

RAPPORT ANNUEL 2008
TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE



RAPPORT ANNUEL 2008
TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et vigie de l'Autorité des marchés financiers.

Ce document est disponible sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers à l'adresse suivante :
www.lautorite.qc.ca

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2009

ISBN : 978-2-550-55892-7 (imprimé)
ISBN : 978-2-550-55893-4 (en ligne)
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)



Gouvernement du Québec

Ministre des Finances

Ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

Ministre responsable de la région de Montréal

Député d'Outremont

Québec, juin 2009

Monsieur Yvon Vallières
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2008. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Raymond Bachand

Finances

Québec

12, rue Saint-Louis, 1^{er} étage

Québec (Québec) G1R 5L3

Téléphone : (418) 643-5270

Télécopieur : (418) 646-1574

Montréal

380, rue Saint-Antoine, 5^e étage

Montréal (Québec) H2Y 3X7

Téléphone : (514) 873-5363

Télécopieur : (514) 873-4728

Développement économique, Innovation et Exportation

Québec

710, place D'Youville, 6^e étage

Québec (Québec) G1R 4Y4

Téléphone : (418) 691-5650

Télécopieur : (418) 643-8553

Montréal

380, rue Saint-Antoine, 5^e étage

Montréal (Québec) H2Y 3X7

Téléphone : (514) 499-2552

Télécopieur : (514) 873-1788

Québec, juin 2009

Monsieur Raymond Bachand
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente la 31^e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année terminée le 31 décembre 2008.

Produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), ce rapport renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec. Cette analyse porte sur leur expérience en matière de sinistres, sur leurs pratiques de classification et de tarification des risques ainsi que sur les tarifs en vigueur en 2008.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché de l'assurance automobile au Québec dans lequel ont œuvré les assureurs au cours de la dernière année. Il relate l'évolution des pratiques de tarification, les modifications apportées aux manuels de tarification des assureurs et la consultation de ces manuels par le public. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec pour l'année 2008.

Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, et pour une sixième année consécutive, le mouvement à la baisse des tarifs est un indicateur que le marché est efficace, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.

La progression des primes acquises ayant été de moindre importance que celle du montant des sinistres, l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation inférieurs à ceux de 2007. Par contre, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les huit dernières années, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

L'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats révèle également qu'au cours des onze dernières années, la tarification automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate.

En outre, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des huit dernières années devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile permet de conclure que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, surtout pour certaines clientèles cibles. De plus, cette concurrence tend à s'élargir à l'ensemble des catégories de risque.

Enfin, il est intéressant de constater que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile. Les assurés ont également la possibilité de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs et courtiers.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

A handwritten signature in dark ink, reading "Jean St-Gelais". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial 'J'.

Jean St-Gelais

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
PORTRAIT DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC	2
1 LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2008	7
L'environnement légal	7
La convention d'indemnisation directe	7
Le contrat d'assurance automobile	8
La tarification et la classification	8
Les manuels de tarification	8
Le Plan statistique automobile du Québec	8
Le Fichier central des sinistres automobiles	8
Les assureurs automobile et l'offre d'assurance	10
La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile	16
La demande d'assurance automobile	19
2 LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2008	24
Le contexte de l'analyse de rentabilité	24
L'évolution globale des résultats	25
L'évolution des sinistres	28
Le caractère adéquat de la tarification en 2008	39
3 LES PRATIQUES DE TARIFICATION	42
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification	42
Les modifications aux manuels de tarification	44
L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs	48
CONCLUSION	55

ANNEXE A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE
DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2008 57

ANNEXE B

LISTE DES ASSUREURS FAISANT PARTIE DES 15 PLUS IMPORTANTS
ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS POUR L'ANNÉE 2008
EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC..... 62

ANNEXE C

GLOSSAIRE..... 64

ANNEXE D

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 4 À 14..... 67

LISTE DES TABLEAUX..... 73

LISTE DES GRAPHIQUES..... 75

Introduction

Conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année au ministre des Finances un rapport sur la tarification en assurance automobile.

Le présent rapport¹ vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt de l'assurance automobile, secteur particulièrement important de l'économie québécoise. Il expose l'analyse de la tarification pratiquée en 2008 par les assureurs œuvrant dans ce marché. Pour une lecture allégée de ce rapport, un portrait en présente les grandes lignes et les principales conclusions à la page 2.

Ce rapport comporte trois parties. La première décrit l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile opèrent au Québec ainsi que le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.

La deuxième partie traite de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2008. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs ainsi que sur le caractère adéquat de la tarification.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification, les modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de l'année, l'évolution des pratiques en matière de classification et de tarification des risques de même que l'évolution des tarifs font l'objet d'une analyse dans la troisième partie.

¹ Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Portrait de la tarification en assurance automobile au Québec

Le Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec pour l'année 2008 vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise. Généralement, l'assurance automobile suscite plus d'intérêt et de questionnement que les autres catégories d'assurance, et ce, notamment pour les motifs suivants :

- Il s'agit de la seule catégorie d'assurance utilisant une tarification qui fait appel à des critères basés sur des caractéristiques personnelles.
- Contrairement à l'assurance habitation, les primes demandées en comparaison des valeurs assurées sont jugées plus élevées et représentent une part plus importante du budget des consommateurs.
- La fréquence des réclamations est généralement plus importante que celle des autres catégories d'assurance.
- Tout propriétaire d'un véhicule au Québec doit détenir un montant minimum d'assurance « responsabilité civile ».

Ainsi, l'Autorité a un rôle à jouer en assurance automobile afin de favoriser un meilleur équilibre entre les différents intervenants du marché et d'assurer la protection des consommateurs.

L'offre d'assurance automobile au Québec

- Cette industrie se compose de :
 - 48 assureurs à charte du Québec détenant 61 % du total des primes directement souscrites;
 - 44 assureurs à charte du Canada détenant 36 % du total des primes directement souscrites;

- 26 assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger détenant 2 % du total des primes directement souscrites;
- 2 assureurs à charte d'une autre province détenant 1 % du total des primes directement souscrites.
- Les assureurs à charte du Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile. Ils recueillent 61 % des 3,067 milliards de dollars de primes souscrites en 2008.
- Les assureurs directs contrôlent l'ensemble du marché avec une part de marché qui s'élève à 52 %. Plus particulièrement, ils dominent le secteur de l'assurance des particuliers en détenant 58 % des primes souscrites.
- Le marché de l'assurance automobile des entreprises est largement dominé par les assureurs à courtiers qui détiennent 84 % de la part de ce marché.
- Le marché québécois de l'assurance automobile est contrôlé à 94 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs.
- Au cours des dernières années, plusieurs assureurs ont étendu leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile.

- L'offre d'assurance automobile au Québec demeure élevée et diversifiée. Elle est donc abondante et la capacité de souscription des assureurs exerçant une activité au Québec semble plus que suffisante pour absorber la demande.
- Malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs, on peut affirmer que ce marché demeure concurrentiel et qu'il ne s'agit pas d'un marché monopolistique. Ainsi, les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.
- La concurrence est présente dans tous les secteurs et prend de la vigueur, notamment dans le secteur des véhicules récréatifs.
- Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier jusqu'à plus de 100 % d'un assureur à l'autre.
- 44 assureurs représentant 99 % du marché des voitures de tourisme ont apporté des modifications à leurs tarifs au cours de l'année 2008.
- La présence de plus de 96 assureurs automobile qui souscrivent des risques en sol québécois en fait un marché très concurrentiel, ce qui profite aux consommateurs.
- Le fait de demander plusieurs soumissions d'assurance peut faire économiser un montant substantiel aux consommateurs.
- L'augmentation du nombre de consommateurs qui comparent leurs primes d'assurance et demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, contribue à maintenir une saine concurrence dans le marché.

La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

- Les assureurs continuent d'innover dans le développement de leurs pratiques et dans les nouveaux produits offerts afin de se démarquer de leurs concurrents.
- Les modifications apportées aux manuels de tarification ont connu une augmentation de 4 %.

La demande d'assurance automobile

- Le nombre de véhicules souscrits a augmenté de 1,6 % et le parc automobile a rajeuni.
- La demande d'assurance automobile s'accroît en raison notamment de l'augmentation de 1,3 % du nombre de titulaires de permis de conduire. Toutefois, la crise financière risque d'avoir des répercussions négatives sur cette demande, notamment pour le secteur des véhicules récréatifs.

L'évolution globale des résultats

- Le volume des primes souscrites pour l'ensemble des véhicules a augmenté en 2008 pour se situer à 3,067 milliards de dollars.
- Le volume des primes acquises a augmenté pour se situer à 3,050 milliards de dollars.
- Le montant total des sinistres est de 1,911 milliard de dollars. Au cours de l'année 2008, le ratio sinistres/primes est passé de 61,5 % des primes acquises à 62,7 %.
- Le montant des frais d'exploitation est estimé à 27,4 % des primes acquises.

- Le total des dépenses pour l'ensemble des véhicules est estimé à 90,1 % des primes acquises.
- En 2008, le bénéfice d'exploitation estimé pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est passé de 13 % des primes acquises à 10,9 %.

L'évolution des sinistres

- Les fortes précipitations de neige enregistrées au cours du premier trimestre de 2008 ont grandement influencé à la hausse la fréquence des réclamations pour les garanties « responsabilité civile » et « collision ».
- La tempête de vent et de grêle du 10 juin 2008 a fortement contribué à la hausse de la fréquence pour la garantie « accident sans collision ni versement ».
- La fréquence des réclamations liées aux vols de véhicule, aux bris de vitre et aux autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme ont diminué au cours des 10 dernières années. Depuis 1999, la fréquence des vols partiels a diminué de près de 58 % tandis que celle des vols complets de véhicule a diminué de 55 %.
- La fréquence des réclamations pour les dommages causés par le vent ou la grêle montre une croissance considérable depuis trois ans. En 2008, elle a augmenté de 78 %.

- Bien que la fréquence des réclamations ait augmenté pour deux des trois principales couvertures du contrat d'assurance automobile, soit « collision » et « accident sans collision ni versement », elle demeure quand même à des niveaux très bas pour l'ensemble des garanties.
- Les variations importantes du climat pourraient engendrer des hausses pour la fréquence des réclamations de certaines garanties, notamment « accident sans collision ni versement ». Par contre, la crise financière pourrait inciter les consommateurs à modifier leurs habitudes de transport, ce qui aurait pour conséquence une réduction à la fois de l'utilisation des véhicules et de la fréquence des réclamations.
- Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés en raison notamment de l'effet du rajeunissement du parc automobile, de l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. Toutefois, pour une première fois en 10 ans, on observe que les coûts moyens par sinistre sont en baisse pour les trois garanties.
- Le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle a presque doublé en 2008 avec une hausse de plus de 90 %. Par contre, le coût moyen des sinistres pour les

vols complets de véhicule diminue de 2 % par rapport à 2007. Compte tenu de l'importance des montants versés pour ce type de réclamation, cette diminution contribue grandement à la baisse présentée pour le coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement ».

- Le coût global pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement diminué de 1,6 % par rapport à 2007 puisque la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres ont tous les deux diminué.
- Étant donné que la baisse du coût moyen des sinistres est de loin supérieure à la hausse de la fréquence des réclamations pour la couverture « collision », le coût global de cette garantie a subi une diminution notable de 6,3 % en 2008 par rapport à 2007.
- Pour la garantie « accident sans collision ni versement », la détérioration de l'expérience de 7,2 % résulte principalement de l'augmentation de la fréquence des réclamations qui est beaucoup plus importante que la baisse du coût moyen par sinistre. Le coût global de cette garantie a été fortement influencé par les dommages causés par le vent ou la grêle.

Le caractère adéquat de la tarification en 2008

- Calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de 8,4 % des primes acquises.
- On considère que les assureurs évaluent bien les risques auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance. Ainsi, la tarification pratiquée par les assureurs peut être qualifiée d'adéquate.
- Il est recommandé aux consommateurs de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers afin de profiter de la concurrence dans le secteur.
- Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile demeure en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, et pour une sixième année consécutive, le mouvement à la baisse des tarifs indique que le marché est efficace.
- En 2009, les rendements de l'industrie québécoise de l'assurance automobile devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique.

La consultation des manuels de tarification

- Les manuels de tarification des assureurs sont disponibles auprès de l'Autorité pour consultation par toute personne qui en fait la demande.
- La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché.
- 118 consultations des manuels de tarification ont été effectuées en ce qui a trait à 23 manuels d'assureurs différents.
- Les sections des manuels concernant les différents rabais et surcharges applicables de même que la section sur l'utilisation du pointage de stabilité financière appelé « credit scoring » ont été les plus consultées au cours de la dernière année.

Les modifications aux manuels de tarification

- Les assureurs représentant 89 % du marché des voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification.
- Les critères liés aux systèmes de protection contre le vol de véhicule et ceux concernant les différents rabais accordés

en fonction de la profession de l'assuré ou de son adhésion à une association ou à un groupe ont été les plus modifiés par les assureurs durant la dernière année pour les voitures de tourisme.

- Au cours de l'année 2008, les assureurs ont également été très actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification.
- Les assureurs continuent ainsi de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché québécois de l'assurance automobile.

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

- On observe une migration des critères et des pratiques de classification et de tarification développés pour les voitures de tourisme vers l'ensemble des autres catégories de risque liées à l'assurance automobile.
- Pour les années à venir, les assureurs devront vraisemblablement apporter des changements et ajuster leurs pratiques en fonction des nouveautés au *Code de la sécurité routière* et au *Règlement sur les points d'inaptitude*, des conséquences

liées à la crise financière, aux changements climatiques et au vieillissement de la population.

- La tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit et la diminution moyenne est de 2 %.
- La prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 1,1 %. Elle s'établit à 560 \$.
- En tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2008, l'Autorité anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années et que les primes devraient être encore à la baisse en 2009.

Réalisations de l'Autorité en matière d'assurance automobile en 2008

- En vertu de l'article 178 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le Groupement des assureurs automobiles agit à titre d'agence autorisée par l'Autorité. En 2008, le protocole d'entente qui lie les deux organismes a été révisé et reconduit.
- Un représentant de l'Autorité participe aux séances du conseil d'administration du Groupement des assureurs automobiles.
- L'Autorité a publié le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2007.

- Des travaux ont été réalisés, en collaboration avec le Groupement des assureurs automobiles, afin de revoir le contenu et le libellé de l'ensemble des polices et avenants utilisés au Québec en assurance automobile. En 2009, l'Autorité devrait approuver les modifications recommandées par le Groupement des assureurs automobiles.
- Un programme de vérification de la conformité des consultations au Fichier central des sinistres automobiles est en développement. Ce projet vise à sensibiliser les assureurs et les cabinets de courtage et à les amener à revoir au besoin leurs pratiques afin que les obligations légales et les règles relatives à la consultation du Fichier central des sinistres soient respectées. Ce programme devrait entrer en vigueur en 2009.
- Une demande de renseignement concernant les opérations en assurance automobile a été effectuée auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.
- L'Autorité a approuvé des nouvelles instructions pour les assureurs en matière de divulgation de données statistiques pour le Plan statistique automobile et le Fichier central des sinistres automobiles.

1 | Le marché de l'assurance automobile au Québec en 2008

Cette première partie présente l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile opèrent au Québec. Elle expose également une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2008. Enfin, elle fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché et traite de la concurrence.

L'environnement légal

Les contrats d'assurance et le commerce des assurances étant de juridiction provinciale au Canada, le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile. Le régime actuel d'assurance automobile au Québec est entré en vigueur le 1^{er} mars 1978 et a eu pour effet de restructurer ce secteur.

La *Loi sur l'assurance automobile* a établi alors une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel doivent évoluer les différents intervenants.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile a été prise en charge par l'État et s'effectue sans égard à la responsabilité. La Société de l'assurance automobile du

Québec (SAAQ) est responsable de l'application de ce régime.

Quant à l'indemnisation des dommages matériels, elle a été laissée aux assureurs privés qui fournissent au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la *Loi sur l'assurance automobile* de même que d'autres protections facultatives. Toutefois, ce secteur privé de l'assurance automobile est sous la surveillance de l'Autorité.

La convention d'indemnisation directe

Afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la *Loi sur l'assurance automobile* a aussi prévu l'instauration d'un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

L'article 173 de cette loi oblige en effet le Groupement des assureurs automobiles

(GAA), l'organisme regroupant tous les assureurs souscrivants de l'assurance automobile au Québec, à établir une convention d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention fait en sorte que l'assuré qui subit des dommages matériels lors d'un accident mettant en cause la responsabilité d'un autre automobiliste est indemnisé par son propre assureur et non par l'assureur du conducteur responsable.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a une collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Chaque assureur indemnise donc son assuré sous la garantie « responsabilité civile » selon son degré de non-responsabilité et d'après un barème prévu dans la convention d'indemnisation directe. Toutefois, les assurés peuvent contester, auprès de leur assureur, la responsabilité qui leur est imputée. Ce système lie tous les assureurs faisant affaire au Québec en assurance automobile et stipule également que les assureurs renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation.

Le contrat d'assurance automobile

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme. Le texte du contrat d'assurance, désigné par le sigle F.P.Q. (Formule de Police du Québec), doit être approuvé par l'Autorité en vertu de l'article 422 de la *Loi sur les assurances* (L.R.Q., c. A-32), et tant les assureurs que les assurés y sont assujettis.

Cette loi donne donc à l'Autorité un important pouvoir de contrôle sur la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Dans sa forme la plus répandue, soit celle des propriétaires d'un véhicule automobile (F.P.Q. N° 1), la police contient deux parties : le chapitre A – Responsabilité civile et le chapitre B – Dommages éprouvés par le véhicule assuré. La protection offerte par le chapitre A est obligatoire, en ce sens que tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la garantie est d'au moins 50 000 \$. La protection du chapitre B n'est pas obligatoire, mais elle est néanmoins choisie par la majorité des propriétaires d'un véhicule². Les garanties offertes sous le chapitre B sont les suivantes : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques spécifiés³.

La tarification et la classification

Au Québec, les assureurs sont libres d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquat. Toutefois, sans pouvoir obliger ou interdire l'utilisation de certaines pratiques de tarification, l'Autorité peut porter

un jugement sur le bien-fondé de ces pratiques et suggérer des améliorations.

Les manuels de tarification

Afin que l'Autorité puisse analyser les pratiques de tarification et de classification des assureurs en assurance automobile et en faire rapport au ministre des Finances, l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs qui font affaire au Québec à déposer auprès d'elle leur manuel de tarification. Ce manuel est composé des documents d'un assureur où sont clairement identifiées et définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques.

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, les manuels de tarification déposés auprès de l'Autorité sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité des manuels de tarification permet de promouvoir la concurrence dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

Aussi, en vertu des articles 177 à 181 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité peut exiger des assureurs tout renseignement qu'elle juge utile à l'analyse de leurs pratiques et toute justification des éléments constituant leur manuel de tarification.

Le Plan statistique automobile du Québec

Depuis 1981, par l'entremise du Plan statistique automobile (PSA), l'Autorité recueille des assureurs leurs données d'expérience en assurance automobile au Québec en matière de primes, de sinistres

et de frais d'exploitation, selon la forme qu'elle prescrit.

Le GAA administre le PSA en vertu d'un mandat que lui a confié l'Autorité conformément à la *Loi sur l'assurance automobile*.

Le Fichier central des sinistres automobiles

Le Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) est entré en activité le 1^{er} juillet 1990. Depuis le 1^{er} juillet 1991, il met à la disposition des assureurs automobile agréés au Québec des renseignements sur tous les sinistres automobiles dans lesquels des conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Accessibles aux assureurs, ces renseignements⁴ couvrent les six dernières années de l'expérience de conduite d'un assuré.

Le FCSA contient des renseignements portant exclusivement sur des accidents ayant fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Par conséquent, il ne contient aucune information concernant les infractions au *Code de la sécurité routière* ou sur les points d'inaptitude.

Dans la mesure où l'inscription au FCSA est obligatoire à la suite d'un accident et que ce fichier contient des renseignements personnels sur les conducteurs, des mécanismes ont été mis en place afin d'en assurer la protection. En effet, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1), un titulaire de permis de conduire peut demander une confirmation et une

2 Environ 84 % des assurés détiennent les protections du chapitre B.

3 L'annexe C fournit une définition des garanties offertes sous le chapitre B.

4 Les renseignements accessibles aux assureurs sont prévus à l'article 179.1 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

rectification, le cas échéant, des données inscrites à son dossier au FCSA.

L'information disponible au FCSA permet aux assureurs de procéder à une vérification des déclarations de leurs clients lors de la souscription de nouveaux risques. Il peut aussi y avoir une vérification lors des renouvellements.

L'objectif de ces vérifications est de déceler si les conducteurs ont déclaré tous leurs sinistres. La consultation du FCSA par les assureurs ne vise pas à détecter les bons ou les mauvais conducteurs. En consultant le FCSA, les assureurs désirent s'assurer de la véracité des renseignements obtenus de l'assuré. On rappelle

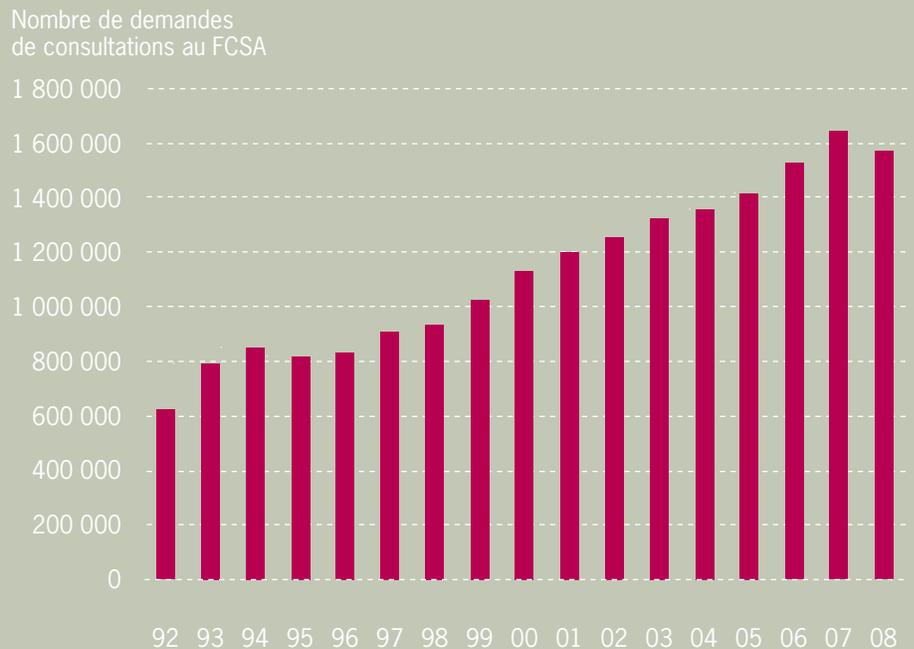
que les assurés ont, tant en vertu du *Code civil du Québec* qu'en vertu de leur contrat d'assurance automobile, l'obligation de déclarer à leur assureur tous les sinistres dans lesquels ils ont été impliqués.

La consultation de l'information disponible au FCSA fait désormais partie intégrante du processus de souscription des assureurs. L'utilité du FCSA dans la tarification réside donc dans la possibilité qu'il offre aux assureurs de disposer d'information crédible pour certains critères de tarification, c'est-à-dire que les statistiques observées correspondent bien aux définitions des critères relatifs au dossier de conduite. Le FCSA contribue

ainsi à améliorer l'équité dans le partage des risques et des primes, dans la mesure où un assuré peut difficilement tirer profit de son omission de déclarer tous ses sinistres au détriment des autres assurés.

À sa première année complète d'existence en 1992, le FCSA a répondu à plus de 600 000 demandes de consultation provenant des assureurs. L'année 2008 vient confirmer l'importance de l'information disponible au FCSA puisque les assureurs ont effectué plus d'un million et demi de consultations. Le **graphique 1** illustre d'ailleurs les statistiques sur les activités du FCSA depuis sa création.

GRAPHIQUE 1
Évolution des demandes
de consultation au FCSA
par les assureurs



Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

Au 31 décembre 2008, 120 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec⁵.

Comme on peut l'observer au **tableau 1**, le nombre d'assureurs automobile autorisés à souscrire a peu varié entre 2002 et 2007. Toutefois, en 2008, on note une importante diminution puisque le total est passé de 127 à 120 assureurs. Cette diminution résulte principalement du nombre élevé de sociétés mutuelles d'assurances générales qui ont fusionné. De plus, deux assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger ont décidé de se retirer du marché québécois.

Ainsi, 24 des 120 assureurs autorisés n'ont pas souscrit ce type d'assurance même s'ils possédaient un permis pour le

faire⁶. Ces derniers sont principalement des assureurs à charte du Canada ou d'un État ou d'un pays étranger, tel que l'illustre le **graphique 2**.

La majorité d'entre eux souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. En effet, la somme des primes directes souscrites par ces assureurs représente 2,7 % du total des primes directement souscrites en 2008 en assurance de dommages pour le Québec et elle est de 12,3 % pour l'ensemble du Canada. De plus, quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureurs, bien que leur permis les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

La plupart de ces assureurs exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada, notamment en Ontario et en Alberta. Au Québec,

ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, bris des machines, responsabilité et autres).

Pour ce qui est de l'ensemble des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, le **tableau 2** en présente le nombre et fait état de leur part de marché selon leur charte.

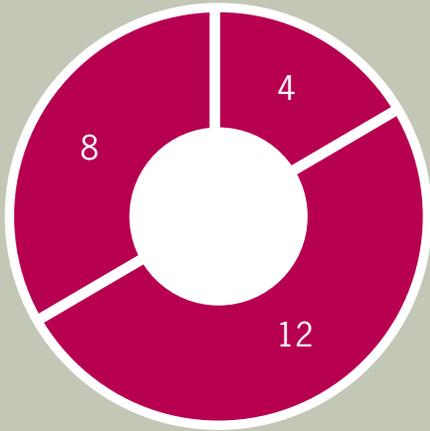
Ainsi, on observe qu'en 2008, la part de marché des assureurs à charte du Québec est demeurée au même niveau qu'en 2007, et ce, malgré le fait qu'il y ait cinq assureurs de moins dans le marché. Ils recueillent 61 % des 3,067 milliards de dollars de primes souscrites en assurance automobile cette année, ce qui représente une augmentation de 13 points de pourcentage depuis 1999, réduisant ainsi la part de marché des assureurs à charte du Canada de 9 points de pourcentage et celle

TABLEAU 1 | Nombre d'assureurs automobile au Québec

Année	Autorisés à souscrire		Ayant souscrit	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
1999	140		121	86 %
2000	134		114	85 %
2001	134		113	84 %
2002	126		108	86 %
2003	125		107	86 %
2004	126		108	86 %
2005	127		103	81 %
2006	128		103	80 %
2007	127		100	79 %
2008	120		96	80 %

5 La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance ne sont pas inclus dans ce nombre.

6 Ces assureurs sont identifiés à l'annexe A.



GRAPHIQUE 2

Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire

Pour l'année 2008 (24 assureurs)

- 0 Charte d'une autre province.
- 4 Charte du Québec.
- 8 Charte d'un État ou d'un pays étranger.
- 12 Charte du Canada.

TABLEAU 2 | Ventilation du nombre et de la part de marché⁷ des assureurs automobile au Québec selon leur charte

Année	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
1999	59	48 %	6	1 %	45	45 %	30	6 %
2000	55	49 %	5	1 %	44	44 %	30	6 %
2001	54	51 %	5	1 %	43	43 %	32	5 %
2002	53	52 %	4	2 %	41	43 %	28	3 %
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004	53	56 %	4	2 %	41	39 %	28	3 %
2005	53	58 %	4	1 %	42	38 %	28	3 %
2006	53	59 %	3	2 %	43	37 %	29	2 %
2007	53	61 %	3	1 %	43	36 %	28	2 %
2008	48	61 %	2	1 %	44	36 %	26	2 %

⁷ Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

des assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger de 4 points.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs à charte du Québec celle des assureurs des autres chartes dont le siège est situé au Québec, la part de cet ensemble s'élève à 68 % en 2008 comparativement à 67 % en 2007. Cette situation démontre l'importance des assureurs établis au Québec qui dominent toujours le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le **tableau 3** montre l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution de leurs produits d'assurance automobile.

Ces données indiquent qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs directs ont effectué une percée dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, leur part de marché a augmenté de 13 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte qu'ils dominent maintenant le marché de l'assurance automobile au Québec avec une part de marché de 52 % comparativement à 48 % pour ceux distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Par contre, on observe un certain ralentissement dans la progression des assureurs directs, puisque les parts de

TABLEAU 3 | Part de marché⁸ des assureurs selon leur mode de distribution⁹ pour le marché de l'assurance des particuliers¹⁰, le marché de l'assurance des entreprises¹¹ et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec

Année	Assurance des particuliers		Assurance des entreprises		Total du marché	
	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
1999	44 %	56 %	15 %	85 %	39 %	61 %
2000	45 %	55 %	16 %	84 %	41 %	59 %
2001	48 %	52 %	14 %	86 %	43 %	57 %
2002	51 %	49 %	14 %	86 %	45 %	55 %
2003	53 %	47 %	14 %	86 %	47 %	53 %
2004	56 %	44 %	14 %	86 %	49 %	51 %
2005	57 %	43 %	15 %	85 %	50 %	50 %
2006	58 %	42 %	16 %	84 %	51 %	49 %
2007	58 %	42 %	17 %	83 %	52 %	48 %
2008	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %

8 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

9 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

10 Par assurance des particuliers, on entend les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

11 Par assurance des entreprises, on entend les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

marché sont demeurées au même niveau qu'en 2007.

Au **tableau 3**, lorsqu'on observe plus attentivement la part de marché des assureurs selon le mode de distribution utilisé et le type de marché, on constate que le secteur de l'assurance des particuliers s'est stabilisé et qu'il est dominé par les assureurs directs depuis 2002. En effet, après une forte progression des assureurs directs entre 1999 et 2005, les parts de marché sont demeurées les mêmes depuis trois ans. Elles sont de 58 % et 42 % respectivement

pour les assureurs directs et les assureurs par courtiers. De plus, en 2008, les assureurs par courtiers continuent d'afficher une présence très marquée dans le secteur de l'assurance des entreprises avec une part de marché de 84 % comparativement à 16 % pour les assureurs directs.

Afin d'analyser plus en détail la progression des assureurs, le **tableau 4** montre l'évolution des parts de marché des assureurs en fonction du mode de distribution et des différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Les données du **tableau 4** montrent que la progression des parts de marché des assureurs directs dans le secteur de l'assurance des particuliers au cours des 10 dernières années s'est principalement manifestée dans les catégories de risque des voitures de tourisme, des motoneiges et des véhicules tout-terrain avec des hausses respectives de 15, 19 et 14 points de pourcentage.

TABEAU 4 | Part de marché¹² des assureurs selon leur mode de distribution¹³ pour les différentes catégories de risque¹⁴ liées à l'assurance automobile au Québec

Année	Assurance des particuliers								Assurance des entreprises					
	VT		MC		MN		TT		VU		VP		AR	
	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
1999	44 %	56 %	24 %	76 %	23 %	77 %	37 %	63 %	13 %	87 %	70 %	30 %	13 %	87 %
2000	46 %	54 %	24 %	76 %	30 %	70 %	38 %	62 %	13 %	87 %	65 %	35 %	16 %	84 %
2001	49 %	51 %	22 %	78 %	36 %	64 %	41 %	59 %	14 %	86 %	67 %	33 %	12 %	88 %
2002	51 %	49 %	23 %	77 %	35 %	65 %	43 %	57 %	14 %	86 %	52 %	48 %	12 %	88 %
2003	54 %	46 %	25 %	75 %	39 %	61 %	46 %	54 %	15 %	85 %	54 %	46 %	12 %	88 %
2004	57 %	43 %	26 %	74 %	41 %	59 %	47 %	53 %	15 %	85 %	60 %	40 %	11 %	89 %
2005	58 %	42 %	29 %	71 %	41 %	59 %	50 %	50 %	18 %	82 %	62 %	38 %	11 %	89 %
2006	59 %	41 %	28 %	72 %	40 %	60 %	50 %	50 %	21 %	79 %	63 %	37 %	11 %	89 %
2007	59 %	41 %	29 %	71 %	42 %	58 %	51 %	49 %	19 %	81 %	56 %	44 %	13 %	87 %
2008	59 %	41 %	31 %	69 %	42 %	58 %	51 %	49 %	21 %	79 %	42 %	58 %	12 %	88 %

VT = Voitures de tourisme TT = Véhicules tout-terrain VP = Véhicules publics
 MC = Motocyclettes VU = Véhicules utilitaires AR = Autres risques
 MN = Motoneiges

12 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

13 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

14 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

Pour le secteur de l'assurance des entreprises, les assureurs par courtiers dominant largement les catégories des véhicules utilitaires et celle des autres risques. En 2008, leurs parts de marché sont respectivement de 79 % et 88 % comparativement à 21 % et 12 % pour les assureurs directs. De plus, on remarque que les assureurs par courtiers ont repris le contrôle du marché des véhicules publics en 2008 avec une part de marché de 58 % comparativement à 42 % pour les assureurs directs. Ainsi, au cours des 10 dernières années, les assureurs par courtiers ont affiché une progression de leurs parts de marché de 28 points de pourcentage pour ces types de risque.

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le **tableau 5**

fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font affaire au Québec.

Les données de ce tableau indiquent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2008 ont recueilli 94 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. De plus, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis trois ans pour le plus important assureur ou groupe d'assureurs. Les trois plus importants assureurs ou groupes d'assureurs détiennent également la même part du marché québécois depuis les quatre dernières années. Ainsi, la concentration du marché de l'assurance automobile au Québec stagne puisque la progression des 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants est demeurée sensiblement au

même niveau au cours des 10 dernières années.

Le **tableau 6** présente la liste des 15 assureurs ou groupes d'assureurs qui dominent le marché en 2008. En examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 69 sociétés d'assurance, soit 58 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, proportion presque identique à celle de 2007 qui était de 59 %. Donc, malgré cette apparence de concentration du marché de l'assurance automobile, les consommateurs québécois disposent tout de même d'un vaste éventail d'assureurs et d'un choix important de produits. Il est à noter que les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les huit premières positions sont les mêmes depuis sept ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

TABEAU 5 | Part du marché¹⁵ québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs

Année	1	3	5	10	15
1999	20 %	48 %	62 %	82 %	93 %
2000	18 %	45 %	61 %	80 %	91 %
2001	18 %	45 %	61 %	80 %	92 %
2002	19 %	47 %	62 %	81 %	92 %
2003	20 %	47 %	63 %	82 %	92 %
2004	19 %	47 %	63 %	82 %	93 %
2005	19 %	46 %	63 %	83 %	93 %
2006	18 %	46 %	62 %	83 %	93 %
2007	18 %	46 %	63 %	83 %	94 %
2008	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %

15 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Par conséquent, l'offre d'assurance automobile au Québec a peu varié ces dernières années. Cette offre est abondante et la capacité de souscription des assureurs exerçant une activité au Québec semble plus que suffisante pour absorber la demande d'assurance automobile.

Cette année, quelques changements sont à signaler au sein des 15 premières positions. Les neuf premiers assureurs ou groupes d'assureurs conservent leurs positions par rapport à 2007, tandis que Wawanesa grimpe d'un rang grâce à une croissance de 9 % de son volume de

primes directes souscrites en assurance automobile. Cette croissance est la même que celle affichée par SSQ - Générales et constitue la meilleure parmi les assureurs ou groupes d'assureurs occupant les 15 premières positions. Le Groupe Co-Operators conserve le 7^e rang pour une quatrième année consécutive malgré le fait qu'il présente une décroissance de 5 % de ses primes directes souscrites par rapport à 2007. De plus, après avoir occupé la 10^e position en 2007, Allstate glisse au 12^e rang à la suite d'une diminution de 9 % de ses primes automobiles au Québec.

TABLEAU 6 | Part de marché¹⁶ des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2008 en assurance automobile au Québec¹⁷

	Part de marché	
	2008	2007
1. ING CANADA	17,59 %	18,04 %
2. DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES	16,49 %	16,70 %
3. AXA CANADA	11,57 %	11,14 %
4. LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	9,95 %	9,81 %
5. AVIVA CANADA	7,57 %	7,20 %
6. GROUPE PROMUTUEL	7,13 %	6,74 %
7. GROUPE CO-OPERATORS	4,14 %	4,41 %
8. MELOCHE MONNEX	3,70 %	3,71 %
9. SSQ - GÉNÉRALES	2,87 %	2,66 %
10. KINGSWAY	2,81 %	2,46 %
11. INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	2,60 %	2,46 %
12. ALLSTATE	2,31 %	2,58 %
13. WAWANESA	1,94 %	1,80 %
14. GROUPE ECONOMICAL	1,76 %	2,30 %
15. LOMBARD CANADA	1,64 %	1,56 %

16 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

17 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B.

Toutefois, la plus grande décroissance revient au Groupe Economical. En effet, il passe du 13^e rang au 14^e rang en raison d'une diminution de 23 % de ses primes automobiles au Québec.

On note aussi que les assureurs automobile ne sont pas nécessairement présents dans toutes les catégories de risque. À cet effet, le **tableau 7** présente un recensement du nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Étant donné la concurrence qui existe dans le marché québécois de l'assurance automobile, certains assureurs ont vu leur part de marché plafonner au cours des dernières années. Ils ont pris la décision d'étendre leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile afin de tenter d'augmenter leur part de marché et d'en maintenir la croissance. À cet effet, parmi les 96 assureurs qui ont souscrit de l'assurance automobile au Québec en 2008, 43 souscrivent dans toutes les catégories de risque comparativement à 33 en 1999.

De plus, la possibilité pour un assuré de se procurer plusieurs produits d'assurance automobile auprès d'un même assureur favorise une certaine stabilité. En effet, lorsqu'un assuré est satisfait du service offert par son assureur et qu'il a d'autres besoins à combler en matière d'assurance automobile, il y a de fortes

chances que celui-ci s'adresse en premier à son assureur actuel. Aussi, plus un assuré détient de produits auprès du même assureur, plus il aura tendance à lui être fidèle.

En définitive, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs, on peut affirmer que l'offre d'assurance automobile demeure élevée et qu'il ne s'agit pas d'un marché monopolistique. En outre, cette offre est très diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

Il est important d'examiner sous plusieurs angles un marché en apparence concentré afin de vérifier si la concurrence est toujours présente.

Tout d'abord, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio, des revues spécialisées et d'Internet. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses offres de promotion et de produits accessoires à

l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de se démarquer de leurs concurrents.

Aussi, certains assureurs s'associent à différentes fédérations afin d'avoir un meilleur accès à leurs membres et de cibler leurs publicités. D'autres vont afficher une présence plus soutenue lors de la présentation de divers salons, comme celui des véhicules récréatifs ou celui de la moto. On remarque également que certains assureurs participent à des campagnes de sensibilisation visant les consommateurs et que d'autres s'associent avec différents partenaires commerciaux. Par ces actions, les assureurs cherchent à se rapprocher davantage de la clientèle afin de développer de nouveaux marchés et d'attirer une nouvelle clientèle pour demeurer concurrentiels.

Les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent aussi que chacun adapte ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, en 2008, l'Autorité a reçu 301 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile¹⁸, le **graphique 3** présente l'évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité pour les neuf dernières années.

18 L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs à déposer auprès de l'Autorité toute modification apportée à leur manuel de tarification.

TABLEAU 7 | Nombre d'assureurs¹⁹ ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

Catégories de risque²⁰

Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR	Total ²¹
1999	88	85	82	78	81	39	93	121
2000	91	86	87	82	82	43	95	114
2001	91	84	86	80	82	46	93	113
2002	90	83	83	80	77	48	89	108
2003	87	81	81	76	72	51	87	107
2004	86	80	79	77	73	48	88	108
2005	83	77	78	74	71	47	85	103
2006	82	76	77	76	68	47	82	103
2007	82	76	77	74	68	46	83	100
2008	83	75	76	72	70	48	84	96

VT = Voitures de tourisme MN = Motoneiges VU = Véhicules utilitaires AR = Autres risques
 MC = Motocyclettes TT = Véhicules tout-terrain VP = Véhicules publics

GRAPHIQUE 3
Évolution des modifications
aux manuels de tarification
déposées auprès
de l'Autorité



19 Les données liées au nombre d'assureurs souscrivant dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

20 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

21 Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

L'année 2008 a été beaucoup plus active que les années précédentes au chapitre des modifications apportées aux manuels de tarification avec une hausse de 4,2 % par rapport à 2007, année qui était jusqu'à maintenant la plus active. Au cours des quatre dernières années, l'augmentation marquée du nombre de dépôts des modifications aux manuels peut être imputable en partie au développement de nouveaux produits, telle l'augmentation de la période de couverture pour la protection « valeur à neuf », ou encore au développement plus intense survenu dans les secteurs des véhicules récréatifs et utilitaires qui a amené les assureurs à apporter plusieurs changements à leur tarification et à leurs règles de souscription. De plus, en 2008, plusieurs assureurs ont modifié certaines définitions relatives aux infractions de la route et aux permis de conduire en lien avec l'entrée en vigueur du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. Par ailleurs, un suivi plus rigoureux est effectué depuis quelques années auprès des assureurs afin qu'ils respectent les exigences liées à l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

Cette augmentation du nombre de dépôts au cours des quatre dernières années constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance

automobile demeure concurrentiel et qu'il est en constante évolution.

Il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs pour des profils d'assuré identiques, à un moment donné, indiquent également une saine concurrence. À ce sujet, le **tableau 8** démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, indiquant une fois encore que ce marché demeure concurrentiel.

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré peut facilement varier jusqu'à plus de 100 % d'un assureur à l'autre. On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur A est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 6, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assuré.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. En effet, les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux. Par exemple, le **tableau 8** révèle que l'assuré n° 3 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré.

Par conséquent, la clientèle prisée par une majorité d'assureurs a plus de choix,

tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

Pour que la concurrence joue pleinement, il importe que les consommateurs aient conscience des différences qui existent entre les assureurs, non seulement dans la différence des primes demandées mais aussi du point de vue de leur santé financière, de leur façon de classer les risques et de la qualité du service qu'ils rendent avant et après le sinistre.

D'ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence se manifeste davantage dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment dans ceux des véhicules utilitaires, des véhicules divers²² et des motorisés. Ainsi, la tendance observée au cours des dernières années s'est poursuivie en 2008. Les assureurs ont apporté de nombreuses modifications à leurs manuels de tarification et sont venus consulter ces catégories de risque régulièrement au cours de la dernière année. De plus, on note que la section des motocyclettes a été consultée par l'industrie beaucoup plus souvent cette année que par les années passées, tandis que le niveau de consultation des

22 Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

autres secteurs est demeuré le même que celui observé en 2007.

On remarque que pour le secteur des véhicules divers, 20, 15 et 17 assureurs²³ ont réajusté leur tarification respective pour les catégories de risques des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain. Ces assureurs représentent respectivement 80 %, 36 % et 73 % des primes directement souscrites dans ces marchés. De plus, 44 assureurs ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2008 pour le secteur des voitures de tourisme, soit 99 % du marché, et 16 assureurs pour la catégorie des motorisés.

Donc, l'analyse révèle que le marché québécois de l'assurance automobile est demeuré concurrentiel en 2008 et que la présence plus soutenue d'assureurs dans tous les secteurs

de l'assurance automobile continue d'accentuer cette concurrence, et ce, au profit des consommateurs québécois.

La demande d'assurance automobile

La progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et à l'âge moyen du parc automobile. En effet, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus vieux. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque le véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux. De plus, lorsqu'un créancier est partie au contrat, il est fort probable que ce dernier exigera que le consommateur ayant

contracté le prêt automobile se procure une protection d'assurance complète pour la durée du prêt.

La demande d'assurance automobile est aussi liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. En effet, avec le vieillissement de la population observé au Québec ces dernières années, on remarque qu'il y a plus de personnes âgées de 16 à 80 ans qui, à un moment donné, sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile. Ainsi, le phénomène du vieillissement de la population va également contribuer au maintien de la demande d'assurance.

TABEAU 8 | Comparaison des primes²⁴ d'assurance automobile offertes par différents assureurs²⁵ au Québec pour différents profils d'assuré²⁶

Profils d'assuré	Assureurs						Écart max./min.
	A	B	C	D	E	F	
N° 1	1 450 \$	693 \$	1 168 \$	1 179 \$	1 314 \$	1 379 \$	109 %
N° 2	961 \$	495 \$	796 \$	832 \$	948 \$	1 017 \$	105 %
N° 3	400 \$	392 \$	377 \$	394 \$	469 \$	418 \$	24 %
N° 4	521 \$	356 \$	418 \$	459 \$	483 \$	491 \$	46 %
N° 5	480 \$	346 \$	403 \$	426 \$	476 \$	480 \$	39 %
N° 6	282 \$	348 \$	362 \$	421 \$	489 \$	367 \$	73 %

23 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

24 Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assuré.

25 Les assureurs désignés comme A, B, C, D, E et F sont les mêmes pour les six profils d'assuré présentés.

26 Ces primes ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignements additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Des variations plus élevées ont été constatées avec d'autres assureurs que ceux présentés au tableau 8.

TABLEAU 9 | Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec²⁷

Année	Voitures de tourisme		Tous véhicules combinés	
	Âge moyen ²⁸	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre (en milliers) ²⁹
1999	7,1	3 513	7,6	4 073
2000	7,2	3 614	7,7	4 177
2001	7,3	3 765	7,8	4 385
2002	7,3	3 862	7,8	4 538
2003	7,2	3 976	7,8	4 675
2004	7,1	4 081	7,7	4 821
2005	7,1	4 158	7,7	4 931
2006	7,1	4 257	7,7	5 016
2007	7,1	4 352	7,8	5 211
2008	7,0	4 474	7,7	5 295

Le **tableau 9** fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, et de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile continue de prendre de l'expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon considérable au cours des 10 dernières années, soit 27 % pour les voitures de tourisme et 30 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, après que son âge moyen ait plafonné pendant quatre ans, on observe un rajeunissement du parc automobile pour les voitures de tourisme. Après avoir augmenté en 2007, l'âge moyen de l'ensemble des véhicules a diminué en 2008 pour revenir

au même niveau qui a été observé durant les années 2004 à 2006. La conjoncture économique favorable du début des années 2000, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et les programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

Toutefois, la crise financière qui sévit présentement risque d'avoir des répercussions négatives sur la demande d'assurance automobile, et ce, pour tous les types de véhicule. Le parc automobile risque de diminuer en unités et possiblement que l'âge moyen du parc automobile va augmenter.

Lorsque l'économie est secouée par une telle crise et que des gens perdent leur

emploi, le budget familial consacré aux loisirs est généralement celui qui écope en premier. Ainsi, les consommateurs risquent de retarder de quelques années l'achat ou le remplacement d'une voiture, d'une motocyclette ou d'un véhicule tout-terrain par exemple. Parmi ceux qui possèdent déjà un véhicule récréatif, certains opteront peut-être pour un remisage temporaire compte tenu des coûts d'utilisation, tandis que d'autres opteront pour des couvertures moins complètes. Par conséquent, la demande d'assurance automobile, principalement pour le secteur des véhicules récréatifs, risque de diminuer en 2009 dépendamment du contexte économique.

27 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2008 (2007, 2006, 2005, 2004 et 2003), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

28 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

29 Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration.

De plus, une baisse dans la demande d'assurance pour les motocyclettes était anticipée compte tenu de la hausse des coûts d'immatriculation imposée par la SAAQ. Comme l'indique le **tableau 10**, cette baisse ne s'est pas matérialisée, même que du côté de la SAAQ, pour les années 2005 à 2007, on a recensé 6 000 nouveaux utilisateurs de motocyclette. Le **tableau 10** montre effectivement une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour les catégories de risque des motocyclettes et des véhicules tout-terrain. L'évolution pour ces catégories de risque s'est traduite par un accroissement respectif de 91 % et 106 % au cours des 10 dernières années, tandis qu'il est de 26 % et 29 % respectivement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble

des catégories de risque automobile au cours de la même période.

On note que l'impact des changements climatiques semble affecter la catégorie de risque des motoneiges au profit de celle des véhicules tout-terrain. En effet, en raison notamment des saisons hivernales plus courtes et des quantités de neige au sol généralement moins élevées, il semble y avoir une migration des consommateurs vers l'achat d'un véhicule tout-terrain plutôt que d'une motoneige. Le nombre de motoneiges souscrites a diminué de 14 % au cours des 10 dernières années et de 38 % au cours de 2008. Par contre, les effets de la crise financière pourraient affecter à la baisse la demande d'assurance pour l'ensemble des catégories de risque automobile au cours des prochaines années.

TABLEAU 10 | Nombre de véhicules³⁰ souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

Catégories de risque³¹

Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
1999	3 512 707	101 159	142 752	127 626	181 333	7 071
2000	3 614 306	106 543	113 171	145 645	189 772	7 333
2001	3 765 324	115 840	124 594	161 852	210 203	7 225
2002	3 862 440	127 821	130 450	182 108	221 537	13 239
2003	3 975 734	139 380	110 426	200 279	234 446	15 061
2004	4 080 848	154 118	124 731	215 144	237 383	8 747
2005	4 157 961	166 742	128 908	229 038	238 951	9 813
2006	4 256 709	175 661	132 797	241 692	198 326	10 652
2007	4 352 494	184 860	198 664	252 557	209 339	13 306
2008	4 442 227	193 223	122 276	262 497	223 740	15 400

VT = Voitures de tourisme

MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges

TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires

VP = Véhicules publics

30 Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

31 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

Dans le **tableau 11**, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce nombre est passé de 5,815 millions en 2001 à 6,162 millions en 2008, soit une hausse de 6 %. De plus, on remarque que la progression de ce groupe d'âge augmente annuellement depuis 2004.

Par conséquent, il y a près de 80 % de la population du Québec qui peut éventuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années. Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 10,6 % au cours des neuf dernières années, ce qui en fait une autre indication

importante de la hausse de la demande en assurance automobile.

Le fait que les personnes conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé est un autre indice de cette hausse. De nos jours, il n'est plus exceptionnel de voir conduire une personne âgée de plus de 75 ans. On dénombrait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits pour le groupe des 65 ans et plus en 2001, et 13,7 % en 2008, soit une augmentation de 39,2 % en huit ans du nombre de véhicules souscrits³². Puisque les gens vivent plus longtemps et sont en meilleure santé, ils conservent leur permis de conduire sur une plus longue période.

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a favorisé la croissance de la demande au cours des

TABLEAU 11 | Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec

Année	Nombre de personnes au Québec	Nombre de titulaires
	âgées de 16 à 80 ans ³³ (en milliers)	de permis de conduire ³⁴ (en milliers)
2000	-	4 497
2001	5 815	4 545
2002	5 860	4 600
2003	5 901	4 656
2004	5 945	4 725
2005	5 991	4 777
2006	6 043	4 841
2007	6 100	4 909
2008	6 162	4 974

32 En 2001, 438 648 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2008 ce nombre était de 610 428. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

33 Le nombre de personnes âgées de 16 à 80 ans provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.

34 Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2008 (2007, 2006, 2005, 2004 et 2003), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ.

dernières années, amenant les assureurs à se diversifier tant dans les produits offerts que dans la prime demandée afin d'attirer cette nouvelle clientèle.

Tel qu'il a été mentionné à la section précédente, les consommateurs sont en présence d'un marché de plus en plus concurrentiel et raffiné à l'égard de la sélection des risques. La présence de plus de 96 assureurs qui souscrivent des risques en assurance automobile en sol québécois rend ce marché très concurrentiel. Dans cet environnement, la tentation est forte pour les assureurs de réduire davantage les primes et de continuer à assouplir leurs critères de souscription.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement la clientèle qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux.

Dans ces circonstances, il est préférable pour les consommateurs d'obtenir plusieurs soumissions de la part des assureurs ou des courtiers puisque ces derniers tenteront de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que,

pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, comme on le verra dans la troisième partie, dans un contexte où les primes d'assurance sont continuellement à la baisse, les consommateurs peuvent être moins portés à comparer les prix. Toutefois, comme un assureur peut être très compétitif pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres de différents assureurs et courtiers.

Pour se procurer une assurance automobile, il demeure donc primordial d'obtenir plusieurs soumissions. Les consommateurs doivent poser des questions et prendre le temps de réfléchir. En comparant les différentes propositions des assureurs, ils

connaîtront davantage le marché et seront en mesure de mieux négocier leur contrat d'assurance automobile. À cet égard, plus les consommateurs comparent leurs primes d'assurance et demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, plus ils contribuent à maintenir une saine concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui est de plus en plus concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison de l'augmentation du nombre de véhicules, du rajeunissement du parc automobile et de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Toutefois, en raison de la crise financière actuelle, il se peut que cette demande stagne ou diminue au cours de la prochaine année. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par différents assureurs et courtiers.

2 | La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2008

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Cette partie présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2008 et traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, sans tenir compte des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Pour ce faire, il est nécessaire de définir au préalable ce qu'est une tarification dite adéquate.

Une tarification adéquate doit avant tout permettre de couvrir tous les coûts

liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que, pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit alors être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart entre les coûts d'exploitation, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit adéquate, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année.

En effet, les conditions météorologiques ont un impact direct sur les résultats en assurance automobile. Par exemple, si l'hiver est rigoureux et qu'il y a de fortes précipitations de neige, les conditions routières se détériorent et il en résulte des sorties de route et des accrochages, donc un impact immédiat sur la fréquence des

réclamations. Des fortes tempêtes de vent ou de grêle occasionnent également des dommages aux véhicules, et tant la fréquence que la sévérité des dommages en sont affectées. Comme dernier exemple, la pluie affecte grandement l'expérience pour la catégorie de risque des motocyclettes. En effet, en présence d'un été pluvieux, les motocyclistes utilisent moins leur véhicule, ce qui peut occasionner une diminution des sinistres, donc une amélioration de l'expérience. Ainsi, les conditions météorologiques constituent une grande part des événements imprévisibles dans la difficulté pour les assureurs d'estimer le coût des sinistres futurs.

L'assurance est donc un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudra pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais par d'autres facteurs liés à

l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. On pense notamment à la concurrence, aux stratégies commerciales des assureurs ainsi qu'à leurs résultats dans les autres catégories d'assurance³⁵ qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel de les considérer dans l'interprétation des résultats.

L'évolution globale des résultats

Le **tableau 12** présente les résultats³⁶ des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 1999 à 2008.

L'Autorité tient à prévenir le lecteur que les résultats présentés dans cette section doivent être considérés avec toute la prudence nécessaire dans les circonstances. Néanmoins, les conclusions de la présente analyse demeurent valables et sont conformes à la réalité du marché de l'assurance automobile au Québec.

Les résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont donnés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 82 % des primes souscrites totales en 2008, et pour

l'ensemble des véhicules assurés, comprenant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du **tableau 12** permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et qu'au cours des huit dernières années le niveau se situe à plus de 10 % pour l'ensemble des véhicules. Par contre, elle a chuté sous la barre des 10 % en 2008, après avoir été supérieure à 10 % pour les années 2001 à 2007.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicule. Le **tableau 12** montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a légèrement augmenté de 1,8 % en 2008 par rapport à l'année précédente, et ce, malgré que le marché connaît des baisses de primes comme il est indiqué dans la troisième partie. Aussi, depuis 1999, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 54 %

35 La majorité des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

36 Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du PSA publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 12 | Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Primes souscrites (en M\$)										
Voitures de tourisme	1 729	1 880	2 020	2 173	2 311	2 402	2 406	2 418	2 465	2 506
Tous véhicules ³⁷	2 131	2 323	2 495	2 702	2 886	3 014	3 030	3 029	3 043	3 067
Primes acquises (en M\$)										
Voitures de tourisme	1 607	1 800	1 949	2 098	2 242	2 361	2 409	2 405	2 442	2 485
Tous véhicules	1 991	2 228	2 417	2 600	2 803	2 956	3 024	3 014	3 023	3 050
Revenus										
Primes acquises (%)³⁸										
Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)³⁹										
Voitures de tourisme	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5	1,0
Tous véhicules	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5	1,0
Total des revenus										
Voitures de tourisme	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5	101,0
Tous véhicules	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5	101,0
Dépenses										
Sinistres (%)⁴⁰										
Voitures de tourisme	74,0	72,7	65,7	61,6	60,9	59,2	60,5	61,5	63,2	64,3
Tous véhicules	76,3	72,6	66,0	61,3	60,0	58,0	58,2	59,1	61,5	62,7
Frais d'exploitation (%)⁴¹										
Voitures de tourisme	27,6	25,7	25,1	25,3	25,5	26,1	25,7	26,7	27,1	27,7
Tous véhicules	27,5	25,7	25,0	25,4	25,5	26,2	25,8	26,7	27,0	27,4
Total des dépenses										
Voitures de tourisme	101,6	98,4	90,8	86,9	86,4	85,3	86,2	88,2	90,3	92,0
Tous véhicules	103,8	98,3	91,0	86,7	85,5	84,2	84,0	85,8	88,5	90,1
Bénéfice (perte) (%)⁴²										
Voitures de tourisme	(0,3)	3,0	10,4	14,1	14,7	15,7	14,9	13,2	11,2	9,0
Tous véhicules	(2,5)	3,1	10,2	14,3	15,6	16,8	17,1	15,6	13,0	10,9
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%)⁴³										
Tous véhicules	2,9	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	8,3	9,4	10,8	12,1
Bénéfice (perte) sur 20 ans (%)⁴⁴										
Tous véhicules	N/A	N/A	N/A	3,4	3,7	4,6	6,0	7,1	7,8	8,4

pour cette catégorie de véhicule. Cette situation s'explique notamment par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés, par l'augmentation du nombre de titulaires de permis de conduire et par le rajeunissement du parc automobile. De fait, le **tableau 9** présenté à la première partie montre une progression de 27,4 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2008 par rapport à 1999, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant des primes acquises.

De surcroît, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué en 2008. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus vieux, puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires d'un véhicule plus récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus complète. Ainsi, le rajeunissement du parc automobile contribue à la croissance du volume des primes acquises.

Toutefois, la crise financière qui sévit présentement pourrait influencer à la baisse la demande d'assurance automobile et, par conséquent, priver les assureurs d'une source importante de revenus. En effet, dans un contexte de récession, les consommateurs peuvent repousser à plus

tard l'achat d'une première voiture ou le remplacement par une neuve. D'autres peuvent modifier l'utilisation qu'ils font de leur véhicule, notamment en ce qui a trait aux véhicules récréatifs, réduisant ainsi leurs couvertures d'assurance. Donc, il est possible qu'en 2009 les effets du rajeunissement du parc automobile et de la demande d'assurance soient moins présents dans l'évolution du volume de primes acquises.

En 2008, le niveau des tarifs a diminué en moyenne de 2 % (voir partie 3). Sans cette diminution, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée. De plus, dans le cas où les assureurs maintiendraient à la baisse le niveau des primes ou présenteraient d'autres réductions plus importantes de la tarification en 2009, cette situation, conjuguée à une baisse anticipée de la demande, pourrait entraîner une diminution du volume de primes acquises pour l'année 2009.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus, pour le secteur de l'assurance automobile, ont donc peu d'effets sur les changements dans les revenus globaux ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans. On note

qu'il se pourrait que la crise financière influence négativement les revenus de placement pour l'ensemble des activités d'un assureur au cours de l'année 2008, et que cet impact se fasse ressentir dans les résultats globaux des assureurs. Certains assureurs auront été affectés plus que d'autres par la nature de leur stratégie de placement. Toutefois, lorsqu'on alloue les revenus de placement par secteur d'activité, l'effet est plus mitigé pour le secteur de l'assurance automobile compte tenu des activités de courte durée qui lui sont associées. Ainsi, dans l'estimation des valeurs minimales des revenus de placement pour l'année 2008, on a pris en considération ces faits liés à la crise financière, et c'est pourquoi on remarque une diminution des revenus de placement pour l'année 2008 par rapport à l'année 2007, baisse qui a légèrement influé sur le bénéfice dégagé.

En ce qui concerne les dépenses, on constate généralement que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises fluctue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations, ou à les maintenir au même niveau.

37 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicule, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

38 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

39 Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).

40 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

41 Les frais d'exploitation de l'année 2008 sont estimés.

42 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

43 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 10 ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2008 représente le bénéfice réalisé de 1999 à 2008.

44 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de vingt ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2008 représente le bénéfice réalisé de 1989 à 2008.

Toutefois, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie l'augmentation de ces frais au cours des sept dernières années par rapport à 2001. De plus, la légère croissance du ratio des frais d'exploitation au cours des dernières années s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées aux activités de marketing et à l'embauche de ressources additionnelles. En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité, et les dépenses liées aux salaires et avantages sociaux des employés ont presque doublé depuis 2001, ce qui représente une croissance supérieure aux primes acquises⁴⁵.

De plus, on observe qu'au cours des trois dernières années, le ratio des frais d'exploitation pour les assureurs directs a tendance à augmenter beaucoup plus rapidement que celui des assureurs par courtiers, notamment en raison de la hausse considérable des dépenses que les assureurs directs ont effectuées en matière de technologie de l'information. Ce qui fait en sorte que l'écart s'est rétréci entre les deux groupes, passant d'un écart de six points de pourcentage en 2003 à trois points de pourcentage en 2008 à l'avantage des assureurs directs.

Enfin, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent des sinistres. Il faut donc chercher là les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'évolution des sinistres

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe C fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen.

Le coût des sinistres est directement lié à la fréquence des réclamations et au coût moyen des sinistres. Les statistiques sur l'expérience passée liées à ces deux composantes permettent non seulement d'en situer l'évolution, mais également d'apprécier les effets des comportements passés des assureurs et des assurés sur les coûts de l'assurance automobile.

L'évolution des coûts des sinistres est directement liée au contrôle qu'on exerce sur eux. Dans ce domaine, tant les assurés que les assureurs ont une influence puisque leurs comportements déterminent le niveau des principales composantes des coûts des sinistres. Les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière exercent aussi une influence importante puisqu'elles peuvent porter sur les conditions de conduite des automobiles et sur le comportement des automobilistes. Enfin, les coûts des sinistres peuvent être fonction de divers facteurs sociaux ou économiques, tels le prix des automobiles, le prix de l'essence et le taux de chômage.

Le **graphique 4** présente l'évolution de la fréquence des réclamations de 1999 à

2008 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. On observe que la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement diminué en 2008 pour revenir pratiquement à son niveau le plus bas jamais atteint, soit celui de 2006. Rappelons que la fréquence des réclamations pour cette garantie avait augmenté de 1,3 % en 2007 et qu'elle avait présenté des diminutions pour les années 2001 à 2006. Pour 2008, la diminution est de 1,1 %. Toutefois, les fortes précipitations et les tempêtes de neige répétitives qui ont rendu les conditions routières particulièrement difficiles pour la conduite automobile en 2008 expliquent en partie la hausse de 0,9 % que présente la garantie « collision ». Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », elle a vu sa fréquence augmenter de 10,5 % en 2008.

Tel qu'il a déjà été mentionné, la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Ainsi, afin d'être en mesure de mieux évaluer son évolution, il est intéressant d'analyser sa saisonnalité sur une base trimestrielle.

Les **graphiques 5, 6 et 7** présentent l'évolution de la fréquence des réclamations de 1999 à 2008 sur une base trimestrielle et pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

45 Ces données sont tirées d'une analyse effectuée à partir des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

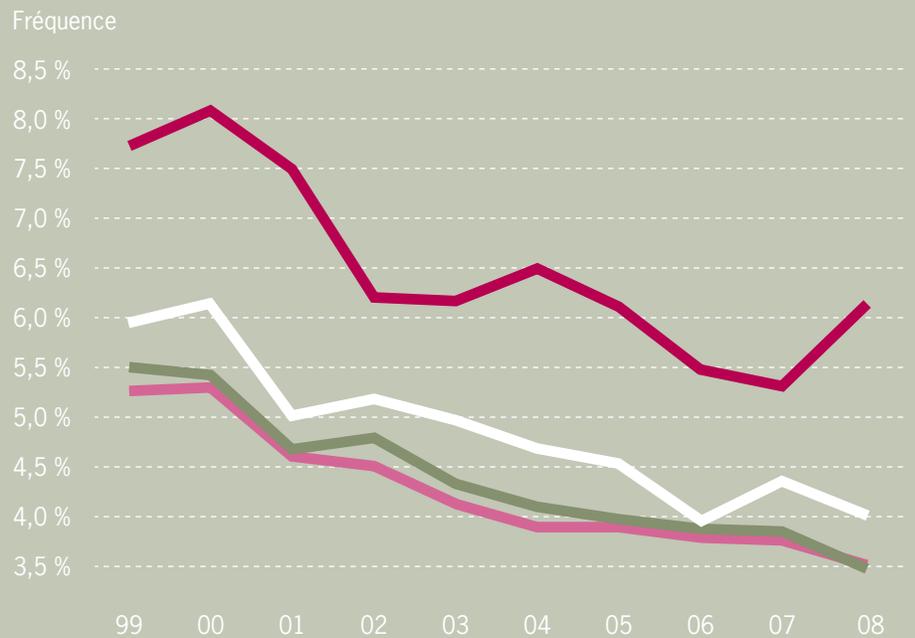
GRAPHIQUE 4
Fréquence
des réclamations pour
les voitures de tourisme⁴⁶

- Responsabilité civile
- Collision
- Accident sans collision



GRAPHIQUE 5
Fréquence
des réclamations pour
la garantie « responsabilité
civile » pour les voitures
de tourisme selon
les trimestres

- Trimestre 1
- Trimestre 2
- Trimestre 3
- Trimestre 4



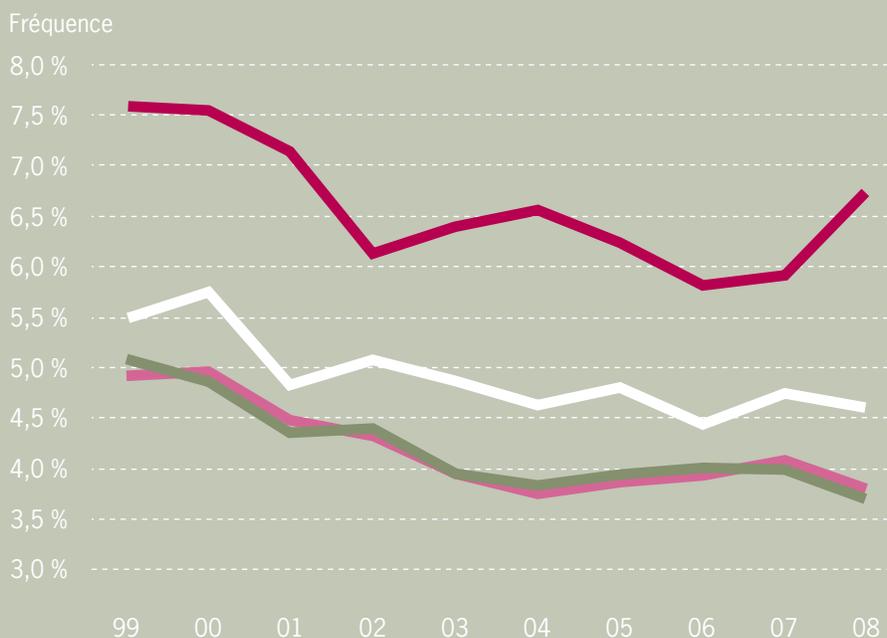
46 Les données utilisées pour les graphiques présentés dans cette partie se trouvent à l'annexe D.

Historiquement, les 1^{er} et 4^e trimestres présentent des fréquences de sinistres plus élevées que les deux autres trimestres compte tenu qu'ils regroupent les mois de l'année au cours desquels on enregistre le plus de précipitations et où les conditions routières sont les plus changeantes. On observe que les fortes précipitations de neige des mois de janvier, de février et de mars 2008 ont grandement influencé à la hausse la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile ». Toutefois, les 2^e, 3^e et 4^e trimestres de 2008 ont subi des baisses importantes de leur fréquence des réclamations, ce qui fait en sorte que les neuf derniers mois de l'année ont largement compensé pour les mauvais résultats du 1^{er} trimestre et que, globalement, la garantie « responsabilité civile » a été en mesure de présenter une diminution de sa fréquence de 1,1 % en 2008, comme le montre le **graphique 4**⁴⁷.

Encore une fois, compte tenu que la garantie « collision » est également influencée par les conditions météorologiques, on observe que ce sont les 1^{er} et 4^e trimestres de l'année qui présentent les plus hautes fréquences au cours des 10 dernières années. On remarque aussi que les fortes précipitations de neige des trois premiers mois de l'année 2008 ont fait en sorte que la fréquence des réclamations a augmenté de 14,4 % pour le 1^{er} trimestre. Tout comme la garantie « responsabilité civile », le reste de l'année a été très positif faisant en sorte que la fréquence des réclamations pour les 2^e, 3^e et 4^e trimestres a diminué par rapport à celle observée en 2007. Les 2^e, 3^e et 4^e trimestres présentent respectivement des baisses de 6,8 %, 6,3 % et 2,3 %. Par contre, les baisses enregistrées pour les trois derniers trimestres de l'année n'ont pas été suffisantes pour contrer la hausse subite au

GRAPHIQUE 6
Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

- Trimestre 1
- Trimestre 2
- Trimestre 3
- Trimestre 4



47 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a augmenté de 14,8 % pour le 1^{er} trimestre, tandis qu'elle a diminué de 6,1 %, 9,1 % et 7,6 % respectivement pour les 2^e, 3^e et 4^e trimestres de l'année 2008.

premier trimestre. Ainsi, le **graphique 4** illustre que pour l'ensemble de l'année 2008, la garantie « collision » affiche une légère augmentation de sa fréquence des réclamations de 0,9 %.

Contrairement aux deux autres garanties, la garantie « accident sans collision ni versement » est beaucoup moins influencée par les conditions météorologiques, sauf lors d'événements ponctuels et localisés comme des tornades ou des tempêtes de vent ou de grêle. La mesure de l'impact des conditions météorologiques sur cette garantie est principalement déterminée par le fait qu'une tempête soit survenue dans une région peuplée ou non. Ainsi, par opposition aux garanties « responsabilité civile » et « collision », on observe que les 2^e et 3^e trimestres présentent généralement les fréquences les plus élevées. En 2008, pour la garantie « accident sans collision ni versement », trois des quatre trimestres montrent une hausse de leur

fréquence. L'augmentation la plus significative a eu lieu au cours du 2^e trimestre avec une hausse de 38,1 % par rapport au même trimestre de 2007. Cette augmentation est attribuable aux orages et aux vents violents, combinés à des grêlons pouvant atteindre jusqu'à 4 cm de diamètre.

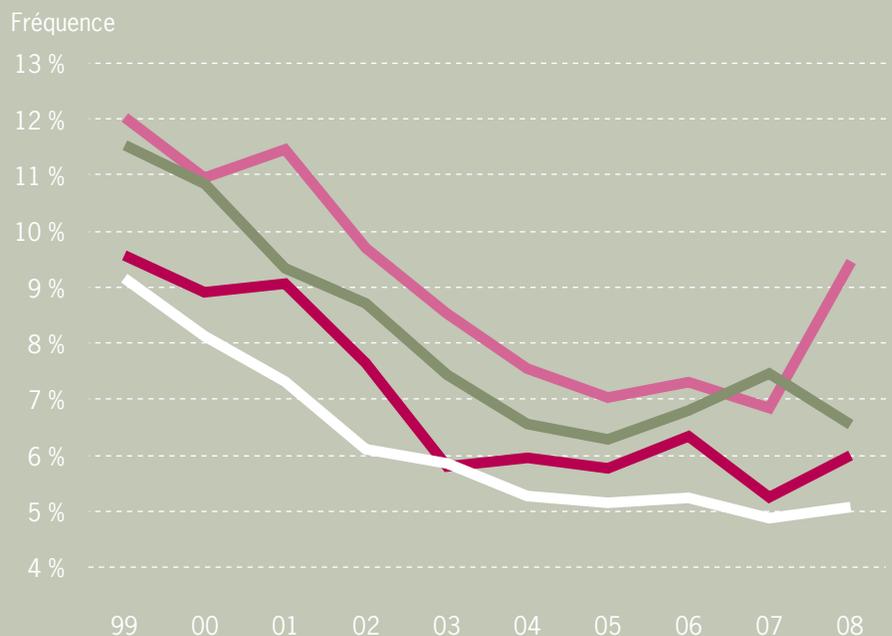
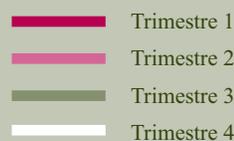
En particulier, un événement majeur est survenu le 10 juin 2008 touchant principalement les régions de Montréal, de la Montérégie, de l'Estrie, de la Mauricie et de Québec, donc une grande proportion de la population de la province. Durant cette journée, certaines régions ont enregistré des rafales maximales de vent dont la période de récurrence est de 20 ans. La grêle, combinée aux forts vents, a fracassé des vitres, cassé ou déraciné des arbres et même arraché des poteaux électriques, ce qui a occasionné beaucoup de dommages aux véhicules. Cette tempête du 10 juin 2008 est un exemple typique d'un événement ponctuel et localisé qui peut affecter

grandement la fréquence de la garantie « accident sans collision ni versement ».

Quant à la hausse de 14,2 % de la fréquence des réclamations pour le 1^{er} trimestre, elle peut s'expliquer en partie par les nombreuses précipitations des trois premiers mois de l'année. La fréquence des réclamations pour le 3^e trimestre a diminué de 12,5 %, tandis que celle du 4^e trimestre a augmenté de 4 %. Par conséquent, la hausse globale de la fréquence des réclamations de 10,5 % pour la garantie « accident sans collision ni versement » peut s'expliquer en grande partie par les événements survenus le 10 juin 2008.

Ainsi, bien que la fréquence des réclamations ait augmenté pour deux des trois principales couvertures du contrat d'assurance automobile, elle demeure toutefois à des niveaux historiques très bas pour l'ensemble des garanties. Toutefois, selon une demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous

GRAPHIQUE 7
Fréquence
des réclamations pour
la garantie « accident sans
collision ni versement »
pour les voitures
de tourisme selon
les trimestres



les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec, plusieurs assureurs avancent que les variations importantes du climat pourraient avoir un impact à la hausse sur la fréquence des réclamations de certaines garanties, notamment pour la garantie « accident sans collision ni versement ». L'effet combiné des variations de la fréquence des réclamations pour ces trois garanties se traduit par une hausse globale de 4,3 % pour les voitures de tourisme. Les couvertures « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » présentent des fréquences de réclamations respectives de 4,4 %, 4,7 % et 6,8 % en 2008. Il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance.

De fait, l'évolution de la fréquence d'accidents dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence.

D'une part, le maintien du prix élevé de l'essence incite les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport. De plus, la crise financière pourrait inciter les consommateurs à modifier leurs habitudes de transport, ce qui aurait pour conséquence une réduction à la fois de l'utilisation des véhicules et de la fréquence des réclamations.

D'autre part, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre

de véhicules. En effet, on observe dans les **tableaux 9** et **11** de la première partie que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 10,6 % entre 2000 et 2008, alors que le nombre de voitures de tourisme souscrites a enregistré une hausse de 23,8 % au cours de la même période. De plus, à l'aide de ces deux tableaux, on peut calculer le ratio du nombre de voitures de tourisme souscrites par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement depuis l'année 2000. En effet, le ratio est de 0,90 en 2008 alors qu'il était de 0,80 en 2000. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, contribue à maintenir à des niveaux très bas la fréquence des réclamations.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, on note qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de ce seuil ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2001, pour la garantie « collision », 63,6 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 \$ ou moins alors que 30,2 % avaient une franchise de 500 \$ ou plus. En 2008, ces proportions sont maintenant de 39 % et 45,8 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées contribue également à maintenir très bas le niveau de la fréquence des réclamations observé ces dernières années⁴⁸. Toutefois, depuis quelque temps, plusieurs assureurs offrent des programmes de franchise décroissante

ou tout simplement une absence de franchise (franchise à 0 \$). Cette nouvelle pratique des assureurs a pu influencer la fréquence des réclamations et expliquer en partie la légère hausse que l'on observe depuis deux ans pour la garantie « collision ».

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le **graphique 4** montre une réduction notable de la fréquence de ce type de sinistre depuis 1999. Toutefois, l'année 2008 présente une augmentation appréciable de 10,5 %, et comme elle couvre un large éventail de réclamations⁴⁹, plusieurs facteurs peuvent influencer sur l'évolution de la fréquence des réclamations.

Par exemple, l'évolution du taux de criminalité qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un impact sur certaines réclamations, dont les dommages causés par le vent ou la grêle. De plus, en présence d'une crise financière et d'une hausse du taux de chômage, il est possible que le taux de fraude et de vol augmente.

D'ailleurs, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence observée ces dernières années. Plus précisément, en 2001, celles de 50 et de 100 dollars étaient choisies par les propriétaires de 72,5 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 47,5 %. Au cours des dernières années, la possibilité pour les assurés d'adhérer à des programmes de franchise décroissante ou de ne pas avoir de franchise à payer (fran-

48 De plus, des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser de bonnes sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10 % à 15 % sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500 \$ au lieu de 250 \$ pour la garantie « collision ». La prime associée à cette garantie compte pour presque la moitié de la prime totale d'assurance pour une couverture complète.

49 Cette garantie couvre notamment les réclamations pour « vol partiel ou complet du véhicule », les dommages causés par le vent ou la grêle, les bris de vitre et d'autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme.

chise à 0 \$) peut également influencer sur le niveau de la fréquence et expliquer en partie la hausse de 2008 pour la garantie « accident sans collision ni versement » tout comme la garantie « collision ».

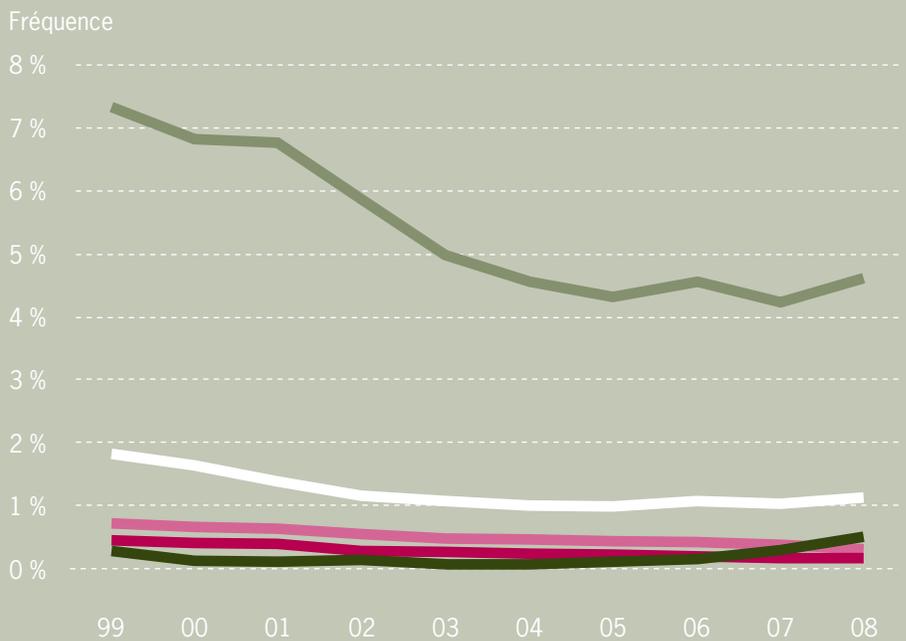
Le **graphique 8** illustre la fréquence des différents types de réclamation couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » pour la période de 1999 à 2008. Il permet de constater que tous les types de réclamation ont enregistré une amélioration importante à ce chapitre depuis 1999, sauf pour les sinistres causés par le vent ou la grêle qui montrent une croissance considérable depuis trois ans⁵⁰. Il est possible que les changements climatiques affectent beaucoup plus ces types de réclamation. Les tempêtes de vent ou

de grêle sont plus fréquentes et violentes et les grêlons pouvant atteindre des diamètres importants causent des dommages considérables aux véhicules. Tel qu'il a été mentionné, la tempête de vent et de grêle du 10 juin 2008 a causé beaucoup de dommages aux véhicules et a influencé considérablement la fréquence observée pour ce type de réclamation.

De plus, le **graphique 8** permet de constater des baisses importantes au chapitre des vols et des bris de vitre. Depuis 1999, la fréquence des vols partiels a diminué de près de 59 %, celle des vols complets de véhicules de 55 % et celle des bris de vitre a chuté de 37 % malgré une légère hausse en 2008⁵¹.

GRAPHIQUE 8
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

- Vol partiel du véhicule
- Vol complet du véhicule
- Vent ou grêle
- Bris de vitre
- Autres dommages



50 En 2008, la fréquence des réclamations « vent ou grêle » augmente de 77 % par rapport à 2007 pour atteindre son plus haut niveau au cours des 10 dernières années. La fréquence pour « vol complet du véhicule » diminue de 17,2 %, tandis que celle des « bris de vitre » et « autres dommages » augmente respectivement de 9,4 % et 8,3 % en 2008.

51 La fréquence des vols partiels est passée de 0,45 % en 1999 à 0,19 % en 2008, tandis que celle des vols complets de véhicule est passée de 0,71 % à 0,32 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 7,32 % à 4,63 %.

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (notamment des systèmes de repérage et de burinage), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicule⁵².

De surcroît, une augmentation marquée du nombre de vols de véhicule à l'échelle canadienne à la fin des années 1990 a incité les fabricants à doter leurs nouveaux modèles de systèmes antivol, ce qui a aussi contribué à la diminution de la fréquence des vols.

Également, depuis le 1^{er} septembre 2007, Transports Canada a adopté un nouveau règlement en vertu duquel tous les nouveaux modèles de voiture, de fourgonnette, de camionnette et de véhicule utilitaire sport ainsi que tous les camions neufs doivent être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol. Ce système fait en sorte qu'il est difficile de démarrer le moteur d'un véhicule sans un dispositif approprié de désarmement du système d'immobilisation. Quand il est armé, le système d'immobilisation empêche le démarrage d'un véhicule en

désactivant l'une des unités de commande. Pour mettre le véhicule en marche, le code ou le signal approprié doit être transmis de la clé du véhicule à l'unité de commande.

La nouvelle réglementation de Transports Canada signifie donc que tous les véhicules circulant sur les routes canadiennes seront éventuellement équipés de ce dispositif antivol. Ainsi, cette mesure législative peut également expliquer une partie de la baisse des vols de véhicule enregistrés au cours des deux dernières années, notamment pour les vols complets de véhicule qui ont chuté au Québec, de 12,7 % en 2007 et de 17,2 % en 2008.

De plus, cette mesure profitera à tous les assurés puisqu'elle réduira davantage les vols de véhicule. Elle pourrait également avoir une répercussion sur la prime d'assurance automobile puisqu'environ 12 % du montant total de la prime d'assurance exigée par les assureurs est consacré à couvrir les vols de véhicule. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir ce type de vol représente 40 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

En 1999, ces proportions étaient de 19 % et 56 % respectivement pour la prime totale et la prime de la garantie « accident sans collision ni versement ».

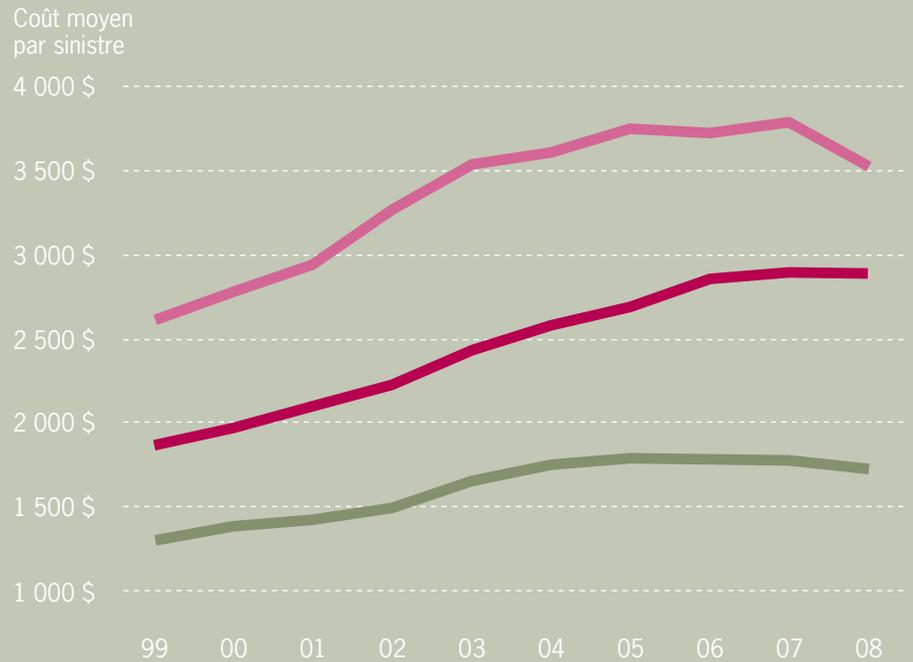
Comme le montre le **graphique 9**, les coûts moyens par sinistre ont augmenté de façon significative pour toutes les garanties depuis le début des années 2000. En effet, ces coûts se sont accrus respectivement de 55 %, 35 % et 33 % pour les couvertures « responsabilité civile », « collisions » et « accident sans collision ni versement », et ce, depuis l'année 1999. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour chacune de ces garanties.

Cette progression est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments contribue ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres à des niveaux élevés.

52 En 2000, plus de 35 000 vols de véhicule (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour le Québec pour des déboursés de 257 M\$ comparativement à 19 000 vols et des déboursés de 180 M\$ en 2008. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

GRAPHIQUE 9 Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

- Responsabilité civile
- Collision
- Accident sans collision



L'augmentation marquée des franchises de plus de 250 \$ achetées par les consommateurs contribue aussi à maintenir ces coûts à des niveaux élevés. De fait, le coût moyen de ces réclamations est donc élevé puisque le nombre de petites réclamations diminue.

Par ailleurs, pour une première fois depuis 10 ans, on observe que les coûts moyens par sinistre sont en baisse, et ce, pour les trois garanties. Le coût moyen par sinistre de la couverture « responsabilité civile », après avoir augmenté pour les années 2000 à 2007, subit une légère baisse de 0,5 % en 2008. Celui pour la couverture « accident sans collision ni versement » diminue de 2,9 % par rapport à 2007, tandis que la baisse la plus considérable est observée pour la couverture « collision », soit une amélioration de 7,1 % de son coût moyen des sinistres pour l'année 2008.

Dans le rapport de 2007, on avait observé un certain ralentissement dans la progression des coûts moyens des réclamations et cette tendance s'est effectivement renversée en 2008 pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile. Tel qu'il a déjà été mentionné, la possibilité pour les assurés d'adhérer à des programmes de franchise décroissante ou de ne pas avoir de franchise à payer (franchise à 0 \$) peut avoir contribué en partie à cette baisse. En effet, plusieurs petites réclamations qui n'étaient pas présentées aux assureurs peuvent maintenant l'être, ce qui influence ce coût à la baisse.

De plus, dans la partie 1, on mentionne que la crise financière actuelle pourrait entraîner au cours des prochaines années un vieillissement du parc automobile causé par des consommateurs qui décideraient de reporter à plus tard l'achat ou le remplacement de leur véhicule, ce qui

influencerait à la baisse le coût moyen par sinistre.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicule, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamation, comme l'illustre le **graphique 10**.

En effet, le nombre de vols complets de véhicule représente un peu moins de 5 % du nombre total de réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement », mais plus de 37 % des montants versés. Le coût moyen des vols complets de véhicule, après avoir affiché une progression pendant huit ans, diminue en 2008 de 2 % par rapport à 2007⁵³. Ainsi, compte tenu de l'importance des montants versés pour ce type de réclamation, cette diminution contribue de façon importante à la baisse présentée pour le coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

On note également une diminution de 9,4 % du coût moyen des réclamations

pour « vol partiel », tandis que celui des « bris de vitre » augmente de 0,6 % et celui pour « autres dommages » de 2,1 %, qui comprennent notamment l'incendie et le vandalisme. Le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle a presque doublé en 2008. Il est passé de 2 403 \$ en 2007 à 4 572 \$ en 2008, soit une augmentation de plus de 90 %. Par conséquent, le coût moyen de ce type de réclamation est maintenant le deuxième en importance parmi les sinistres qui sont couverts par la couverture « accident sans collision ni versement ». On suppose que les changements climatiques qui entraînent des fortes tempêtes de vent et des tempêtes de grêle plus violentes ont contribué à ce changement.

Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au **graphique 11**.

En 2008, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement diminué par rapport à 2007, avec une baisse de 1,6 %, puisque la fréquence des réclamations et le coût moyen des

sinistres ont tous les deux diminué. Étant donné que la baisse du coût moyen des sinistres est de loin supérieure à la hausse de la fréquence des réclamations pour la couverture « collision », le coût global de cette garantie a subi une diminution notable de 6,3 % en 2008 par rapport à 2007.

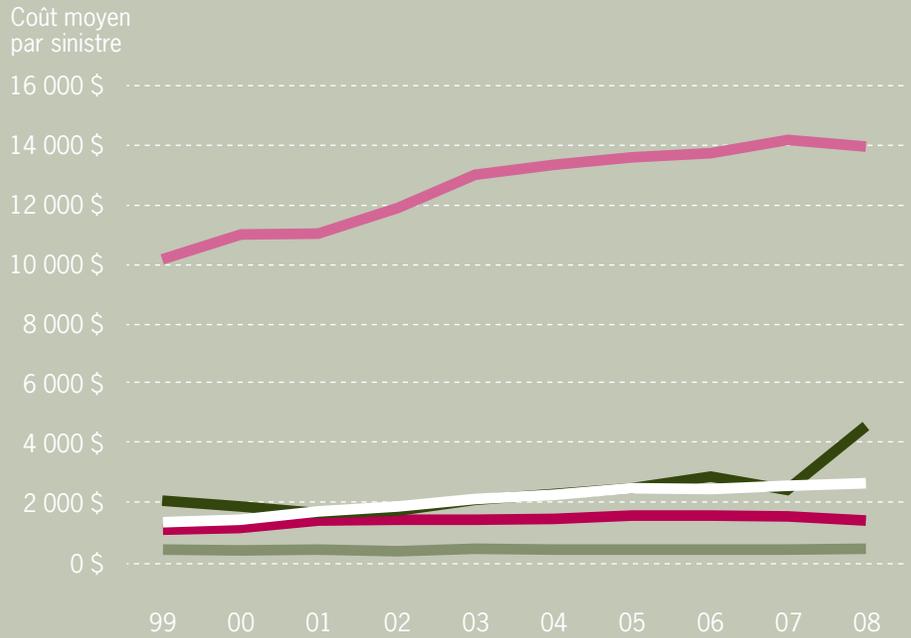
Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », la détérioration de l'expérience de 7,2 % résulte principalement, comme l'illustre le **graphique 12**, des dommages causés par le vent ou la grêle, des réclamations pour « bris de vitre » et des « autres dommages » comme l'incendie et le vandalisme⁵⁴. L'augmentation du coût moyen par véhicule de ces types de réclamation est attribuable à la hausse de leur fréquence et de leur coût moyen par sinistre. On note que la tendance à la baisse, observée ces dernières années pour le coût moyen par véhicule des réclamations pour « vol partiel » et des réclamations pour « vols complets du véhicule », se poursuit en 2008 avec des baisses respectives de 12,1 % et 18,8 %.

53 Le coût moyen par sinistre des « vols complets de véhicule » passe de 14 216 \$ en 2007 à 13 940 \$ en 2008.

54 Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour les dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté de 236,8 %, celui des réclamations pour « bris de vitre » de 10 % et celui des réclamations pour « autres dommages » de 10,6 % au cours de l'année 2008.

GRAPHIQUE 10
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

- Vol partiel du véhicule
- Vol complet du véhicule
- Vent ou grêle
- Bris de vitre
- Autres dommages

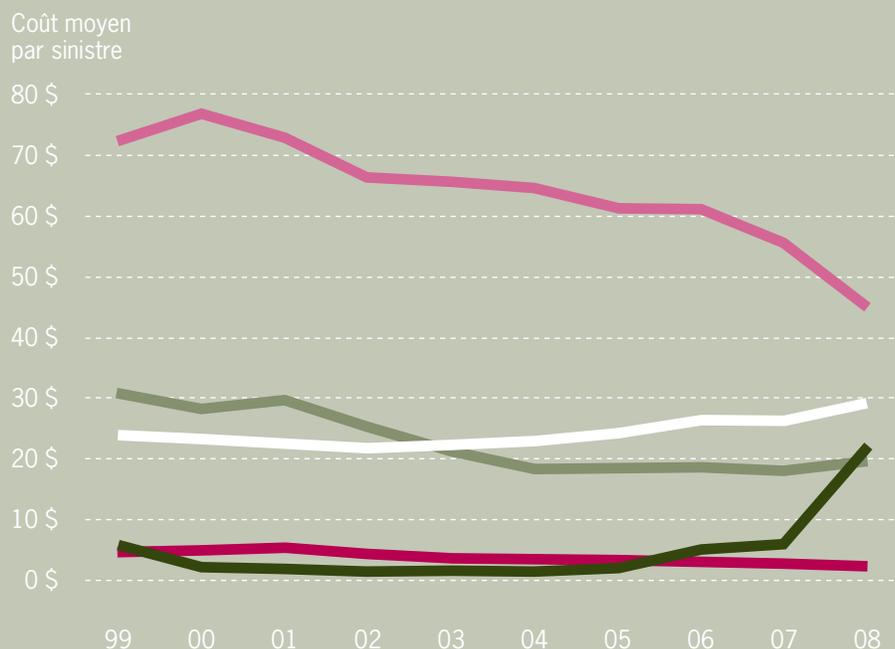
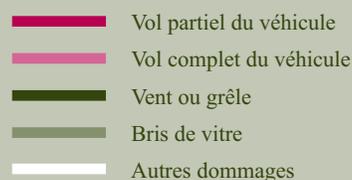


GRAPHIQUE 11
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme

- Responsabilité civile
- Collision
- Accident sans collision



GRAPHIQUE 12
Coût moyen par véhicule
selon le genre de sinistre
pour les voitures
de tourisme



Ainsi, le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme a continué d'augmenter en 2008 par rapport à 2007, passant de 1,543 milliard de dollars à 1,598 milliard de dollars, soit une hausse de 3,6%. Ce changement est principalement attribuable à la hausse considérable de la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement ». Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, il est passé de 1,858 milliard de dollars en 2007 à 1,911 milliard de dollars en 2008, soit une hausse de 2,9%.

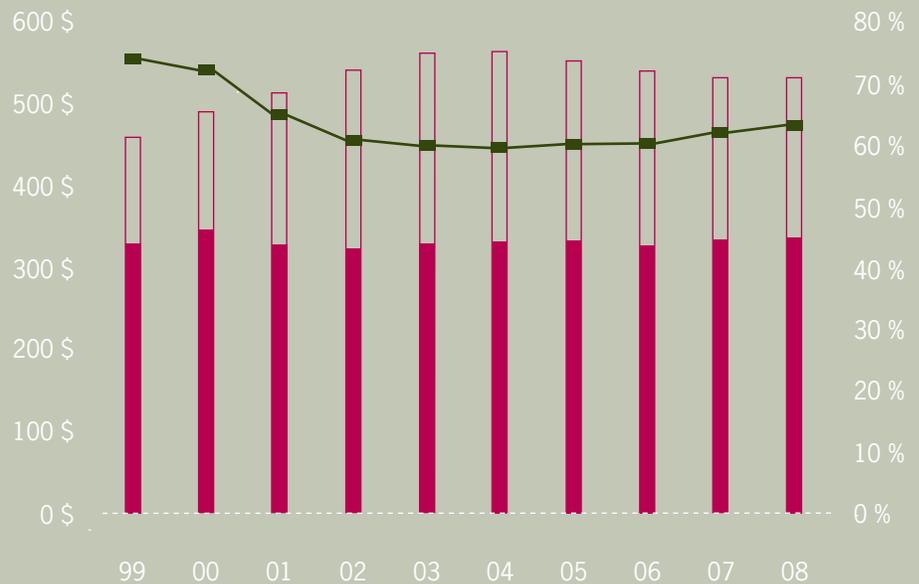
Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une hausse de 3,6% et que celle-ci est supérieure à celle de 1,8% présentée pour les primes acquises en 2008, l'effet des baisses de tarifs observées depuis six ans se fait ressentir et les résultats présentés cette année sont légèrement supérieurs à

ceux de 2007. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 63,2% en 2007 à 64,3% en 2008, comme l'indique le **tableau 12**. Toutefois, le ratio sinistres/primes observé cette année demeure parmi les meilleurs ratios présentés au cours des 20 dernières années. Les assureurs, dans leur ensemble, ont donc été en mesure de dégager un niveau de bénéfice respectable pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, on observe qu'en 2008, le ratio sinistres/primes a également augmenté par rapport à celui de 2007. Il est passé de 61,5% à 62,7%, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec ont quelque peu diminué, passant de 13% en 2007 à 10,9% cette année.

GRAPHIQUE 13
Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres/ primes pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »

Prime souscrite moyenne
 Prime indiquée
 Rapport sinistres à primes



Le caractère adéquat de la tarification en 2008

Malgré l'effet des réductions des tarifs consenties par les assureurs en 2008 pour les voitures de tourisme, les primes acquises sont demeurées sensiblement au même niveau que l'an dernier en raison notamment de la croissance de la demande.

Les dépenses ont également augmenté légèrement au cours de l'année 2008 et elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus élevé que l'an dernier pour les voitures de tourisme, puisque la progression du montant des sinistres est de plus grande importance que celle du montant des primes acquises.

Pour l'ensemble des véhicules, on note une situation similaire à celle observée pour les voitures de tourisme. Même si le

niveau de bénéfice total estimé pour cette année est inférieur à celui de l'an dernier, il reste tout de même supérieur à la moyenne historique.

Avant de se prononcer sur le caractère adéquat de la tarification en 2008, il importe de considérer l'écart qui existe entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite. La prime indiquée peut être définie comme étant le montant de prime qu'un assureur aurait normalement demandé s'il avait été en mesure de connaître exactement le montant total des déboursés à venir, c'est-à-dire que le montant total des primes souscrites est parfaitement égal à celui des sinistres et des frais de règlement.

Pour qu'une tarification soit adéquate, il faut que l'écart entre la prime souscrite

et la prime indiquée permette aux assureurs de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer une marge de profit raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Le **graphique 13** présente l'évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres/primes pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »⁵⁵.

On observe que l'écart entre la prime indiquée et la prime souscrite moyenne tend à diminuer depuis cinq ans, ce qui fait en sorte qu'inversement le rapport sinistres / primes augmente légèrement ramenant la marge de profit des opérations de souscription à un niveau plus acceptable.

55 Les résultats présentés dans le graphique 13 ne tiennent pas compte de la catégorie de risque « autres risques » étant donné que certaines variables ne sont pas disponibles. Cette catégorie de risque représente 8% du total des primes souscrites en 2008.

L'analyse de cet écart a permis de constater qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs ont été en mesure de dégager des marges de profit pour leurs opérations de souscription en assurance automobile qui varient entre 1 % et 16 % des primes souscrites. La marge de l'année 2008 est estimée à près de 10 % des primes souscrites.

Par conséquent, on considère que les assureurs évaluent bien les risques auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Par ailleurs, l'analyse des résultats au cours des 26 dernières années révèle également que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le **graphique 14** présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2008 indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

Ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative

dans un court laps de temps en raison d'un grand nombre de facteurs dont il a été question dans les sections précédentes de ce rapport, notamment la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres.

Le **graphique 14** permet aussi d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et de 20 ans. On constate notamment une croissance importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. Cette année, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs pour la période de 10 ans, comprenant les années 1999 à 2008, s'établit à 12,1 % des primes acquises.

Établi sur une période de 10 ans, ce résultat est remarquable et peut même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités⁵⁶. Toutefois, lorsqu'il est calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 8,4 % des primes acquises. Ce rendement est légèrement supérieur

à une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile.

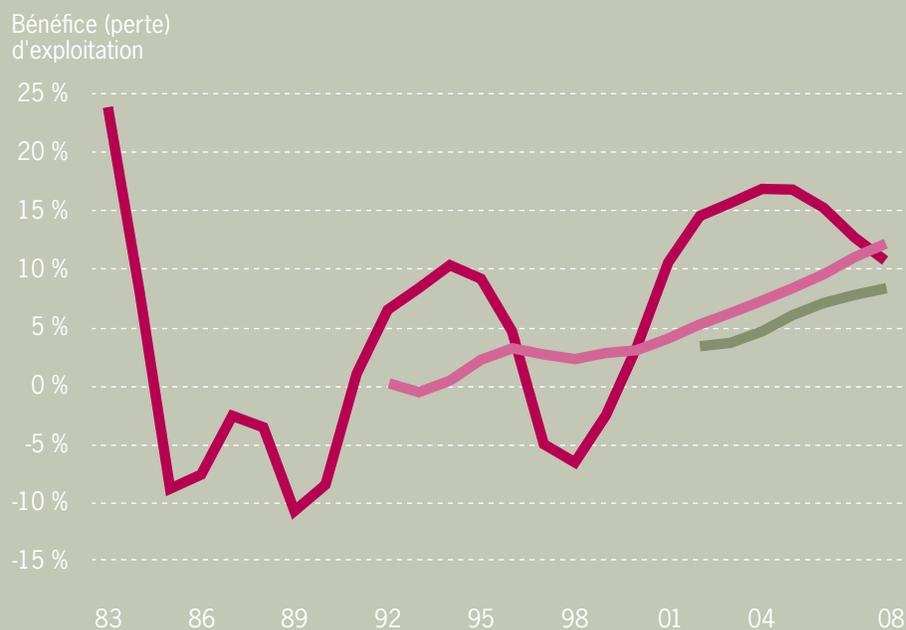
Combinées à l'ampleur des bénéfices générés depuis huit ans en assurance automobile au Québec, ces indications devraient entraîner d'autres baisses des primes en 2009 compte tenu que l'écart entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite, même si elle est jugée raisonnable, demeure toutefois appréciable. De plus, la fréquence des réclamations se maintient à des niveaux très faibles et rien n'indique qu'il y aura un renversement de la situation en 2009, ce qui milite également pour d'autres réductions des primes, et ce, malgré la baisse des bénéfices en 2008. Cela est d'autant plus vrai, puisque les résultats des opérations d'assurance automobile de l'ensemble du marché se situent présentement au-dessus de la moyenne historique.

En considérant le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une sixième année consécutive et les risques associés à l'assurance automobile, la tarification peut être qualifiée d'adéquate,

56 Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. Cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

GRAPHIQUE 14
Bénéfice (perte)
d'exploitation par année
et par période de 10 ans
et 20 ans pour l'ensemble
des véhicules

— Bénéfice (perte) - 1 an
 — Bénéfice (perte) - 10 ans
 — Bénéfice (perte) - 20 ans



quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, bien qu'à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices⁵⁷, mais à des degrés divers.

Bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 10,9 % en 2008, cette année

a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, les bénéfices d'exploitation estimés pour 2008 demeurent supérieurs à la moyenne historique. En effet, le niveau des bénéfices estimés pour l'année 2008 demeure parmi les plus élevés observés depuis 1983. L'excellente performance des résultats techniques affichés par l'ensemble des assureurs, malgré des pertes qui peuvent découler des activités de placement, permettent ainsi aux assureurs de présenter des bénéfices d'exploitation fort appréciables. Par conséquent, les rendements de l'industrie de l'assurance automobile au Québec devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique en 2009.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché dans ce secteur d'activité. De plus, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui est à l'avantage des consommateurs, et particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs et courtiers. Ainsi, la bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec est profitable pour les consommateurs, puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de souscription et de tarification.

Par conséquent, il est recommandé aux consommateurs de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers.

57 Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

58 Le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

3 | Les pratiques de tarification

Après avoir analysé la rentabilité des assureurs, il est opportun de considérer les pratiques de classification et de tarification qui sont utilisées par les assureurs. Cette dernière partie traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Elle présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de classification et de tarification.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité permet la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et de l'industrie.

Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont identifiées et définies ses règles de classification

des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. Ainsi, en introduisant ces mesures, le législateur s'est doté de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec.

Cette année, 28 journées ont été réservées par 12 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance automobile afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification. Parmi ceux-ci, 67 % détenaient une charte du Québec ou une charte du Canada dont le siège est situé au Québec et 33 % une charte du Canada.

Au cours de ces visites, 118 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 23 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un organisme réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est également intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Certains sont venus consulter les manuels de tarification jusqu'à sept reprises au cours de la dernière année.

La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet d'accroître la concurrence. De plus, bien que les consommateurs n'aient pas consulté les manuels de tarification au cours des dernières années, ils peuvent tout de même en bénéficier puisque les assureurs peuvent consulter ces manuels, favorisant ainsi une saine concurrence

TABLEAU 13 | Recensement des sections des manuels de tarification⁵⁹ les plus consultées au cours de l'année 2008 pour les voitures de tourisme

Sections des manuels de tarification	Nombre de consultations	Pourcentage ⁶⁰
Avenants	97	82 %
Rabais / surcharge	60	51 %
Pointage de stabilité financière « credit scoring »	51	43 %
Territoires / municipalités	51	43 %
Table de groupes des véhicules	49	42 %
Taux de base	45	38 %
Limites et franchises	42	36 %
Classes des conducteurs	40	34 %
Dossiers de conduite	40	34 %

dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Le **tableau 13** présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme.

Les 23 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de

cette année représentent plus de 88 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile, ce qui fait en sorte que les consultants sont en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les 10 assureurs

les plus consultés en 2008 représentent plus de 65 % du marché québécois de l'assurance automobile.

De plus, pour une deuxième année consécutive, les manuels de tarification des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers ont été plus consultés que ceux des assureurs directs (52 % des consultations en 2008).

⁵⁹ Les sections relatives aux motocyclettes, aux motoneiges et aux véhicules tout-terrain ont été consultées 37, 13 et 13 fois respectivement au cours de l'année 2008 tandis que les sections qui traitent des véhicules récréatifs, des véhicules utilitaires et des véhicules publics ont été consultées à 5, 17 et 7 reprises.
⁶⁰ Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2008, soit 118 consultations.

Le **graphique 15** illustre également que les manuels de tarification des assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec sont encore les plus consultés cette année. Ce fait est représentatif du marché québécois puisque les assureurs établis au Québec dominent avec une part de marché qui s'élève à 68 % en 2008.

Les modifications aux manuels de tarification

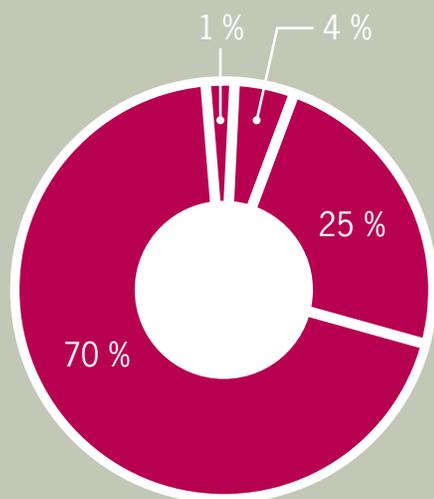
Les modifications apportées par plusieurs assureurs à leur manuel de tarification sont fort variées. Elles portent sur de nombreux aspects de leurs critères de classification et de tarification.

Il est important de noter que les assureurs ne sont pas tenus de modifier annuellement leur manuel de tarification. Un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification sur une longue période. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années et être toujours utilisés. Le fait que plusieurs assureurs apportent

de nombreux changements à leur manuel de tarification depuis quelques années confirme la présence d'une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Ainsi, 30 assureurs⁶¹ ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année, ce qui représente 89 % de ce marché. À cet effet, le **tableau 14** présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

Le critère lié aux systèmes de protection contre le vol demeure en tête du classement pour une cinquième fois au cours des six dernières années. En effet, en raison de l'importance des dommages causés par le vol de véhicule, les assureurs continuent de promouvoir l'installation de ces systèmes en modifiant les règles d'admissibilité, les exigences minimales, de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en



GRAPHIQUE 15

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté

118 consultations en 2008

- 1 % Assureur à charte d'un État ou d'un pays étranger.
- 4 % Assureur à charte d'une autre province.
- 25 % Assureur à charte du Canada dont le siège social ne se trouve pas au Québec.
- 70 % Assureur à charte du Québec et assureur à charte du Canada dont le siège social se trouve au Québec.

61 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

TABLEAU 14 | Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2008

Critères de classification et de tarification Part de marché⁶² en 2008 des assureurs ayant modifié ce critère

Système de protection contre le vol	58 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	56 %
Marque / année / modèle du véhicule	53 %
Localisation	35 %
Franchises	35 %
Expérience d'infractions / condamnations	23 %
Expérience de conduite	19 %
Utilisation du véhicule hors Québec	16 %
Pointage de stabilité financière « credit scoring »	15 %
Rabais pour les nouvelles affaires	14 %
Cours de conduite	11 %
Âge	11 %
Pluralité de contrats	11 %
Conducteur occasionnel	10 %

fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance. En 2008, plusieurs ajustements ont notamment été effectués par les assureurs afin de tenir compte de la nouvelle réglementation de Transports Canada selon laquelle tous les nouveaux modèles de voiture, de fourgonnette, de camionnette et de véhicule utilitaire sport vendus au Canada doivent maintenant être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol.

En tête de liste, un nouveau critère a fait une apparition marquée en 2008, soit celui lié aux rabais accordés en fonction de la profession de l'assuré ou de son adhésion à une association ou à un groupe. Les assureurs ont apporté plusieurs modifications à ces rabais, ont ajouté de nouvelles associations ou groupes à leur liste actuelle, conséquence de l'agressivité des assureurs sur le plan marketing dans le but de se rapprocher de leurs clientèles cibles.

On observe également que les assureurs ont redéfini leur liste de territoires actuels. Certains utilisent maintenant une

tarification basée sur les six caractères du code postal, tandis que d'autres ont ajouté de nouveaux territoires à leur liste.

En ce qui concerne les franchises, plusieurs modifications y ont été apportées. Des assureurs exigent maintenant des franchises minimales pour certains types de véhicule, alors que d'autres ont abandonné cette pratique. Plusieurs assureurs ont également suivi la tendance amorcée ces dernières années et offrent maintenant la possibilité d'adhérer à des programmes de franchise décroissante ou à la possibilité d'avoir une franchise à 0 \$.

62 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

De plus, avec l'adoption du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*, plusieurs assureurs ont modifié leurs définitions relatives aux infractions et condamnations routières, notamment avec l'ajout des infractions liées à l'utilisation du téléphone cellulaire ou à l'absence de pneus d'hiver. D'autres ont modifié leurs définitions pour les dossiers de conduite afin de tenir compte des nouvelles amendes imposées pour la vitesse excessive, l'alcool au volant et les suspensions de permis qui y sont liées. On observe également des modifications concernant le critère lié aux définitions des permis de conduire pour les jeunes conducteurs compte tenu de la nouvelle législation en vigueur. De plus, certains rabais ont disparu comme celui qui était octroyé aux assurés équipant leur véhicule de pneus d'hiver ou ayant suivi un cours de conduite.

Le critère lié à l'utilisation de la cote de crédit, souvent appelée pointage de stabilité financière ou « credit scoring », demeure aussi populaire auprès des assureurs. De fait, les assureurs ont effectué un virage marquant en 2006, et de nouveaux assureurs ont joint les rangs en 2008. L'utilisation du pointage de stabilité financière peut avoir un impact important allant

d'un rabais de 30 % jusqu'à une surcharge de 15 % sur la prime demandée à l'assuré. De plus, si ce dernier refuse de donner son consentement pour la consultation de son dossier de crédit, il n'aura pas droit aux rabais et, généralement, une surcharge sera automatiquement ajoutée à sa prime.

Les assureurs continuent d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leur clientèle. Parmi ces changements, on note l'augmentation du rabais octroyé aux assurés demeurant fidèles à l'assureur, celui favorisant l'assuré à détenir ces polices d'assurance automobile et habitation auprès du même assureur ou la diminution, voire l'élimination, de la surcharge pour les assurés utilisant leur véhicule à l'extérieur du Québec. Aussi, afin d'attirer une nouvelle clientèle, certains assureurs ont augmenté le rabais offert aux nouveaux clients démontrant un bon dossier.

Les assureurs justifient aussi l'existence des rabais par l'intensification de la concurrence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, comme le produit offert est standard d'un assureur à l'autre, ces derniers ne peuvent se distinguer les uns des autres que par le prix demandé et le service offert.

Ce sont essentiellement ces facteurs qui ont amené les assureurs à raffiner leurs critères de classification et de tarification afin d'identifier les meilleurs risques et leur offrir ainsi la meilleure prime possible. Dans la mesure où le prix est souvent l'élément déterminant pour le choix d'un assureur, l'instauration de rabais s'avère un moyen efficace pour conserver ou accroître la part de marché d'un assureur. L'utilisation de rabais comme pratique commerciale est courante en assurance comme dans plusieurs autres domaines.

Plusieurs assureurs continuent aussi d'encourager les consommateurs à adopter des pratiques respectueuses de l'environnement, soit en introduisant des rabais additionnels pour les propriétaires d'un véhicule hybride ou en accordant des réductions de primes en fonction du kilométrage annuel. Par exemple, certaines publicités d'assureurs font la promotion d'une plus grande utilisation du vélo ou du transport en commun pour aller travailler au lieu d'utiliser leur véhicule.

Ainsi, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

63 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour les catégories des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

64 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

TABLEAU 15 | Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2008

Critères de classification et de tarification Part de marché⁶³ en 2008 des assureurs ayant modifié ce critère

Critères de classification et de tarification	Part de marché ⁶³ en 2008 des assureurs ayant modifié ce critère
Motocyclettes	
Marque / année / modèle du véhicule	85 %
Sexe	45 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	44 %
Franchises	32 %
Accident responsable	26 %
Âge	24 %
Motoneiges	
Marque / année / modèle du véhicule	75 %
Franchises	36 %
Localisation	16 %
Pluralité de contrats	14 %
Âge	10 %
Véhicules tout-terrain	
Marque / année / modèle du véhicule	52 %
Franchises	17 %
Pluralité de contrats	16 %
Accident responsable	15 %
Accident non responsable	15 %
Localisation	12 %

Au cours de l'année 2008, les assureurs ont également été très actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification comme l'illustre le **tableau 15**. En effet, 33 assureurs⁶⁴ représentant plus de 91 % du marché des motocyclettes, 31 assureurs représentant 80 % du marché des motoneiges et 22 assureurs représentant 82 % du marché des véhicules tout-terrain ont effectué des changements en 2008.

Pour les motocyclettes, plusieurs assureurs ont introduit en 2008 un rabais pour un conducteur principal de sexe féminin. De plus, il y a eu une majoration des rabais octroyés pour l'assuré qui est membre d'un club ou d'une association de motocyclistes. Quant aux franchises, elles ont subi une multitude de modifications en 2008, et ce, tant pour les motocyclettes que pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain. En effet, on observe l'apparition de franchises minimales sur certains

modèles, tandis que d'autres offrent la possibilité d'adhérer à des programmes de franchise décroissante, tout comme les voitures de tourisme.

Dans l'ensemble, les assureurs ont continué de développer une tarification plus élaborée pour ces trois catégories de risque. Maintenant, cette tarification ne varie plus uniquement en fonction du cylindre du véhicule, mais également en fonction de l'âge et de la valeur du véhicule. Elle varie aussi selon le sexe, l'âge

du conducteur principal et la localisation du risque. Des rabais additionnels sont aussi accordés si l'assuré détient plus d'un contrat avec le même assureur compte tenu que ces derniers acceptent maintenant d'assurer ces risques sans même assurer le véhicule principal.

Finalement, une nouveauté intéressante pour les consommateurs fait son entrée en 2008, soit l'ouverture des assureurs à offrir l'avenant « valeur à neuf » pour ces trois types de risque. Cette protection est même offerte par certains assureurs pour des périodes allant jusqu'à quatre ou cinq ans.

La catégorie des véhicules utilitaires a également subi quelques changements, mais de façon beaucoup moins importante que lors des deux dernières années. Toutefois, il y a quand même 12 assureurs⁶⁵ qui ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification en 2008, ce qui représente 47 % de ce marché.

Le **tableau 16** présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2008.

On note qu'il est maintenant possible de se procurer différents avenants qui n'étaient généralement pas disponibles auparavant, notamment la protection « valeur à neuf » ou la garantie « privation de jouissance » qui prévoit la location d'un véhicule en cas de sinistre.

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

Tous les assurés ne paient pas la même prime d'assurance puisqu'ils ne représentent pas tous le même risque pour un assureur et qu'il faut les traiter le plus équitablement possible. Pour déterminer les primes que doivent payer les assurés, il faut d'abord les regrouper selon des caractéristiques communes qui reflètent le risque

qu'ils représentent. Les assureurs utilisent donc différentes règles pour classer les risques en assurance automobile.

La classification des risques en assurance automobile représente donc un élément fondamental du processus de la tarification. Un assuré se verra attribuer un classement qui déterminera sa prime d'assurance automobile dépendant de l'appréciation qui est faite du risque qu'il représente.

Au fil des ans et de l'expérience acquise, on constate que les règles utilisées par les assureurs se sont multipliées de sorte qu'il existe aujourd'hui une multitude de possibilités de classement d'un assuré dans le système de classification des risques des assureurs.

On ne doit pas se surprendre que l'utilisation de ces manuels par des personnes non initiées devienne une tâche ardue et qu'aucun consommateur n'ait consulté les manuels de tarification à l'Autorité depuis quelques années.

TABLEAU 16 | Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2008

Critères de classification et de tarification	Part de marché ⁶⁶ en 2008 des assureurs ayant modifié ce critère
Localisation	16 %
Système de protection contre le vol	15 %
Marque / année / modèle du véhicule	15 %
Pointage de stabilité financière « credit scoring »	9 %
Expérience de conduite	7 %

65 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

66 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des véhicules utilitaires selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Ainsi, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de la dernière année permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. Toutefois, on observe une migration des critères développés pour les voitures de tourisme vers l'ensemble des autres catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Par conséquent, les assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointues avec le temps apportent moins de modifications à leur manuel. Cependant, lorsqu'ils changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée, comme dans le cas de l'augmentation de la période de couverture pour la protection « valeur à neuf » ou de l'application de franchise minimale obligatoire pour certains modèles de véhicule.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode qui, tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. L'assurance automobile, comme toute forme d'assurance, repose sur l'évaluation du risque. Or, plus le risque est élevé, plus la prime d'assurance le sera. Par exemple, les assureurs ont fait des études qui concluent

que des différences existent, selon le pointage de stabilité financière, à propos de la probabilité d'effectuer une réclamation dans le futur.

C'est sur la base de ces études que les assureurs justifient leurs pratiques, dans la mesure où il serait inéquitable que des facteurs influençant le risque ne soient pas reflétés dans la détermination de la prime. Le fait de ne pas refléter des différences qui existent aurait pour conséquence de favoriser l'antisélection (c'est-à-dire la possibilité pour les assurés de profiter d'un mauvais classement), ce qui pourrait nuire à la rentabilité et même à la solvabilité d'un assureur. Dans cette perspective, il est normal qu'un assuré qui génère des coûts pour le système d'assurance en supporte une plus grande part que celui qui ne fait aucune réclamation.

Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer d'un assureur à l'autre. Ainsi, par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Parmi les critères les plus courants, on note l'âge, le sexe, l'état civil, la profession, le type de véhicule, l'expérience de conduite, l'utilisation du véhicule (loisir ou travail), les réclamations antérieures, les infractions au *Code de la sécurité routière*, les points d'inaptitude, la résiliation du permis de conduire et les cours de conduite.

Les assureurs s'intéressent donc à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est grand, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. Ils accordent leur propre pondération à chacun des critères, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Ainsi, un assureur pourrait considérer que l'écart entre les jeunes conducteurs et ceux plus expérimentés n'est pas si prononcé, tandis qu'un autre pourrait prétendre le contraire. Cette situation peut occasionner des écarts substantiels dans la prime demandée pour un même profil d'assuré, comme le démontre le **tableau 8**. Par conséquent, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que celle-ci ait une demande d'indemnisation, et sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

Ainsi, les méthodes de calcul de la prime d'assurance automobile se complexifient et sont plus spécifiques en fonction de la clientèle ciblée. Il y a quelques années, les assureurs automobile tenaient seulement compte du type de véhicule, du territoire et de l'âge du conducteur, mais pas de certains autres facteurs tels la réussite d'un cours de conduite sur la neige ou d'un cours de perfectionnement pour les motocyclistes.

De plus, il n'y a pas si longtemps, les assureurs ne considéraient généralement que trois catégories d'âge : les moins de 25 ans, les 25 à 40 ans et les plus de 40 ans. Aussi, la notion de territoire n'était liée qu'à la ville. Maintenant, la tarification est plutôt effectuée en fonction des codes postaux, allant même jusqu'à six caractères, et les catégories d'âge se multiplient et se raffinent de plus en plus.

Les consommateurs ne doivent donc pas s'étonner qu'un assureur leur demande certains renseignements qui leur semblent non pertinents à une demande de soumission d'assurance automobile. Tous les renseignements recueillis peuvent éventuellement servir à prédire les risques que représente une personne, car les assureurs sont constamment à la recherche de nouveaux facteurs d'évaluation des risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs détiennent une connaissance très poussée de leur clientèle, permettant de mieux la cibler. Les consommateurs ont donc vraiment un avantage à comparer les offres de différents assureurs et courtiers afin d'en tirer le meilleur prix possible en fonction du risque qu'ils représentent.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur les

prix de l'assurance automobile uniquement. Ils tiennent de plus en plus compte de tous les produits offerts à un consommateur et ciblent donc une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Comme il a été déjà mentionné, les assureurs ont développé des critères de classification et de tarification très raffinés pour les voitures de tourisme. Au cours de l'année 2008, on remarque que les assureurs ont transposé cette segmentation à l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile. On observe également que certains assureurs ont assoupli leurs règles de souscription relatives à certains risques. En effet, les adeptes de véhicules récréatifs et de véhicules divers peuvent maintenant assurer leur véhicule sans l'obligation d'assurer également leur voiture de tourisme auprès du même assureur.

Pour les années à venir, les assureurs devront également apporter des changements et ajuster leurs pratiques à la suite de l'entrée en vigueur graduelle du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. En effet, ce projet de loi propose notamment de doubler le montant des amendes dans le cas d'un grand excès de vitesse. Il propose également une suspension immédiate du permis de conduire pendant sept jours dans un tel cas.

En outre, la durée de la suspension immédiate du permis de conduire est augmentée pour un conducteur qui a une alcoolémie supérieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang ou qui refuse de fournir un échantillon d'haleine.

Le projet de loi prévoit également l'installation et l'utilisation de cinémomètres photographiques et d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Il prévoit que le propriétaire d'un véhicule routier est responsable de l'infraction constatée par une photographie, sauf s'il prouve que le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Ce dernier point est très important puisque les assureurs prennent en considération les infractions commises et, dans ce cas, il se peut que des infractions soient attribuées à un propriétaire d'un véhicule sans qu'il l'est réellement commise.

De plus, ce projet de loi introduit l'obligation pour tout nouveau conducteur de suivre un cours de conduite et impose le permis probatoire au nouveau conducteur âgé de 25 ans et plus. Il prévoit également l'interdiction de l'usage d'un téléphone cellulaire pendant la conduite d'un véhicule routier et l'obligation d'équiper son véhicule de pneus d'hiver.

Finalement, les assureurs devront prendre en considération les impacts qui peuvent survenir en lien avec les changements climatiques, les conséquences de la crise financière et le vieillissement de la

population, ce qui pourrait entraîner un durcissement des règles de classification et de tarification.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affichait des hausses moyennes pour les années 2000 à 2002. Ce mouvement à la hausse s'est finalement renversé en 2003. Depuis, l'industrie présente des baisses moyennes de tarifs. Pour l'année 2008, la tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit. Cette diminution est sensiblement la même que celle de 2007, mais de moindre envergure que celle présentée entre les années 2004 et 2006, comme l'illustre le **tableau 17**. Le nombre d'assureurs qui

affichent une hausse de tarifs est demeuré le même que celui de l'année dernière, tandis qu'un assureur de moins a réduit ses tarifs au cours de la dernière année.

Donc, la variation moyenne des tarifs pour l'année 2008 représente une diminution de 2 %, soit 0,2 point de pourcentage de plus que celle observée l'an dernier. Ainsi, les assureurs continuent d'être agressifs sur le marché. Après les trois premiers mois difficiles de l'année 2008, plusieurs assureurs ont réajusté leurs tarifs à la hausse pour une certaine période afin de contrer les effets négatifs de ces mois. Par la suite, ils ont diminué leurs tarifs pour la fin de l'année, ce qui amène une variation moyenne des tarifs en baisse de

TABLEAU 17 | Nombre d'assureurs et variation moyenne⁶⁷ des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme⁶⁸

Année	Réduction		Stable		Hausse		Effet global Variation moyenne
	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	
2001	6	-0,6 %	9	-	16	3,0 %	1,5 %
2002	2	-2,2 %	9	-	18	2,6 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	-	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	-	6	2,1 %	-3,2 %
2005	29	-4,3 %	17	-	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,4 %	20	-	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	10	-	9	2,4 %	-1,8 %
2008	20	-3,5 %	15	-	9	1,3 %	-2,0 %

67 Il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 2 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 2 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

68 Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 99 % des primes directes souscrites en 2008 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

2 % pour l'ensemble de l'année 2008. De plus, en analysant les mouvements effectués par les 15 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ceux-ci, comme bien d'autres, modifient certains critères afin de mieux cibler une clientèle précise et faire face à la concurrence.

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une sixième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions se manifeste de plus en plus dans le niveau de la prime moyenne souscrite, et ce, malgré le fait que l'âge moyen du parc

automobile continue de diminuer et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on le constate au **tableau 18**, la prime moyenne souscrite pour ces véhicules a chuté de 1,1 % en 2008, en baisse graduelle depuis 2004, ce qui a un impact direct sur le rapport sinistres / primes, qui lui, augmente légèrement dans un contexte de diminution de la prime moyenne souscrite, tel qu'il est présenté au **graphique 13** de la deuxième partie pour l'ensemble des véhicules. Ces réductions de tarifs laissent présager une diminution de la prime moyenne pour 2009. Le **tableau 18** présente également l'évolution de la prime moyenne souscrite dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Le **tableau 17** révèle qu'il y a tout de même neuf assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2008, et ce, malgré

TABLEAU 18 | Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec⁶⁹

Catégories de risque⁷⁰

Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2001	537 \$	278 \$	112 \$	163 \$	660 \$	1 403 \$
2002	563 \$	288 \$	123 \$	171 \$	721 \$	989 \$
2003	581 \$	299 \$	145 \$	179 \$	779 \$	893 \$
2004	589 \$	308 \$	140 \$	187 \$	829 \$	1 421 \$
2005	579 \$	301 \$	141 \$	188 \$	832 \$	1 253 \$
2006	568 \$	284 \$	141 \$	187 \$	843 \$	1 220 \$
2007	566 \$	273 \$	112 \$	185 \$	823 \$	1 111 \$
2008	560 \$	265 \$	168 \$	179 \$	758 \$	989 \$

VT = Voitures de tourisme

MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges

TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires

VP = Véhicules publics

69 Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2008-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

70 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

les bénéfices d'exploitation appréciables observés au cours des huit dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, il faut comprendre que l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Tout d'abord, les bons résultats d'exploitation des huit dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des diminutions importantes de la fréquence des réclamations qui sont causées entre autres par les conditions météorologiques et le prix élevé de l'essence, deux facteurs qui modifient les habitudes des consommateurs. Comme la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements pour une année donnée.

Compte tenu de ces situations imprévisibles et inhabituelles, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante. Dans la tarification des assureurs, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2008, on observait que la fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2007. Après six années consécutives où la

fréquence des réclamations a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que la fréquence des réclamations allait demeurer à des niveaux semblables au cours de 2008 et des années suivantes, ce qui peut expliquer en partie la baisse des tarifs observée cette année.

Ensuite, le coût moyen par sinistre continuait sa progression à la hausse. Chacun des assureurs pourra avoir interprété cette tendance comme uniquement attribuable au rajeunissement du parc automobile, ou découlant entre autres de l'augmentation des coûts de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances ainsi que les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes, compte tenu de ses propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2008.

Enfin, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux

autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. On note entre autres la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs ainsi que les résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent, dont l'assurance habitation, et dans les autres régions du Canada où ils sont présents. Le jugement concernant les blessures mineures rendu en Alberta pourrait également avoir un impact important sur la rentabilité des assureurs et, par conséquent, sur la tarification des assureurs opérant dans cette province.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de venir en aide à leur clientèle. En effet, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour le développement de programmes de dépannage routier ou d'assistance juridique, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen utilisé par les assureurs. Ces derniers tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée.

En réponse aux préférences des consommateurs, et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années explique en partie le fait

que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

De plus, selon certains représentants d'assureurs, les réformes adoptées par les gouvernements des autres provinces depuis 2004 pour limiter la hausse effrénée des réclamations liées aux blessures corporelles se sont avérées efficaces et ont permis de stabiliser les coûts des sinistres et de rétablir l'accessibilité à l'assurance automobile à des prix jugés plus abordables pour les consommateurs. L'impact soutenu de ces mesures de contrôle des coûts, combiné à des réductions de tarifs imposées par les gouvernements des autres provinces, a permis une amélioration de la situation des assureurs de dommages dans ces autres régions du Canada. Toutefois, la

hausse des indemnités d'accident et des dommages corporels en Ontario indique une reprise de l'inflation dans ces secteurs, ce qui explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante en 2008.

Dans un tel contexte et en tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2008, on anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années et que les primes devraient être encore à la baisse en 2009. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs et courtiers pour ainsi en profiter pleinement.

Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2008 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation inférieurs à ceux de 2007, parce que la progression des primes acquises a été de moindre importance que celle du montant des sinistres et que les revenus de placement ont quelque peu diminué en raison de la conjoncture économique. Par contre, les résultats présentés constituent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les huit dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie québécoise de l'assurance automobile demeure en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, et pour une sixième année consécutive, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2008 est un indicateur que le marché est efficace et que les consommateurs peuvent en profiter.

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2008 (96 assureurs en proposaient) et a peu varié au cours des dernières années. Elle est donc abondante et la capacité de souscription des assureurs exerçant une activité au Québec est plus que suffisante pour absorber la demande d'assurance automobile. De plus, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs, on peut affirmer que ce marché demeure toujours concurrentiel et qu'il ne s'agit pas d'un marché monopolistique. En outre, cette offre est diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison du rajeunissement du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet ainsi aux revenus de primes de progresser.

Toutefois, la crise financière actuelle risque d'avoir des répercussions négatives sur la demande d'assurance automobile. Le parc automobile risque de diminuer en unités et probablement que l'âge moyen du parc automobile va augmenter. Ainsi, sans toutefois hausser le niveau des tarifs, les assureurs devront rester vigilants afin de maintenir la progression des revenus de primes.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2008 permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. Néanmoins, on observe une migration des critères développés pour les voitures de tourisme vers l'ensemble des autres catégories de risque liées à l'assurance automobile, notamment pour les motocyclettes, les motoneiges, les véhicules tout-terrain et les motorisés. De plus, pour les années à venir, les assureurs devront peut-être ajuster leurs pratiques en fonction des nouveautés au *Code de la sécurité routière* et au *Règlement sur les points d'inaptitude*, des conséquences liées à la crise financière, aux changements climatiques et au vieillissement de la population.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des huit dernières années devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Les consommateurs ont donc tout intérêt à demander plusieurs soumissions d'assurance afin de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers.

Annexe A | Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2008

Assureur ⁷¹	Siège		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA – AGRICOLES ⁷²	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS – GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Mirabel	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL ⁷²	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC ⁷²	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE – LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
GROUPE LEDOR	Québec	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Châteauguay	Québec	Canada
INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis-de-Montcalm	Québec	Canada
LITTORAL	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada

71 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité.

72 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2008, même s'il détenait un permis pour le faire.

Assureur

Siège

MONTMAGNY-L'ISLET	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE – MUNICIPALITÉS	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM – GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE – GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE ⁷²	Québec	Québec	Canada
RIVERAINS	Rimouski	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SSQ – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Québec	Québec	Canada
UNIQUE – GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL-SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada

Total : 48

Charte d'une autre province

GCAN – GÉN.	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada

Total : 2

Assureur

Siège

Charte du Canada

ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE – CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA) ⁷²	North York	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE ⁷²	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
COMMERCIALE AIG	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS – GÉNÉRALE ⁷²	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN. ⁷²	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE – GÉN. ⁷²	Québec	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA – GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada

Assureur

Siège

MISSISQUOI	Montréal	Québec	Canada
NORDIQUE ⁷²	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA ⁷²	Toronto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.) ⁷²	Montréal	Québec	Canada
RBC – GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE – GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE ⁷²	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA ⁷²	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS GARANTIE ⁷²	Toronto	Ontario	Canada
WATERLOO ⁷²	Waterloo	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Total: 44

Charte d'un État ou d'un pays étranger

ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
ARCH ⁷²	New York	New York	É.-U.

Assureur

Siège

CENTENNIAL ⁷²	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Farmington Hills	Michigan	É.-U.
ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL ⁷²	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA ⁷²	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	St. Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO ⁷²	Tokyo 160-8338		Japon
TIG ⁷²	Manchester	New-Hampshire	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
XL – ASSURANCE ⁷²	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE ⁷²	Stamford	New York	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse

Total : 26

Grand total : 120

Annexe B | Liste des assureurs⁷³ faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2008 en assurance automobile au Québec

ING CANADA

BELAIR INC.	NORDIQUE ⁷⁴	ING DU CANADA
TRAFALGAR DU CANADA ⁷⁴	ING NOVEX	

DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES

DESJARDINS – GÉN.	PERSONNELLE – GÉNÉRALES	
-------------------	-------------------------	--

AXA CANADA

AXA	AXA PACIFIQUE ⁷⁴	AXA – AGRICOLES ⁷⁴
INNOVASSUR	AXA (CANADA) ⁷⁴	

LA CAPITALE GROUPE FINANCIER

CAPITALE – GÉNÉRALES	UNIQUE – GÉN.	
----------------------	---------------	--

AVIVA CANADA

AVIVA	SCOTTISH & YORK	ELITE
TRADERS GÉNÉRALE		

GROUPE PROMUTUEL

ABITIBIENNE	APPALACHES – ST-FRANÇOIS	BAGOT
BEAUCE	BELLECHASSE	BOIS-FRANCS
COATICOOK-SHERBROOKE	DEUX-MONTAGNES	DRUMMOND
GASPÉSIE – LES ILES	HAUT ST-LAURENT	LAC AU FJORD
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	LANAUDIÈRE	LITTORAL
LOTBINIÈRE	MONTMAGNY-L'ISLET	MONTS ET RIVES
OUTAOUAIS	PORTNEUF-CHAMPLAIN	PRAIRIES
PROMUTUEL RÉASSURANCE ⁷⁴	RIVERAINS	RIVIÈRE-DU-LOUP
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.	VALLÉE	VALMONT
VAUDREUIL-SOULANGES	VERCHÈRES	

⁷³ Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité.

⁷⁴ Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2008, même s'il détenait un permis pour le faire.

GROUPE CO-OPERATORS

CO-OPERATORS – GÉNÉRALE⁷⁴
SOVERAINE – GÉN.

COSECO
UNION CANADIENNE

ÉQUITABLE – GÉN.⁷⁴

MELOCHE MONNEX

HABITATION ET AUTO TD

PRIMUM

SÉCURITÉ NATIONALE

SSQ – GÉNÉRALES

SSQ – GÉNÉRALES

KINGSWAY

JEVCO

KINGSWAY

INDUSTRIELLE ALLIANCE

INDUSTRIELLE AUTO HABITAT

ALLSTATE

ALLSTATE DU CANADA

PAFCO

PEMBRIDGE

WAWANESA

WAWANESA

GROUPE ECONOMICAL

ECONOMICAL
WATERLOO⁷⁴

MISSISQUOI

FÉDÉRATION

LOMBARD CANADA

LOMBARD (CIE CANADIENNE)

LOMBARD (CIE D'ASS.)

Annexe C | Glossaire

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile

L'année civile s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année. En ce qui concerne l'année civile pour les sinistres, ce sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis⁷⁵

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1^{er} juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)⁷⁶

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risques précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance

automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision

Représente une collision entre deux véhicules et, notamment celle avec le sol ou se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

75 Ces données sont établies par année civile.

76 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Coût moyen par sinistre⁷⁵

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule⁷⁵

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations⁷⁵

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)⁷⁶

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindrée, souvent désignées comme cyclomoteurs.

Motoneige (MN)⁷⁶

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Primes acquises

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1^{er} juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites

Primes payées par les assurés pour la durée totale de la protection achetée (durée maximum de 12 mois) pour les polices émises au cours d'une année.

Responsabilité civile (chapitre A)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés**(chapitre B, division 4)**

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1)

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Véhicule public (VP)⁷⁶

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)⁷⁶

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)⁷⁶

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)⁷⁶

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

Annexe D | Données utilisées pour les graphiques 4 à 14

GRAPHIQUE 4

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme

(en pourcentage)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
1999	6,13	5,75	10,59
2000	6,26	5,78	9,72
2001	5,49	5,19	9,28
2002	5,23	4,99	8,03
2003	5,07	4,80	6,92
2004	4,85	4,69	6,34
2005	4,69	4,70	6,08
2006	4,35	4,55	6,44
2007	4,40	4,68	6,13
2008	4,36	4,72	6,77

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
1999	7,74	5,34	5,57	6,00
2000	8,09	5,36	5,48	6,17
2001	7,49	4,69	4,75	5,06
2002	6,22	4,59	4,86	5,27
2003	6,22	4,21	4,39	5,06
2004	6,52	3,99	4,17	4,78
2005	6,14	3,99	4,07	4,61
2006	5,51	3,89	3,97	4,05
2007	5,39	3,85	3,95	4,44
2008	6,19	3,62	3,59	4,11

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
1999	7,59	4,93	5,08	5,49
2000	7,55	4,96	4,89	5,76
2001	7,14	4,47	4,36	4,83
2002	6,14	4,33	4,42	5,09
2003	6,39	3,97	3,98	4,89
2004	6,57	3,76	3,83	4,63
2005	6,25	3,88	3,92	4,81
2006	5,82	3,94	4,00	4,45
2007	5,89	4,10	4,00	4,73
2008	6,75	3,82	3,75	4,62

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
1999	9,55	12,05	11,54	9,21
2000	8,91	10,97	10,85	8,16
2001	9,06	11,46	9,31	7,33
2002	7,63	9,66	8,74	6,11
2003	5,86	8,54	7,42	5,87
2004	5,98	7,54	6,55	5,29
2005	5,78	7,06	6,30	5,16
2006	6,34	7,32	6,84	5,26
2007	5,25	6,90	7,45	4,91
2008	6,00	9,53	6,52	5,11

GRAPHIQUE 8
Fréquence⁷⁷ selon le genre de sinistre
pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	0,45	0,71	0,27	7,32	1,84
2000	0,43	0,70	0,11	6,81	1,67
2001	0,39	0,66	0,11	6,73	1,39
2002	0,32	0,56	0,11	5,86	1,18
2003	0,28	0,51	0,07	5,00	1,07
2004	0,24	0,48	0,08	4,52	1,03
2005	0,22	0,45	0,09	4,32	0,99
2006	0,21	0,45	0,18	4,52	1,08
2007	0,19	0,39	0,27	4,23	1,04
2008	0,19	0,32	0,48	4,63	1,13

GRAPHIQUE 9
Coût moyen par sinistre
pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
1999	1 870	2 607	1 307
2000	1 972	2 786	1 399
2001	2 105	2 943	1 435
2002	2 233	3 265	1 496
2003	2 439	3 531	1 662
2004	2 582	3 603	1 763
2005	2 691	3 748	1 811
2006	2 859	3 727	1 787
2007	2 903	3 791	1 789
2008	2 889	3 521	1 736

77 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 10

Coût moyen⁷⁸ selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	1 074	10 097	2 036	423	1 309
2000	1 158	10 990	1 868	420	1 413
2001	1 435	11 031	1 673	444	1 662
2002	1 420	11 871	1 753	436	1 860
2003	1 441	12 956	2 066	429	2 106
2004	1 469	13 366	2 288	414	2 275
2005	1 564	13 592	2 481	429	2 473
2006	1 546	13 722	2 842	415	2 471
2007	1 562	14 216	2 403	429	2 548
2008	1 415	13 940	4 572	431	2 601

GRAPHIQUE 11

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
1999	115	150	138
2000	124	161	136
2001	115	153	133
2002	117	163	120
2003	124	169	115
2004	125	169	112
2005	126	176	110
2006	124	169	115
2007	128	177	110
2008	126	166	118

78 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 12

Coût moyen⁷⁹ par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	4,86	72,10	5,47	30,94	24,13
2000	4,98	76,88	2,00	28,60	23,58
2001	5,58	72,79	1,77	29,92	23,13
2002	4,60	66,07	1,89	25,56	22,00
2003	3,99	65,65	1,48	21,42	22,57
2004	3,49	64,48	1,73	18,71	23,34
2005	3,45	61,16	2,33	18,54	24,59
2006	3,22	61,24	5,12	18,76	26,71
2007	3,00	55,39	6,57	18,16	26,50
2008	2,64	44,99	22,14	19,98	29,29

GRAPHIQUE 13

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres/primes pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »

Année	Prime souscrite moyenne (\$)	Prime indiquée (\$)	Rapport sinistres/primes (%)
1999	460	330	73,72
2000	492	346	72,12
2001	515	326	64,71
2002	542	324	60,63
2003	562	331	59,70
2004	563	332	59,15
2005	552	334	59,84
2006	541	326	59,92
2007	532	333	61,73
2008	533	335	62,95

79 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules⁸⁰

(en pourcentage des primes acquises)

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante
1983	23,9	
1984	9,4	
1985	(8,5)	
1986	(7,4)	
1987	(2,5)	
1988	(3,3)	
1989	(10,5)	
1990	(8,3)	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	(0,3)
1994	10,4	0,5
1995	9,3	2,2
1996	5,3	3,3
1997	(4,5)	2,9
1998	(6,6)	2,3

80 Les résultats des années 1999 à 2008 sont présentés au tableau 12.

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 Nombre d'assureurs automobile au Québec	10
Tableau 2 Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte	11
Tableau 3 Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec	12
Tableau 4 Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	13
Tableau 5 Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile	14
Tableau 6 Part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2008 en assurance automobile au Québec	15
Tableau 7 Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	17
Tableau 8 Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré	19
Tableau 9 Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec	20

	Page
Tableau 10	
Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	21
Tableau 11	
Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec	22
Tableau 12	
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec	26
Tableau 13	
Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2008 pour les voitures de tourisme	43
Tableau 14	
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2008	45
Tableau 15	
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2008	47
Tableau 16	
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2008	48
Tableau 17	
Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme	51
Tableau 18	
Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	52

LISTE DES GRAPHIQUES

	Page
Graphique 1 Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs.....	9
Graphique 2 Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire.....	11
Graphique 3 Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'autorité.....	17
Graphique 4 Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme.....	29
Graphique 5 Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres.....	29
Graphique 6 Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres.....	30
Graphique 7 Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres.....	31
Graphique 8 Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme.....	33
Graphique 9 Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme.....	35

	Page
Graphique 10	
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme	37
Graphique 11	
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme.....	37
Graphique 12	
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme	38
Graphique 13	
Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »	39
Graphique 14	
Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et 20 ans pour l'ensemble des véhicules	41
Graphique 15	
Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté	44



**AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS**

QUÉBEC

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
418 525-0337

MONTRÉAL

800, square Victoria, 22^e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
514 395-0337

Numéro sans frais : 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca



Sources Mixtes

www.fsc.org Cert no. XCCC-1000-XXXX
© 1996 Forest Stewardship Council