

RECOMMANDATION 217 / août 2018¹

RECOMMANDATION RELATIVE A LA LIMITE D'AGE EN MATIERE D'ASSURANCE AUTO

Table des matières

1. Autorités concernées	1
2. Recommandation.....	1
3. Dispositions légales.....	4
4. Contact Unia.....	4

1. Autorités concernées

- Kris Peeters, ministre de l'Économie et des Consommateurs.

2. Recommandation

Unia a reçu ces dernières années plusieurs notifications, émanant notamment d'un membre du Bureau de Tarification Auto², relatives aux difficultés d'accès aux contrats d'assurance rencontrées par les personnes âgées. Il s'agit en particulier de cas d'annulation, par des assureurs, de contrats d'assurance de personnes de plus de 75 ans en raison de leur âge ou même sans aucune justification. Ces notifications concernent également la difficulté d'accès de personnes âgées de 70 ans ou plus à une couverture d'assurance auto complète (responsabilité civile ou R.C., assistance juridique et omnium).

La loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination (ci-après la « loi anti-discrimination ») interdit notamment toute discrimination fondée sur l'âge. Les assurances relèvent du champ d'application de cette loi.

Unia constate que certains assureurs utilisent le critère de l'âge en partant du principe que l'état de santé et, partant, l'aptitude à la conduite, se détériorent avec l'âge. Le rapport d'activités du Bureau

¹ L'Accord de coopération du 12 juin 2013 entre l'autorité fédérale, les Régions et les Communautés visant à créer un Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations octroie à Unia la compétence d'« adresser des avis et recommandations indépendants à tout pouvoir public en vue de l'amélioration de la réglementation et de la législation ; » (art. 5).

² Le Bureau de Tarification a pour mission de fixer la prime et les conditions d'assurance des conducteurs qui ne trouvent pas ou plus d'assurance R.C. automobile sur le marché ou n'en trouvent qu'à des prix très élevés.

de Tarification³ montre cependant qu'il n'existe aucun lien automatique entre le vieillissement et l'augmentation du risque de sinistre.

Le membre du Bureau de Tarification constate que les seniors assurés par le Bureau de Tarification affichent en moyenne le bonus-malus le plus faible, le pourcentage de retraits de permis le plus bas, paient leurs primes le plus régulièrement et obtiennent de meilleurs résultats sur le plan de la fréquence des accidents et des circonstances de ces accidents.

D'autres études démontrent ce qui suit :

Effets du vieillissement sur le comportement routier et la mobilité, Fondation de la recherche scientifique sur la sécurité routière (SWOV), 2015⁴: « Peu d'éléments indiquent que le recul (naissant) des fonctions visuelles, auditives et cognitives apparaissant dans le cadre d'un vieillissement normal a des conséquences sur le plan de la sécurité routière pour les automobilistes. Seuls des troubles sensoriels, perceptifs et cognitifs graves révèlent des liens entre troubles fonctionnels et implication dans des accidents de la route chez des automobilistes plus âgés. (...) Un certain nombre de troubles sont connus pour être associés à un risque de sécurité routière accru et se produire fréquemment entre 70 et 80 ans ou augmenter considérablement à cet âge. Ceux-ci comprennent des maladies telles que la démence, la sensibilité à l'éblouissement, le champ de vision utile, les insuffisances cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux. »

Étude de l'Institut voor Mobiliteit/Jessa Ziekenhuis, 2012⁵ : suivant la principale conclusion de l'étude, l'âge des automobilistes seniors est peu révélateur de leur aptitude à la conduite. La plupart des personnes âgées ont obtenu des résultats bons à très bons dans le domaine de la conduite malgré leur âge relativement élevé (76 ans). Les capacités physiques et mentales ont beaucoup plus d'influence sur les performances au volant.

Sur la base de ces études, Unia considère que le lien entre âge plus élevé et risque de sinistres accru sur le plan individuel n'est pas suffisamment probant pour exclure les automobilistes âgés ou leur réserver un traitement automatiquement différent. Le risque accru semble être lié principalement à d'autres facteurs, tels que :

- Des problèmes médicaux spécifiques. Ceux-ci sont objectivement vérifiables et, bien que plus fréquents chez les personnes âgées, n'existent pas systématiquement chez celles-ci. Des conducteurs plus jeunes peuvent également souffrir de problèmes médicaux ayant une influence négative sur leur aptitude à la conduite. La SWOV explique ainsi que « des limites d'âge strictes ne tiennent pas compte du fait que le vieillissement est un processus qui ne commence pas en même temps chez tous les individus et qui ne se déroule pas de la même

³ Bureau de Tarification Auto – Données statistiques 2011-2015 (<http://www.bt-tb.be/auto/page2/page2.html>) ; *Effets du vieillissement sur le comportement routier et la mobilité, étude de la littérature*, Dr. Ch. Goldenbeld, SWOV 2015 ; Étude de l'Institut voor Mobiliteit/Jessa Ziekenhuis, 2012 (<https://www.uhasselt.be/UH/Nieuws/2012/fysieke-en-mentale-capaciteiten-belangrijker-dan-leeftijd-om-rijvaardigheid-te-voorspellen.html>).

⁴ *Effets du vieillissement sur le comportement routier et la mobilité, étude de la littérature*, Dr. Ch. Goldenbeld, SWOV 2015

⁵<https://www.uhasselt.be/UH/Nieuws/2012/fysieke-en-mentale-capaciteiten-belangrijker-dan-leeftijd-om-rijvaardigheid-te-voorspellen.html>

manière. Il peut donc exister des différences majeures au niveau de la capacité de conduite et des capacités physiques et mentales des personnes du même âge. Certaines personnes de 85 ans peuvent en outre être plus en forme que d'autres âgées de 40 ans⁶. »

- Le kilométrage annuel : « Certains chercheurs (...) déclarent que si les groupes à risque sont déterminés non seulement sur la base de l'âge, mais aussi en fonction du kilométrage annuel, le risque d'accident des personnes âgées parcourant un faible kilométrage annuel n'est pas supérieur à celui de groupes d'automobilistes plus jeunes roulant aussi peu. »
- La sinistralité de la personne.
- La capacité de réaction.
- Les condamnations pour infractions routières.
- La puissance du véhicule.
- Le nombre d'années d'expérience de conduite.

Les études citées évoquent des pistes pour faire face à un éventuel risque accru de sinistre chez certains conducteurs. L'avantage de ces solutions est qu'elles peuvent être appliquées à tous les conducteurs, par exemple aux conducteurs provoquant plusieurs accidents par an, quel que soit leur âge.

Les mesures suivantes peuvent être envisagées s'il existe des indications d'un risque accru, et ce indépendamment de l'âge :

- -Suivi d'une formation de sécurité routière.
- Modification technique du véhicule : direction assistée/boîte de vitesses automatique/systèmes de transport intelligents.
- Possession d'un certificat de capacité de conduite du CARA⁷.

Des solutions structurelles peuvent également être mises en place. Celles-ci semblent très intéressantes au regard du vieillissement de la population et ne peuvent qu'être bénéfiques aux statistiques en matière de sinistres :

- Réduction de la prime pour les personnes ayant suivi une formation en sécurité routière.
- Collaboration avec le centre pour la sécurité routière et réduction tarifaire sur le prix des formations.
- Obligation de passer un examen d'aptitude à la conduite auprès du CARA pour les conducteurs âgés provoquant deux ou trois accidents par an. Cette mesure est réclamée par Assuralia.
- Conseiller chaque année à tous les clients de plus de 70 ans de passer en revue la check-list de l'institut Vias⁸.

⁶ Factsheet SWOV « Les personnes âgées dans la circulation », 2015

⁷ <https://www.vias.be/fr/particuliers/cara/>

⁸ <http://www.senior-test.be/>



Interfederaal Gelijkekansencentrum
Centre interfédéral pour l'égalité des chances
Interföderales Zentrum für Chancengleichheit

Étant donné que les assureurs, malgré ces éléments, s'accrochent bien souvent au seul critère de l'âge élevé pour refuser ou exclure des personnes, Unia propose au ministre d'adopter des mesures politiques visant à faciliter l'accès des seniors aux assurances R.C. voiture. Cette démarche pourrait par exemple se fonder sur un accord avec le secteur de l'assurance, suivant l'exemple du « Safety Deal Oudere automobilisten »⁹ néerlandais, ou sur la réintroduction du gentlemen's agreement de 2003 conclu entre le secteur de l'assurance et le ministre de l'Économie, en vertu duquel les compagnies d'assurance se sont engagées à ne résilier l'assurance auto des personnes âgées qu'en présence d'une fréquence de sinistres élevées ou de conditions aggravantes (ébrioité, intoxication alcoolique, drogues, délit de fuite,...). Ce gentlemen's agreement n'avait pas été reconduit, mais va clairement dans le même sens que le présent avis et pourrait être réexaminé selon Unia.

3. Dispositions légales

Les articles 5 et 7 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination.

4. Contact Unia

Emilie.vanlaer@unia.be

⁹ <https://www.anbo.nl/belangenbehartiging/gezondheid/nieuws/oudere-automobilist-eerder-slachtoffer-dan-dader>