

Bureau de tarification Auto

Données statistiques 2015-2019



Table des matières

Table des matières	2
Tableaux et graphiques	3
Introduction	4
Section I. Le fonctionnement du Bureau de Tarification	5
A. Le fonctionnement du Bureau de Tarification	5
1. La demande	5
2. La fixation de la prime	6
3. L'offre	8
4. La couverture.....	9
5. Gestion du contrat.....	9
6. Durée du contrat.....	9
B. Problèmes rencontrés	10
1. Crise Corona	10
2. Informations du CARA	10
3. Proportion importante de renouvellements.....	10
Section II. Données chiffrées	11
A. Ensemble des demandes et acceptations	11
1. Demandes et acceptations	11
2. Nouvelles affaires et renouvellements.....	12
3. Types de véhicules	13
B. Données par classe d'âge pour tourisme et affaires	15
1. Préliminaires	15
2. Demandes, offres acceptées et renouvellements	15
3. Répartition hommes - femmes.....	17
4. Puissance du véhicule	19
5. Antécédents faisant qu'une personne s'adresse au Bureau de tarification.....	19
6. Primes moyennes	24
C. Statistiques au Bureau de tarification 2019 (portefeuille des assurés)	26
1. Nombre de véhicules assurés.....	26
2. Répartition par catégorie de véhicule	26
3. Répartition démographique (tourisme et affaires).....	29
4. Déchéance du droit de conduire et circonstances aggravantes (tourisme et affaires)	30
5. Ancienneté du permis de conduire (tourisme et affaires).....	31
6. Historique des sinistres (tourisme et affaires).....	32
D. Analyse du Bureau de tarification par année de survenance.....	33
E. Rapport financier	34
Annexe Tableaux : des données chiffrées ventilées par année.....	37

Tableaux et graphiques

A.1.1. – Demandes et offres acceptées	11
A.1.2. – Nouvelles affaires et renouvellements.....	13
A.1.3. – Types de véhicules	14
B.2.1. – Répartition des demandes selon la classe d'âge.....	16
B.2.2. – Taux d'acceptation par classe d'âge	16
B.2.3. – Taux de renouvellement par classe d'âge.....	17
B.3.1. – Proportion de conducteurs de genre masculin	18
B.3.2. – Puissance moyenne (en kW) selon la classe d'âge et le genre.....	18
B.4. – Puissance moyenne (en kW) par classe d'âge	19
B.5.1. – Fréquence de sinistres par classe d'âge	20
B.5.2. – Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres	21
B.5.3. – Bonus-malus moyen par classe d'âge	22
B.5.4. – Dossiers avec un ou plusieurs retraits de permis de conduire.....	23
B.5.5. – Dossiers avec une ou plusieurs circonstances aggravantes	23
B.5.6. – Dossiers avec difficultés de paiement	24
B.6. – Prime moyenne par classe d'âge.....	25
C.2.1. – Répartition par catégorie de véhicule.....	26
C.2.3. – Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de tarification	28
C.2.4. – Fréquence des sinistres sur le marché et au Bureau de tarification	28
C.3.1. – Répartition démographique (tourisme et affaires)	29
C.3.2. – Classe d'âge et genre (tourisme et affaires)	29
C.4.1. – Déchéance du droit de conduire (tourisme et affaires)	30
C.4.2. – Circonstances aggravantes (tourisme et affaires).....	30
C.5. – Ancienneté du permis de conduire (tourisme et affaires).....	31
C.6. – Historique des sinistres (tourisme et affaires).....	32
D.1. – Fréquence des sinistres par année de survenance et par année d'observation	33
D.2. – Sinistralité par année de survenance et par année d'observation	33
E.1.1. – Données financières.....	34
E.1.2. – Ratios.....	35
E.1.3. – Résultat de l'activité du Bureau de tarification	35

Introduction

Le Bureau de Tarification RC Auto, dont le législateur a ordonné la fondation en 2002, a été créé au sein du Fonds Commun de Garantie Belge. Le chapitre Ibis de la loi du 21 novembre 1981 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi « RC Auto ») porte sur le Bureau de Tarification. Son rôle consiste à déterminer à quelle prime et sous quelles conditions une entreprise d'assurances doit couvrir une personne tenue à l'obligation de souscrire un contrat d'assurance en RC véhicules automoteurs et qui est refusée par au moins trois entreprises d'assurances ou pour laquelle ces dernières proposent une prime trop élevée.

Les premiers membres du Bureau de Tarification Auto ont été nommés par le Roi le 1^{er} mars 2003 et le Bureau a entamé ses activités le 1^{er} novembre de la même année.

Le dernier rapport du Bureau de tarification RC Auto porte sur la période de 2011 à 2015. Jusqu'en 2017, la loi n'obligeait pas le Bureau de tarification à établir un rapport sur son activité. La loi du 31 mai 2017 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs a introduit pour le Bureau de Tarification l'obligation d'établir tous les trois ans un rapport sur son fonctionnement et les problèmes rencontrés, de le publier sur son site et de le transmettre sans délai aux Chambres Législatives Fédérales.

Le présent rapport explique dans la première section le fonctionnement et les difficultés rencontrées par le Bureau de Tarification RC Auto, comme le demande le législateur, et reprend dans la deuxième section les données chiffrées couvrant la période 2015-2019.

Les données chiffrées de la deuxième section sont divisées en plusieurs chapitres. La section II A concerne les demandes de tarification et les offres acceptées, des données générales étant fournies sur l'ensemble des demandes.

Dans la section II B, 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 de particuliers), qui constituent la principale catégorie du Bureau de tarification.

La section II C reprend des statistiques concernant les véhicules qui étaient assurés en 2019 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 section II D donne l'évolution de la fréquence des sinistres au cours des années qui suivent le sinistre et ce, pour les années 2015 à 2019.

Enfin, la section II E 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 2015 à 2019 incluse.

Section I. Le fonctionnement du Bureau de Tarification

La composition du Bureau de Tarification est paritaire : tant les consommateurs que les entreprises d'assurances sont représentés par quatre membres. Un membre suppléant est également désigné pour chaque membre effectif. Quant au président, il n'appartient à aucune des catégories précitées. Le Roi nomme les membres et le président pour un mandat de six années. Les membres peuvent se faire assister par des experts. Un observateur du ministre qui a les assurances dans ses attributions participe également aux réunions. Les experts et l'observateur n'ont pas de voix délibérative. Dans la plupart des cas, les décisions du Bureau de Tarification sont prises par consensus.

Comme mentionné dans l'introduction, toute personne tenue de souscrire un contrat d'assurance en RC véhicules automoteurs, et qui est refusée par au moins trois entreprises d'assurances ou pour laquelle ces dernières proposent une prime trop élevée, peut introduire une demande au Bureau de Tarification. Le Bureau de Tarification joue le rôle d'un filet de sécurité pour ceux ne parvenant pas à conclure un contrat d'assurance abordable en RC véhicules automoteurs.

Le travail quotidien du Bureau de Tarification est assuré par le secrétariat, qui se compose de 14 personnes mises à disposition par le Fonds Commun de Garantie Belge. Le secrétariat gère le traitement des demandes, à savoir la réception et l'analyse de tous les documents requis et – en cas de demande incomplète – réclame auprès des intermédiaires en assurances et/ou des candidats preneurs d'assurance les documents manquants ; calcule la prime avec ou sans franchise, veille au respect des délais légaux de traitement ; gère tous les échanges de courrier avec intermédiaires en assurances et/ou les candidats preneurs d'assurance ; envoie le certificat d'assurance provisoire aux intermédiaires en assurances et/ou candidats preneurs d'assurance ; attribue la gestion des contrats tarifés aux conditions du Bureau de Tarification à l'une des trois entreprises d'assurances gestionnaires ; établit des statistiques ; s'occupe du secrétariat des réunions du Bureau de Tarification, soumet des cas particuliers à l'expertise des membres et du président afin de pouvoir les résoudre de manière adéquate.

A. Le fonctionnement du Bureau de Tarification

1. La demande

Le candidat preneur d'assurance peut introduire sa demande par courrier postal, par fax, par mail ou par le biais de l'interface online du Bureau de Tarification Auto. Depuis 2013, cette interface online peut être utilisée pour l'introduction des demandes tant par les particuliers que par les intermédiaires en assurances. 89,3% des demandes ont été introduites par ce canal entre novembre 2019 et octobre 2020.

Lors de l'introduction de sa demande, le candidat preneur d'assurance doit fournir la preuve de trois refus ou primes ou franchises trop élevées. Dans la majorité des cas, le candidat preneur d'assurance produit la preuve de trois refus. Le recours aux primes ou franchises n'est que très rarement utilisé. L'entreprise d'assurance est tenue d'informer le(a) candidat(e) preneur d'assurance qu'il ou elle se trouve dans cette situation.

Le demandeur doit également transmettre d'autres documents : le formulaire de demande de tarification dûment rempli, les attestations de sinistralité délivrées par les entreprises d'assurances automobiles ayant couvert ce risque en RC au cours des cinq dernières années, une copie recto/verso des permis de conduire de tous les conducteurs habituels et dans certains cas une attestation d'aptitude à la conduite.

Chaque demande est traitée comme suit : les collaborateurs du secrétariat examinent la demande, vérifient si toutes les informations demandées dans le formulaire ont correctement été transmises, si tous les documents requis ont été joints et si toutes les conditions sont remplies. Lorsque la demande est complète, le secrétariat peut passer à la tarification du dossier. Il dispose alors d'un mois pour la réaliser, mais depuis longtemps, ce délai de traitement est nettement plus court.

2. La fixation de la prime

L'article 9 quater de la loi RC Auto stipule que le Bureau de Tarification fixe la prime en tenant compte du risque que le candidat 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.

Le Bureau de Tarification doit donc trouver un équilibre entre, d'une part, le risque du candidat preneur d'assurance qui constitue déjà un risque accru sans quoi il aurait pu trouver un contrat sur le marché, et d'autre part la solidarité demandée à tous les assurés. En effet, les primes payées par les candidats preneurs d'assurance ne suffisent pas à couvrir tous les sinistres dans le cadre de ces contrats.

Le législateur n'a pas imposé au Bureau de Tarification l'obligation de fixer un tarif. Le Bureau de Tarification peut pour chaque demande opter pour une prime personnalisée.

Dans la pratique, le Bureau de Tarification a élaboré au fil des ans des règles que le secrétariat utilise pour fixer les primes. Ces règles tarifaires permettent également aux candidats preneurs d'assurance présentant un risque similaire d'obtenir une prime identique. En agissant de la sorte, le secrétariat peut fixer une prime et éventuellement des conditions supplémentaires pour presque toutes les demandes.

Ce n'est que lorsqu'une demande est introduite pour un risque qui ne figure pas dans les règles de tarification que le secrétariat demandera au Bureau de Tarification de proposer une prime et éventuellement des conditions. Les membres procéderont à une évaluation du risque pour vérifier s'il peut être assuré et à quelle prime.

Les règles de tarification du Bureau de Tarification ne sont pas rendues publiques. Les critères de segmentation, qui sont disponibles sur le site du Bureau de Tarification (http://www.bt-tb.be/auto/documents/segm_crit.pdf), en donnent une brève explication.

Pour les véhicules appartenant à la catégorie Tourisme et Affaires, la prime est principalement calculée sur la base du degré Bonus-Malus et de la puissance du véhicule. Afin de maintenir les primes abordables, le Bureau de Tarification a instauré un système de prime plafonnée pour ces véhicules Tourisme et Affaires utilisés à des fins privées. En effet, l'application théorique des critères de tarification peut engendrer des montants de prime élevés et donc difficilement abordables. Le risque est grand que certains conducteurs puissent alors conduire sans assurance, ce qui est contraire à la mission du Bureau de Tarification. A cette fin, un système de prime plafonnée est appliqué en fonction de la puissance du véhicule. La différence entre la prime calculée selon les critères de tarification et la valeur limite est convertie en franchise non-consignée.

À la demande des autorités politiques, le Bureau de Tarification a élaboré en 2017 un nouveau tarif dénommé « Tarif Starter ». Ce tarif est entré en vigueur au 1^{er} juillet 2017. Il s'agit d'un tarif forfaitaire pour les jeunes conducteurs (moins de 26 ans) qui remplissent certaines conditions. Aucun degré Bonus-Malus n'est appliqué.

Des critères différents sont appliqués pour les autres véhicules, tels que la puissance, la masse maximale utilisée, la nature du transport, l'usage, le nombre de places pour les personnes transportées... Des primes forfaitaires sont fixées pour les tracteurs agricoles, les remorques et véhicules spéciaux.

En 2019, les membres du Bureau de Tarification ont décidé d'adapter les grilles tarifaires de certaines catégories de véhicules afin qu'elles soient davantage en adéquation avec les primes du marché.

La fixation de la prime tient compte pour tous les véhicules des circonstances dites aggravantes : déchéance du droit de conduire, conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, délit de fuite, conduite en défaut d'assurance, fraude, nombre important de sinistres en tort sur une courte période... Si ces circonstances sont avérées, la prime prévue par les règles de tarification fera l'objet d'une majoration par le biais d'un certain pourcentage ou ajout d'une franchise au contrat.

Cette franchise constitue un élément important des règles de tarification. Le législateur a donné la possibilité au Bureau de Tarification d'imposer également des conditions. La franchise représente l'une d'entre elles. L'imposition d'une franchise permet au Bureau de Tarification de conscientiser le candidat preneur d'assurance ou un conducteur en particulier quant à son sens des responsabilités. Ces franchises sont toujours non-consignées et ne seront réclamées qu'en cas de sinistre en tort. Le Bureau de Tarification court néanmoins le risque que cette franchise ne soit pas payée à temps, ni pas du tout en cas de sinistre.

Le Bureau de Tarification impose également une autre condition à certains candidats preneurs d'assurance, à savoir un examen d'aptitude à la conduite. La tenue de cet examen se décide en fonction de la sinistralité du conducteur.

La sécurité routière constitue un élément important devant être pris en considération.

À cette fin, le Bureau de Tarification collabore avec le CARA. Le CARA est une composante de l'Institut Vias, qui peut évaluer l'aptitude à la conduite et délivrer les attestations officielles d'aptitude à la conduite. Le Bureau de Tarification coopère également avec le DAC, qui a repris certaines tâches du CARA pour la région wallonne depuis la mi-2019. Certaines conditions et restrictions peuvent de la sorte être appliquées à un permis de conduire. Lorsque le CARA refuse de délivrer une attestation d'aptitude à la conduite ou délivre une attestation assortie de restrictions, le titulaire du permis de conduire doit demander auprès des autorités compétentes que ces informations soient reprises sur son permis de conduire. Le Bureau de Tarification attire l'attention sur le fait qu'aucun contrôle n'existe à ce sujet. Même si la demande d'examen d'aptitude à la conduite émane du Bureau de Tarification, seul le titulaire du permis de conduire en reçoit les résultats. Le Bureau de Tarification doit donc partir du principe que le titulaire du permis de conduire a effectué le nécessaire.

Le Bureau de Tarification est néanmoins confronté à une problématique quand il doit avoir recours aux services du CARA : les délais de passage d'un examen d'aptitude à la conduite s'élèvent dans la plupart des cas à plusieurs mois alors que le législateur a imposé au Bureau de Tarification de transmettre une proposition de tarification dans le mois¹ qui suit la réception de la demande des informations requises pour arrêter un tarif. C'est la raison pour laquelle le Bureau de Tarification a cherché une « solution intermédiaire » en confiant des audits quant à la conduite du conducteur concerné à des prestataires externes garantissant un délai de 2 semaines. Ce conducteur doit alors effectuer certains tests et, si les résultats s'avèrent mauvais, le Bureau de Tarification peut demander un examen complémentaire auprès du CARA (et désormais aussi auprès du DAC) pour évaluer l'aptitude à la conduite.

3. L'offre

Après avoir vérifié tous les documents et fixé la prime et les conditions éventuelles, le secrétariat du Bureau de Tarification transmet une offre comprenant une proposition de prime et les éventuelles conditions complémentaires au candidat preneur d'assurance ou à son intermédiaire en assurance si ce dernier a introduit la demande. Dans ce cas, l'intermédiaire en assurance est invité à transmettre l'offre à son client, soit le candidat preneur d'assurance. Lorsque la demande est introduite par le biais de l'interface on line du Bureau de Tarification, l'offre est envoyée à l'adresse e-mail utilisée par le demandeur (client ou courtier) pour se connecter à cette interface.

L'offre reprend le montant de la prime, les éventuelles franchise et conditions complémentaires. Après l'envoi de cette offre, le demandeur dispose d'un délai d'un mois pour l'accepter ou non. Le secrétariat applique cette règle avec une certaine souplesse dans l'intérêt du demandeur. Le candidat preneur d'assurance peut également mentionner une date de prise d'effet postérieure qui

¹ Article 9quater, §3 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

ne peut dépasser les trois mois à partir de la date d'envoi de l'offre. Dans ces cas, l'offre reste évidemment valable jusqu'à la date de prise d'effet souhaitée.

4. La couverture

En payant la prime proposée, le demandeur/candidat preneur d'assurance marque son accord quant à l'offre. La couverture sera effective au plus tôt le jour suivant la réception du paiement. Une date de prise d'effet postérieure est également possible.

Lorsque le demandeur fait déjà l'objet d'un contrat RC véhicule automoteur en cours, il peut demander que la couverture soit effective le premier jour suivant la fin du contrat actuel. Le secrétariat transmet le certificat d'assurance au preneur d'assurance. Ce certificat est établi au nom de l'entreprise d'assurances qui gère le contrat.

5. Gestion du contrat

La gestion des contrats tarifés aux conditions du Bureau de Tarification, acceptées par le demandeur, est effectuée par des entreprises d'assurances désignées à cette fin par le Bureau de Tarification. Ces entreprises d'assurances doivent satisfaire aux conditions du cahier des charges et sont désignées après un appel aux candidatures. Il s'agit actuellement des entreprises d'assurances AG Insurance, AXA Belgium et Ethias.

Ces entreprises d'assurances établissent le contrat répondant aux conditions minimales des contrats d'assurance couvrant la responsabilité obligatoire en matière de véhicules automoteurs prévues par l'arrêté royal du 16 avril 2016.

Les entreprises d'assurances concernées gèrent les contrats : elles indemnisent les victimes, récupèrent des franchises éventuelles, réclament les primes non payées...

6. Durée du contrat

À l'instar de tous les contrats d'assurance en RC Auto, les contrats tarifés aux conditions du Bureau de Tarification ont une durée d'un an. Conformément à la loi, ces contrats sont reconduits tacitement pour des périodes consécutives d'un an, s'ils n'ont pas été résiliés au moins trois mois avant l'échéance du contrat.

Le but étant que les preneurs d'assurance concernés recherchent le plus rapidement possible une assurance sur le marché, les entreprises d'assurances gestionnaires résilient les contrats qui leur sont confiés à la date d'échéance annuelle. De cette manière, les preneurs d'assurance sont encouragés à effectuer les démarches pour se réassurer via le marché.

Ces démarches ne donnant pas toujours le résultat escompté, le preneur d'assurance peut demander le renouvellement de son contrat. Dans ce cas, il doit uniquement transmettre au secrétariat la lettre de résiliation et l'attestation de sinistralité de son contrat actuel.

La majorité des dossiers du Bureau de Tarification concerne les renouvellements de contrats existants. Ce pourcentage a atteint 65,9% de l'ensemble des demandes au cours de l'exercice 2019.

B. Problèmes rencontrés

Le législateur demande que le rapport mentionne les problèmes rencontrés.

1. Crise Corona

Le coronavirus a impacté le fonctionnement du Bureau de Tarification. Le secrétariat a intensifié le recours au télétravail – ce qui n’a posé que peu de problèmes pour les dossiers on line – tout en veillant également à ce que les demandes papier puissent être traitées endéans les délais impartis.

Aucune réunion des membres du Bureau de Tarification n’a pu être organisée en 2020. Si le Bureau de Tarification devait statuer sur un dossier, la décision était prise par le biais d’une procédure écrite conformément au Règlement d’Ordre Intérieur.

2. Informations du CARA

Le CARA et le DAC sont habilités à ordonner le retrait d’un permis de conduire si l’un de ces organismes constate, après passage de son examen, que le conducteur n’est plus apte à la conduite. Ils peuvent également imposer certaines restrictions au permis de conduire. Le retrait et les restrictions sont communiquées au conducteur qui est invité à restituer son permis aux services communaux afin que ces derniers le conservent ou y ajoutent les restrictions. Dans la pratique, ceci n’est pas toujours le cas et les autorités locales ne sont pas conscientes de cette mesure. Le Bureau de Tarification ne peut aussi compter que sur le conducteur pour la transmission de ces informations adéquates.

3. Proportion importante de renouvellements

Le secrétariat constate que la proportion des renouvellements est chaque année plus importante que celle des nouvelles affaires. Au cours du 17^{ème} exercice comptable (novembre 2019-octobre 2020), cette proportion représente 67,7% des demandes traitées.

Certains bureaux de courtage ne fournissent que peu d’efforts pour essayer de replacer une partie de leurs clients sur le marché après quelques années de couverture aux conditions du Bureau de Tarification alors que ces derniers n’ont pas occasionné de sinistres supplémentaires et n’ont plus connu de problèmes de paiement. Ils pourraient très certainement retrouver sur le marché une assurance en RC véhicules automoteurs.

Section II. Données chiffrées

A. Ensemble des demandes et acceptations

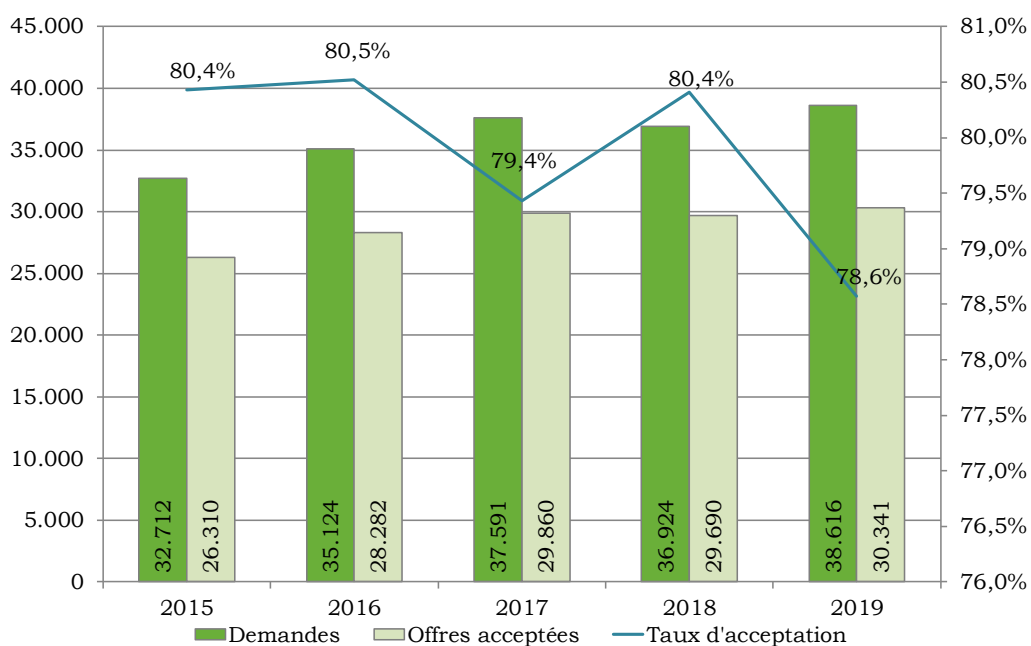
Cette section présente des données relatives à l'activité du Bureau de tarification, plus particulièrement en ce qui concerne le nombre de demandes et le nombre d'acceptations. Les entreprises d'assurances, qui gèrent les contrats confiés par le Bureau de tarification, fournissent des contrats d'assurances 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.

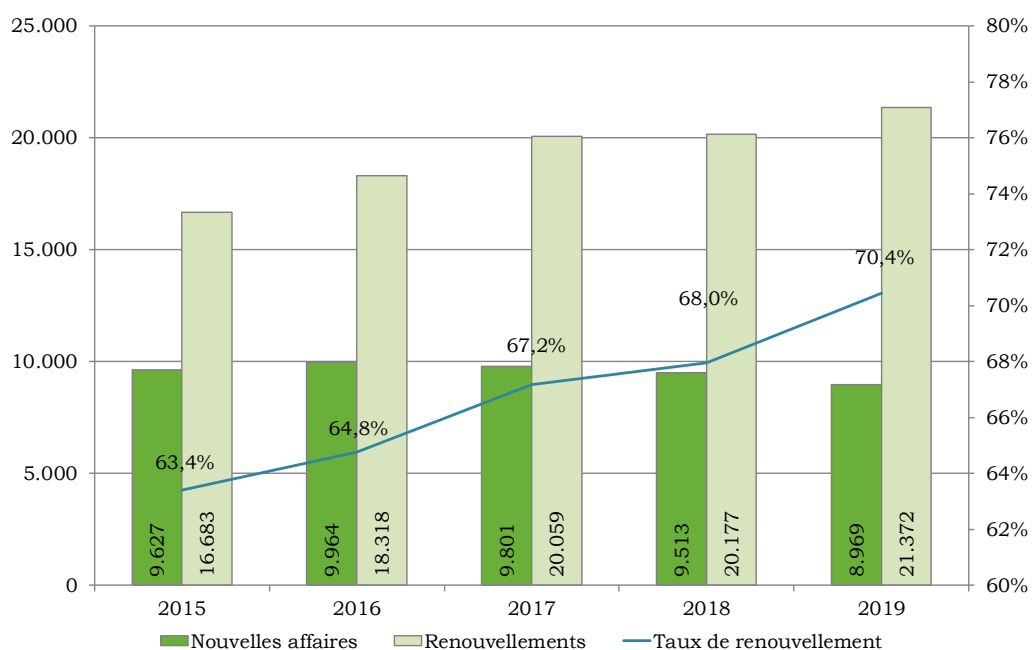
Certains cas peuvent être facilement identifiés par le Bureau. Il s'agit de situations dans lesquelles la même personne introduit une deuxième demande soit parce qu'elle a laissé passer le délai de validité de la première offre, soit parce que celle-ci ne correspond plus à la situation réelle (changement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

Les autres cas font l'objet d'une enquête de la part du service de détection de la non assurance au sein du Fonds Commun de Garantie Belge. Tous les véhicules dont la marque d'immatriculation est toujours officiellement inscrite auprès de la DIV et pour lesquels aucune entreprise d'assurances ne peut être identifiée, 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 acceptées à nouveau par des consommateurs ayant déjà été couverts via le Bureau de tarification. La part des renouvellements dans les offres acceptées augmente chaque année pendant la période 2015-2019.



A.1.2. – Nouvelles affaires et renouvellements

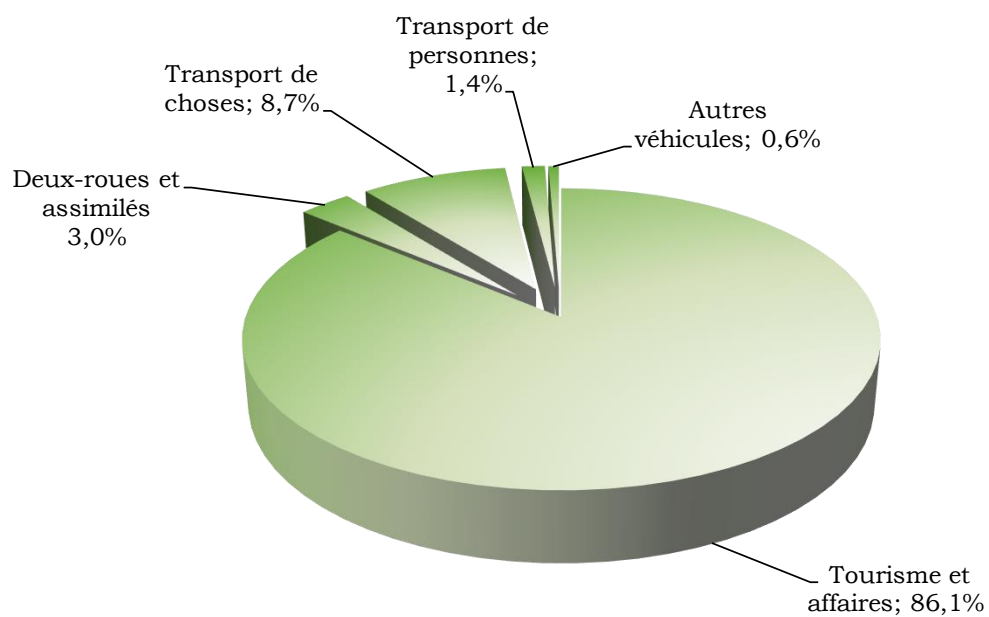
3. Types de véhicules

Le graphique A.1.3. présente la répartition des offres acceptées par type de véhicules du 1er janvier 2015 au 31 décembre 2019. Les données portent sur les 142.817 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, emorques, ...).

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.

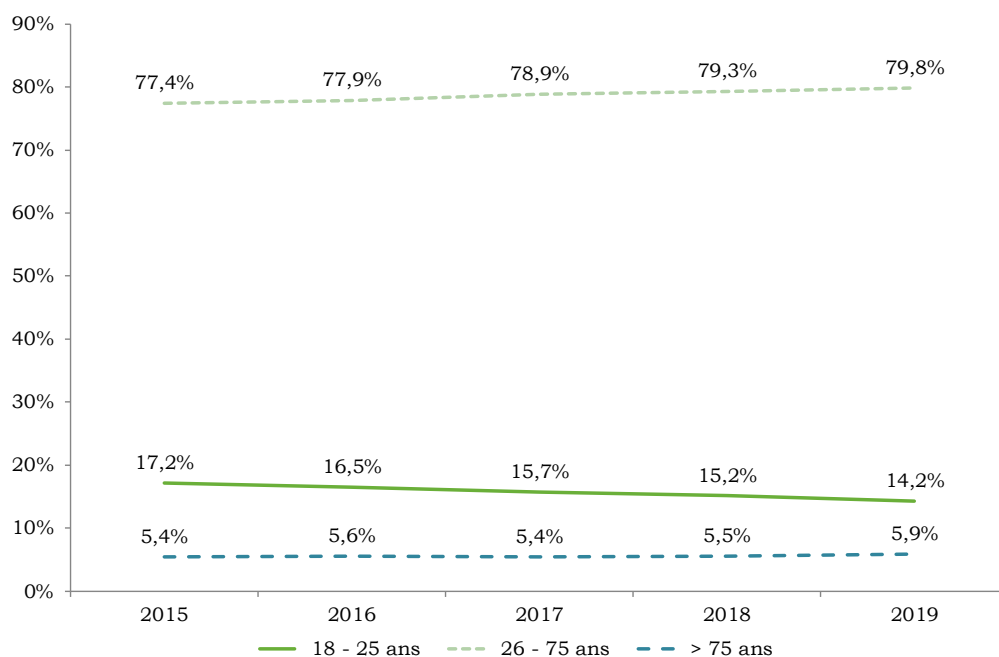
Les pourcentages présentés dans les graphiques de cette section ne tiennent pas compte d'un petit nombre d'observations pour lesquelles une ou plusieurs variables font défaut. Il en résulte que les pourcentages repris dans ces graphiques peuvent légèrement différer des pourcentages qui peuvent être calculés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

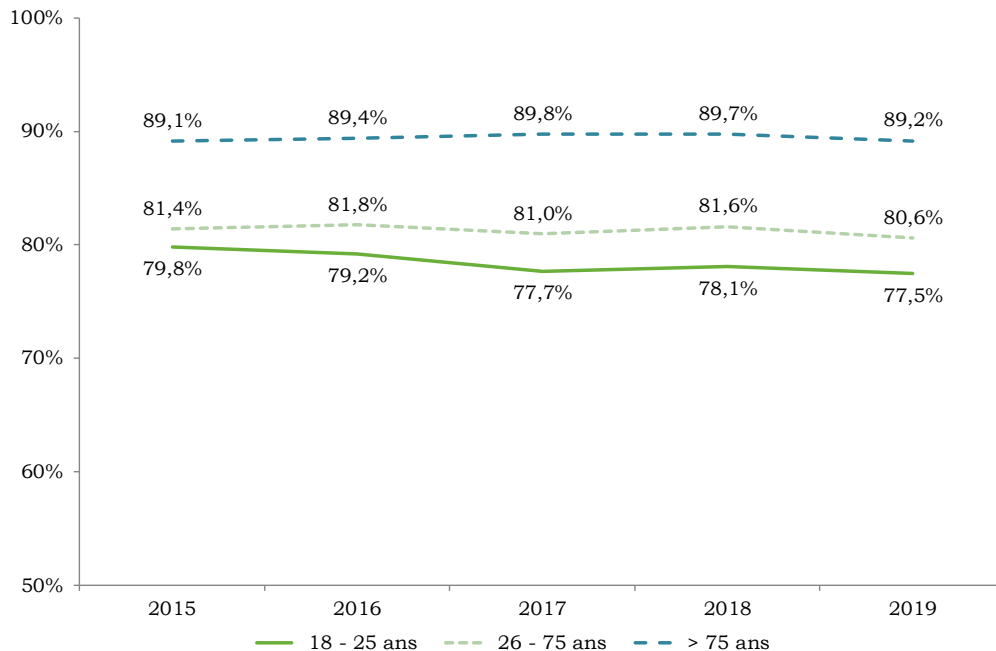
Le graphique B.2.1. donne la répartition des demandes en fonction de la classe d'âge. Comme l'indique ce graphique, la grande majorité des conducteurs se situe dans la classe d'âge 26 à 75 ans. Viennent ensuite les moins de 26 ans, tandis que les conducteurs âgés de 76 ans et plus ne représentent qu'un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

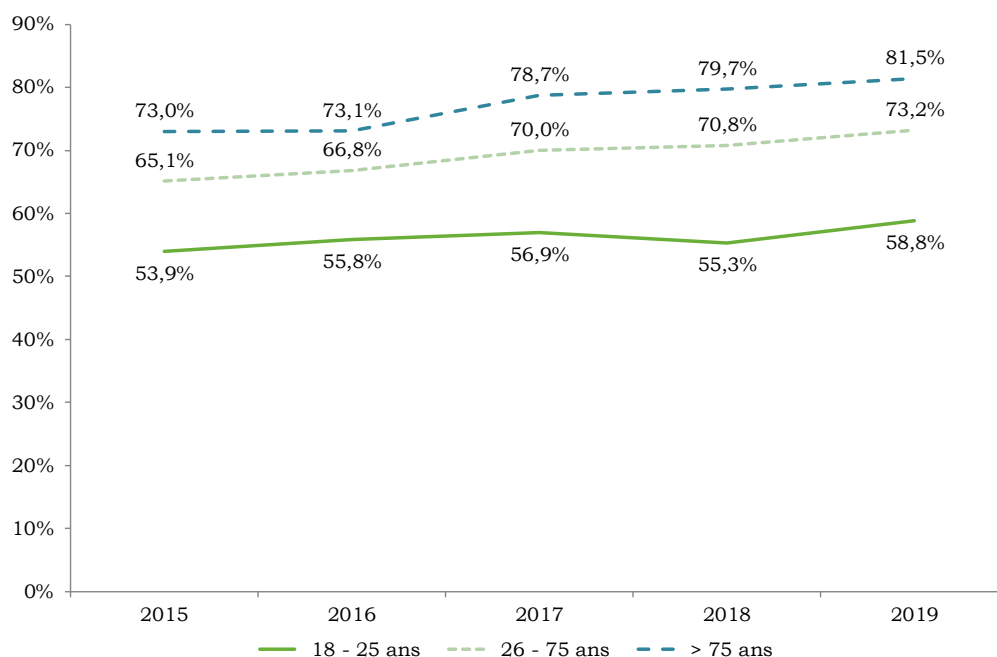
Le graphique B.2.2. montre l'évolution du taux d'acceptation. On note une différence assez sensible en fonction de la classe d'âge. Cette différence peut traduire la plus grande facilité avec laquelle les jeunes conducteurs parviennent à trouver ou retrouver une couverture sur le marché.



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

Le taux d'acceptation pour les seniors se situe à un niveau nettement supérieur à celui des 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 des autres classes d'âge.

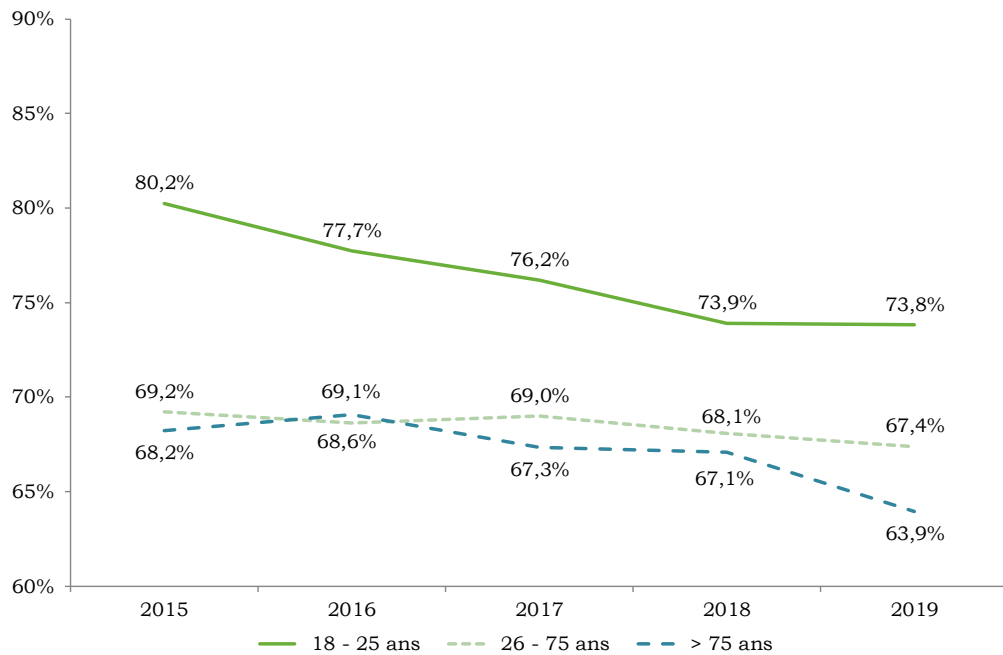


B.2.3. – Taux de renouvellement par classe d'âge

3. Répartition hommes - femmes

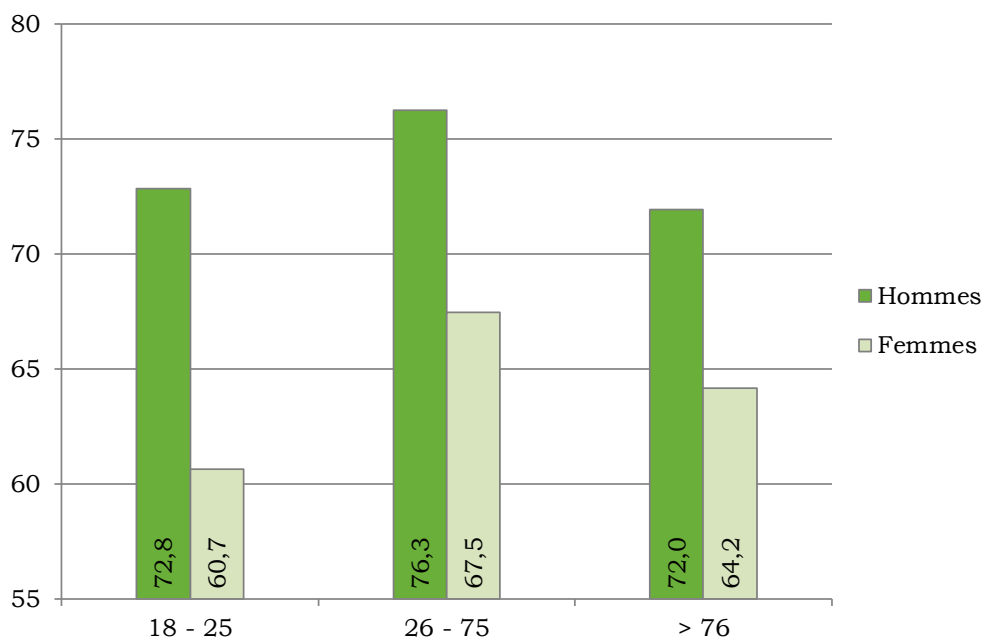
Le Bureau de tarification n'a jamais fait de différenciation selon que le conducteur habituel est un homme ou une femme. Néanmoins, ses statistiques permettent d'identifier cette donnée. Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs habituels renseignés (dans environ 5 % des affaires acceptées), les statistiques 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 la proportion d'hommes parmi les jeunes diminue pendant la période 2015-2019 mais reste 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.



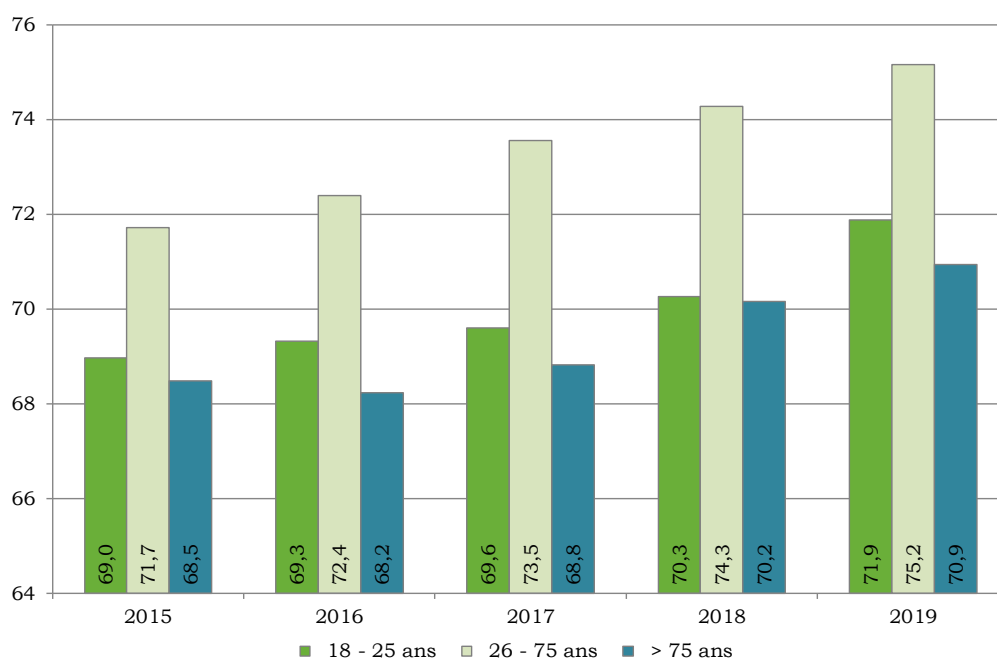
B.3.2. – Puissance moyenne (en kW) selon la classe d'âge et le genre

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 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. 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

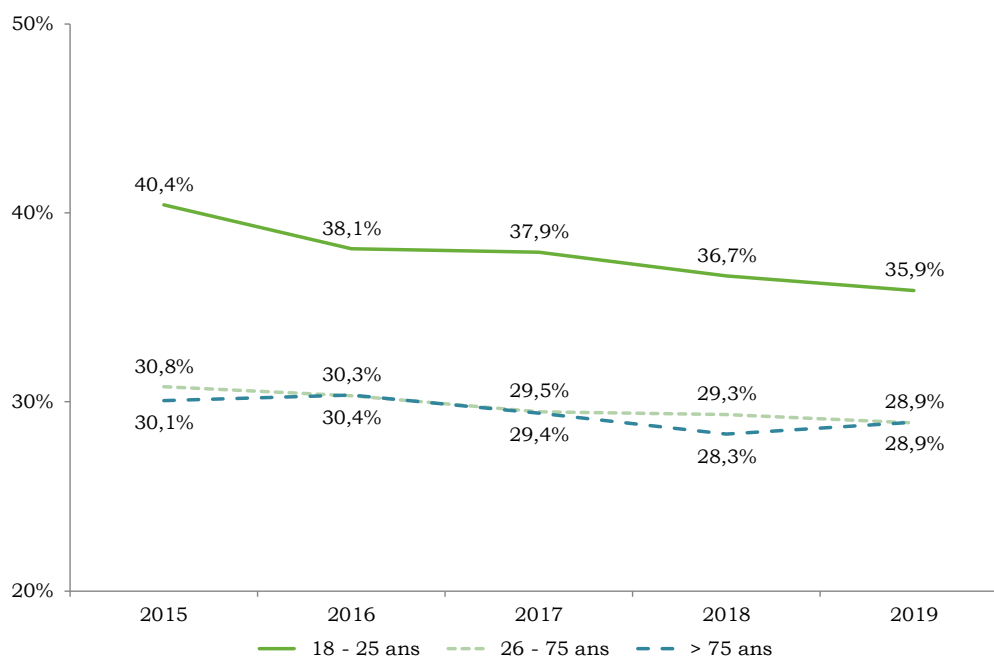
5. Antécédents faisant qu'une personne s'adresse au Bureau de tarification

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 sinistres² 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 plus favorable en 2019 qu'en 2015. Ainsi, en 2019, 29 % des jeunes conducteurs n'ont pas eu de sinistre en tort au cours des cinq dernières années alors qu'ils n'étaient que 23 % en 2015.

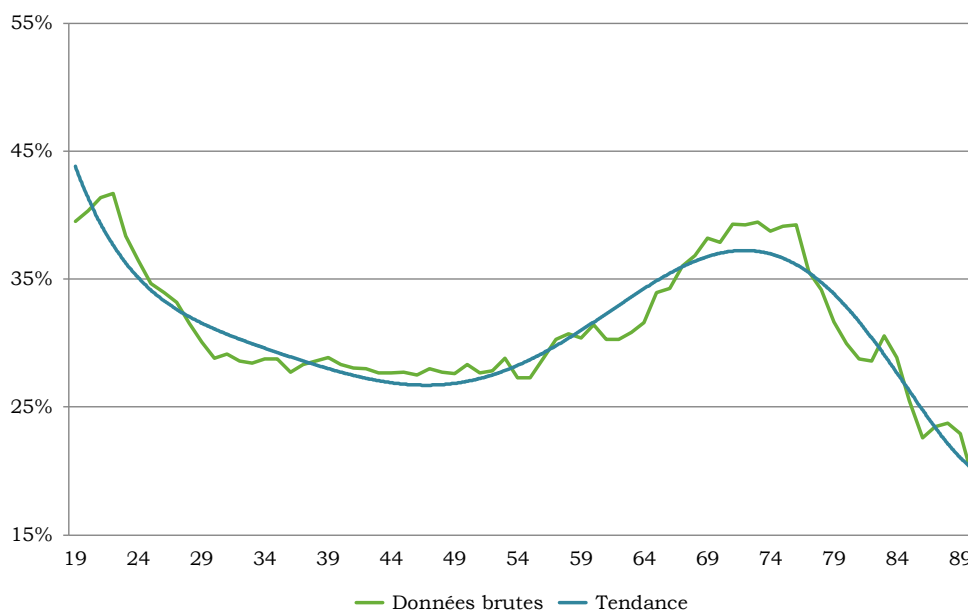


B.5.1. – Fréquence de sinistres par classe d'âge

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 50 ans et remonte ensuite pour atteindre un autre sommet vers 73 ans. La redescente à partir de 73 ans peut s'expliquer par un usage moins fréquent du véhicule.

² 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.



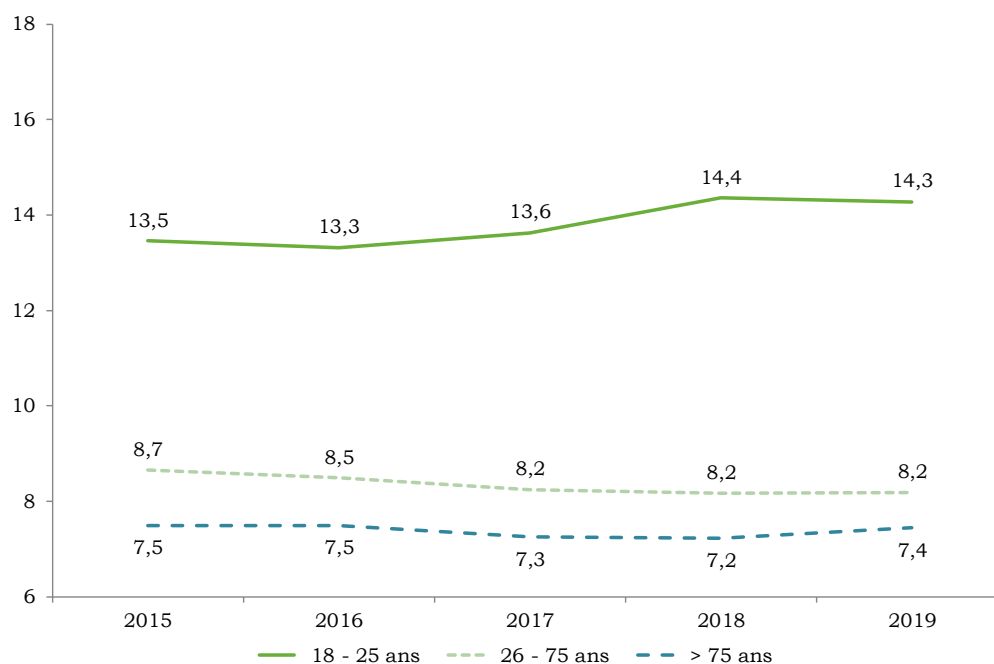
B.5.2. – Relation entre l'âge et la fréquence de sinistres

b. Degré bonus-malus

les membres du Bureau de Tarification ont décidé en 2017 d'appliquer un nouveau tarif pour les conducteurs débutants. Ce nouveau tarif, dénommé « Tarif Starter », n'utilise pas l'échelle bonus-malus et applique une prime forfaitaire tant que le jeune conducteur continue à répondre aux critères établis.

Le graphique infra ne tient donc pas compte de ces nouveaux conducteurs débutants. Les anciens conducteurs débutants – et les jeunes de moins de 26 ans qui ne répondent pas aux critères, y sont par contre bien repris. L'augmentation du BM pour la catégorie 18-25 en 2018 et 2019 s'explique partiellement par le fait que les meilleurs risques auprès des jeunes disparaissent de cette statistique.

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 interne 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 conduite. Ce mécanisme interne d'entrée garantit un traitement homogène de toutes les nouvelles affaires.



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

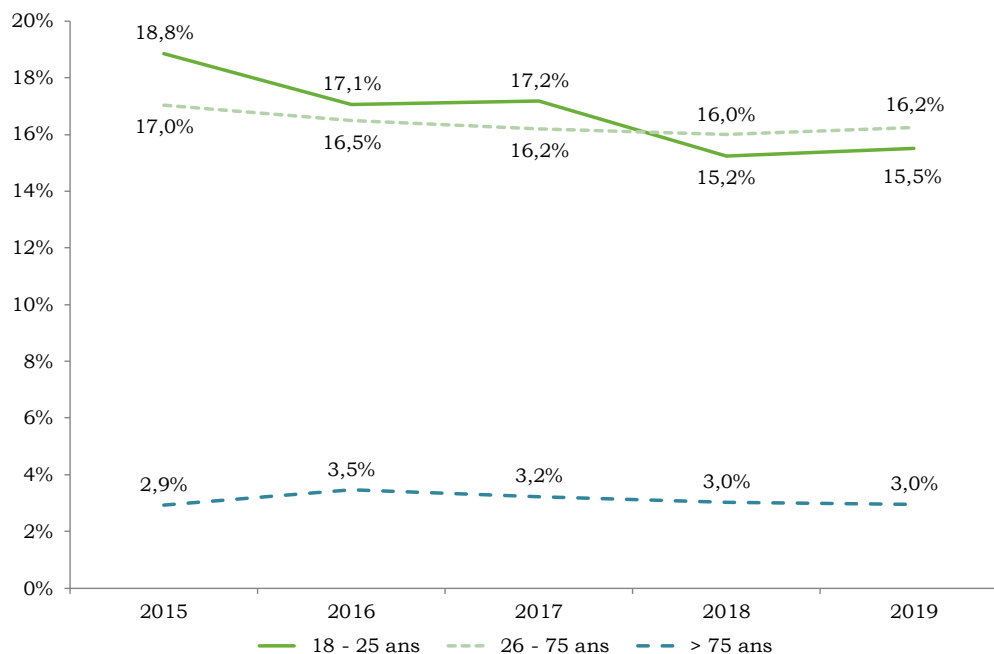
Il faut noter que la fréquence de sinistres n'est pas entièrement reflétée dans le bonus-malus. En effet, celui-ci est lié à un contrat portant sur un véhicule déterminé, alors que la fréquence de sinistres calculée par le Bureau de tarification concerne un conducteur déterminé, quel que soit le véhicule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

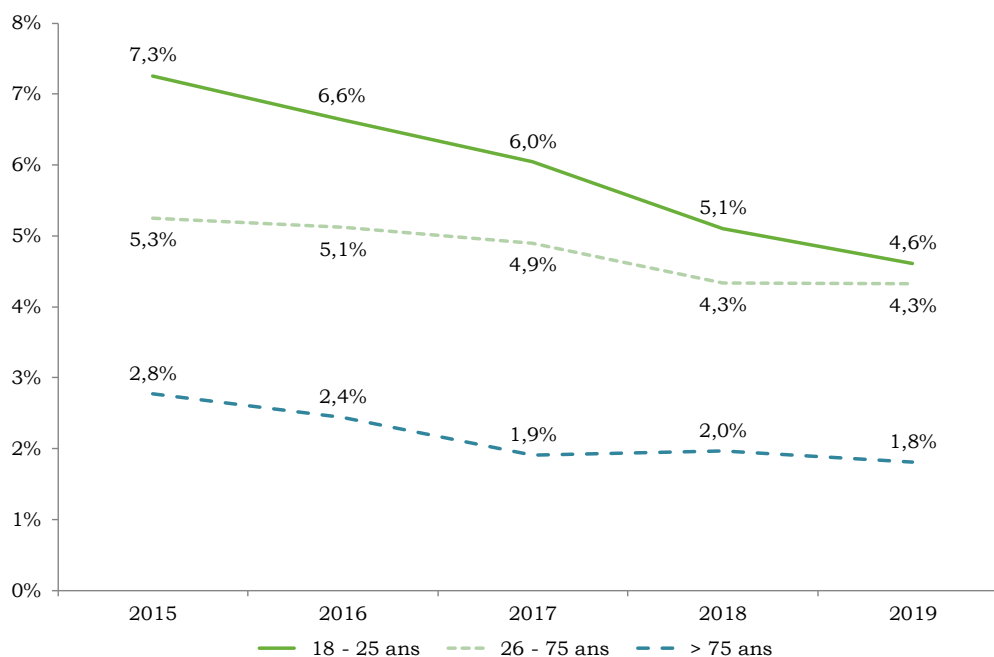
En ce qui concerne les retraits de permis de conduire, nous pouvons observer un pourcentage nettement moindre pour les conducteurs âgés, tandis que le pourcentage reste fort proche pour les deux autres catégories.



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

d. Circonstances aggravantes

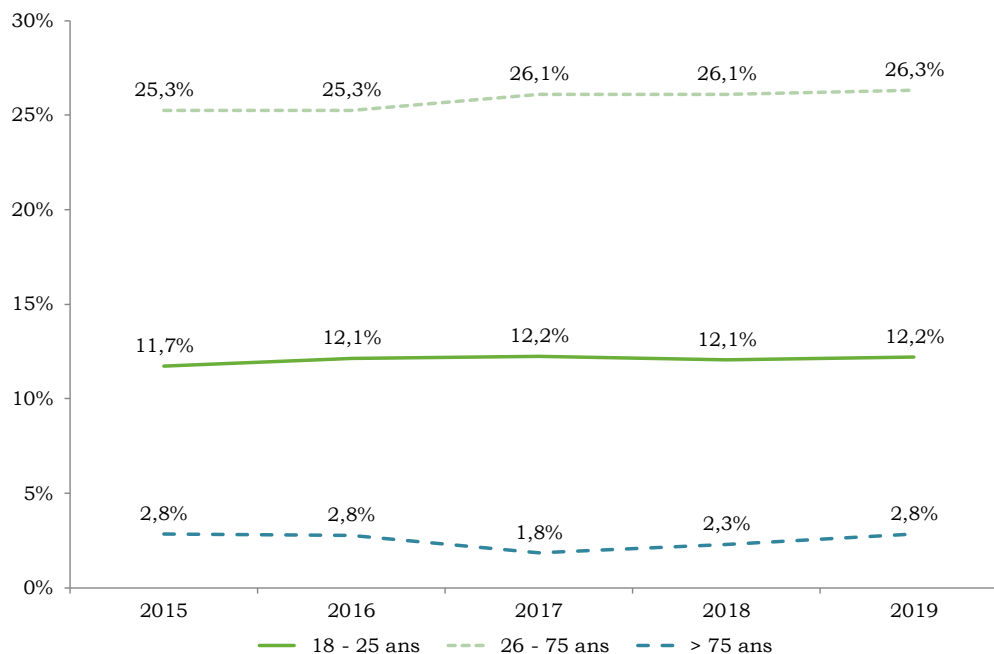
En matière de circonstances aggravantes (alcool, drogue, vitesse excessive, délits de fuite, conduite sans assurance, ...), nous observons à nouveau une nette différence entre les classes d'âge, les conducteurs les plus jeunes présentant également la fréquence la plus élevée selon ce critère. Cet écart était quand-même nettement plus grand en 2015 qu'en 2019.



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.

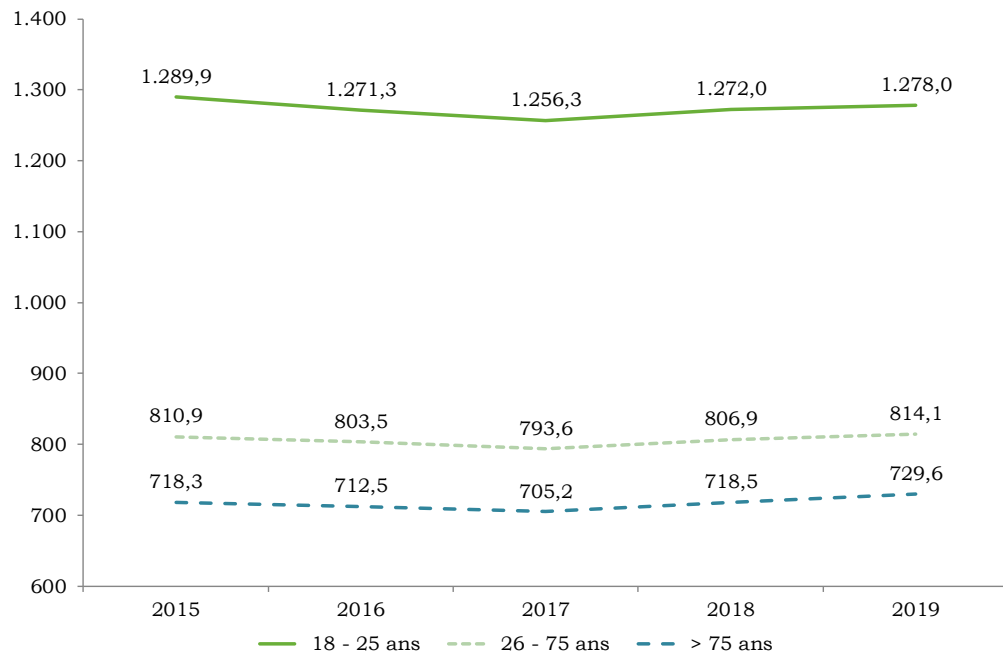


B.5.6. – Dossiers avec difficultés de paiement

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 la plus lourde sinistralité. 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 augmente légèrement pour chaque classe d'âge 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.



B.6. – Prime moyenne par classe d'âge

C. Statistiques au Bureau de tarification 2019 (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 2019, 28.452 véhicules, exprimés en années d'assurance, ont été assurés via le Bureau de tarification. Compte tenu d'un nombre d'assurés en hausse et 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 2019 couvre une demi-année d'assurance en 2019 et une demi-année d'assurance en 2020. 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 2019. Les résultats sont présentés par catégorie de véhicule.

2019	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Tourisme et affaires	24.223	14,7%	3.070	450	66%
Deux roues (et assimilés)	904	7,4%	2.100	156	55%
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5t	2.467	16,3%	3.495	568	61%
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5t	148	39,2%	3.925	1.538	86%
Transport de personnes	482	34,4%	1.800	619	27%
Engins agricoles	170	10,0%	2.417	242	95%
TOTAL (hors autres et inconnu)	28.394	15,0%	3.054	459	63%

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 2019 évalués fin 2019 (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 2019 évaluées fin 2019, est divisée par le nombre de sinistres survenus en 2019.

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 2019. 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 85 % du nombre total d'années d'assurance.

La fréquence moyenne de sinistres pour toutes les catégories s'élève à 15,0 %. 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 7,4 %.

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

La catégorie transport de choses/marchandises MMA > 3,5t a une fréquence de sinistres élevée en 2019, qui équivaut à plus du double de la fréquence moyenne de sinistres, à savoir 39,21 %. Les coûts moyens pour cette catégorie, qui s'élèvent à 3.925 euros, sont également sensiblement supérieurs à la moyenne générale de 3.054 euros en 2019. En comparaison avec les autres catégories, il y a eu en 2019 relativement beaucoup plus d'accidents dans la catégorie transport de choses/marchandises MMA > 3,5t et ils sont en moyenne plus importants.

Il ressort du tableau ci-dessus que la sinistralité, vue globalement, représente 63 % lors de l'évaluation fin 2019, ce qui est en dessous 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.

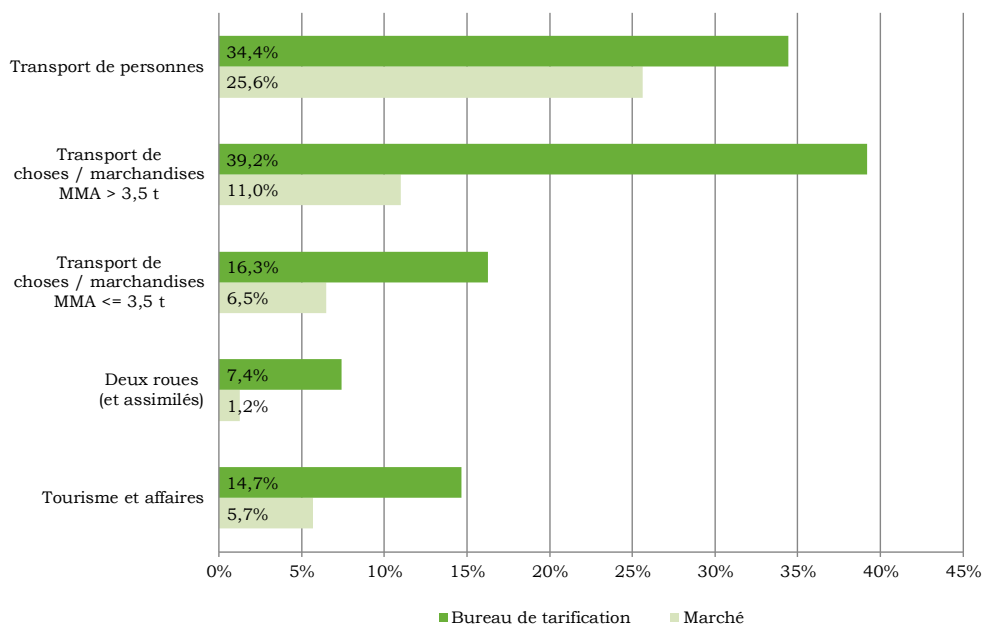
Le tableau et le graphique ci-dessous comparent la fréquence des sinistres sur le marché et la fréquence des sinistres au Bureau de tarification en 2019. La fréquence des sinistres du marché est basée sur un échantillon représentant environ 81 % des véhicules du parc automobile belge.

2019	Marché	Bureau de Tarification	Facteur
Tourisme et affaires	5,7%	14,7%	2,57
Deux roues (et assimilés)	1,2%	7,4%	5,96
Transport de choses/marchandises MMA <= 3,5t	6,5%	16,3%	2,50
Transport de choses/marchandises MMA > 3,5t	11,0%	39,2%	3,56
Transport de personnes	25,6%	34,4%	1,34
TOTAL	5,7%	15,0%	2,62

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

Il ressort immédiatement de ces données que, pour presque toutes les catégories, la fréquence des sinistres est au moins deux fois plus élevée au Bureau de tarification. C'est principalement la catégorie deux-roues qui se démarque. D'autre part, la fréquence des sinistres pour la catégorie transport de personnes est seulement 1,34 plus élevée au Bureau de tarification.

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).

2019	Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
18 - 20 ans	505	19,0%	2.426	461	46%
21 - 22 ans	950	16,4%	3.628	596	56%
23 - 25 ans	1.934	16,2%	5.659	916	94%
26 - 75 ans	19.237	14,2%	2.794	397	62%
> 75 ans	1.494	16,9%	2.715	458	81%
TOTAL	24.120	14,7%	3.067	451	66%

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

Il ressort clairement du tableau que la fréquence des sinistres pour les jeunes preneurs jusqu'à 20 ans est plus élevée que celle des autres preneurs. Ces jeunes ont une fréquence de sinistres de 19,0 %.

Si l'on compare le groupe de preneurs entre 18 et 20 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 huit points de pourcentage par rapport à celle du marché. Pour les jeunes de 18 à 20 ans assurés via le marché, la fréquence des sinistres s'élève à 11,3% en 2018.

La catégorie 26 à 75 ans a une fréquence de sinistres de 14,2 % et les preneurs de plus de 75 ans ont une fréquence de sinistres de 16,9 %.

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

	18 - 25			26 - 75			> 75			
	AA* (#)	Fréq.**	PP***	AA (#)	Fréq.	PP	AA (#)	Fréq.	PP	
Femmes	888	14%	289	6.233	15%	330	520	14%	692	
Hommes	2.501	18%	925	13.004	14%	429	974	18%	333	
TOTAL	3.389	17%	758	19.237	14%	397	1.494	17%	458	
AA*	=	années d'assurance								
Fréq.**	=	fréquence des sinistres								
PP***	=	prime pure								

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

Seuls 32 % des preneurs assurés via le Bureau de tarification sont de genre féminin. Au sein du groupe des assurés les plus jeunes, seuls 26 % sont des femmes, tandis que leur représentation est plus élevée dans la classe d'âge de plus de 75 ans, à savoir 35 %.

En 2019, la fréquence des sinistres des preneurs de genre féminin (14,8 %) est presque égale à celle des preneurs masculins (14,7 %). Chez les hommes, la fréquence des sinistres la moins élevée est observée dans la catégorie 26 à 75 ans, tandis que la fréquence des sinistres la plus élevée chez les femmes est justement observée dans cette catégorie.

De l'analyse de tout l'échantillon, il ressort que les hommes (499 euros) ont une prime pure plus élevée que celle des femmes (350 euros) en 2019.

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

Dans le tableau ci-dessous, il apparaît que 14,9 % 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.

2019		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Déchéance du droit de conduire	0	20.506	15,2%	2.770	422	63%
	1	3.145	12,0%	5.569	666	91%
	2	394	11,2%	2.785	311	34%
	3+	76	13,2%	3.193	420	39%

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 15,2 %. Il s'agit de la fréquence des sinistres la plus haute de toutes les catégories. Pour les preneurs ayant eu une déchéance du droit de conduire, la fréquence des sinistres est de 12,0 %. La fréquence des sinistres pour la catégorie « trois déchéances ou plus du droit de conduire » atteint 13,2 %. Les preneurs ayant eu une déchéance du droit de conduire qui ont été assurés par le biais du Bureau de tarification, conduisent éventuellement plus prudemment afin de retrouver une assurance sur le marché régulier.

En 2019, la catégorie « 1 déchéance du droit de conduire » présente la prime pure la plus élevée ainsi que la sinistralité la plus élevée (91 %).

Le tableau ci-dessous montre que 4,2 % des preneurs qui ont été assurés via le Bureau de tarification ont eu au moins une circonstance aggravante

2019		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Circonstances aggravantes	0	23.123	14,8%	3.055	451	66%
	1+	1.024	13,7%	3.427	468	64%

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

Les preneurs présentant une circonstance aggravante ou plus ont une fréquence de sinistres et une sinistralité inférieure à celle des autres preneurs assurés aux conditions du Bureau de Tarification sans circonstances aggravantes, mais un coût moyen par sinistre et une prime pure plus élevés.

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

Comme il ressort du tableau ci-dessous, 10,9 % 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 61,4 %, 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 25,6 %. 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 2019 chez les personnes qui disposent de leur permis depuis 4 à 10 ans.

2019		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	223	25,6%	1.584	405	48%
	1 - 3	2.402	18,4%	2.469	455	49%
	4 - 10	6.697	14,3%	3.592	515	64%
	> 10	14.798	14,1%	2.997	423	72%

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 2019, les taux les plus élevés de prime pure et de fréquence des sinistres sont observés au sein de la catégorie « 4 accidents ou plus en tort ». Le coût moyen et la sinistralité sont par contre les plus élevés au sein de la catégorie « 0 accidents en tort ».

2019		Nombre d'années d'assurance	Fréquence des sinistres	Coût moyen d'un sinistre	Prime pure	S/P _{net}
Nombre d'accidents en tort	0	7.033	12,2%	3.777	462	84%
	1	7.244	13,0%	2.479	323	52%
	2	5.781	15,2%	3.444	525	69%
	3	2.858	18,4%	2.580	475	55%
	4+	1.231	27,8%	2.713	754	74%

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

D. Analyse du Bureau de tarification par année de survenance

Les statistiques des sinistres de 2019 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 2019 et évalués fin 2019. 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.

Fréquence des sinistres par année de survenance et par année d'observation					
Année de survenance	1ère obs	2ème obs	3ème obs	4ème obs	5ème obs
2015	15%	18%	18%	18%	18%
2016	16%	19%	19%	19%	
2017	15%	19%	19%		
2018	16%	18%			
2019	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 2018 évaluée fin 2018 (soit la situation 2018 en première observation) s'élève à 16 %. La fréquence des sinistres pour 2018 évaluée fin 2019 (soit la situation 2018 en deuxième observation) s'élève à 18 %.

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

Sinistralité par année de survenance et par année d'observation					
Année de survenance	1ère obs	2ème obs	3ème obs	4ème obs	5ème obs
2015	75%	88%	85%	84%	84%
2016	74%	100%	101%	99%	
2017	83%	105%	107%		
2018	71%	92%			
2019	63%				

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

Il ressort du tableau D.2. que la sinistralité pour 2018 évaluée fin 2018 (soit la situation 2018 en première observation) s'élève à 71 %. La sinistralité pour 2018 évaluée fin 2019 (soit la situation 2018 en deuxième observation) s'élève à 92 %. Les provisions pour les sinistres survenus en 2018 ont donc été sous-évaluées fin 2018.

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 2019 pour les années 2015 à 2018 incluse est nettement supérieure à 70 %, ce qui indique des résultats déficitaires. En 2017, la sinistralité en troisième observation s'élève à 107 %.

E. Rapport financier

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Primes	17.477.955	18.995.024	20.771.155	21.088.126	20.869.829
Prestations et gestion des sinistres	10.673.919	13.205.028	14.310.311	14.622.641	16.571.092
Modification dans provisions techniques et charges techniques à récupérer	8.407.615	3.770.157	10.669.846	8.080.166	-435.962
Frais d'acquisition et commissions	4.000.545	4.374.751	4.762.019	4.526.249	4.514.666
Solde brut de l'activité d'assurance	-5.605.345	-1.974.125	-9.299.784	-6.157.710	210.145
Frais d'administration	1.298.659	1.338.067	1.391.753	2.064.428	1.883.634
Solde net de l'activité d'assurance	-6.904.004	-3.312.192	-10.691.537	-8.222.138	-1.673.489
Secrétariat du Bureau de Tarification	237.841	5.630	-170.244	-111.489	-132.117
Solde de l'activité du Bureau de Tarification	-7.141.845	-3.317.822	-10.521.293	-8.110.649	-1.541.372

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 2015 se rapporte donc aux activités allant du 1er novembre 2014 au 31 octobre 2015. Cette façon de procéder permet, d'une part, de tenir compte de l'activité des mois de novembre et de décembre 2014 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.

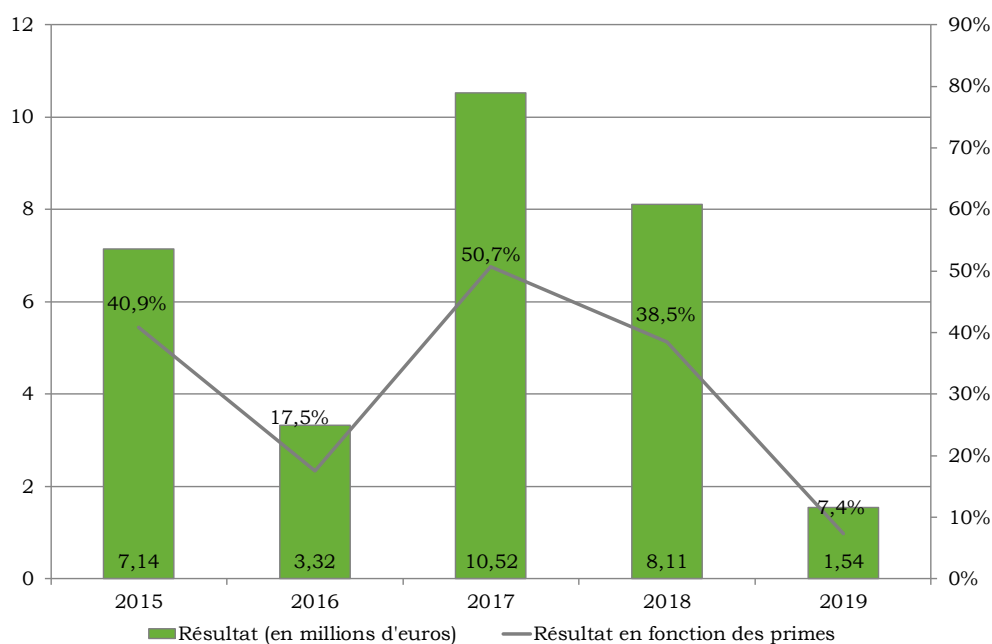
Contrairement à la section D., cette section reflète les résultats comptables. Les prestations de l'année comptable 2015 comprennent toutes les prestations versées entre le 1er novembre 2014 et le 31 octobre 2015 pour les sinistres survenus avant le 31 octobre 2015 (et donc pas uniquement pour les sinistres survenus entre le 1er novembre 2014 et le 31 octobre 2015). Les provisions de l'année comptable 2015 sont les provisions au 31 octobre 2015 pour les sinistres survenus avant le 31 octobre 2015.

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Prestations et gestion des sinistres	10.673.919	13.205.028	14.310.311	14.622.641	16.571.092
Modification dans provisions pour sinistres	7.799.684	3.574.341	9.991.889	7.921.733	-378.058
Charge des sinistres (prestations + variation des provisions)	18.473.603	16.779.369	24.302.200	22.544.374	16.193.034
Ratio S/P	109,2%	89,4%	120,3%	107,7%	77,3%
Solde brut en fonction des primes	-32,1%	-10,4%	-44,8%	-29,2%	1,0%
Solde net en fonction des primes	-39,5%	-17,4%	-51,5%	-39,0%	-8,0%
Solde de l'activité du Bureau en fonction des primes	-40,9%	-17,5%	-50,7%	-38,5%	-7,4%

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 les dernières années ont toujours entraîné des pertes. En 2017, la perte s'élève à plus de 10 millions d'euros, tandis qu'en 2019, elle atteint, avec 1,5 millions d'euros, le niveau le plus bas des années récentes. 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 22,5 millions d'euros en 2018³ alors que celle de l'ensemble des assurés du marché était de 1,5 milliard d'euros. Les accidents provoqués par les assurés du Bureau de tarification représentent donc environ un et demi 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 7,7 millions de véhicules assurés, on peut estimer ce montant⁴ à 1 euro pour l'année 2018.

Enfin, le coût des sinistres provoqués par des conducteurs non assurés s'élevait à 17,4 millions d'euros en 2018⁵, soit une contribution de 2,6 euros par véhicule assuré.

³ La charge des sinistres pour l'ensemble des assurés du marché n'est pas encore disponible pour 2019.

⁴ Il s'agit évidemment d'une moyenne car la contribution est différente selon le type de véhicule.

⁵ Fonds Commun de Garantie Belge, Rapport 2018, p. 8.

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.

- 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

• 2016

2016	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	35.124	29.813	1.160	3.049	431	209	462	4.905	23.212	1.658
Nombre de conducteurs	36.994	31.559	1.137	3.119	516	272	391	5.253	24.525	1.774
Intermédiaires	32.984	27.897	1.119	2.917	390	209	452	4.694	21.609	1.556
Offres acceptées	28.282	24.340	833	2.282	360	186	281	3.882	18.966	1.483
Renouvellements	18.318	15.910	408	1.458	197	143	202	2.165	12.658	1.085
Puissance moyenne	72,2	71,6		80,8	110,7	154,9		69,3	72,3	67,9
Bonus-malus moyen		9,2						13,3	8,5	7,5
Hommes	20.605	17.076	701	2.098	309	178	243	3.019	13.033	1.024
Femmes	7.510	7.255	75	154	7	1	18	863	5.933	459
Age moyen	42,9	42,9	41,4	42,8	45,5	49,4	46,3	23,3	43,8	82,4
Moins de 26 ans	4.301	3.882	125	263	8	6	17	3.882		
De 26 à 75 ans	22.258	18.966	631	1.949	308	167	237		18.966	
Plus de 75 ans	1.556	1.483	20	40	0	6	7			1.483
Nombre de retraits	5.435	4.574	189	562	14	25	71	790	3.727	57
Nombre de dossiers avec retrait	4.539	3.827	146	474	11	24	57	661	3.114	52
Nombre de circ. aggravantes	1.538	1.320	43	150	0	11	14	264	1.020	36
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.473	1.262	41	145	0	11	14	258	968	36
Nombre d'accidents	39.938	34.470	715	3.445	621	242	445	5.264	26.984	2.222
Nombre de dossiers avec accidents	20.377	17.773	417	1.674	214	91	208	2.906	13.804	1.063
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	11.303	9.911	387	834	2	79	90	1.208	7.934	767
Prime moyenne	894	876	377	1.161	2.561	264	110	1.273	807	710
Nombre de dossiers avec franchise	6.318	4.750	270	645	398	109	146	676	3.722	336

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

• 2017

2017	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	37.591	31.361	1.393	3.562	523	193	559	4.894	24.717	1.699
Nombre de conducteurs	39.546	33.033	1.342	3.702	596	250	623	5.253	25.955	1.809
Intermédiaires	35.193	29.207	1.354	3.421	476	192	543	4.657	22.900	1.599
Offres acceptées	29.860	25.342	1.049	2.525	437	169	338	3.801	19.989	1.525
Renouvellements	20.059	17.337	499	1.577	279	136	231	2.160	13.971	1.200
Puissance moyenne	72,4	72,6		81,1	106,1	125,7		69,6	73,5	68,5
Bonus-malus moyen		8,9						13,6	8,2	7,3
Hommes	21.773	17.739	921	2.316	359	163	275	2.899	13.813	1.027
Femmes	7.874	7.576	93	172	10	2	21	902	6.176	498
Age moyen	43,1	43,2	40,9	42,6	43,6	49,1	45,9	23,2	43,9	82,7
Moins de 26 ans	4.215	3.801	118	257	12	9	18	3.801		
De 26 à 75 ans	23.838	19.989	878	2.194	356	152	269		19.989	
Plus de 75 ans	1.594	1.525	18	37	1	4	9			1.525
Nombre de retraits	5.497	4.578	183	637	8	20	71	765	3.758	55
Nombre de dossiers avec retrait	4.693	3.921	154	534	8	19	57	651	3.220	50
Nombre de circ. aggravantes	1.518	1.284	39	158	3	2	32	238	1.017	29
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.462	1.233	38	155	3	2	31	230	974	29
Nombre d'accidents	40.708	34.796	728	3.760	739	184	501	4.966	27.600	2.230
Nombre de dossiers avec accidents	20.819	18.012	420	1.831	242	79	235	2.751	14.186	1.075
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	12.171	10.581	424	936	0	88	142	1.244	8.537	800
Prime moyenne	883	863	389	1.158	2.482	266	103	1.259	798	702
Nombre de dossiers avec franchise	6.868	4.931	441	750	505	75	166	645	3.896	336

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

• 2018

2018	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	36.924	30.791	1.321	3.615	520	182	495	4.657	24.393	1.700
Nombre de conducteurs	38.809	32.374	1.263	3.727	584	255	606	5.025	25.529	1.805
Intermédiaires	34.402	28.529	1.274	3.468	467	181	483	4.436	22.466	1.590
Offres acceptées	29.690	25.070	978	2.686	427	162	367	3.631	19.887	1.526
Renouvellements	20.177	17.299	481	1.721	317	129	230	2.007	14.068	1.217
Puissance moyenne	73,6	73,4		86,1	97,6	129,1		70,3	74,2	70,0
Bonus-malus moyen		8,7						14,4	8,2	7,2
Hommes	21.333	17.260	811	2.448	355	150	309	2.683	13.552	1.025
Femmes	8.106	7.784	100	184	11	2	25	948	6.335	501
Age moyen	43,4	43,5	41,4	42,6	43,2	52,3	49,2	23,1	44,1	83,1
Moins de 26 ans	4.077	3.631	134	268	15	5	24	3.631		
De 26 à 75 ans	23.761	19.887	758	2.322	349	144	301		19.887	
Plus de 75 ans	1.601	1.526	19	42	2	3	9			1.526
Nombre de retraits	5.271	4.387	168	609	5	16	86	637	3.701	49
Nombre de dossiers avec retrait	4.525	3.768	141	530	4	16	66	552	3.169	47
Nombre de circ. aggravantes	1.357	1.117	46	159	2	1	32	189	896	32
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.305	1.074	45	152	2	1	31	185	859	30
Nombre d'accidents	40.218	34.025	759	4.041	498	180	715	4.554	27.315	2.156
Nombre de dossiers avec accidents	20.675	17.698	440	1.961	228	67	281	2.525	14.100	1.073
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	12.168	10.523	467	969	0	94	115	1.195	8.494	830
Prime moyenne	900	873	356	1.237	2.499	262	117	1.273	811	717
Nombre de dossiers avec franchise	6.665	4.717	375	809	488	67	209	592	3.773	304

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

• 2019

2019	Tous	TA	2R	TRC	TRP	ZZ	NA	TA 18-25	TA 26-75	TA 75+
Nombre de demandes	38.616	31.813	1.536	3.997	566	249	455	4.522	25.379	1.870
Nombre de conducteurs	40.364	33.353	1.375	4.016	661	400	559	4.862	26.496	1.985
Intermédiaires	36.042	29.497	1.500	3.857	501	249	438	4.300	23.383	1.772
Offres acceptées	30.341	25.583	936	2.892	368	210	352	3.501	20.389	1.668
Renouvellements	21.372	18.308	486	1.871	281	153	273	2.053	14.888	1.359
Puissance moyenne	74,6	74,4		84,9	104,4	136,0		71,9	75,1	70,7
Bonus-malus moyen		8,7						14,3	8,2	7,4
Hommes	21.608	17.418	781	2.607	315	185	302	2.586	13.765	1.067
Femmes	8.461	8.140	91	201	6	1	22	915	6.624	601
Age moyen	43,9	44,0	41,7	42,4	44,1	50,5	46,7	23,2	44,4	83,1
Moins de 26 ans	3.950	3.501	113	288	15	6	27	3.501		
De 26 à 75 ans	24.364	20.389	738	2.470	303	178	286		20.389	
Plus de 75 ans	1.755	1.668	21	50	3	2	11			1.668
Nombre de retraits	5.406	4.488	176	647	5	13	77	638	3.798	52
Nombre de dossiers avec retrait	4.679	3.884	141	569	4	13	68	540	3.293	51
Nombre de circ. aggravantes	1.329	1.121	39	149	0	1	19	163	926	32
Nombre de dossiers avec circ. agg.	1.269	1.070	39	141	0	1	18	160	880	30
Nombre d'accidents	40.928	34.769	688	4.137	408	365	561	4.414	27.947	2.408
Nombre de dossiers avec accidents	21.062	18.079	395	2.049	185	108	246	2.474	14.447	1.158
Nombre de dossiers avec problèmes de paiement	12.581	10.794	433	1.042	0	164	148	1.134	8.773	887
Prime moyenne	921	880	415	1.292	3.226	264	123	1.287	822	727
Nombre de dossiers avec franchise	6.747	4.827	372	925	415	68	140	560	3.864	355

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