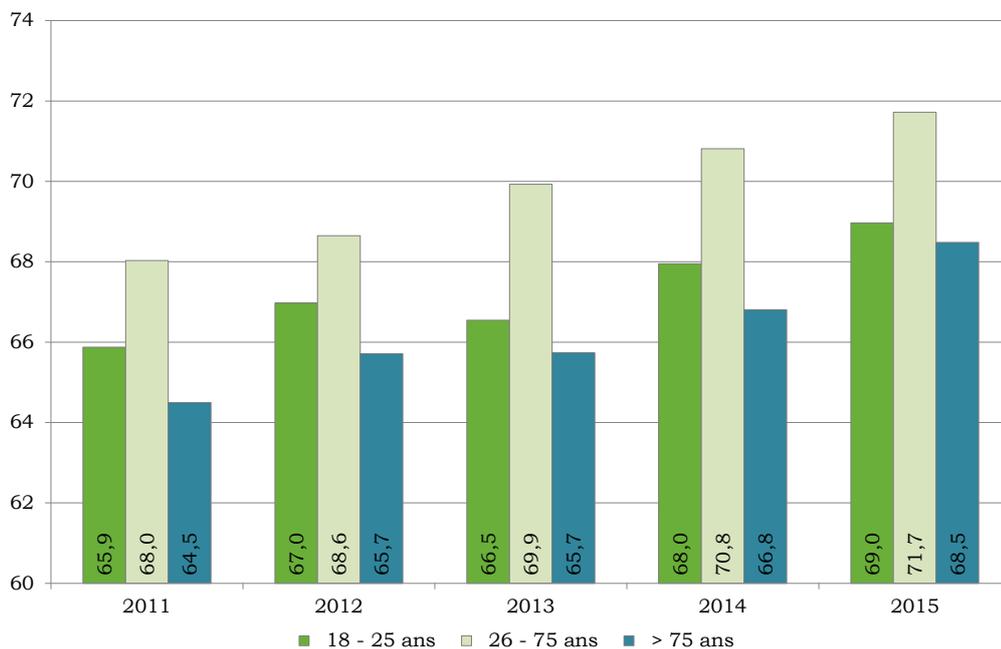
B.3.2. – Puissance moyenne (en kW) selon la classe d'âge et le genre

La présence massive de conducteurs de genre masculin conduisant en général des voitures plus puissantes que les femmes soulève quelques 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 antidiscrimination).

4. 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.4.1. montre à cet égard que les puissances les plus élevées se retrouvent chez les conducteurs de 26 à 75 ans et que les conducteurs plus âgés optent souvent pour une voiture d'une puissance moindre. Pour toutes les classes d'âge, la puissance moyenne a augmenté au cours de ces cinq dernières années.



B.4. – Puissance moyenne (en kW) par classe d'âge

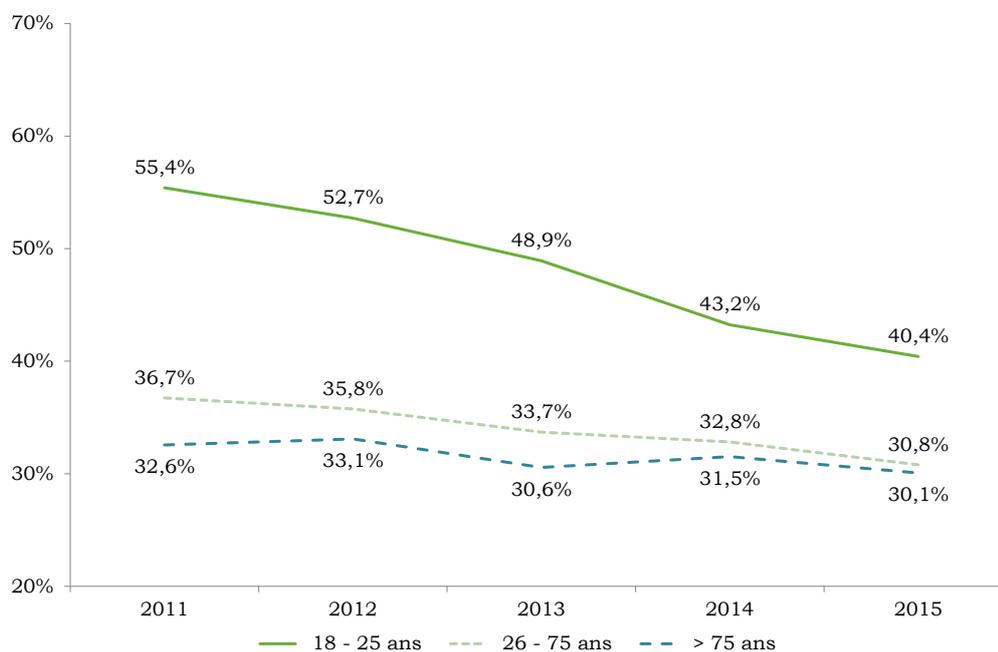
5. Antécédents faisant qu'une personne s'adresse au Bureau de tarification

Cette section analyse les antécédents qui font qu'une personne s'adresse au Bureau de tarification. A cet égard, on considère le profil de risque du demandeur au moment de l'introduction de sa demande. Ce profil est déterminé sur la base des accidents, 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.

a. Fréquence de sinistres

Les graphiques suivants tentent de cerner les différences en ce qui concerne les antécédents en termes de sinistres selon la classe d'âge.

Le graphique B.5.1. montre la fréquence de sinistres¹ par catégorie d'âge. Il en ressort que les jeunes présentent une fréquence de sinistres nettement supérieure à celle des autres conducteurs, mais que l'écart est en baisse au cours de ces cinq dernières années. Les jeunes conducteurs qui souhaitent s'assurer auprès du Bureau de tarification ont en moyenne un historique de sinistres clairement plus favorable en 2015 qu'en 2011. Ainsi, en 2015, 23 % des jeunes conducteurs n'ont pas eu de sinistre en tort au cours des cinq dernières années alors qu'ils n'étaient que 13 % en 2011.

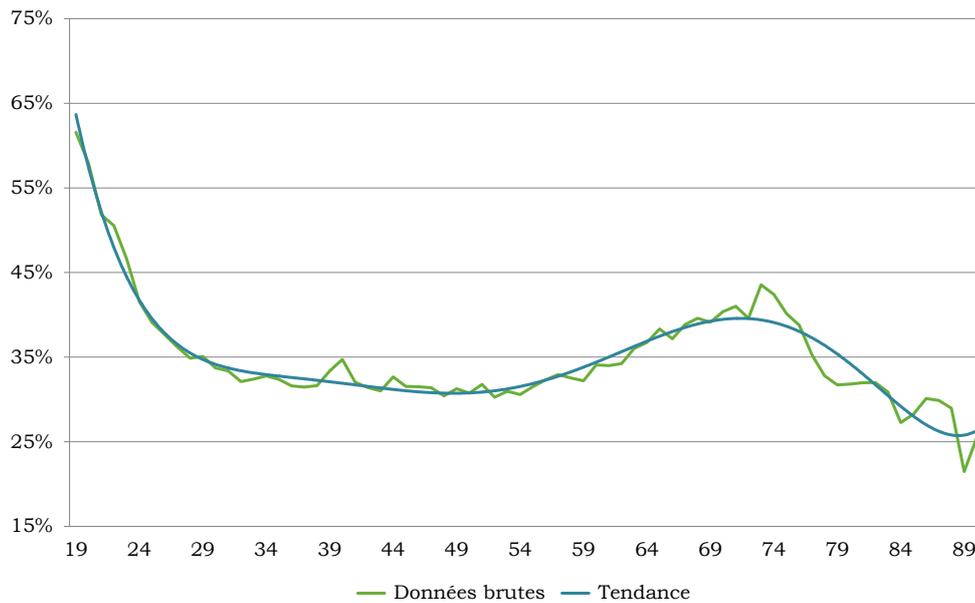


B.5.1. – Fréquence de sinistres par classe d'âge

Le graphique B.5.2. donne une indication de la relation entre l'âge et la fréquence des accidents. Les jeunes conducteurs de 18 ans 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.5.2. montre une fréquence élevée au début de la conduite, qui décroît jusqu'à un minimum situé aux alentours de 52 ans et remonte ensuite pour atteindre un autre sommet, moins élevé toutefois, vers 73 ans. La redescende à partir de 73 ans peut s'expliquer par un usage moins fréquent du véhicule.

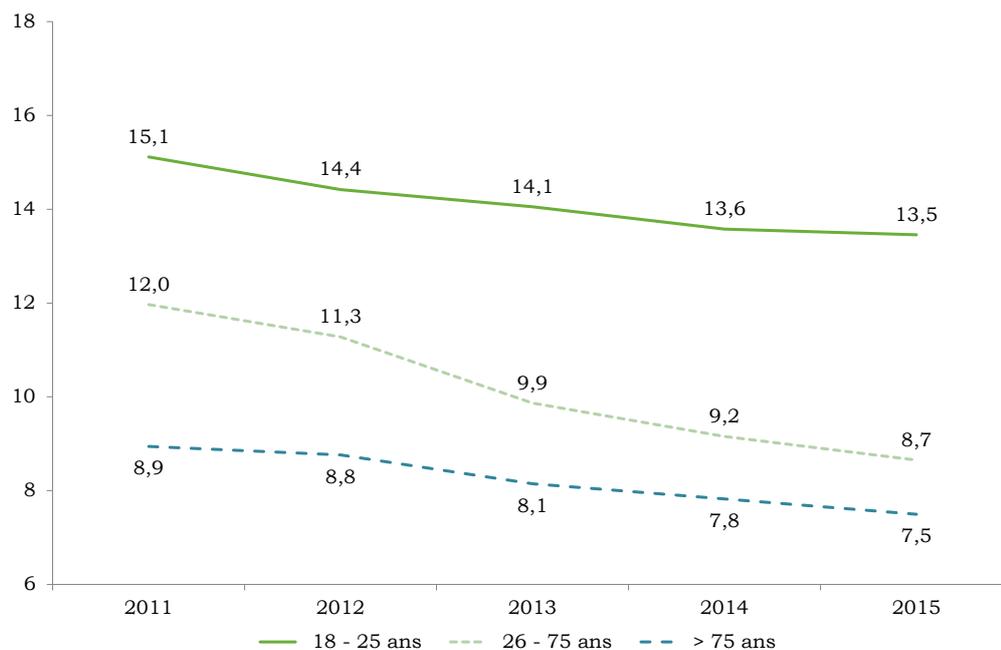
¹ Dans le cas du Bureau de tarification, la fréquence de sinistres est calculée sur la base des accidents des cinq dernières années provoqués par le conducteur principal du véhicule à tarifier. Le véhicule conduit lors de l'accident n'entre pas en considération.



B.5.2. – Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres

b. Degré bonus-malus

Le graphique B.5.3. montre le degré bonus-malus moyen des conducteurs qui se présentent au Bureau de tarification. Comme il n'existe plus depuis 2003 de système bonus-malus unique et obligatoire en Belgique, le Bureau de tarification utilise depuis fin 2012 un mécanisme d'entrée dans l'ancien système bonus-malus obligatoire pour les nouvelles demandes sur la base du nombre de sinistres en tort et du nombre d'années d'expérience de la conduite.



B.5.3. – Bonus-malus moyen par classe d'âge

Il faut noter que la fréquence de sinistres 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 sinistres calculée par le Bureau de tarification concerne un conducteur déterminé, quel que soit le véhicule avec lequel il a été impliqué dans un sinistre.

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.

Fort logiquement, la fréquence de sinistres importante des jeunes conducteurs se traduit par un degré bonus-malus moyen supérieur à celui des autres classes d'âge. Le degré bonus-malus moins élevé des seniors comparé à celui des conducteurs de 26 à 75 ans découle également de leur fréquence de sinistres moins importante.

c. Retraits de permis de conduire

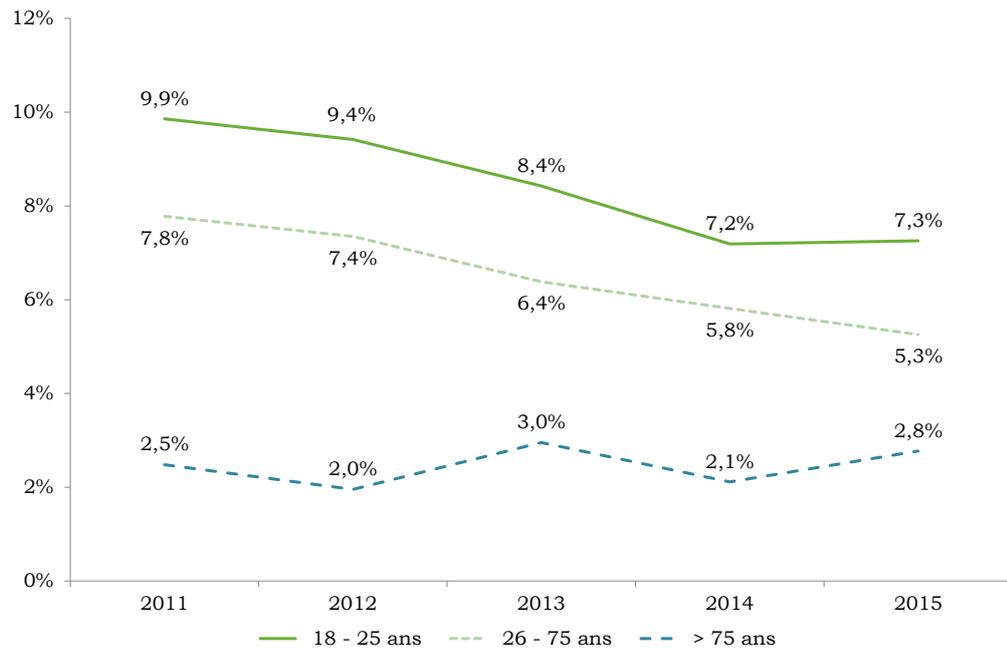
En ce qui concerne les retraits de permis de conduire, nous pouvons observer un pourcentage nettement moindre pour les conducteurs âgés, tandis que les deux autres catégories sont très proches.



B.5.4. – Dossiers avec un ou plusieurs retraits de permis de conduire

d. Circonstances aggravantes

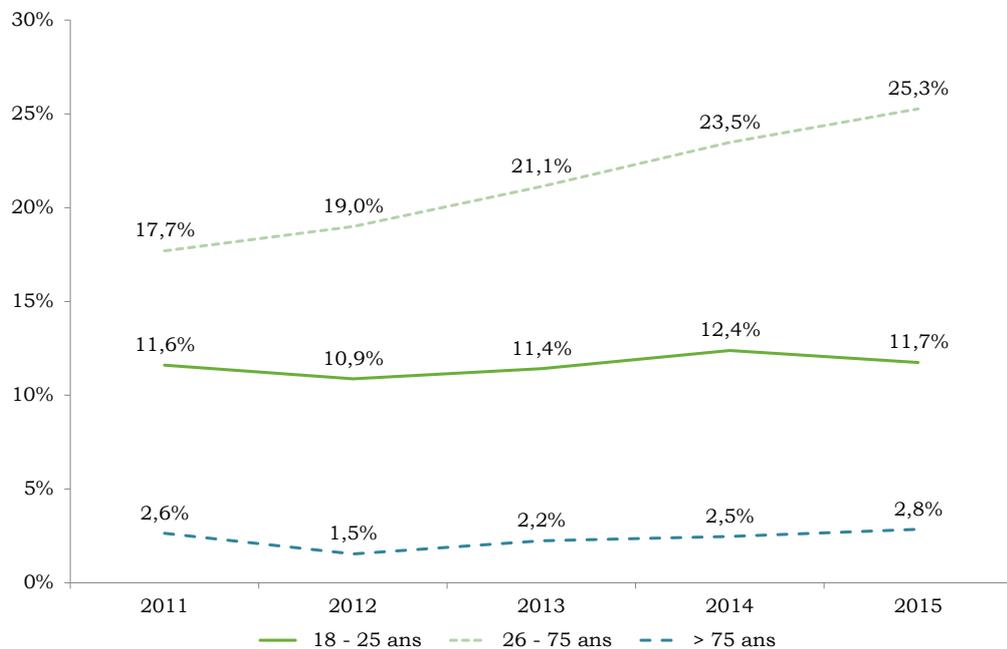
En matière de circonstances aggravantes (alcool, drogue, vitesse excessive, délits de fuite, conduite sans assurance, ...), nous observons à nouveau une nette différence entre les classes d'âge, les conducteurs les plus jeunes présentant également la fréquence la plus élevée selon ce critère.



B.5.5. – 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.



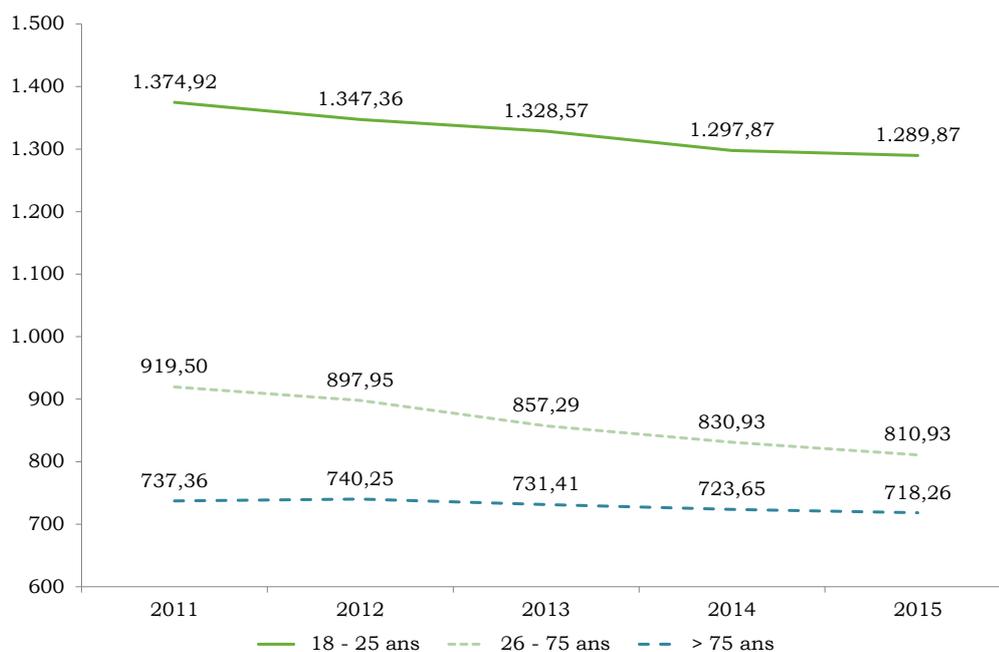
B.5.6. – Dossiers avec difficultés de paiement

6. 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 fréquence de sinistres différente dans chaque catégorie qui explique les écarts dans les primes.

Enfin, on notera une tendance à la baisse des primes moyennes au cours de ces dernières années. Étant donné que la puissance moyenne des véhicules varie peu d'une année à l'autre, cette tendance résulte du nombre croissant d'assurés auprès du Bureau de tarification et de la tendance à la baisse évoquée ci-dessus du degré bonus-malus.



B.6. – Prime moyenne par classe d'âge

C. Statistiques au Bureau de tarification 2015 (portefeuille des assurés)

1. Nombre de véhicules assurés

Les données de cette section se rapportent uniquement aux véhicules assurés via le Bureau de tarification. En 2015, 22.780 véhicules, exprimés en années d'assurance, ont été assurés via le Bureau de tarification. Étant donné que tous les contrats ne courent pas du 1er 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 1er juillet 2015 couvre une demi-année d'assurance en 2015 et une demi-année d'assurance en 2016. Il y a également un nombre limité de contrats qui, par exemple en raison d'une résiliation, ont en fin de compte une durée de moins d'un an.

Pour les différentes statistiques des sinistres qui suivent ci-après, l'on se base chaque fois sur les données pour lesquelles les variables en question ont été correctement fournies. Il peut en résulter que le nombre total d'années d'assurance diffère du total susmentionné.

2. Répartition par catégorie de véhicule

Le tableau ci-dessous reprend la statistique des sinistres pour les véhicules assurés auprès du Bureau de tarification en 2015. Les résultats sont présentés par catégorie de véhicule.

2015	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Tourisme et affaires	19.825	14,2%	3.993	568	81%
Deux roues (et assimilés)	612	5,2%	3.261	170	57%
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5t	1.649	16,5%	1.940	320	36%
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5t	124	35,5%	2.177	772	48%
Transport de personnes	367	53,1%	2.035	1.081	44%
Engins agricoles	178	11,8%	3.277	386	159%
TOTAL (hors autres et inconnu)	22.755	14,9%	3.679	547	75%

C.2.1. – Répartition par catégorie de véhicule

La première colonne énumère les différentes catégories de véhicules. La deuxième 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 survenus en 2015 évalués fin 2015 (responsable, partiellement responsable ou responsabilité inconnue) divisé par le nombre d'années d'assurance.

La quatrième colonne contient les coûts moyens par sinistre. Pour les calculer, la totalité des coûts, se composant des prestations et des provisions pour les sinistres survenus en 2015 évaluées fin 2015, est divisée par le nombre de sinistres survenus en 2015.

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 coûts divisée par le nombre d'années d'assurance.

La dernière colonne établit le ratio S/Pnet que l'on désignera plus loin par le terme sinistralité. La sinistralité est définie comme étant la totalité des coûts (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 coûts mais aussi les frais de gestion et les commissions.

Le tableau ci-dessus reflète la sinistralité telle qu'évaluée fin 2015. Dans la partie D., vous verrez toutefois que la sinistralité peut encore fortement évoluer dans les années à venir.

L'importance de la catégorie tourisme et affaires apparaît immédiatement à la lecture de ce tableau. Cette catégorie représente en effet 87 % du nombre total d'années d'assurance.

La fréquence moyenne de sinistres pour toutes les catégories s'élève à 14,9 %. 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 5,2 %.

Ce « bon » chiffre doit cependant être nuancé. La fréquence de sinistres des deux-roues assurés via le Bureau de tarification représente presque le quadruple de celle des deux-roues pour l'ensemble du marché.

La catégorie transport de personnes a une fréquence de sinistres élevée en 2015, qui équivaut à presque le triple de la fréquence moyenne de sinistres, à savoir 53,1 %. Les coûts moyens pour cette catégorie, qui s'élèvent à 2.035 euros, sont cependant sensiblement inférieurs à la moyenne générale de 3.679 euros en 2015. En comparaison avec les autres catégories, il y a en 2015 relativement beaucoup plus d'accidents dans la catégorie transport de personnes, mais ils sont en moyenne moins importants.

Il ressort du tableau ci-dessus que la sinistralité, vue globalement, représente 75 % lors de l'évaluation fin 2015, ce qui est juste au-dessus de la limite de principe fixée à 70 %. Comme déjà indiqué précédemment, la sinistralité peut encore fortement évoluer dans les années à venir. Le tableau révèle également des différences considérables dans la sinistralité entre les différentes catégories de véhicules.

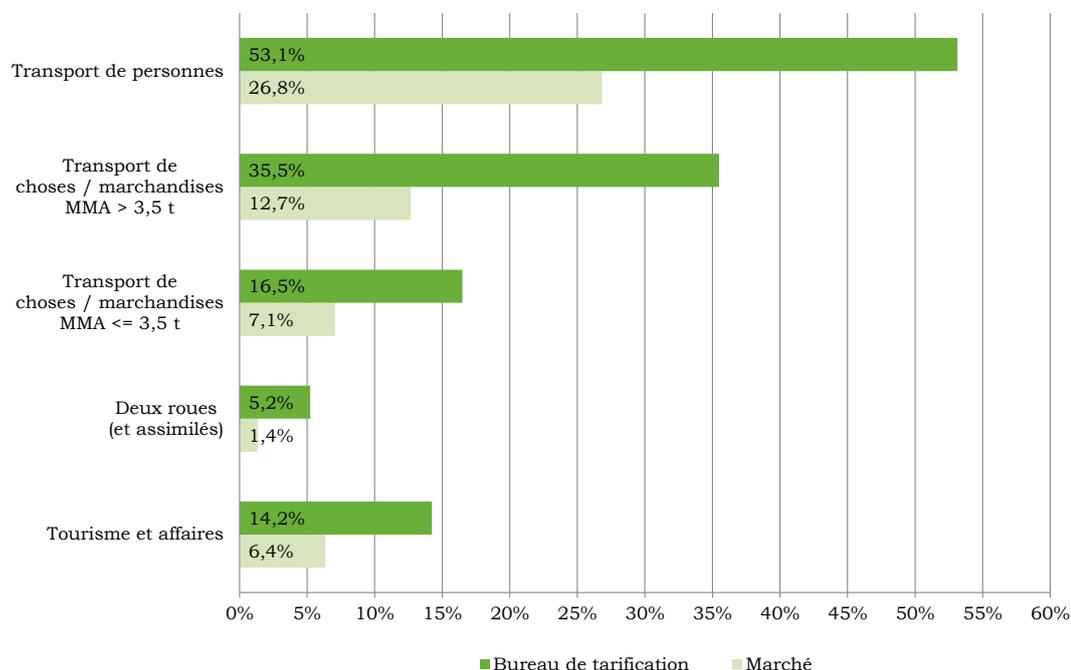
Le tableau et le graphique ci-dessous comparent la fréquence des sinistres sur le marché et la fréquence des sinistres au Bureau de tarification en 2015. La fréquence des sinistres du marché est basée sur un échantillon représentant environ 83 % des véhicules du parc automobile belge.

2015	Marché	Bureau de Tarification	Facteur
Tourisme et affaires	6,4%	14,2%	2,24
Deux roues (et assimilés)	1,4%	5,2%	3,85
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5t	7,1%	16,5%	2,33
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5t	12,7%	35,5%	2,80
Transport de personnes	26,8%	53,1%	1,98
TOTAL	6,2%	14,9%	2,38

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

Il ressort immédiatement de ces données que, pour toutes les catégories, la fréquence des sinistres est au moins deux fois plus élevée au Bureau de tarification. Ce sont principalement les catégories deux-roues et, à un moindre degré, transport de choses/marchandises > 3,5 t qui se démarquent.

Ces données montrent que la fréquence des sinistres des assurés auprès du Bureau de tarification est nettement supérieure à la fréquence des sinistres sur le marché. Si une mauvaise sinistralité peut signifier qu'il y a eu un ou plusieurs gros sinistres dans le portefeuille, une fréquence des sinistres élevée signifie par contre qu'un portefeuille d'assurance comprend beaucoup de mauvais risques.



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

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 du preneur d'assurance (ou du conducteur sur la base duquel la tarification a été établie en cas de déclaration de plusieurs conducteurs).

2015	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
18 - 20 ans	429	21,2%	3.000	636	58%
21 - 22 ans	927	16,3%	5.805	946	85%
23 - 25 ans	1.982	14,4%	4.450	640	67%
26 - 75 ans	15.197	13,8%	4.017	554	86%
> 75 ans	1.115	16,2%	2.236	363	64%
TOTAL	19.650	14,3%	4.009	572	81%

C.3.1. – Répartition démographique (tourisme et affaires)

Il ressort clairement du tableau que la fréquence des sinistres pour les jeunes preneurs jusqu'à 22 ans est plus élevée que celle des autres preneurs. Ces jeunes ont une fréquence de sinistres de 17,8 %.

Si l'on compare le groupe de preneurs entre 18 et 22 ans, qui sont assurés via le Bureau de tarification, avec leurs homologues du même âge, qui sont assurés via le marché, on constate que la fréquence des sinistres au Bureau de tarification est supérieure de six points de pourcentage par rapport à celle du marché. Pour les jeunes de 18 à 22 ans assurés via le marché, la fréquence des sinistres est de 12 % en 2014.

La catégorie 26 à 75 ans a une fréquence de sinistres de 13,8 % et les preneurs de plus de 75 ans ont une fréquence de sinistres de 16,2 %. Le coût moyen par sinistre est toutefois sensiblement moins élevé chez ces preneurs plus âgés.

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

	18 - 25			16 - 75			> 75		
	AA* (#)	Fréq.**	PP***	AA (#)	Fréq.	PP	AA (#)	Fréq.	PP
Femmes	667	13%	226	4.711	15%	577	368	21%	620
Hommes	2.670	17%	847	10.485	13%	543	747	14%	205
TOTAL	3.337	16%	724	15.196	14%	554	1.115	16%	363
AA*	=	années d'assurance							
Fréq.**	=	fréquence des sinistres							
PP***	=	prime pure							

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

Seuls 29 % des preneurs assurés via le Bureau de tarification sont de genre féminin. Au sein du groupe des assurés les plus jeunes, seuls 20 % sont des femmes, tandis que leur représentation est plus élevée dans la classe d'âge de plus de 75 ans, à savoir 32 %.

En 2015, la fréquence des sinistres des preneurs de genre féminin (15,0 %) est étonnamment un peu plus élevée que celle des preneurs masculins (14,0 %). Chez les hommes, la fréquence des sinistres la moins élevée est observée dans la catégorie 26 à 75 ans et la plus élevée dans la catégorie 18 à 25 ans, tandis que la fréquence des sinistres la moins élevée chez les femmes est justement observée dans la catégorie 18 à 25 ans. Chez les femmes toujours, la catégorie des plus de 75 ans présente la fréquence des sinistres la plus élevée.

De l'analyse de tout l'échantillon, il ressort que les hommes (585 euros) ont une prime pure plus élevée que celle des femmes (538 euros) en 2015.

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

Dans le tableau ci-dessous, il apparaît que 16,4 % des preneurs qui s'assurent via le Bureau de tarification ont eu au moins une déchéance du droit de conduire au cours des trois années ayant précédé la souscription du contrat.

2015		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Déchéance du droit de conduire	0	16.417	14,6%	4.172	610	89%
	1	2.665	11,9%	3.159	375	49%
	2	466	14,6%	2.463	359	39%
	3+	100	18,6%	2.953	550	48%

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

La fréquence des sinistres pour les preneurs sans déchéance du droit de conduire s'élève à 14,6 %. Il ne s'agit pas de la fréquence des sinistres la plus basse de toutes les catégories. Pour les preneurs ayant eu une déchéance du droit de conduire, la fréquence des sinistres est de 11,9 %. La

fréquence des sinistres pour la catégorie « trois déchéances ou plus du droit de conduire » atteint 18,6 %. Les preneurs ayant eu une déchéance du droit de conduire qui ont été assurés par le biais du Bureau de tarification, conduisent sans doute plus prudemment afin de retrouver une assurance sur le marché régulier.

En 2015, la catégorie « pas de déchéance du droit de conduire » présente la prime pure la plus élevée ainsi que la sinistralité la plus élevée (89 %).

Le tableau ci-dessous montre que 5,7 % des preneurs qui ont été assurés via le Bureau de tarification ont eu au moins une circonstance aggravante

2015		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Circonstances aggravantes	0	18.567	14,4%	3.903	562	80%
	1+	1.115	12,2%	5.958	727	101%

C.4.2. – Circonstances aggravantes (tourisme et affaires)

Les preneurs présentant une circonstance aggravante ou plus ont une fréquence de sinistres inférieure à celle des autres preneurs, mais un coût moyen par sinistre, une prime pure et une sinistralité plus élevés.

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

Comme il ressort du tableau ci-dessous, 12,9 % des assurés par le Bureau de tarification ont eu leur permis il y a moins de 4 ans. La majorité des preneurs au Bureau de tarification, à savoir 59,3 %, ont leur permis depuis plus de 10 ans.

Le tableau ci-dessous indique que les preneurs qui ont reçu leur permis il y a moins d'un an ont une fréquence de sinistres de 28,7 %. La fréquence des sinistres diminue à mesure que l'ancienneté du permis augmente. Les personnes ayant leur permis depuis plus de 4 ans ont une fréquence de sinistres légèrement inférieure à 15 %. Les assurés qui ont leur permis depuis moins d'un an courent plus de risques d'avoir un sinistre que les assurés qui ont leur permis de conduire depuis plus longtemps.

La même constatation ne peut pas être faite en ce qui concerne le coût moyen d'un sinistre. En moyenne, les plus gros sinistres ont eu lieu en 2015 chez les personnes qui disposent d'un permis depuis plus de 10 ans, suivies par les assurés qui ont leur permis depuis 4 à 10 ans.

2015		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Ancienneté du permis de conduire (en nombre d'années)	< 1	216	28,7%	3.198	918	108%
	1 - 3	2.318	17,8%	3.715	660	69%
	4 - 10	5.462	14,3%	3.736	533	66%
	> 10	11.658	13,3%	4.256	565	94%

C.5. – Ancienneté du permis de conduire (tourisme et affaires)

6. 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. La fréquence de sinistres augmente à mesure que le nombre de sinistres en tort au cours des cinq dernières années 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.

En 2015, les taux les plus élevés de sinistralité, de prime pure et de fréquence des sinistres sont observés au sein de la catégorie « 4 accidents ou plus en tort ».

2015		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Nombre d'accidents en tort	0	4.974	12,0%	3.270	392	72%
	1	5.911	12,4%	2.816	349	54%
	2	5.041	14,8%	3.465	512	66%
	3	2.634	16,6%	6.680	1.108	128%
	4+	1.122	26,6%	5.800	1.541	151%

C.6. – Historique des sinistres (tourisme et affaires)

D. Analyse du Bureau de tarification par année de survenance

Les statistiques des sinistres de 2015 ont été analysées en première observation dans la partie C. Dans ce cadre, la fréquence des sinistres et la sinistralité ont été calculées sur la base des sinistres survenus en 2015 et évalués fin 2015. Si la fréquence des sinistres et la sinistralité ne sont pas déterminées uniquement à la fin de l'année en question, mais aussi à la fin des années suivantes, on remarque que la fréquence des sinistres et la sinistralité évoluent encore sensiblement.

Année de survenance	Fréquence des sinistres par année de survenance et par année d'observation				
	1ère obs	2ème obs	3ème obs	4ème obs	5ème obs
2011	15%	18%	18%	18%	18%
2012	15%	16%	17%	17%	
2013	15%	18%	18%		
2014	14%	17%			
2015	15%				

D.1. – Fréquence des sinistres par année de survenance et par année d'observation

Il ressort du tableau D.1. que la fréquence des sinistres pour 2014 évaluée fin 2014 (soit la situation 2014 en première observation) s'élève à 14 %. La

fréquence des sinistres pour 2014 évaluée fin 2015 (soit la situation 2014 en deuxième observation) s'élève à 17 %.

Le tableau D.1. montre que la fréquence des sinistres pour les différentes années augmente de 2 à 3 % entre la première observation et la deuxième observation et qu'elle reste relativement constante au cours des observations suivantes.

Année de survenance	Sinistralité par année de survenance et par année d'observation				
	1ère obs	2ème obs	3ème obs	4ème obs	5ème obs
2011	60%	74%	74%	72%	70%
2012	83%	96%	114%	118%	
2013	76%	128%	130%		
2014	66%	95%			
2015	75%				

D.2. – Sinistralité par année de survenance et par année d'observation

Il ressort du tableau D.2. que la sinistralité pour 2014 évaluée fin 2014 (soit la situation 2014 en première observation) s'élève à 66 %. La sinistralité pour 2014 évaluée fin 2015 (soit la situation 2014 en deuxième observation) s'élève à 95 %. Les provisions pour les sinistres survenus en 2014 ont donc été sous-évaluées fin 2014.

Le tableau D.2. montre que la sinistralité pour les différentes années augmente sensiblement entre la première observation et les observations suivantes.

Comme déjà mentionné dans la section C., pour être rentable, la sinistralité doit rester en-dessous de la limite de 70 % étant donné que la totalité des primes effectives doit couvrir non seulement les coûts mais aussi les frais de gestion et les commissions.

La sinistralité évaluée fin 2015 pour les années 2012 à 2015 incluse est supérieure à 70 %, ce qui indique des résultats déficitaires. En 2011, la sinistralité en cinquième observation s'élève à 70 %.

E. Rapport financier

Le tableau E.1.1 présente les principales données financières de l'activité du Bureau de tarification.

	2011	2012	2013	2014	2015
Primes	9.042.416	10.626.425	12.393.766	15.072.949	17.477.955
Prestations et gestion des sinistres	7.405.641	7.273.328	9.636.596	9.586.282	10.673.919
Modification dans provisions techniques et charges techniques à récupérer	-1.454.239	1.103.486	6.563.336	8.599.795	8.407.615
Frais d'acquisition et commissions	2.065.311	2.447.283	2.810.235	3.428.361	4.000.545
Solde brut de l'activité d'assurance	1.022.171	-196.628	-6.623.190	-6.573.411	-5.605.345
Frais d'administration	719.740	897.103	985.791	1.172.972	1.298.659
Solde net de l'activité d'assurance	302.431	-1.093.731	-7.608.981	-7.746.383	-6.904.004
Secrétariat du Bureau de Tarification	272.485	247.198	125.408	-54.397	237.841
Solde de l'activité du Bureau de Tarification	29.946	-1.340.929	-7.734.389	-7.691.986	-7.141.845

E.1.1. – Données financières

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 2011 se rapporte donc aux activités allant du 1er novembre 2010 au 31 octobre 2011. Cette façon de procéder permet, d'une part, de tenir compte de l'activité des mois de novembre et de décembre 2010 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.

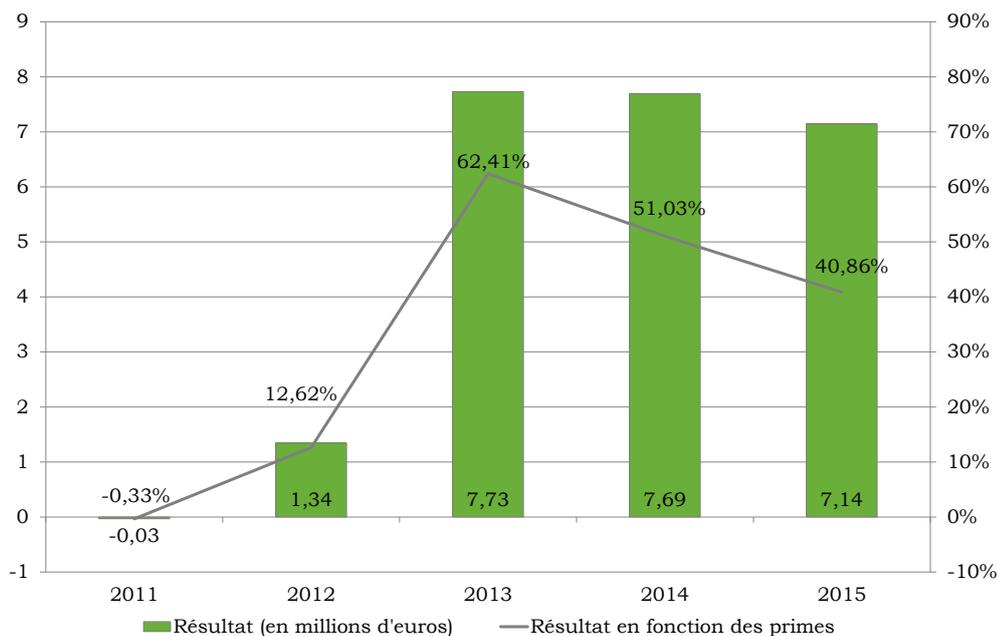
Contrairement à la section D., cette section reflète les résultats comptables. Les prestations de l'année comptable 2011 comprennent toutes les prestations versées entre le 1er novembre 2010 et le 31 octobre 2011 pour les sinistres survenus avant le 31 octobre 2011 (et donc pas uniquement pour les sinistres survenus entre le 1er novembre 2010 et le 31 octobre 2011). Les provisions de l'année comptable 2011 sont les provisions au 31 octobre 2011 pour les sinistres survenus avant le 31 octobre 2011.

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

	2011	2012	2013	2014	2015
Prestations et gestion des sinistres	7.405.641	7.273.328	9.636.596	9.586.282	10.673.919
Modification dans provisions pour sinistres	-1.613.527	529.703	5.915.284	7.654.545	7.799.684
Charge des sinistres (prestations + variation des provisions)	5.792.114	7.803.031	15.551.880	17.240.827	18.473.603
Ratio S/P	65,8%	78,8%	130,7%	120,7%	109,2%
Solde brut en fonction des primes	11,3%	-1,9%	-53,4%	-43,6%	-32,1%
Solde net en fonction des primes	3,3%	-10,3%	-61,4%	-51,4%	-39,5%
Solde de l'activité du Bureau en fonction des primes	0,3%	-12,6%	-62,4%	-51,0%	-40,9%

E.1.2. – Ratios

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

Le graphique montre que seule l'année 2011 s'est soldée par un bénéfice. Les pertes en 2012 se situent aux alentours d'un million d'euros, tandis qu'elles atteignent plus de 7 millions d'euros en 2013, 2014 et 2015. Ces montants sont répartis entre les entreprises d'assurances pratiquant l'assurance de la RC automobile en Belgique.

En chiffres absolus, la perte peut paraître importante. Il faut toutefois relativiser. À titre de comparaison, la charge des sinistres provoqués par les assurés auprès du Bureau de tarification était de 17,2 millions d'euros en 2014

alors que celle de l'ensemble des assurés du marché était de 1,6 milliard d'euros. Les accidents provoqués par les assurés du Bureau de tarification représentent donc environ un pour cent 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, qui est nécessaire pour apurer la perte de l'activité du Bureau de tarification. Sans faire de calculs très compliqués et en comptant environ 7,1 millions de véhicules assurés, on peut estimer ce montant² à 1,1 euro pour l'année 2014.

Enfin, le coût des sinistres provoqués par des conducteurs non assurés s'élevait à 22,5 millions d'euros en 2014³, soit une contribution de 3,3 euros par véhicule assuré.

² Il s'agit évidemment d'une moyenne car la contribution est différente selon le type de véhicule.

³ Fonds Commun de Garantie Belge, Rapport 2014, p. 11.

Annexe Tableaux : des données chiffrées ventilées par année

Toutes les lignes des tableaux à partir de celle « Offres acceptées » portent uniquement sur les offres acceptées.

- 2011

2011	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	16.081	13.586	577	1.401	236	87	194	2.487	10.370	721
Nombre de conducteurs	17.229	14.530	594	1.509	280	98	218	2.662	11.098	762
Intermédiaires	14.982	12.603	551	1.325	229	87	187	2.344	9.572	680
Offres acceptées	12.446	10.613	384	1.026	190	73	160	1.837	8.123	646
Renouvellements	7.390	6.346	199	612	95	37	101	854	5.021	466
Puissance moyenne	68,2	67,4		78,3	96,4	85,5		65,9	68,0	64,4
Bonus-malus moyen		12,3						15,1	12,0	8,9
Hommes	9.709	8.013	341	961	170	70	154	1.583	5.963	467
Femmes	2.706	2.593	38	65	2	2	6	254	2.160	179
Age moyen	42,9	42,8	40,4	43,1	45,2	51,8	49,0	23,2	44,1	82,0
Moins de 26 ans	2.039	1.837	87	94	12	2	7	1.837		
De 26 à 75 ans	9.681	8.123	278	907	160	65	148		8.123	
Plus de 75 ans	695	646	14	25	0	5	5			646
Nombre de retraits	2.579	2.231	83	213	2	12	38	495	1.716	20
Nombre de dossiers avec retrait	2.081	1.805	67	173	2	9	25	387	1.399	19
Nombre de circ. aggravantes	1.012	876	26	89	0	1	20	192	668	16
Nombre de dossiers avec circ. agg.	957	828	25	85	0	1	18	181	631	16
Nombre d'accidents	20.378	17.546	445	1.743	156	175	313	3.131	13.394	1.021
Nombre de dossiers avec accidents	9.812	8.540	230	803	59	55	125	1.592	6.472	476
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	4.110	3.522	203	289	17	35	44	508	2.693	315
Prime moyenne	992	987	371	1.288	1.984	254	102	1.375	919	736
Nombre de dossiers avec franchise	3.363	2.627	102	341	190	35	68	449	2.031	147

TA	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
NA	Type de véhicule inconnu
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance moins de 26 ans
TA 26-75	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance entre 26 et 75 ans
TA 75+	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance plus de 75 ans

• 2012

2012	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	17.506	14.755	685	1.445	272	117	232	2.692	11.254	796
Nombre de conducteurs	18.827	15.788	702	1.611	320	138	268	2.890	12.033	851
Intermédiaires	16.245	13.626	662	1.364	253	117	223	2.534	10.328	752
Offres acceptées	13.869	11.843	468	1.070	219	80	189	2.062	9.052	718
Renouvellements	8.255	7.089	222	618	151	44	131	995	5.576	507
Puissance moyenne	69,1	68,1		83,5	94,8	88,3		67,0	68,6	65,6
Bonus-malus moyen		11,7						14,4	11,3	8,8
Hommes	10.687	8.803	411	1.001	213	78	181	1.770	6.534	499
Femmes	3.160	3.029	54	67	3	2	5	292	2.518	219
Age moyen	43,0	42,9	39,4	43,4	46,0	48,6	48,9	23,2	44,3	82,3
Moins de 26 ans	2.307	2.062	98	114	15	8	10	2.062		
De 26 à 75 ans	10.772	9.052	354	933	201	65	167		9.052	
Plus de 75 ans	768	718	13	21	0	7	9			718
Nombre de retraits	3.083	2.614	111	288	6	10	54	542	2.051	21
Nombre de dossiers avec retrait	2.469	2.122	77	222	4	8	36	431	1.671	20
Nombre de circ. aggravantes	1.062	930	33	77	4	6	12	204	711	15
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.003	877	31	73	4	6	12	195	668	14
Nombre d'accidents	22.343	19.302	473	1.807	217	196	348	3.439	14.699	1.164
Nombre de dossiers avec accidents	10.832	9.470	256	828	83	57	138	1.751	7.184	535
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	4.765	4.118	222	333	9	35	48	568	3.202	344
Prime moyenne	972	966	385	1.276	2.091	245	105	1.347	897	739
Nombre de dossiers avec franchise	3.662	2.869	131	334	205	39	84	480	2.198	181

TA	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
NA	Type de véhicule inconnu
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance moins de 26 ans
TA 26-75	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance entre 26 et 75 ans
TA 75+	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance plus de 75 ans

• 2013

2013	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	23.308	19.974	791	1.815	267	153	308	3.604	15.283	1.075
Nombre de conducteurs	25.088	21.406	846	1.958	298	216	364	3.899	16.340	1.155
Intermédiaires	21.508	18.349	762	1.696	252	153	296	3.406	13.920	1.011
Offres acceptées	19.033	16.482	594	1.372	207	135	243	2.851	12.636	985
Renouvellements	11.172	9.672	303	803	157	63	174	1.339	7.616	708
Puissance moyenne	70,3	137,3		84,3	101,4	141,5		66,9	138,1	65,6
Bonus-malus moyen		10,5						14,1	9,9	8,1
Hommes	14.461	12.107	530	1.276	184	133	231	2.382	9.010	715
Femmes	4.529	4.365	62	77	13	1	11	469	3.626	270
Age moyen	42,9	84,3	41,5	42,9	47,6	46,5	46,4	23,2	85,6	82,4
Moins de 26 ans	3.185	2.851	119	153	17	23	22	2.851		
De 26 à 75 ans	14.760	12.636	449	1.179	179	104	213		12.636	
Plus de 75 ans	1.045	985	24	21	1	7	7			985
Nombre de retraits	4.110	3.540	150	325	4	39	52	688	2.823	29
Nombre de dossiers avec retrait	3.280	2.852	114	251	4	23	36	569	2.256	27
Nombre de circ. aggravantes	1.302	1.137	46	93	6	6	14	249	857	31
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.235	1.074	44	91	6	6	14	241	804	29
Nombre d'accidents	29.535	25.711	598	2.196	227	349	454	4.597	19.612	1.502
Nombre de dossiers avec accidents	14.644	12.885	351	1.030	88	107	183	2.413	9.753	719
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	7.014	6.131	291	442	8	53	89	858	4.783	482
Prime moyenne	936	1.720	384	1.281	2.048	265	106	1.328	1.646	730
Nombre de dossiers avec franchise	4.660	3.708	151	433	206	73	89	630	2.846	226

TA	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
NA	Type de véhicule inconnu
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance moins de 26 ans
TA 26-75	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance entre 26 et 75 ans
TA 75+	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance plus de 75 ans

• 2014

2014	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	28.269	23.991	891	2.170	438	209	570	4.284	18.395	1.276
Nombre de conducteurs	30.649	26.181	949	2.306	303	270	640	4.749	19.914	1.498
Intermédiaires	26.345	22.254	853	2.047	425	208	558	4.093	16.924	1.203
Offres acceptées	22.935	19.644	644	1.653	337	170	487	3.371	15.106	1.143
Renouvellements	15.058	12.816	403	1.108	284	121	326	1.908	10.018	878
Puissance moyenne	71,8	70,2		82,2	144,5	142,9		68,0	71,0	66,4
Bonus-malus moyen		9,8						13,6	9,2	7,8
Hommes	16.939	14.075	555	1.531	200	163	415	2.750	10.545	780
Femmes	5.786	5.545	61	106	5	1	68	621	4.561	363
Age moyen	42,7	42,7	40,1	42,2	50,0	48,8	44,5	23,2	44,0	82,3
Moins de 26 ans	3.781	3.371	118	203	8	17	64	3.371		
De 26 à 75 ans	17.730	15.106	483	1.409	195	135	402		15.106	
Plus de 75 ans	1.214	1.143	15	25	2	12	17			1.143
Nombre de retraits	4.749	4.007	180	407	4	26	125	768	3.199	40
Nombre de dossiers avec retrait	3.810	3.251	139	314	3	18	85	631	2.584	36
Nombre de circ. aggravantes	1.376	1.203	44	101	3	5	20	252	926	25
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.309	1.146	43	93	3	5	19	243	879	24
Nombre d'accidents	34.105	29.422	599	2.531	516	258	779	4.918	22.711	1.793
Nombre de dossiers avec accidents	17.053	14.872	351	1.215	146	100	369	2.662	11.375	835
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	8.878	7.706	332	588	12	73	167	1.039	6.060	587
Prime moyenne	928	906	398	1.226	2.820	272	433	1.297	832	720
Nombre de dossiers avec franchise	5.474	4.119	174	461	455	100	165	646	3.186	267

TA	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
NA	Type de véhicule inconnu
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance moins de 26 ans
TA 26-75	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance entre 26 et 75 ans
TA 75+	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance plus de 75 ans

• 2015

2015	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	32.712	27.758	1.028	2.804	465	209	448	4.755	21.444	1.519
Nombre de conducteurs	36.519	31.432	1.046	2.945	327	262	507	5.266	24.063	2.082
Intermédiaires	30.617	25.849	983	2.691	451	206	437	4.557	19.824	1.430
Offres acceptées	26.310	22.620	709	2.105	371	177	328	3.794	17.438	1.353
Renouvellements	16.683	14.406	368	1.283	279	125	222	2.045	11.350	987
Puissance moyenne	72,4	71,0		80,6	151,8	133,1		69,4	71,6	67,7
Bonus-malus moyen		9,4						13,5	8,7	7,5
Hommes	19.278	16.027	611	1.959	196	175	310	3.044	12.065	918
Femmes	6.758	6.558	63	118	5	1	13	750	5.373	435
Age moyen	42,8	42,8	39,7	42,3	45,8	47,7	44,7	23,3	44,0	82,3
Moins de 26 ans	4.247	3.794	151	243	7	19	33	3.794		
De 26 à 75 ans	20.369	17.438	509	1.800	193	150	279		17.438	
Plus de 75 ans	1.420	1.353	14	34	1	7	11			1.353
Nombre de retraits	5.291	4.479	179	502	5	26	100	858	3.579	42
Nombre de dossiers avec retrait	4.362	3.719	142	407	5	21	68	714	2.965	40
Nombre de circ. aggravantes	1.472	1.285	34	135	0	6	12	285	962	38
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.405	1.231	34	122	0	6	12	276	918	37
Nombre d'accidents	37.488	32.540	614	3.105	301	351	577	5.327	25.197	2.016
Nombre de dossiers avec accidents	19.037	16.711	351	1.510	120	99	246	2.923	12.816	972
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	10.333	9.050	351	766	8	63	95	1.176	7.154	706
Prime moyenne	912	886	383	1.179	2.999	274	105	1.290	810	712
Nombre de dossiers avec franchise	6.128	4.507	202	629	531	111	148	710	3.456	293

TA	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
NA	Type de véhicule inconnu
TA 18-25	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance moins de 26 ans
TA 26-75	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance entre 26 et 75 ans
TA 75+	Véhicules de tourisme et affaires, preneur d'assurance plus de 75 ans