



TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

RAPPORT
ANNUEL
2010



AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

RAPPORT
ANNUEL
2010

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et de l'assurance-dépôts 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, 2011

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2011

ISBN : 978-2-550-61740-2 (imprimé)

ISBN : 978-2-550-61741-9 (en ligne)

ISSN : 1712-9389 (imprimé)

ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec, 9 juin 2011

Monsieur Jacques Chagnon
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 2010. 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.

Le ministre délégué aux Finances,



Alain Paquet

Québec, 9 juin 2011

Monsieur Alain Paquet
Ministre délégué aux Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente la 33^e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année terminée le 31 décembre 2010.

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 2010.

Ce rapport décrit d'abord le rôle et la mission de l'Autorité des marchés financiers de même que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec. Il trace ensuite le profil du marché de l'assurance automobile au Québec dans lequel ont œuvré les assureurs au cours de la dernière année. Il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec pour l'année 2010. Enfin, il relate l'évolution des pratiques de tarification, les modifications apportées aux règles de classification et de tarification contenues à l'intérieur des manuels de tarification des assureurs et la consultation de ces manuels par le public.

Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence est très présente. À cet égard, et pour une huitième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est compétitif, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient globalement.

Malgré les réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, la progression des primes acquises s'est poursuivie cette année. De plus, pour une deuxième année consécutive, le montant total des sinistres déboursés par les assureurs a diminué. L'analyse effectuée montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation supérieurs à ceux de 2009.

Les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée au cours de la dernière décennie, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs. La fréquence des réclamations atteint des niveaux planchers jamais égalés au cours des 25 dernières années faisant en sorte que le bénéfice d'exploitation estimé pour l'année 2010 constitue le bénéfice le plus élevé observé au cours de cette période. Ainsi, pour le secteur de l'assurance automobile au Québec, l'année 2010 peut être qualifiée d'exceptionnelle.

Aussi, on considère que les assureurs évaluent généralement 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. La tarification pratiquée par les assureurs peut donc être qualifiée d'adéquate.

De plus, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des 10 dernières années devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années.

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.

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

Le président-directeur général,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mario Albert". The signature is fluid and cursive, with a horizontal line extending from the end.

Mario Albert

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
PORTRAIT DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC	10
L'offre d'assurance automobile au Québec.....	10
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec.....	10
La demande d'assurance automobile.....	11
L'évolution globale des résultats.....	11
L'évolution des sinistres.....	11
Le caractère adéquat de la tarification en 2010	12
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification	12
Les modifications aux manuels de tarification	12
L'évolution des pratiques de tarification	12
L'évolution des tarifs.....	13
Les activités de l'Autorité en matière d'assurance automobile.....	13
PARTIE 1	
L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC	14
Le rôle et la mission de l'Autorité.....	14
L'environnement légal.....	14
La convention d'indemnisation directe	15
Le contrat d'assurance automobile	15
L'accès à l'assurance automobile au Québec.....	16
La tarification et la classification des risques.....	16
Les manuels de tarification.....	17
Le Plan statistique automobile du Québec.....	17
Le Fichier central des sinistres automobiles	17
PARTIE 2	
LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2010	19
Les assureurs automobile et l'offre d'assurance.....	19
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec.....	26
La demande d'assurance automobile.....	29

PARTIE 3	
LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2010	32
Le contexte de l'analyse de rentabilité.....	32
L'évolution globale des résultats.....	33
L'évolution des sinistres.....	35
Le caractère adéquat de la tarification en 2010	44
PARTIE 4	
LES PRATIQUES DE TARIFICATION	47
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification	47
Les modifications aux manuels de tarification	49
L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs.....	52
CONCLUSION	59
ANNEXE A	60
Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2010.....	60
ANNEXE B	64
Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2010 en assurance automobile au Québec	64
ANNEXE C	66
Glossaire.....	66
ANNEXE D	68
Données utilisées pour les graphiques 5 à 15.....	68
Liste des tableaux	74
Liste des graphiques	76

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. Il expose l'analyse de la tarification pratiquée en 2010 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 au début du rapport.

Ce rapport comporte quatre parties. La Partie 1 décrit le rôle et la mission de l'Autorité de même que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec. La Partie 2 trace le profil du marché dans lequel ont œuvré les assureurs privés au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.

La Partie 3 traite de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2010. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs et 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 Partie 4.

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 2010 vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt de ce secteur.

Généralement, l'assurance automobile suscite plus d'intérêt et de questionnement que les autres catégories d'assurance, notamment pour les motifs suivants :

- Il s'agit de la catégorie d'assurance de dommages qui utilise le plus grand nombre de critères basés sur des caractéristiques personnelles pour l'établissement de la prime.
- Comparativement à l'assurance habitation, les primes demandées par rapport aux 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 de responsabilité civile.

Compte tenu de ce caractère obligatoire en assurance automobile, 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 63 % du total des primes directement souscrites ;
 - 44 assureurs à charte du Canada détenant 35 % 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 ;
 - 1 assureur à charte d'une autre province détenant moins de 1 % du total des primes directement souscrites.
- En fonction du mode de distribution, les assureurs directs dominent le marché du Québec avec une part de 53 %. Plus particulièrement, ils contrôlent le secteur de l'assurance des particuliers en détenant 59 % des primes souscrites, alors que celui des entreprises est largement dominé par les assureurs à courtiers qui détiennent 86 % des primes de ce secteur.
- Le marché québécois de l'assurance automobile est dominé à 94 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs.

Malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on constate que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante dans un marché très compétitif. 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 ET LE MARKETING DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

- Les assureurs continuent de développer leurs pratiques et leurs nouveaux produits offerts afin de se démarquer de leurs concurrents. D'ailleurs, on remarque que certains assureurs utilisent de plus en plus différents médias sociaux, tandis que d'autres font une utilisation plus accrue des courriels et des blogues pour attirer et rejoindre les consommateurs.
- Le nombre de modifications apportées aux manuels de tarification a connu une hausse de 14 % en 2010. Toutefois, le nombre d'assureurs différents ayant apporté des modifications à leur manuel de

tarification demeure relativement stable depuis quelques années.

- Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement d'un assureur à l'autre.
- Le fait de demander plusieurs soumissions d'assurance 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.
- 29 assureurs représentant plus de 95 % du marché des voitures de tourisme ont apporté des modifications à leurs tarifs au cours de l'année 2010.
- 98 assureurs automobile ont souscrit des risques en sol québécois en 2010, ce qui en fait un marché très concurrentiel au bénéfice des consommateurs.

LA DEMANDE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

- Le nombre de véhicules souscrits a augmenté de 2,5 % alors que l'âge moyen du parc automobile est demeuré relativement stable à 7,9 ans.
- La demande d'assurance automobile s'accroît notamment en raison de l'augmentation de 1,6 % du nombre de titulaires de permis de conduire.
- L'augmentation du nombre de consommateurs qui comparent leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, contribue à maintenir une saine concurrence dans le marché.
- Le marché québécois de l'assurance automobile est décrit comme étant un marché stable et mature qui permet aux assureurs de réaliser de bons rendements. Cette situation est non seulement profitable pour l'industrie, mais aussi pour les consommateurs.

L'ÉVOLUTION GLOBALE DES RÉSULTATS

- Le volume des primes souscrites pour l'ensemble des véhicules augmente légèrement en 2010 pour se situer à 3 095 millions de dollars, et ce, malgré que les tarifs des assureurs sont en baisse pour une huitième année consécutive.
- Le montant total des sinistres subit une baisse importante de 4,8 % et il est de 1 733 millions de dollars en 2010. Au cours de cette année, le ratio sinistres / primes est passé de 59,5 % des primes acquises en 2009 à 56 % en 2010.
- Le ratio des frais d'exploitation est estimé à 27,5 % des primes acquises en 2010, alors que le total des dépenses pour l'ensemble des véhicules est estimé à 83,5 % des primes acquises.
- En 2010, le bénéfice d'exploitation estimé pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est passé de 13,9 % des primes acquises à 17,3 %.

L'ÉVOLUTION DES SINISTRES

- La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » continue de diminuer en 2010 pour atteindre un niveau historique. Cette année, la diminution est de 5,3 %, ce qui constitue l'une des plus fortes baisses enregistrées au cours de la dernière décennie.
- La garantie « collision » présente une deuxième baisse consécutive de sa fréquence des réclamations. En 2010, cette diminution est de 4,7 %. Le niveau enregistré cette année constitue aussi le plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.
- La fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » présente une forte diminution pour une deuxième année consécutive. En 2010, cette diminution est de 11,3 %, faisant en sorte que le niveau présenté constitue également le plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.
- L'année 2010 peut être qualifiée d'exceptionnelle. De fait, la fréquence

des réclamations des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme a atteint des niveaux planchers historiques jamais égalés au cours des 25 dernières années. Les diminutions observées cette année ont été fortement influencées par les baisses importantes de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1^{er} trimestre de 2010 à cause de l'hiver plus chaud et des précipitations moins abondantes que la normale.

- La fréquence des réclamations liées aux vols de véhicules, aux dommages causés par le vent ou la grêle, aux bris de vitre et aux autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme, a diminué au cours des 10 dernières années. Depuis 2001, la fréquence des vols partiels et des vols complets de véhicules a diminué respectivement de 59,2 % et 65 %.
- Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés notamment en raison de l'âge du parc automobile, de l'inflation liée à l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs, du prix des pièces et du coût de location des véhicules de remplacement. Toutefois, le coût moyen de la garantie « responsabilité civile » a subi une diminution de 2,8 % en 2010.
- Le coût moyen par sinistre des garanties « collision » et « accident sans collision ni versement » est légèrement en hausse de 0,6 % et 0,5 % respectivement en 2010.
- En 2010, on observe une forte diminution de 17,4 % du coût moyen des dommages causés par le vent ou la grêle, et ce, pour une deuxième année consécutive afin de retourner à son niveau moyen. On rappelle qu'en 2009, ce coût moyen avait diminué de 33,3 %. Tous les autres coûts moyens des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » présentent des hausses en 2010 par rapport à l'année dernière. Ainsi, le coût moyen par sinistre pour « vol partiel » augmente de 0,7 %, celui pour « vol complet » de 1,2 %, celui pour « bris de vitre » de 3 % et celui pour « autres dommages », qui comprend entre autres l'incendie et le vandalisme, augmente de 4 %.

- En 2010, le coût global pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme diminue considérablement par rapport à 2009. En effet, pour l'année 2010, que l'on peut qualifier d'exceptionnelle à ce chapitre, la fréquence des réclamations diminue pour ces trois garanties, tandis que le coût moyen des sinistres diminue pour la garantie « responsabilité civile » mais demeure pratiquement au même niveau pour les deux autres garanties avec de légères hausses. De ce fait, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » diminue de 8,3 %, celui pour la garantie « collision » de 4,7 % et celui de la garantie « accident sans collision ni versement » de 10,4 %. On note que le coût global de la garantie « accident sans collision ni versement » avait également diminué de 21,2 % en 2009.

LE CARACTÈRE ADÉQUAT DE LA TARIFICATION EN 2010

- Calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de 10 % des primes acquises.
- On considère que les assureurs évaluent généralement 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. La tarification pratiquée par les assureurs peut donc être qualifiée d'adéquante.
- Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence est très présente. À cet égard, et pour une huitième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est compétitif, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.
- Les rendements de l'industrie québécoise de l'assurance automobile devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique en 2011.

LE DÉPÔT ET 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.
- 205 consultations des manuels de tarification ont été effectuées en ce qui a trait à 28 manuels d'assureurs différents.
- Les sections les plus consultées des manuels au cours de la dernière année pour les voitures de tourisme ont été celles des territoires et des municipalités, des avenants ainsi que des classes des conducteurs.
- Cette année, 69 % des consultations effectuées concernaient les manuels des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers.

LES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION

- Les assureurs représentant 94 % du marché des voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification au cours de la dernière année.
- Les critères liés aux systèmes de protection contre le vol de véhicules et à la localisation du risque ont été les plus modifiés par les assureurs durant la dernière année pour les voitures de tourisme.
- Le 1^{er} octobre 2010, l'entrée en vigueur de la nouvelle police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 - Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré - Assurance de remplacement (F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement) a fait en sorte que les assureurs ont apporté plusieurs modifications à l'avenant F.A.Q. N° 43 (A à F) - Valeur à neuf. En effet, les règles d'admissibilité et les véhicules admissibles de même que la tarification

de cet avenant ont subi de nombreuses modifications. De plus, pour la plupart des assureurs, cet avenant est maintenant disponible pour une plus longue période et pour les véhicules usagés.

- Les assureurs continuent 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

- L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.
- On observe un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Maintenant, les efforts en matière de développement portent généralement sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement.
- Pour les années à venir, les assureurs devraient prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population.
- La nouvelle police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2010. Ce produit peut être distribué directement par les assureurs ou les courtiers, ou encore être distribué en vertu du titre VIII de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers* (L.R.Q., c. D-9.2). Ce mode de distribution constitue une nouveauté pour la souscription des produits d'assurance automobile.
- Au cours des trois premiers mois d'utilisation de la F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, soit du 1^{er} octobre au 31 décembre 2010, près de 12 000 polices ont été vendues pour un total de 16,9 millions de dollars de primes directes souscrites.

L'ÉVOLUTION DES TARIFS

- La tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit cette année et la diminution moyenne est de 2,9 %.
- La prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 1,8 %. Elle s'établit à 545 \$.

LES ACTIVITÉS DE L'AUTORITÉ EN MATIÈRE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

- Un représentant de l'Autorité participe aux séances du conseil d'administration du Groupement des assureurs automobiles.
- En juin 2010, l'Autorité a publié le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2009.
- En collaboration avec le Groupement des assureurs automobiles, des travaux ont été réalisés afin de revoir le contenu et le libellé de l'ensemble des polices et avenants utilisés au Québec en assurance automobile, de même que le libellé de l'option A des avenants F.A.Q. N° 43 (A à F) et F.A.Q. N° 4-43 (A à F).

L'Autorité a approuvé les modifications recommandées par le Groupement des assureurs automobiles en 2009 et 2010 et ces formulaires sont entrés respectivement en vigueur le 1^{er} février 2010 et le 1^{er} mars 2011.

- Une demande de renseignement concernant les opérations en assurance automobile a été effectuée auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.
- Le nouveau formulaire d'assurance automobile approuvé par l'Autorité, le F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2010.
- Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle police d'assurance automobile, soit la F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, l'Autorité a travaillé en collaboration avec le Groupement des assureurs automobiles afin d'élaborer un nouveau tableau statistique qui permettra de recevoir et de compiler les données des assureurs se

rapportant à ce nouveau produit. Ce tableau sera publié au début de l'année 2012 en même temps que toutes les autres publications du Plan statistique automobile du Québec.

- En 2009, un sous-comité du Conseil canadien des responsables de la réglementation d'assurance a été créé afin d'étudier les pratiques des assureurs en matière d'utilisation de la cote de solvabilité (*credit scoring*) des assurés. L'Autorité participe activement aux travaux de ce comité et des recommandations devraient être formulées en 2011.
- Des discussions et des représentations ont été entreprises par le Groupement des assureurs automobiles auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec afin de permettre aux assureurs d'obtenir un accès rapide et efficace au dossier de conduite des automobilistes. Présentement, les assureurs ont accès à ces dossiers après avoir obtenu le consentement écrit de l'assuré, mais désirent y avoir accès avec un consentement verbal uniquement. L'Autorité suit de très près le développement de ce dossier et a participé activement à ces échanges qui se poursuivront au cours de l'année 2011.
- Au cours du dernier trimestre de 2010, le travail sur la simplification du langage utilisé dans les différentes polices d'assurance automobile a été amorcé. Mené en étroite collaboration avec le Groupement des assureurs automobiles, ce projet vise à rendre les produits plus faciles à lire et à comprendre par les consommateurs. C'est un projet d'envergure qui s'étalera sur quelques années.

PARTIE 1

L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

La Partie 1 présente le rôle et la mission de l'Autorité ainsi que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec.

LE RÔLE ET LA MISSION DE L'AUTORITÉ

L'Autorité est l'organisme mandaté par le gouvernement du Québec pour encadrer les marchés financiers québécois et prêter assistance aux consommateurs de produits et services financiers.

Instituée par la *Loi sur l'Autorité des marchés financiers* (L.R.Q., c. A-33.2) le 1^{er} février 2004, l'Autorité se distingue par un encadrement intégré du secteur financier québécois, dans les domaines des assurances, des valeurs mobilières, des institutions de dépôt (sauf les banques) et de la distribution de produits et services financiers.

Outre les pouvoirs et les responsabilités qui lui incombent en vertu de sa loi constitutive, l'Autorité veille à l'application des lois propres à chacun des domaines qu'elle encadre. Elle peut aussi faire appel à des organismes d'autoréglementation à qui sont délégués certains pouvoirs d'encadrement.

Pour ce qui est du domaine des assurances, l'Autorité doit :

- veiller à ce que les institutions financières et les autres intervenants du secteur financier respectent les normes de solvabilité prescrites et se conforment aux obligations que la loi leur impose;
- développer des outils normatifs, telles des lignes directrices ou des normes pour guider ces institutions financières dans la pratique de leurs activités.

En ce qui a trait à l'assurance automobile, l'article 422 de la *Loi sur les assurances* (L.R.Q., c. A-32) stipule que toutes les polices d'assurance automobile doivent être approuvées par l'Autorité. Ainsi, étant donné que la protection d'assurance automobile est obligatoire au Québec pour tous les propriétaires de véhicules, tous les formulaires d'assurance automobile du Québec² sont standardisés et les assureurs ne peuvent les modifier. Par ce contrôle, l'Autorité s'assure que le consommateur est bien protégé.

L'Autorité est aussi responsable de la surveillance des pratiques en assurance automobile et de la tarification. Cette surveillance s'effectue notamment à l'aide du Plan statistique automobile (PSA) et du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA).

L'ENVIRONNEMENT LÉGAL

Le commerce des assurances est de compétence provinciale au Canada. Le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile.

La *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25) établit 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. Entre autres, cette loi établit un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité pour le préjudice corporel résultant d'un accident d'automobile, communément appelé le régime « *no-fault* ».

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile est prise en charge par l'État. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est responsable de l'application de ce régime. Puisque toutes les personnes qui résident au Québec sont protégées par ce régime, il s'agit donc d'une mesure sociale.

La SAAQ prévoit certaines exceptions quant à l'indemnisation d'un préjudice corporel. Il est donc obligatoire pour un propriétaire de véhicule de se procurer une assurance de responsabilité civile pour couvrir le préjudice corporel causé à autrui. Par exemple, un Québécois impliqué dans un accident d'automobile à l'extérieur du Québec pourrait être poursuivi s'il est reconnu responsable des blessures causées à autrui.

Quant à l'indemnisation des dommages matériels, ce sont les 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. Ce marché regroupe plus de 90 assureurs privés et le consommateur a donc un choix intéressant d'assureurs quant aux primes et aux services offerts. Ce segment est sous la surveillance de l'Autorité.

L'indemnisation des dommages laissée aux assureurs privés sont :

- les dommages au véhicule assuré;
- les dommages matériels causés à autrui;

2 Les formulaires de polices d'assurance automobile du Québec approuvés par l'Autorité sont disponibles sur son site Web à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

- certains dommages corporels au Québec (par exemple lors d'un accident de motoneige);
- certains dommages corporels à l'extérieur du Québec.

Ainsi, le régime d'assurance automobile du Québec est un régime mixte. Pour obtenir une assurance automobile complète, les consommateurs doivent donc s'en remettre conjointement au gouvernement et aux assureurs privés.

Le Québec est unique au Canada quant à sa structure légale en matière de distribution de produits et services financiers qui réfère à une loi spécifique, la *Loi sur la distribution de produits et services financiers* (L.R.Q., c. D-9.2). Cette loi régit le comportement de tous les assureurs en regard de leurs activités de distribution au Québec, notamment la distribution avec des représentants certifiés.

La LDPSF prévoit que certains produits d'assurance peuvent être offerts par des personnes autres que des représentants certifiés, que l'on nomme des « distributeurs ». C'est le régime de la distribution sans représentant.

Un distributeur est une personne qui, dans le cadre de ses activités qui ne sont pas du domaine de l'assurance, offre de façon accessoire un produit d'assurance afférent à un bien qu'elle vend.

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 instauré un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

En effet, l'article 173 de cette loi oblige le Groupement des assureurs automobiles (GAA)³ 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 son assuré pour les dommages subis à son propre véhicule selon son degré de non-responsabilité établi à partir des barèmes prévus dans la convention d'indemnisation directe. Toutefois, les assurés peuvent contester, auprès de leur assureur, la responsabilité qui leur est imputée. Ce système prévoit que tous les assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec 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, c'est-à-dire que les garanties offertes aux consommateurs sont les mêmes d'un assureur à un autre. 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*, 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.

Les polices d'assurance automobile du Québec approuvées par l'Autorité et qui sont disponibles pour les consommateurs selon leurs besoins sont les suivantes :

• F.P.Q. N° 1 - Formule des propriétaires

Destinée aux propriétaires d'automobiles, cette police est la plus utilisée au Québec. Cette 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. Ainsi, 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 pro-

tection du chapitre A couvre les dommages corporels et matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré.

Les protections du chapitre B ne sont pas obligatoires, mais elles sont néanmoins souscrites par la majorité des propriétaires d'un véhicule⁴. Les garanties disponibles sous le chapitre B sont : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques spécifiés⁵. Elles visent à protéger l'assuré contre les dommages occasionnés à son véhicule, notamment la collision, le feu, le vol et le vandalisme.

• F.P.Q. N° 2 - Formule des conducteurs

Cette police s'adresse aux personnes qui ne possèdent aucun véhicule automobile, ne sont pas titulaires de l'immatriculation d'un véhicule et n'ont aucune assurance automobile les protégeant contre des poursuites éventuelles intentées par des tiers à la suite de l'usage ou de la conduite d'un véhicule automobile qui ne leur appartient pas.

Cette police est rarement souscrite puisque l'assurance du propriétaire d'un véhicule protège déjà le conducteur de ce véhicule au chapitre de la responsabilité civile. Toutefois, il est possible que le propriétaire ne respecte pas la *Loi sur l'assurance automobile*, par exemple, s'il n'a pas souscrit l'assurance de la responsabilité civile obligatoire, s'il a omis de renouveler son contrat d'assurance ou s'il n'a pas un montant suffisant d'assurance. De plus, il peut arriver que le propriétaire du véhicule n'ait pas souscrit la garantie du chapitre B, ou qu'il l'ait souscrite en assumant une franchise très élevée.

Pour toutes ces raisons, il peut être utile de souscrire cette police afin d'avoir entièrement le contrôle sur sa protection d'assurance.

• F.P.Q. N° 4 - Formule des garagistes

Cette police est conçue pour répondre aux besoins particuliers de certaines entreprises. En effet, en raison de leurs activités professionnelles ou de leurs fonctions, ces entreprises ont la garde de véhicules qui ne leur appartiennent pas; il s'agit de véhicules confiés par des clients, pour différentes raisons.

³ Le GAA est l'organisme regroupant tous les assureurs souscrivant de l'assurance automobile au Québec.

⁴ Environ 82 % des assurés détiennent les protections du chapitre B.

⁵ Le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition des garanties offertes au chapitre B.

Le mot «garagiste» utilisé dans le titre de cette police d'assurance automobile englobe tous les particuliers et toutes les entreprises ayant en leur possession des véhicules confiés. Entre autres, ce sont :

- les marchands de véhicules neufs ou d'occasion;
- les garagistes;
- les propriétaires de stations-service faisant le lavage des véhicules ou le remplacement de certaines pièces endommagées;
- les entreprises offrant un service de stationnement des véhicules (*valet-parking*).

• **F.P.Q. N° 5 – Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré – Assurance de remplacement**

Cette police répond aux besoins de tout propriétaire de véhicule désirant avoir la possibilité, en cas de sinistre, de remplacer son véhicule. Elle est offerte depuis le 1^{er} octobre 2010 et répond aux besoins spécifiques des consommateurs relativement aux anciennes garanties de remplacement de véhicules.

Avant l'entrée en vigueur de cette nouvelle police, les garanties de remplacement étaient vendues par les concessionnaires d'automobiles et n'étaient pas considérées comme des produits d'assurance, donc sujettes à aucun encadrement. Maintenant, ces garanties sont substituées par l'assurance de remplacement, faisant l'objet d'un formulaire d'assurance automobile approuvé par l'Autorité au même titre que les autres polices d'assurance automobile offertes au Québec.

À la différence des autres produits d'assurance automobile qui doivent être vendus uniquement par l'entremise de représentants certifiés (agents ou courtiers d'assurance), l'assurance de remplacement peut être vendue à la fois par des représentants certifiés et par les concessionnaires d'automobiles qui agissent alors à titre de distributeur pour le compte d'un assureur et dont les employés ne sont pas des représentants certifiés.

Maintenant, ce produit peut être émis uniquement par un assureur encadré par l'Autorité, ce qui protégera plus adéquatement les consommateurs, notamment contre les risques d'insolvabilité des émetteurs.

• **F.P.Q. N° 6 – Formule des non-propriétaires**

Cette police est destinée à l'employeur qui désire se protéger lorsqu'un employé ou un tiers qu'il engage utilise ou conduit un véhicule dans le cadre de son travail. Comme il s'agit d'une assurance des non-propriétaires, les véhicules en question n'appartiennent pas à l'assuré, c'est-à-dire à l'employeur. Par exemple :

- un restaurateur dont les employés font la livraison à domicile avec leur propre véhicule;
- une entreprise faisant affaire avec des sous-traitants pour réaliser certains travaux.

On note qu'en vertu du *Code civil du Québec*, la responsabilité de l'employeur est très grande et il peut être tenu responsable de tous les faits et gestes de ses employés. Entre autres, sa responsabilité peut être mise en cause lorsqu'un employé a un accident d'automobile pendant qu'il exerce ses activités professionnelles pour le compte de son employeur. L'employeur a donc tout intérêt à se protéger.

• **F.P.Q. N° 7 – Formule d'assurance excédentaire de la responsabilité civile**

Cette police permet à l'assuré d'augmenter le montant d'assurance indiqué au chapitre A de son contrat de base. Le montant supplémentaire d'assurance accordé concerne uniquement l'assurance de responsabilité civile. De plus, comme il s'agit d'une assurance excédentaire, elle intervient seulement lorsqu'il y a insuffisance du montant d'assurance au contrat primaire.

• **F.P.Q. N° 8 – Formule des locateurs**

Cette police s'adresse aux locateurs, c'est-à-dire aux personnes exploitant une entreprise de location de véhicules. Les véhicules visés par l'assurance des locateurs sont les véhicules loués pour une période de plus de 30 jours consécutifs.

L'ACCÈS À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Au Québec, il est obligatoire d'être assuré contre les dommages causés à autrui en cas d'accident automobile. En vertu de l'article 170 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le GAA doit garantir à tout propriétaire de véhicule l'accès au minimum d'assurance de responsabilité civile requis par cette loi.

Pour diverses raisons, dans le cas d'un mauvais dossier de conduite par exemple, certains assureurs privés peuvent refuser d'assurer un consommateur. Ce dernier pourrait donc avoir de la difficulté à se trouver un assureur. Ainsi, par son mécanisme d'accès à l'assurance automobile, le GAA agit comme intermédiaire entre les assureurs et les consommateurs qui éprouvent cette difficulté. Il assiste gratuitement les personnes qui ont effectué les démarches nécessaires en vue de souscrire une assurance, mais qui ont essayé un refus. Le consommateur profite donc d'un mécanisme efficace qui lui fournit l'assistance dont il a besoin pour assurer son véhicule et être en mesure de respecter la *Loi sur l'assurance automobile*.

Depuis 2002, un mécanisme renforcé d'accès à l'assurance automobile a été développé par le GAA permettant d'offrir une couverture d'assurance plus étendue que celle requise par la *Loi sur l'assurance automobile*. Le but de cet outil est de mieux répondre aux besoins des consommateurs en augmentant, par exemple, le montant d'assurance de responsabilité civile ou en ajoutant des protections additionnelles du chapitre B pour assurer le véhicule.

LA TARIFICATION ET LA CLASSIFICATION DES RISQUES

Au Québec, les assureurs automobile 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 et de souscription, l'Autorité peut porter un jugement sur le bien-fondé du système et suggérer des améliorations. Pour ce faire, l'Autorité est habilitée à émettre des lignes directrices en vertu des articles 325.0.1 et 325.0.2 de la *Loi sur les assurances*,

lesquelles énoncent ses attentes portant sur différents aspects, telles les saines pratiques commerciales d'un assureur. En vertu de l'article 222.2 de cette même loi, les assureurs sont tenus de suivre des pratiques de gestion saine et prudente de même que de saines pratiques commerciales. Ceux qui ne se conforment pas aux dispositions des lignes directrices de l'Autorité sont présumés ne pas suivre de saines pratiques commerciales.

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 de l'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 cette loi, les manuels de tarification déposés auprès de l'Autorité sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité de ces manuels permet notamment de promouvoir la concurrence dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

De plus, en vertu des articles 177 à 181 de cette loi, 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

Par l'entremise du 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. Avec ces données, l'Autorité est en mesure de surveiller étroitement l'évolution et la rentabilité de l'industrie et d'émettre des recommandations à ce sujet.

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

LE FICHER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

Le FCSA 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 et aux courtiers, ces renseignements⁶ couvrent les six dernières années d'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 ou l'exactitude. 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 rectification, le cas échéant, des données inscrites à son dossier au FCSA.

L'information disponible au FCSA permet aux assureurs et aux courtiers de procéder à une vérification des déclarations de leurs clients au moment de la souscription de nouveaux risques ou des renouvellements. Toutefois, une consultation au FCSA n'est pas permise lors d'une demande de règlement de sinistre.

La consultation du FCSA par les assureurs et les courtiers ne vise pas à détecter les bons ou les mauvais conducteurs. L'objectif de ces vérifications est plutôt de s'assurer de la véracité des renseignements obtenus préalablement de l'assuré lors de la souscription du risque. On rappelle que les assurés ont l'obligation de déclarer à leur assureur tous

les sinistres dans lesquels ils ont été impliqués, et ce, en vertu du *Code civil du Québec* et de leur contrat d'assurance automobile.

La consultation de l'information disponible au FCSA fait partie intégrante du processus de souscription des assureurs. L'utilité du FCSA dans la tarification réside donc dans la garantie qu'il offre aux assureurs de disposer d'une information crédible et objective pour la tarification. Ils s'assurent que les données utilisées correspondent bien aux définitions des critères relatifs au dossier de conduite et reflètent bien l'expérience de conduite de l'assuré. 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 un ou des sinistres au détriment des autres assurés.

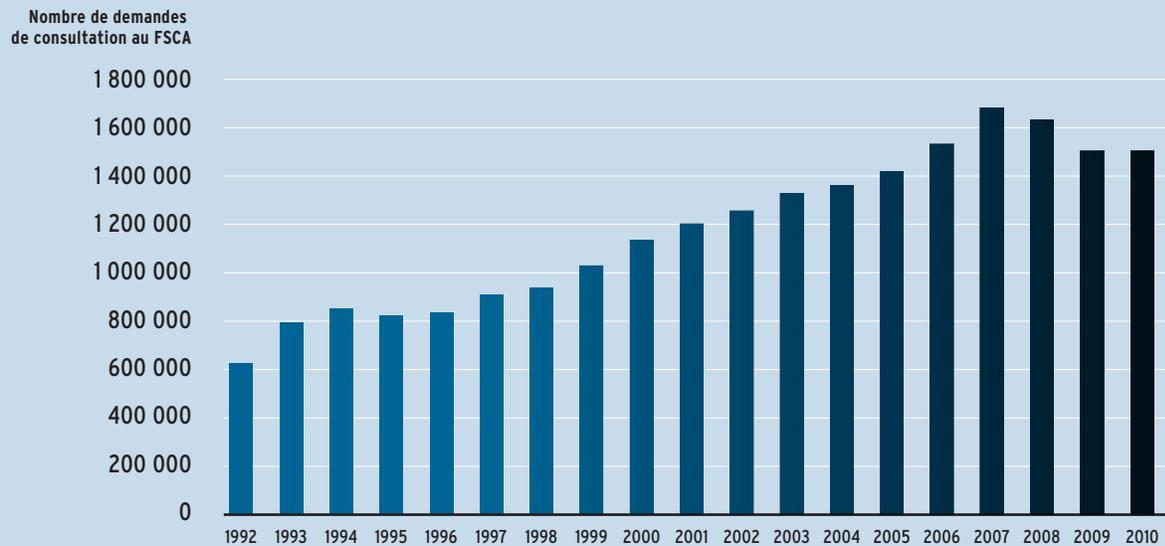
L'année 2010 vient confirmer l'importance de l'information disponible au FCSA puisque les assureurs ont effectué plus d'un million et demi de consultations. Le **graphique 1** illustre d'ailleurs les statistiques sur les activités du FCSA depuis sa création et on remarque qu'en 2010 le nombre de consultations effectuées par les assureurs est sensiblement le même qu'en 2009.

On constate que de plus en plus de titulaires de permis de conduire demandent à consulter leur dossier au FCSA, que ce soit pour obtenir une confirmation des renseignements qui y sont inscrits à leur sujet ou pour faire corriger de l'information erronée. Le **graphique 2** illustre bien cette évolution avec 12 888 demandes en 2010, soit un peu moins du double du nombre enregistré en 1995. Toutefois, l'année 2010 montre une diminution de plus de 7 % du nombre de consultations effectuées par les titulaires de permis de conduire. Cette baisse est attribuable surtout aux efforts déployés et aux nombreuses interventions effectuées par le GAA en analyse de vraisemblance sur les données transmises par les assureurs. Par conséquent, cela a permis une amélioration de la qualité des données colligées au FCSA et une plus grande satisfaction des consommateurs à l'égard de l'exactitude de leur dossier de réclamation.

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

GRAPHIQUE 1

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers



GRAPHIQUE 2

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire



PARTIE 2

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2010

La Partie 2 expose une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2010. Elle fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché et traite de la concurrence.

LES ASSUREURS AUTOMOBILE ET L'OFFRE D'ASSURANCE

Comme on peut le constater au [tableau 1](#), le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, après avoir subi une importante diminution en 2008, est demeuré sensiblement le même

au cours des trois dernières années. En 2010, 119 assureurs⁷ étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. Malgré cette stabilité, quelques changements ont eu lieu au sein de certains assureurs. Ainsi, deux assureurs à charte du Québec ont fusionné, un nouvel assureur à charte

du Québec s'est vu octroyer la catégorie «assurance automobile» sur son permis, tandis qu'un assureur à charte d'une autre province a vu son permis annulé par l'Autorité au cours de l'année. Par ailleurs, trois assureurs ont demandé une modification à leur nom.

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec

Année	Autorisés à souscrire		Ayant souscrit	
	Nombre		Nombre	Pourcentage
2001	134		113	84 %
2002	126		108	86 %
2003	125		107	86 %
2004	126		108	86 %
2005	127		103	81 %
2006	128		103	81 %
2007	127		100	79 %
2008	120		96	80 %
2009	120		96	80 %
2010	119		98	82 %

⁷ La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance sont exclus de ce nombre.

Bien que 119 assureurs possédaient un permis les autorisant à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2010, 21 ne l'ont pas fait⁸. 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 3**.

Un examen plus approfondi des données disponibles démontre que la majorité de ces assureurs ne souscrit globalement que très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. En effet, la somme des primes directes souscrites par ces assureurs ne représente que 1,5 % du total des primes directement souscrites en assurance de dommages pour le Québec et 6 % pour l'ensemble du Canada. Cette situation s'explique en partie par le fait que certains de ces assureurs agissent presque uniquement à titre de réassureurs, bien que leur permis les autorise à souscrire directement de l'assurance.

La plupart de ces assureurs exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada, notamment en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, 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.

Malgré le fait que le nombre d'assureurs à charte du Québec soit demeuré le même au cours des trois dernières années, leur part de marché continue d'augmenter. En 2010, ils recueillent 63 % des 3 095 millions de dollars de primes souscrites en assurance automobile, ce qui représente une augmentation de 12 points de pourcentage au cours des 10 dernières années, réduisant ainsi la part

de marché des assureurs à charte du Canada de huit points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger de trois 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 69 %, soit une augmentation de un point de pourcentage par rapport à l'an dernier et de 10 points de pourcentage au cours des 10 dernières années. Cette situation démontre l'importance des assureurs établis au Québec qui dominent toujours le marché québécois de l'assurance automobile.

Le **tableau 3** présente l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution principal utilisé pour leur opération d'assurance automobile, et ce, respectivement pour le secteur de l'assurance des particuliers et celui des entreprises.

GRAPHIQUE 3

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 2010 (21 assureurs)

0

Charte d'une
autre province

3

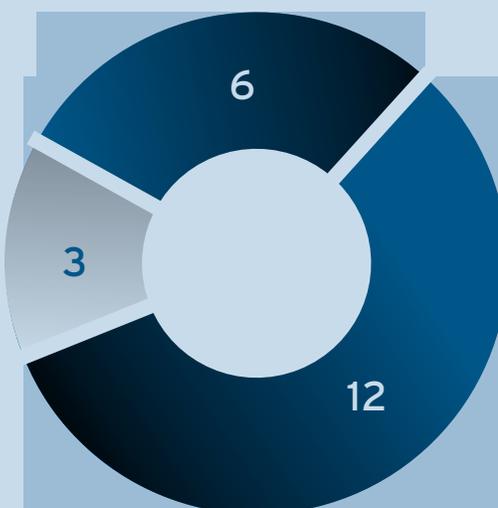
Charte
du Québec

6

Charte d'un État
ou d'un pays étranger

12

Charte
du Canada



⁸ Ces assureurs sont identifiés à l'annexe A.

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché⁹ 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
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	60 %	3	2 %	43	36 %	28	2 %
2008	48	61 %	2	1 %	44	36 %	26	2 %
2009	48	62 %	2	0 %	44	36 %	26	2 %
2010	48	63 %	1	0 %	44	35 %	26	2 %

TABLEAU 3

Part de marché¹⁰ des assureurs selon leur mode de distribution¹¹ pour le marché de l'assurance des particuliers¹², le marché de l'assurance des entreprises¹³ 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
2001	49 %	51 %	14 %	86 %	43 %	57 %
2002	51 %	49 %	14 %	86 %	45 %	55 %
2003	54 %	46 %	14 %	86 %	47 %	53 %
2004	56 %	44 %	14 %	86 %	49 %	51 %
2005	58 %	42 %	14 %	86 %	50 %	50 %
2006	58 %	42 %	15 %	85 %	51 %	49 %
2007	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2008	59 %	41 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2009	59 %	41 %	14 %	86 %	52 %	48 %
2010	59 %	41 %	14 %	86 %	53 %	47 %

9 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

10 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

11 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.

12 L'assurance des particuliers couvre les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

13 L'assurance des entreprises couvre les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

Ces données indiquent qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs directs ont graduellement accru leur présence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, leur part de marché a augmenté de 10 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte qu'ils dominent ce marché au Québec avec une part de marché de 53 % comparativement à 47 % pour les assureurs distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Toutefois, au cours des dernières années, cette croissance a quelque peu ralenti par rapport à ce qu'elle était au début des années 2000. À titre d'exemple, en 2005, les assureurs directs détenaient 50 % du marché comparativement à 53 % aujourd'hui. De plus, durant

les années 2007 à 2009, la répartition du marché était demeurée la même entre les assureurs par courtiers et les assureurs directs. Cette situation est d'autant plus vraie pour le secteur de l'assurance des particuliers puisque la répartition du marché entre ces deux groupes d'assureurs est pratiquement la même depuis 2005. Les assureurs par courtiers continuent d'afficher une présence marquée dans le secteur de l'assurance des entreprises avec une part de marché de 86 % comparativement à 14 % pour les assureurs directs. C'est la même répartition que l'on retrouvait il y a 10 ans.

Afin d'analyser plus en détail la progression des assureurs, le **tableau 4** présente l'évolution des parts de marché des assu-

reurs en fonction du mode de distribution et des différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Les données de ce tableau 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 motocyclettes et des véhicules tout-terrain avec des hausses respectives de 11, 12 et 11 points de pourcentage. Toutefois, on observe un ralentissement de cette progression de la part des assureurs directs depuis l'année 2005, notamment dans les catégories de risque des voitures de tourisme et des véhicules tout-terrain. À titre

TABLEAU 4

Part de marché¹⁴ des assureurs selon leur mode de distribution¹⁵ pour les différentes catégories de risque¹⁶ 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
2001	49 %	51 %	22 %	78 %	36 %	64 %	41 %	59 %	14 %	86 %	67 %	33 %	12 %	88 %
2002	52 %	48 %	23 %	77 %	35 %	65 %	44 %	56 %	14 %	86 %	52 %	48 %	12 %	88 %
2003	54 %	46 %	25 %	75 %	39 %	61 %	46 %	54 %	14 %	86 %	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 %	49 %	51 %	22 %	78 %	60 %	40 %	9 %	91 %
2006	59 %	41 %	28 %	72 %	40 %	60 %	50 %	50 %	21 %	79 %	55 %	45 %	10 %	90 %
2007	59 %	41 %	29 %	71 %	36 %	64 %	51 %	49 %	20 %	80 %	45 %	55 %	11 %	89 %
2008	59 %	41 %	31 %	69 %	43 %	57 %	51 %	49 %	21 %	79 %	41 %	59 %	10 %	90 %
2009	59 %	41 %	32 %	68 %	42 %	58 %	51 %	49 %	22 %	78 %	41 %	59 %	8 %	92 %
2010	60 %	40 %	34 %	66 %	44 %	56 %	52 %	48 %	22 %	78 %	39 %	61 %	8 %	92 %

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

AR = Autres risques

14 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

15 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.

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

d'exemple, les assureurs directs détenaient 58 % du marché des voitures de tourisme en 2005 comparativement à 60 % en 2010.

Pour le secteur de l'assurance des entreprises, les assureurs par courtiers dominent largement les catégories des véhicules utilitaires et celles des autres risques. En 2010, leurs parts de marché sont respectivement de 78 % et 92 % comparativement à 22 % et 8 % pour les assureurs directs. De plus, on remarque que les assureurs par courtiers dominent le marché des véhicules publics depuis maintenant quatre ans. D'ailleurs, pour ce secteur, ils présentent une croissance de 28 points de pourcentage au cours des 10 dernières années et affichent maintenant une part de marché de 61 %.

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 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui faisaient affaire au Québec en 2010 ont recueilli 94 % des primes souscrites en assurance automobile, soit la même proportion que pour les trois années précédentes. De plus, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis six ans pour les trois plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. 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 la même au cours des 10 dernières années.

Le **tableau 6** présente la part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en 2010 pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile et montre leur évolution sur une période de 10 ans. En examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 67 sociétés d'assurance, soit 56 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. Cette

TABLEAU 5

Part du marché¹⁷ québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

Année	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
	1	3	5	10	15
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 %	82 %	93 %
2006	18 %	46 %	62 %	82 %	93 %
2007	18 %	46 %	63 %	83 %	94 %
2008	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %
2009	17 %	46 %	64 %	85 %	94 %
2010	17 %	46 %	64 %	86 %	94 %

17 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

proportion représente une diminution de deux points de pourcentage par rapport à celle de 2009. 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. De plus, on observe que les parts de marché de ces assureurs ou groupes d'assureurs ne varient que très légèrement d'une année à l'autre et que ceux qui occupent les huit premières positions sont les mêmes depuis neuf ans.

Le **tableau 6** fait bien ressortir la maturité et la stabilité du marché québécois de l'assurance automobile. En effet, pour un assureur ou un groupe d'assureurs donné, il semble très difficile d'augmenter ses

parts de marché et cette croissance doit nécessairement se faire au détriment de ses concurrents.

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 croissante d'assurance automobile.

Le **tableau 7** présente l'évolution des primes directes souscrites pour les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. Cette année encore, peu de changements sont à signaler au sein des 15 premières positions. Les huit premiers assureurs ou groupes d'assureurs conservent leur position par rapport à 2009,

tandis qu'Industrielle Alliance grimpe d'un rang grâce à une croissance de 13 % de son volume de primes directes souscrites en assurance automobile, et ce, au détriment de SSQ - Générales qui se voit ravir le 9^e rang malgré une croissance de son volume de 4 %. Parmi les meilleures croissances, outre celle d'Industrielle Alliance (13 %), celle de La Capitale groupe financier (8 %) et celle d'Axa Canada (5 %) arrivent en tête de liste. Quant à Aviva Canada et au Groupe Promutuel, ils conservent respectivement leur 5^e rang et leur 6^e rang pour une huitième et une dixième année consécutive malgré une décroissance de 1 % de leurs primes directes souscrites par rapport à 2009. Enfin, on note que Jevco, Groupe Economical et Lombard Canada ont vu leur volume de primes automobiles diminuer de 11 %, 9 % et 6 % respectivement.

TABLEAU 6

Évolution des parts de marché¹⁸ des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec¹⁹

	Part de marché (%)									
	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
1. Intact Corporation financière	17,3	17,4	17,5	17,9	18,0	19,0	19,3	19,5	19,4	17,9
2. Desjardins Groupe d'assurance générales	16,5	16,5	16,4	16,6	16,6	16,6	16,3	16,1	16,0	15,7
3. Axa Canada	12,3	11,8	11,5	11,1	11,1	10,7	10,9	11,1	11,2	11,0
4. La Capitale groupe financier	10,1	9,5	9,9	9,8	9,4	9,2	8,8	8,2	7,7	7,2
5. Aviva Canada	8,3	8,5	7,5	7,3	7,2	7,4	7,6	8,1	8,1	8,7
6. Groupe Promutuel	7,0	7,2	7,1	6,7	6,3	6,2	5,9	5,6	5,3	5,2
7. Groupe Co-Operators	4,2	4,1	4,1	4,4	4,5	4,1	3,9	4,1	4,1	4,3
8. Meloche Monnex	3,7	3,8	3,7	3,7	3,7	4,0	3,9	3,5	3,4	3,3
9. Industrielle Alliance	3,2	2,9	2,6	2,4	2,3	2,1	2,0	1,9	1,5	1,1
10. SSQ - Générales	3,1	3,1	2,9	2,6	2,3	2,2	2,0	1,7	1,4	1,2
11. Allstate	2,0	2,1	2,3	2,6	2,7	2,7	2,9	2,9	2,9	2,9
12. Wawanesa	1,9	2,0	1,9	2,0	2,0	2,0	2,2	2,5	3,0	3,3
13. Jevco	1,8	2,0	2,2	1,3	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0
14. Lombard Canada	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8	1,6
15. Groupe Economical	1,3	1,5	1,8	2,3	2,7	2,7	2,7	2,8	3,1	3,8

¹⁸ 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

¹⁹ La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B. Les regroupements présentés tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2010.

TABLEAU 7

Évolution des primes²⁰ des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec²¹

	Primes directes souscrites (en millions de dollars)									
	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
1. Intact Corporation financière	534	533	537	545	545	570	581	563	524	447
2. Desjardins Groupe d'assurance générales	509	504	504	504	502	502	492	464	432	391
3. Axa Canada	381	362	353	337	334	324	329	319	302	275
4. La Capitale groupe financier	312	290	304	296	283	278	264	237	207	179
5. Aviva Canada	258	260	231	221	218	225	228	234	220	216
6. Groupe Promutuel	216	219	218	203	191	187	177	161	144	129
7. Groupe Co-Operators	130	126	126	133	137	123	118	118	111	108
8. Meloche Monnex	113	114	113	112	112	119	119	100	93	82
9. Industrielle Alliance	99	87	79	74	70	65	61	53	40	28
10. SSQ - Générales	97	94	86	80	71	68	62	48	37	31
11. Allstate	63	65	71	78	82	82	87	83	77	71
12. Wawanesa	60	60	59	59	60	59	66	73	81	83
13. Jevco	54	61	67	38	29	25	27	26	27	24
14. Lombard Canada	41	43	50	47	48	50	53	51	48	40
15. Groupe Economical	40	45	54	69	82	81	81	79	84	95

Le **tableau 8** recense le nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile. On remarque que les assureurs ne sont pas nécessairement présents dans toutes ces catégories.

Étant donné la concurrence, 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 d'augmenter ou de maintenir leur part de marché. À cet effet, parmi les 98 assureurs qui ont souscrit de l'assurance automobile au Québec en 2010, 38 d'entre eux (40 %) souscrivent dans toutes les catégories de risque.

De plus, certains assureurs qui consacraient principalement leurs affaires au Québec continuent d'étendre leurs activités aux autres provinces canadiennes, en Ontario par exemple, afin d'augmenter leurs sources de revenus.

La possibilité pour un assuré de se procurer plusieurs produits d'assurance automobile auprès d'un même assureur favorise aussi 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, il y a de fortes chances que celui-ci s'adresse en premier à son assureur actuel. Donc, 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 limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on constate que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante dans un marché très compétitif. 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.

20 Les données liées aux primes directes souscrites en assurance automobile au Québec sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

21 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B. Les regroupements présentés tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2010.

TABLEAU 8

Nombre d'assureurs²² ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

Année	Catégories de risque ²³							Total ²⁴
	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR	
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	86	103
2006	82	77	77	76	69	49	85	103
2007	82	76	77	74	69	48	87	100
2008	83	75	76	72	69	48	85	96
2009	80	74	74	71	64	44	83	96
2010	76	70	69	69	63	40	78	98

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

AR = Autres risques

LA CONCURRENCE ET LE MARKETING DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Il est important d'examiner sous plusieurs angles un marché en apparence dominé par les mêmes assureurs ou groupes d'assureurs depuis un certain nombre d'années afin de vérifier si la concurrence y est toujours présente. Les différentes stratégies déployées pour attirer l'attention et rejoindre les consommateurs en sont un exemple.

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, des panneaux publicitaires et d'Internet. Cette multitude d'efforts publicitaires illustre un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses promotions et offres de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables. Les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de se démarquer de leurs concurrents. Au cours des dernières années, certains assureurs ont d'ailleurs procédé à une révision complète de leur programme d'assistance et lui ont apporté plusieurs modifications en lien avec la réalité et les besoins d'aujourd'hui. Tous ces services d'assistance favorisent la fidélisation de la clientèle, car il est démontré que les assureurs obtiennent un meilleur taux de rétention pour les assurés qui y adhèrent.

Aussi, certains assureurs s'associent à différentes fédérations ou associations afin d'avoir un meilleur accès à leurs membres et de cibler leurs publicités en fonction de divers avantages et rabais de primes offerts à leurs membres. D'autres vont afficher une présence plus soutenue lors de la présentation de divers salons, comme ceux des vé-

hicules récréatifs ou de la motocyclette. On remarque également que des assureurs participent à des campagnes de sensibilisation visant les consommateurs, s'associent avec différents partenaires commerciaux ou encore ont développé sur Internet de nouvelles applications de soumission d'assurance très simples et performantes.

Ainsi, de plus en plus d'assureurs s'affichent en ligne et cette décision est motivée notamment par la croissance de l'utilisation d'Internet à des fins transactionnelles au Québec. Par conséquent, les assureurs souhaitent répondre aux nouveaux besoins exprimés par la clientèle en leur offrant une plus grande flexibilité pour obtenir une soumission et acheter une assurance automobile. Par ces actions et pour demeurer concurrentiels, les assureurs cherchent à se rapprocher davantage de la clientèle dans le but de développer de nouveaux marchés et d'attirer une nouvelle clientèle, dont les jeunes. D'ailleurs, on remarque que certains

²² 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

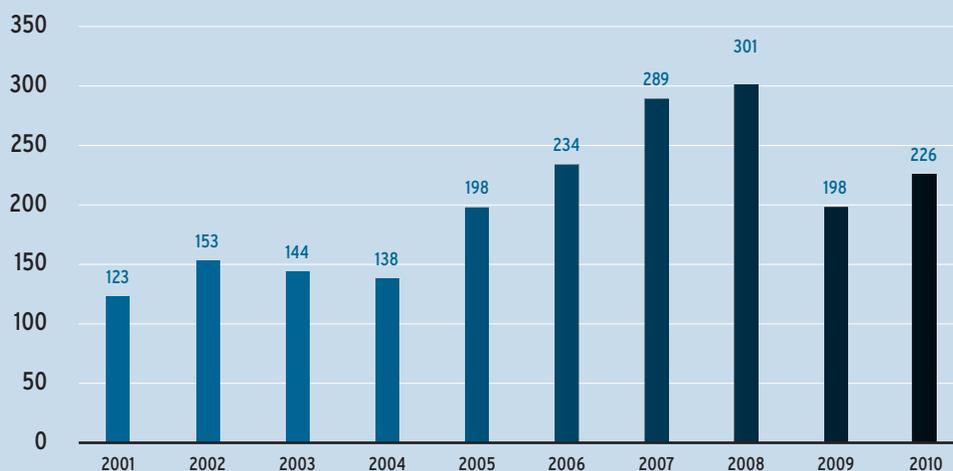
²³ Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

²⁴ Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

GRAPHIQUE 4

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

Nombre de modifications
aux manuels de tarification



assureurs utilisent de plus en plus les différents médias sociaux, tandis que d'autres font une utilisation plus accrue des courriels et des différents blogues pour attirer et rejoindre les consommateurs.

Les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent aussi que chacun cherche à adapter ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, en 2010, l'Autorité a reçu 226 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile, soit une hausse de 14 % par rapport à 2009²⁵. Le **graphique 4** présente l'évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité au cours des 10 dernières années.

Le grand nombre d'assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification d'une année à l'autre constitue une indication additionnelle que le marché de

l'assurance automobile demeure actif 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 9** montre de tels écarts entre assureurs dans le marché québécois.

Les cinq assureurs présentés dans ce tableau représentent plus de 32 % du total des primes directes souscrites pour les voitures de tourisme en 2010, soit trois assureurs directs recueillant plus de 18 % et deux assureurs par courtiers recueillant plus de 14 %.

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré en 2010 peut grandement varier d'un assureur à l'autre²⁶. On y observe 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 une des plus basses primes pour l'assuré n° 5, tout en étant

beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assuré, même qu'il offre la prime la plus élevée pour 5 des 10 profils présentés.

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 9** révèle que l'assuré n° 7 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré, alors qu'en 2009 cette situation s'appliquait à l'assuré n° 8.

On constate aussi que la prime demandée à un assuré peut varier considérablement d'une année à l'autre et que les modifications apportées par les assureurs varient beaucoup d'un assureur à l'autre. À titre d'exemple, l'assureur B chargeait la prime la plus élevée en 2009 pour les assurés n°s 3, 4 et 7, tandis qu'en 2010, il affiche la deuxième prime la plus basse pour ces mêmes assurés.

25 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.

26 Pour l'assuré n° 1, on constate un écart de 114 %, soit de 826 \$ entre les assureurs A et C.

TABLEAU 9

Comparaison des primes²⁷ d'assurance automobile offertes par différents assureurs²⁸ au Québec pour différents profils d'assuré²⁹

Profils d'assuré	Assureurs															Écart max/min	
	A			B			C			D			E			2009	2010
	2009	2010	Variation	2009	2010	Variation	2009	2010	Variation	2009	2010	Variation	2009	2010	Variation	2009	2010
N° 1	1 556 \$	1 548 \$	-1 %	1 551 \$	1 271 \$	-18 %	986 \$	722 \$	-27 %	1 158 \$	1 103 \$	-5 %	1 771 \$	1 437 \$	-19 %	80 %	114 %
N° 2	856 \$	844 \$	-1 %	954 \$	945 \$	-1 %	741 \$	520 \$	-30 %	744 \$	762 \$	2 %	1 346 \$	1 086 \$	-19 %	82 %	109 %
N° 3	676 \$	677 \$	0 %	849 \$	500 \$	-41 %	497 \$	482 \$	-3 %	588 \$	577 \$	-2 %	652 \$	571 \$	-12 %	71 %	40 %
N° 4	608 \$	613 \$	1 %	741 \$	480 \$	-35 %	469 \$	456 \$	-3 %	570 \$	565 \$	-1 %	652 \$	571 \$	-12 %	58 %	34 %
N° 5	371 \$	371 \$	0 %	419 \$	562 \$	34 %	360 \$	347 \$	-4 %	374 \$	407 \$	9 %	553 \$	563 \$	2 %	54 %	62 %
N° 6	627 \$	619 \$	-1 %	601 \$	595 \$	-1 %	530 \$	507 \$	-4 %	447 \$	532 \$	19 %	498 \$	436 \$	-12 %	40 %	42 %
N° 7	475 \$	497 \$	5 %	635 \$	410 \$	-35 %	454 \$	453 \$	0 %	532 \$	524 \$	-2 %	553 \$	486 \$	-12 %	40 %	28 %
N° 8	637 \$	666 \$	5 %	727 \$	698 \$	-4 %	533 \$	515 \$	-3 %	586 \$	606 \$	3 %	566 \$	497 \$	-12 %	36 %	40 %
N° 9	600 \$	590 \$	-2 %	608 \$	717 \$	18 %	556 \$	423 \$	-24 %	566 \$	586 \$	4 %	900 \$	731 \$	-19 %	62 %	73 %
N° 10	851 \$	831 \$	-2 %	695 \$	729 \$	5 %	762 \$	589 \$	-23 %	615 \$	653 \$	6 %	748 \$	532 \$	-29 %	38 %	56 %

De plus, trois des cinq assureurs présentés dans le **tableau 9** affichent des diminutions de primes respectives de 2 %, 24 % et 19 % pour l'assuré n° 9, alors que les assureurs B et D présentent des hausses de 18 % et 4 % respectivement.

On présume que la clientèle prisée par une majorité d'assureurs aura 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 pourraient être plus difficiles à obtenir, la prime d'assurance qui leur sera demandée pouvant 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. C'est pour ces raisons qu'il est préférable pour les consommateurs d'obtenir plusieurs soumissions d'assurance avant d'arrêter leur décision sur le choix d'un assureur. À cet effet, voici quelques suggestions qui permettraient aux consommateurs d'obtenir la meilleure prime possible :

- Lorsqu'un consommateur fait appel à un courtier, il est en droit d'exiger la liste des soumissions que ce dernier a obtenues des différents assureurs consultés (article 38 de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*).
- Le consommateur est en droit de savoir si le courtier reçoit une rémunération en agissant à titre d'intermédiaire et de connaître les liens du courtier avec l'assureur qu'il lui propose (articles 17 et 26 de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*).
- Idéalement, les consommateurs devraient demander des soumissions à plusieurs cabinets de courtage d'assurance et

d'assureurs directs, car ils n'ont pas tous accès aux mêmes produits.

- Il est conseillé de refaire l'exercice à chaque renouvellement. Comme on l'a vu précédemment au **tableau 9**, les primes peuvent varier grandement d'une année à l'autre, selon l'assureur. De plus, le profil d'un assuré change tous les ans (âge, nombre d'accidents, type de véhicule, lieu de résidence, employeur, etc.), ce qui peut influencer sur la prime demandée.

Par ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence se manifeste également dans les autres secteurs que celui des voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules utilitaires et des véhicules divers³⁰. Cette tendance observée au cours des dernières années s'est poursuivie en 2010. Les assureurs ont apporté de nombreuses modifications à leurs manuels de tarification et sont venus consulter à l'Autorité ces catégories de risque régulièrement au cours de la dernière année.

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

28 Les assureurs désignés comme A, B, C, D et E sont les mêmes pour les 10 profils d'assuré présentés et ces profils représentent des gens de tout âge provenant des régions principales du Québec et possédant les marques de véhicule les plus populaires.

29 Ces primes ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Des variations plus ou moins élevées ont été constatées avec d'autres assureurs et d'autres profils que ceux présentés au tableau 9.

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

On remarque que pour le secteur des véhicules divers, 13 assureurs³¹ de motocyclettes, 12 assureurs de motoneiges et 11 assureurs de véhicules tout-terrain ont réajusté leur tarification. Ces assureurs représentent respectivement 77 %, 61 % et 41 % des primes directes souscrites dans ces marchés. De plus, 29 assureurs ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2010 pour le secteur des voitures de tourisme, soit plus de 95 % du marché, et 15 assureurs pour la catégorie des véhicules récréatifs. Le secteur des véhicules utilitaires a également été actif avec 17 assureurs représentant plus de 56 % du marché qui ont ajusté leur tarification.

En conclusion, l'analyse révèle que le marché québécois de l'assurance automobile est demeuré concurrentiel en 2010 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 âgé. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » pour un véhicule récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux. De plus, lorsqu'un créancier est partie au contrat, il exigera généralement 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. Avec le vieillissement de la population et le report de l'âge de la retraite, de plus en plus de personnes âgées de 16 à 80 ans sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile, contribuant aussi au maintien de la demande d'assurance.

Le **tableau 10** 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 de 24 % pour les voitures de tourisme et de 26 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, après que son âge moyen ait plafonné pendant deux ans, on observe un vieillissement du parc automobile pour les voitures de tourisme. L'âge moyen

TABLEAU 10

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec³²

Année	Voitures de tourisme ³³		Tous véhicules combinés ³⁴	
	Âge moyen	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre ³¹ (en milliers)
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	4 157	7,7	4 877
2006	7,1	4 257	7,7	5 012
2007	7,1	4 356	7,8	5 208
2008	7,0	4 456	7,7	5 265
2009	7,0	4 542	7,8	5 403
2010	7,1	4 655	7,9	5 539

31 Pour la suite de ce rapport, lorsqu'il est question du nombre d'assureurs, les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

32 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2010 (2009, 2008, 2007, 2006 et 2005), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

33 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

34 Comprend les voitures de tourisme et tous les autres types de véhicules à l'exception des 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.

du parc automobile est revenu au même niveau qu'il était durant les années 2004 à 2007 pour les voitures de tourisme. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que la vente d'automobiles neuves a quelque peu ralenti au cours des dernières années. En effet, selon les données publiées par la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ), les ventes d'automobiles et de camions ont chuté de plus de 7 % au Québec en 2009. Toutefois, une reprise semble s'effectuer dans ce secteur puisque le Québec enregistre une hausse de 1,5 % des ventes d'automobiles et de camions en 2010³⁵. Cette situation pourrait avoir des répercussions à la baisse sur l'âge moyen du parc automobile et favoriser la demande en assurance automobile pour les années à venir.

Le **tableau 10** montre une hausse de 2,5 % du nombre souscrit de voitures de tourisme pour 2010 et de 2,5 % pour l'ensemble des véhicules. Ces hausses peuvent s'expliquer en partie par le fait que tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la protection est d'au moins 50 000 \$. Ces si-

tuations contribuent donc à maintenir élevée la demande d'assurance automobile.

Le **tableau 11** montre à son tour une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des véhicules utilitaires avec une évolution de près de 10 % par rapport à l'année 2009. On note des augmentations de 2 %, 3 % et 6 % respectivement pour les catégories de risque des motocyclettes, des véhicules tout-terrain et des véhicules publics. En ce qui a trait aux motoneiges, après avoir vu son nombre de véhicules souscrits augmenter considérablement en 2009, ce dernier a chuté de plus de 6 % en 2010. Toutefois, observée sur une période de 10 ans, l'évolution du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des motoneiges s'est traduite par un accroissement de 27 %. Il est de 72 %, 71 %, 13 % et 61 % respectivement pour les motocyclettes, les véhicules tout-terrain, les véhicules utilitaires et les véhicules publics au cours des 10 dernières années, tandis qu'il est de 24 % et 26 % respectivement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des catégories de risque automobile au cours de la même période.

Ainsi, contrairement à ce qui était anticipé au cours des dernières années, la crise financière ne semble pas avoir affecté la demande en assurance automobile en 2010. Le nombre de voitures de tourisme et celui pour l'ensemble des véhicules ont augmenté de 2,5 %. De plus, le secteur de la vente d'automobiles neuves a repris de la vigueur en 2010 après avoir traversé une période creuse en 2009; reprise favorisée possiblement par le retour à un meilleur accès au crédit et reprise des dépenses de la part des consommateurs. Donc, la perspective de voir évoluer à la hausse la demande d'assurance automobile est toujours présente.

Dans le **tableau 12**, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce nombre est passé de 5,8 millions en 2001 à 6,3 millions en 2010, soit une hausse de plus de 8 %. De plus, on remarque que la progression de ce groupe d'âge augmente plus rapidement au cours des dernières années.

Par conséquent, il y a près de 80 % de la population du Québec qui peut éven-

TABLEAU 11

Nombre de véhicules³⁶ souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

Année	Catégories de risque ³⁷					
	VT	MC	MN	TT	VU	VP
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	4 156 906	166 742	128 855	229 038	185 743	9 775
2006	4 256 789	175 727	132 807	241 739	195 234	9 616
2007	4 356 494	184 942	198 672	252 654	204 963	10 709
2008	4 456 424	193 597	122 540	263 664	217 826	11 251
2009	4 542 352	194 752	168 868	269 750	216 398	10 975
2010	4 655 077	199 497	158 305	277 001	237 369	11 637

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

35 Ces données proviennent du site Web de la CCAQ et sont disponibles à l'adresse suivante : www.ccaq.com. Ce site a été visité le 13 avril 2011.

36 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

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

tuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années. Ce tableau montre que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 12,3 % au cours des 10 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 une explication additionnelle de cette hausse. De nos jours, les personnes âgées de plus de 65 ans conduisent de plus en plus leurs véhicules. On trouvait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits pour ce groupe d'âge en 2001, et 14,7 % en 2010, soit une augmentation de 56 % en 10 ans du nombre de véhicules souscrits³⁸.

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a favorisé la croissance de la demande au cours des dernières années, amenant les assureurs à se diversifier tant dans les produits offerts que dans la prime demandée afin d'attirer cette clientèle.

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

Par ailleurs, comme on le verra à la Partie 4, dans un contexte où les tarifs 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. 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 demeure concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître

notamment en raison de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. 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. Le marché québécois de l'assurance automobile est décrit comme étant un marché stable et mature qui permet aux assureurs de réaliser de bons rendements. Cette situation est non seulement profitable pour l'industrie, mais aussi pour les consommateurs.

TABLEAU 12

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 âgées de 16 à 80 ans (en milliers) ³⁹	Nombre de titulaires de permis de conduire (en milliers) ⁴⁰
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	6 102	4 909
2008	6 162	4 974
2009	6 229	5 028
2010	6 295	5 106

38 En 2001, 438 648 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2010 ce nombre était de 684 304. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

39 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.

40 Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2010 (2009, 2008, 2007, 2006 et 2005), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ.

PARTIE 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2010

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément déterminant de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Cette partie présente l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2010 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. La rentabilité est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Une tarification adéquate permettra aux assureurs de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte du niveau de risque associé à la vente d'un produit dont on ne connaît pas le coût avant sa mise en marché.

En effet, l'évaluation de la prime demandée 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.

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

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart des frais d'exploitation et des sinistres avec les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit appropriée, l'importance de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre en quelque sorte 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.

Les conditions météorologiques ont un impact direct sur les résultats en assurance

automobile. Par exemple, un hiver rigoureux avec de fortes précipitations de neige fait en sorte que les conditions routières se détériorent et qu'il en résulte des sorties de route et des accrochages, donc un impact sur la fréquence des réclamations. De 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. Compte tenu du caractère imprévisible des conditions météorologiques, on comprend aisément la difficulté que peuvent avoir les assureurs à 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 faudrait 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 aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. On pense à la concurrence, aux stratégies commerciales ainsi qu'aux résultats dans les autres catégories d'assurance⁴¹ qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Bien que ces facteurs soient difficilement quantifiables, ils doivent néanmoins être considérés dans l'interprétation des résultats.

L'ÉVOLUTION GLOBALE DES RÉSULTATS

Le **tableau 13** présente les résultats⁴² des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 2001 à 2010.

Pour les raisons mentionnées précédemment, 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 présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 82 % des primes souscrites totales en 2010, et pour l'ensemble des véhicules assurés, comprenant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du **tableau 13** permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue continuellement et qu'au cours des 10 dernières années, son niveau se maintient à plus de 10 %, et ce, tant pour les voitures de tourisme que pour l'ensemble des véhicules.

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 13** montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a légèrement augmenté de 1 % en 2010 par rapport à l'année précédente, et ce, bien que le marché connaisse des baisses continues de primes comme il est indiqué dans la Partie 4 de ce rapport. Aussi, depuis 2001, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 30 % 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 et du nombre de titulaires de permis de conduire.

De fait, le **tableau 10** de la Partie 2 montre une progression de 24 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2010 par rapport à 2001, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant des primes acquises. Toutefois, la progression des primes acquises tend à diminuer au cours des dernières années, conséquence directe des baisses de tarifs présentées par l'industrie au cours des huit dernières années, tel qu'il est indiqué au **tableau 18** de la Partie 4. En 2010, le niveau des tarifs a diminué en moyenne de 2,9 %. Sans cette diminution, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. De façon générale, les résultats de l'industrie de l'assurance de dommages, et plus particulièrement ceux de l'assurance automobile, ne sont pas étroitement liés aux fluctuations des cycles économiques. Ces revenus pour le secteur de l'assurance automobile ont peu d'effets sur la variation dans les revenus globaux, ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

Tel qu'il a été mentionné dans les rapports des années antérieures, la récente crise financière qui a influencé les revenus de placement des assureurs en 2009 et 2010 n'a pas eu d'impact majeur sur les revenus de placement globaux des assureurs. Le cas échéant, cet impact se sera fait ressentir négativement dans les résultats globaux de certains assureurs, quelques-uns ayant été affectés plus que d'autres par la nature de leur stratégie de placement. Par ailleurs, 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.

Dans l'estimation des valeurs minimales des revenus de placement pour l'année 2010, ces éléments de même que la reprise sur les marchés ont été pris en considération, ce qui explique la légère augmentation des revenus de placement estimés pour l'année 2010 par rapport à l'année 2009. Toutefois, ces revenus de placement demeurent inférieurs à ceux observés au début des années 2000. Ces faibles revenus de placement n'ont cependant pas empêché les assureurs de dégager des bénéfices importants, engendrés en grande partie par de solides résultats techniques.

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, après avoir atteint le plateau de 27 % ces dernières années. Normalement, en raison de la forte concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais, incitant les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire leurs coûts d'opérations, ou du moins à les maintenir au même niveau. Toutefois, depuis 2005, on constate que ces frais sont constamment à la hausse pour atteindre un niveau estimé pour 2010 de 27,5 % des primes acquises.

Les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains ont choisi de réinjecter partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie la légère

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

42 Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du PSA publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 13

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

		2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Primes souscrites (en M\$)	Voitures de tourisme	2 539	2 520	2 509	2 465	2 418	2 406	2 402	2 311	2 173	2 020
	Tous véhicules ⁴³	3 095	3 072	3 067	3 041	3 029	3 028	3 014	2 886	2 702	2 495
Primes acquises (en M\$)	Voitures de tourisme	2 538	2 513	2 492	2 442	2 405	2 409	2 361	2 242	2 098	1 949
	Tous véhicules	3 093	3 062	3 056	3 023	3 013	3 024	2 956	2 803	2 600	2 417
Revenus											
Primes acquises (%) ⁴⁴	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 (%) ⁴⁵	Voitures de tourisme	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1	1,0	1,2
	Tous véhicules	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1	1,0	1,2
Total des revenus	Voitures de tourisme	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1	101,0	101,2
	Tous véhicules	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1	101,0	101,2
Dépenses											
Sinistres (%) ⁴⁶	Voitures de tourisme	58,0	61,7	63,7	63,3	61,5	60,5	59,2	60,9	61,6	65,7
	Tous véhicules	56,0	59,5	62,1	61,4	59,1	58,4	58,0	60,0	61,3	66,0
Frais d'exploitation (%) ⁴⁷	Voitures de tourisme	27,5	27,2	27,0	27,1	26,7	25,7	26,1	25,5	25,3	25,1
	Tous véhicules	27,5	27,3	27,0	27,0	26,7	25,8	26,2	25,5	25,4	25,0
Total des dépenses	Voitures de tourisme	85,5	88,9	90,7	90,4	88,2	86,2	85,3	86,4	86,9	90,8
	Tous véhicules	83,5	86,8	89,1	88,4	85,8	84,2	84,2	85,5	86,7	91,0
Bénéfice (perte) (%)⁴⁸	Voitures de tourisme	15,3	11,8	10,3	11,1	13,2	14,9	15,7	14,7	14,1	10,4
	Tous véhicules	17,3	13,9	11,9	13,1	15,6	16,9	16,8	15,6	14,3	10,2
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%)⁴⁹	Tous véhicules	14,6	13,4	12,2	10,8	9,4	8,3	7,2	6,2	5,1	4,0
Bénéfice (perte) sur 20 ans (%)⁵⁰	Tous véhicules	10,0	9,4	8,4	7,8	7,0	5,9	4,6	3,7	3,4	s.o.

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

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

45 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).

46 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

47 Les frais d'exploitation de l'année 2010 sont estimés.

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

49 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de dix ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2010 représente le bénéfice réalisé de 2001 à 2010.

50 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 2010 représente le bénéfice réalisé de 1991 à 2010.

hausse des frais d'exploitation observée au cours des dernières années. De plus, cette hausse s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées au développement des affaires 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 2001⁵¹.

Pour conclure, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent principalement des sinistres et qu'il faut donc chercher là les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'ÉVOLUTION DES SINISTRES

L'évolution des sinistres se mesure par les deux composantes suivantes : 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 description des principales garanties de la police d'assurance automobile, ainsi qu'une définition de la fréquence et du coût moyen.

Le coût total des sinistres est directement lié à la fréquence et au coût moyen des sinistres. L'analyse des statistiques sur l'expérience passée liées à ces deux composantes permet non seulement de suivre l'évolution du coût de l'assurance automobile au Québec, mais de mieux comprendre et d'apprécier les effets et le comportement de ces deux variables.

L'évolution des coûts des sinistres est directement liée au contrôle exercé 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

portent tant sur les conditions de conduite des automobiles que sur le comportement des automobilistes. Enfin, les coûts des sinistres peuvent varier selon divers facteurs économiques, tels le prix des automobiles, le prix de l'essence et le taux de chômage.

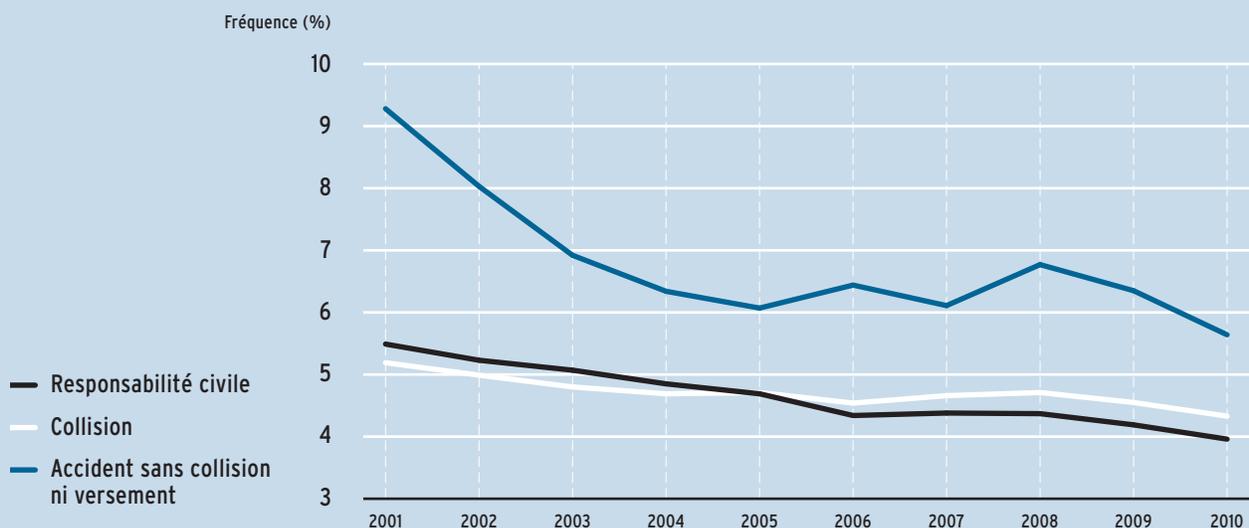
Le **graphique 5** présente l'évolution de la fréquence des réclamations de 2001 à 2010 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

Pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement », la variation de la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les deux premières garanties le sont fortement par la condition des routes, qu'elles soient glacées ou enneigées, tandis que la troisième garantie peut l'être par des tempêtes de vent ou de grêle.

La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » continue de diminuer en 2010 pour atteindre un niveau

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme⁵²



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

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

historique. On rappelle que la fréquence des réclamations de cette garantie s'était stabilisée au cours des années 2007 et 2008, après avoir présenté des diminutions pour les années 2001 à 2006. Pour 2010, la diminution est de 5,3 %, ce qui constitue l'une des plus fortes baisses enregistrées au cours des 10 dernières années.

Après avoir vu sa fréquence des réclamations augmenter au cours des années 2007 et 2008, l'année 2010 présente une deuxième baisse consécutive pour la garantie « collision », soit de 4,7 %. Le niveau enregistré cette année constitue le plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », cette dernière présente une forte diminution pour une deuxième année consécutive. En 2010, cette diminution est de 11,3 %, faisant en sorte que le niveau présenté constitue lui aussi le plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années. Ainsi, l'année 2010 est remarquable du fait que la fréquence des réclamations des trois

garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme a atteint des niveaux historiques. Cette fréquence est respectivement de 4 %, 4,3 % et 5,6 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ».

Comme il a été mentionné, la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Par conséquent, afin d'être en mesure de suivre son évolution et de pouvoir dégager certaines tendances, il est pertinent d'analyser ces données par trimestre, permettant de désaisonnaliser les résultats présentés dans les trois prochains graphiques.

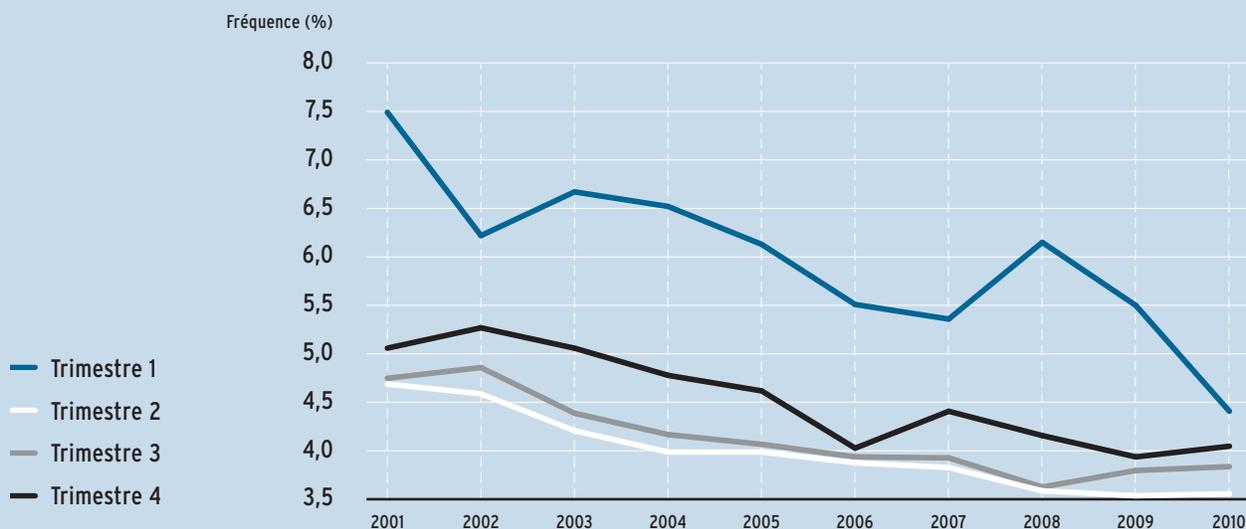
Les graphiques 6, 7 et 8 présentent l'évolution de la fréquence des réclamations de 2001 à 2010 sur une base trimestrielle et pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

Historiquement, pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », les 1^{er} et

4^e trimestres présentent des fréquences de sinistres plus élevées que les deux autres trimestres, étant donné 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. À l'exception de l'année 2008 qui avait été marquée par de fortes précipitations de neige, on observe que pour le 1^{er} trimestre, la fréquence des réclamations de la garantie « responsabilité civile » est en constante diminution. En 2010, elle présente la plus forte diminution enregistrée au cours des 10 dernières années, soit de 19,9 %, et si on la compare avec l'année 2001, cela représente une diminution de 41,1 %. Les 2^e, 3^e et 4^e trimestres ont affiché des niveaux de fréquence parmi les plus bas observés au cours des 10 dernières années, malgré le fait qu'ils ont présenté respectivement des hausses de 0,7 %, 1,1 % et 2,7 %. Toutefois, compte tenu de l'importance de la baisse de la fréquence du 1^{er} trimestre, la garantie « responsabilité civile » présente tout de même une baisse globale de sa fréquence des réclamations de 5,3 % en 2010, tel qu'il a été présenté au graphique 5⁵³.

GRAPHIQUE 6

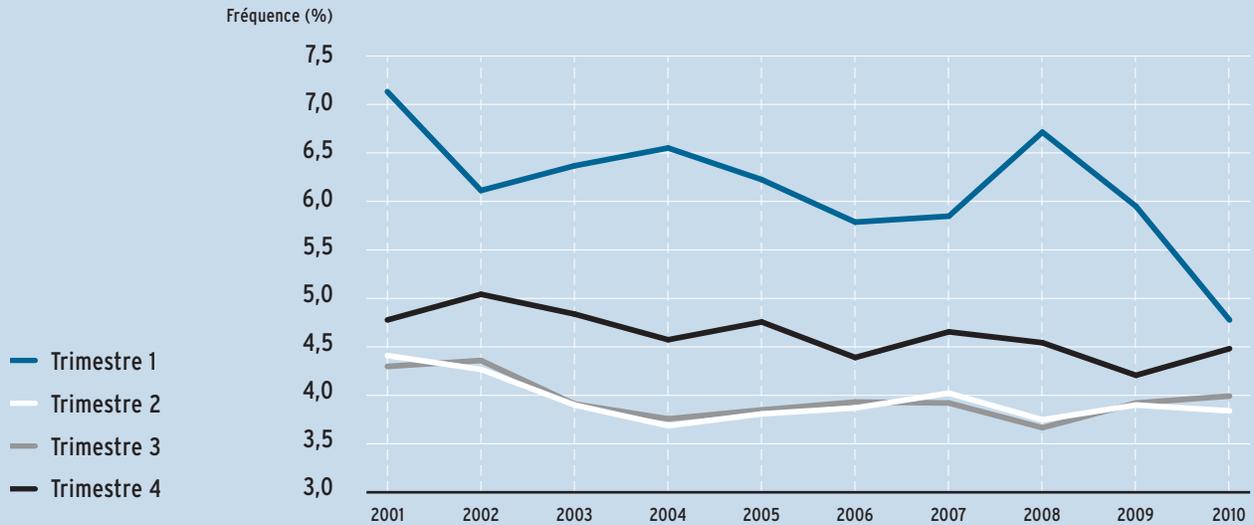
Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres



53 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » est de 4,4 %, 3,6 %, 3,8 % et 4,1 % respectivement pour les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e trimestres de l'année 2010.

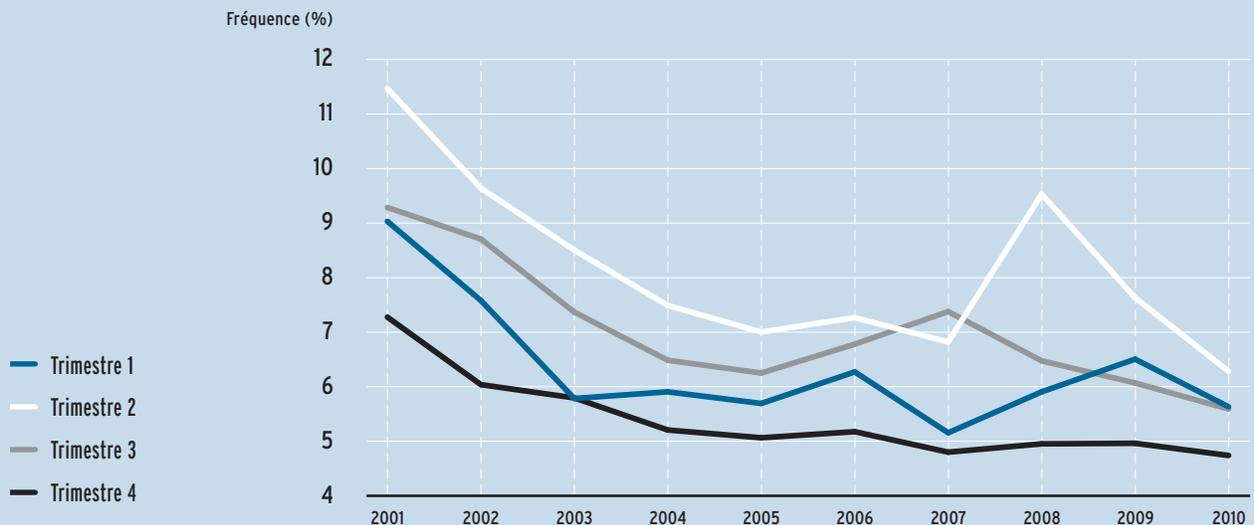
GRAPHIQUE 7

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



GRAPHIQUE 8

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



Encore une fois, vu que la garantie « collision » est 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 des 10 dernières années. On remarque que cette année, l'hiver beaucoup plus chaud et les précipitations moins abondantes que la normale pour l'ensemble du Québec⁵⁴ ont fait en sorte que la fréquence des réclamations a diminué de 19,2 % pour le 1^{er} trimestre. Ainsi, l'année 2010 présente la plus forte baisse enregistrée au cours des 10 dernières années pour le 1^{er} trimestre de la garantie « collision », comme c'est le cas pour la garantie « responsabilité civile » présenté au **graphique 6**. Par ailleurs, bien que les 3^e et 4^e trimestres de l'année présentent des hausses de la fréquence de 1,7 % et 6,1 % respectivement, les baisses observées au cours des 1^{er} et 2^e trimestres⁵⁵ ont fait en sorte que, pour l'ensemble de l'année 2010, la garantie « collision » affiche une baisse de sa fréquence des réclamations de 4,7 %, tel qu'il est observé au **graphique 5**⁵⁶.

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 généralement subits et violents comme des tornades ou des tempêtes de vent ou de grêle. L'impact sur cette garantie est principalement en fonction de la localisation de l'événement, selon qu'il soit survenu dans une région peuplée ou non. En 2010, un tel événement ne semble pas avoir eu lieu puisque chacun des trimestres de l'année présente de fortes diminutions de la fréquence des réclamations par rapport à 2009.

En ce qui concerne le nombre de réclamations, par opposition aux garanties « responsabilité civile » et « collision », les 2^e et 3^e trimestres présentent généralement les fréquences les plus élevées pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À ce chapitre, ces deux trimestres se sont grandement améliorés en 2010 avec des

baisses de fréquence de 17,4 % et 7,6 % respectivement. De plus, les 1^{er} et 4^e trimestres montrent aussi des baisses importantes de la fréquence des réclamations pour l'année 2010. Ces diminutions sont respectivement de 13 % et 4,3 %, entraînant une baisse globale de la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » de 11,3 % en 2010⁵⁷.

En résumé, la fréquence des réclamations a diminué pour les trois principales couvertures du contrat d'assurance automobile et elle se situe à son plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années, des niveaux historiques jamais égalés par le passé. Les diminutions présentées cette année ont été fortement influencées par les baisses importantes de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1^{er} trimestre de 2010, et ce, pour chacune des trois garanties, notamment en raison, de l'hiver plus chaud et des précipitations moins abondantes que la normale. L'effet combiné des variations de cette fréquence pour les trois garanties se traduit par une baisse globale de 7,5 % pour les voitures de tourisme en comparaison à une baisse globale de 4,9 % présentée l'année dernière. Les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » présentent pour leur part des fréquences respectives de 4 %, 4,3 % et 5,6 % en 2010.

Il y a d'autres facteurs qui influencent cette tendance à la baisse. De fait, l'évolution de la fréquence des réclamations dépend de l'utilisation des véhicules et de l'étendue des couvertures achetées par les consommateurs; une moins grande utilisation des véhicules entraîne généralement une réduction de la fréquence. À cet effet, on note que le parc automobile du Québec croît deux fois plus vite que sa population. On peut par ailleurs avancer que l'obligation d'utiliser des pneus d'hiver a aussi influencé cette tendance. Ce sont là quelques-uns des facteurs qui ont pu favoriser une baisse des accidents au cours des dernières années.

Le maintien du prix élevé de l'essence peut également contribuer à inciter les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport comme le transport en commun, le covoiturage et le vélo. Ces nouveaux comportements ont probablement été renforcés par une sensibilité accrue aux initiatives de développement durable visant la réduction des gaz à effet de serre.

On constate aussi qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs actuels et potentiels, a augmenté de façon moins importante que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les **tableaux 10** et **12** de la Partie 2 que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 12,3 % entre 2001 et 2010, alors que le nombre de voitures de tourisme a enregistré une hausse de 24 % 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 par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement dans le temps. En effet, le ratio est de 0,91 en 2010 alors qu'il était de 0,83 en 2001. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, concourt à maintenir à des niveaux historiques 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 2010, ces proportions sont maintenant de 35,3 % et 49,9 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées contribue elle aussi à maintenir très

54 Tiré du bilan climatologique de l'année 2010 qui est publié sur le site Web Climat-Québec à l'adresse suivante : www.climat-quebec.qc.ca. Ce site est géré par le Service météorologique du Canada, région du Québec, et est issu d'un partenariat avec le consortium sur la climatologie régionale Ouranos.

55 La fréquence des réclamations pour la garantie « collision » a diminué de 1,4 % au cours du 2^e trimestre de l'année 2010.

56 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « collision » est de 4,8 %, 3,9 %, 4,1 % et 4,5 % respectivement pour les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e trimestres de l'année 2010.

57 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » est de 5,7 %, 6,4 %, 5,7 % et 4,8 % respectivement pour les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e trimestres de l'année 2010.

bas le niveau de la fréquence des réclamations observé ces dernières années⁵⁸. Toutefois, depuis quelques années, plusieurs assureurs offrent des programmes de franchise décroissante ou tout simplement une absence de franchise (franchise à 0 \$). Cette pratique des assureurs aurait normalement dû influencer à la hausse la fréquence des réclamations, ce qui ne semble pas être le cas puisque la fréquence a diminué en 2010 pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le **graphique 5** montre une réduction importante de la fréquence de ce type de sinistre depuis 2001. D'ailleurs, l'année 2010 ne fait pas exception avec une réduction significative de 11,3 %. Comme elle couvre un large éventail de réclamations⁵⁹, plusieurs facteurs distincts peuvent influencer l'évolution de cette fréquence des réclamations, et ce, indépendamment les uns des autres. 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 temps de récession et d'une hausse du taux de chômage, il est possible que le taux de fraude et de vol augmente.

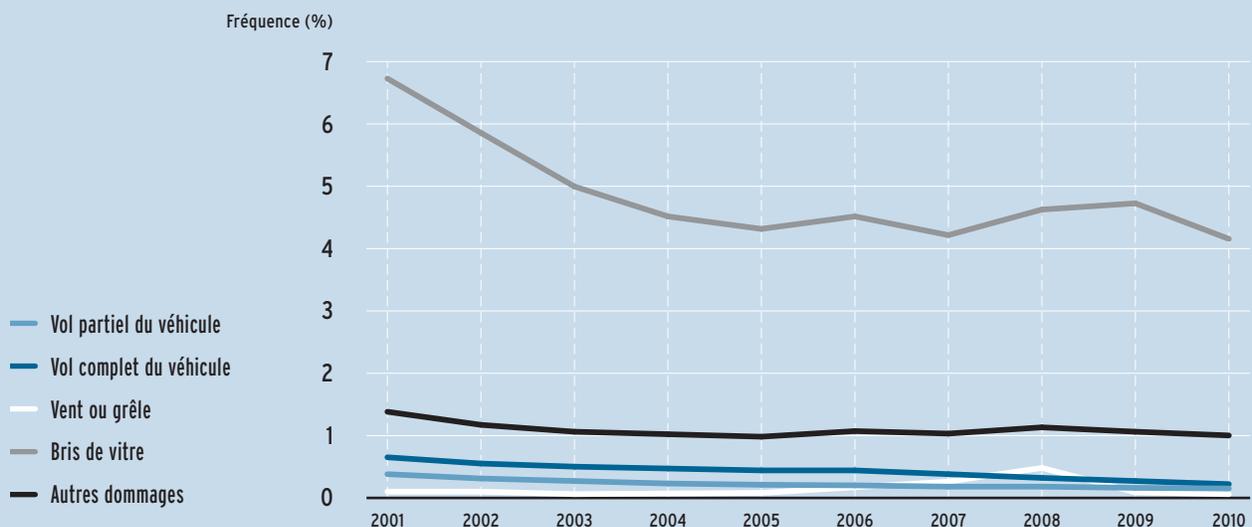
Par ailleurs, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui a pu contribuer en partie à la baisse de la fréquence observée ces dernières années. Plus précisément, en 2001, celles de 50 \$ et de 100 \$ étaient choisies par les propriétaires de 72,5 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 43,8 %, les franchises de 250 \$ et de 500 \$ étant de plus en plus populaires.

Le **graphique 9** illustre la fréquence de réclamation par type de risques couverts par la garantie « accident sans collision ni

versement » pour la période de 2001 à 2010. Il permet de constater que tous les types de réclamation ont enregistré une amélioration importante depuis 2001, y compris les sinistres causés par le vent ou la grêle. Les tempêtes de vent ou de grêle ont été plus fréquentes et violentes au cours des dernières années et les grêlons pouvaient même atteindre des diamètres importants, causant des dommages considérables aux véhicules. Ainsi, la fréquence pour ce genre de dommage avait augmenté constamment entre les années 2004 à 2008 pour atteindre un sommet de 0,49 % en 2008, en raison d'une violente tempête de vent et de grêle survenue le 10 juin 2008 qui avait causé beaucoup de dommages aux véhicules. Toutefois, au cours des deux dernières années, ce phénomène semble s'être atténué quelque peu, faisant place à des diminutions respectives de la fréquence de 79 % et 28 % pour les années 2009 et 2010 permettant ainsi d'atteindre son niveau historique le plus bas⁶⁰.

GRAPHIQUE 9

Fréquence de réclamation selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



58 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.

59 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.

60 En 2010, la fréquence des réclamations pour « vol partiel du véhicule » diminue de 9 % par rapport à 2009, tandis que celle pour « vol complet du véhicule », pour les « bris de vitre » et « autres dommages » diminue respectivement de 16,5 %, 11,9 % et 5,8 %.

Au [graphique 9](#), on constate des baisses importantes au chapitre des vols et des bris de vitre depuis 2001. La fréquence des vols partiels a diminué de 59,2 %, tandis que celle des vols complets de véhicules de près de 65 %. La fréquence des bris de vitre a aussi chuté d'une façon importante au cours de cette période, soit de 38,2 %, malgré le fait qu'elle ait augmenté en 2008 et 2009⁶¹.

Ces résultats semblent démontrer que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (systèmes de repérage et de marquage par exemple), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicules⁶².

Une augmentation marquée du nombre de vols de véhicules à l'échelle canadienne à la fin des années 1990 avait incité les fabricants à doter leurs nouveaux modèles de systèmes antivol, ce qui a contribué à la diminution de la fréquence des vols observée au cours de la dernière décennie.

De surcroît, depuis le 1^{er} septembre 2007, Transports Canada a adopté un nouveau règlement en vertu duquel tous les nouveaux modèles de voitures, de fourgonnettes, de camionnettes, de véhicules utilitaires sport et de camions neufs doivent être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol. Ces systèmes font en sorte qu'il est difficile de démarrer le moteur d'un véhicule sans un dispositif approprié de désarmement du système d'immobilisation. Une fois 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. L'entrée en vigueur de cette mesure législative a possiblement contribué à la baisse des vols de véhicules enregistrés au cours des quatre dernières années, notamment pour les vols complets qui ont chuté au Québec, de 12,7 % en 2007, de 16,4 % en 2008, de 14,4 % en 2009 et de 16,5 % en 2010⁶³.

De plus, la récente crise financière ne semble pas avoir eu d'impact sur l'incidence du vol d'automobiles. La tendance est clairement à la baisse et le vol d'automobiles est de plus en plus un phénomène lié au crime organisé. Cependant, la balade (*joy ride*) est en voie de disparition, grâce à la réglementation fédérale sur les coupe-démarrateurs.

Par ailleurs, au cours de l'année 2010, le gouvernement fédéral a adopté la *Loi visant à contrer le vol d'automobiles et le crime contre les biens* qui a pour but de pénaliser davantage les responsables du vol d'automobiles et à cibler les organisations criminelles impliquées dans ce genre de vol. Cette loi confère à l'Agence des services frontaliers du Canada le pouvoir d'examiner les conteneurs dans les différents ports et de saisir sur-le-champ les véhicules volés destinés clandestinement à l'exportation. En outre, elle rend criminelle l'altération d'un numéro d'identification de véhicule et le trafic de pièces d'automobiles volées. Cette loi fait aussi en sorte que le vol d'automobiles est maintenant considéré comme une infraction distincte en vertu du *Code criminel*, de façon à ce que les peines soient plus dissuasives et appropriées à la gravité du crime. Ainsi, l'adoption de cette loi fédérale est un moyen additionnel de lutter contre les vols de véhicules, tout comme le sont les systèmes antivol maintenant obligatoires sur toutes les voitures neuves vendues depuis 2007.

La prévalence du vol de véhicules et de ses conséquences est bien réelle pour chaque conducteur québécois qui continue de payer le prix pour le problème du vol de véhicules. Toutefois, l'ensemble des actions concertées visant à enrayer le vol d'automobiles favorise de plus en plus les assurés puisqu'en réduisant davantage les vols de véhicules, la portion de 10 % de la prime totale d'assurance automobile consacrée à couvrir les coûts associés aux vols de véhicules diminue graduellement. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir le vol représente 43 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

À titre comparatif, en 2001, ces proportions étaient de 19 % et 59 % respectivement pour la prime totale et la prime de la garantie « accident sans collision ni versement ».

Comme le montre le [graphique 10](#), les coûts moyens par sinistre ont augmenté de façon significative pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » au cours des 10 dernières années, tandis qu'il est pratiquement revenu au même niveau qu'il était en 2001 pour la garantie « accident sans collision ni versement »⁶⁴.

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.

La progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'âge du parc automobile, mais par l'inflation liée à l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs, au prix des pièces et aux coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation associée à ces éléments tend ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres à des niveaux élevés.

Pour la garantie « collision », la popularité grandissante des franchises de plus de 250 \$ contribue également à maintenir ces coûts à des niveaux élevés faisant en sorte que le coût moyen de ces réclamations devienne artificiellement plus élevé par l'élimination d'un certain nombre de petites réclamations.

Par ailleurs, après avoir observé en 2009 une hausse importante des coûts moyens par sinistre pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », on remarque que celui de la garantie « responsabilité civile » diminue de 2,8 % en 2010, tandis que celui de la garantie « collision » subit une légère hausse de 0,6 %. Quant à celui pour la garantie « accident sans collision ni versement », il subit une augmentation de 0,5 % en 2010. On rappelle que ce dernier avait affiché une baisse notable en 2009 de 15,3 %.

61 La fréquence des vols partiels est passée de 0,39 % en 2001 à 0,16 % en 2010, tandis que celle des vols complets de véhicule est passée de 0,66 % à 0,23 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 6,73 % à 4,16 %.

62 En 2001, plus de 33 600 vols de véhicules (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour le Québec pour des déboursés de 251 M\$ comparativement à près de 15 400 vols et des déboursés de 141 M\$ en 2010. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

63 Au cours de ces quatre mêmes années, les vols partiels de véhicule ont chuté respectivement de 7,8 %, 2,5 %, 6,8 % et 8,9 %.

64 Ces coûts se sont accrus respectivement de 43 %, 98 % et 4 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » depuis l'année 2001.

Le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont évidemment supérieurs à ceux des autres types de réclamation de cette garantie, comme l'illustre le [graphique 11](#).

En effet, le nombre de vols complets de véhicule représente un peu plus de 4 % du nombre total de réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement », mais plus de 40 % des montants versés. Le coût moyen des vols complets de véhicules, après avoir atteint 5,9 % en 2009, augmente de 1,2 % en 2010 pour atteindre son niveau le plus élevé observé au cours des 10 dernières années⁶⁵.

Compte tenu de l'importance des montants versés pour les vols complets et que ces derniers sont en hausse en 2010, on se serait attendu à une augmentation plus élevée du coût moyen global des réclamations couvertes par la garantie « accident

sans collision ni versement » pour l'année en cours. Toutefois, comme il est indiqué au [graphique 10](#), le coût moyen par sinistre pour cette garantie est demeuré sensiblement au même niveau qu'en 2009 avec une légère augmentation de 0,5 %.

En 2010, on observe une forte diminution de 17,4 % du coût moyen des dommages causés par le vent ou la grêle, et ce, pour une deuxième année consécutive. On rappelle qu'en 2009, ce coût moyen avait diminué de 33,3 %. Outre le coût moyen par sinistre des vols complets qui augmente, tous les autres coûts moyens des réclamations couvertes par cette garantie présentent des hausses en 2010 par rapport à l'année dernière. Ainsi, le coût moyen par sinistre pour « vol partiel » augmente de 0,7 %, celui des « bris de vitre » de 3 % et celui pour « autres dommages », qui comprend notamment l'incendie et le vandalisme, augmente de 4 %⁶⁶. Le coût moyen par sinistre pour les « autres dommages » décline maintenant celui pour les dommages causés par le vent ou la grêle et

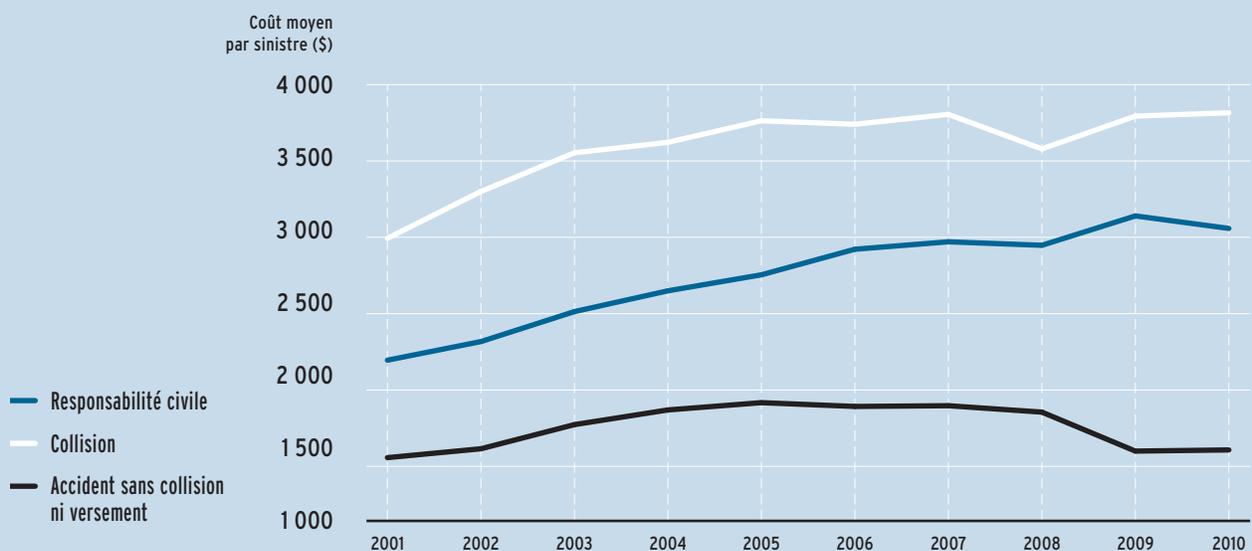
devient le deuxième en importance, après le vol complet d'un véhicule, parmi les sinistres qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

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 12](#).

En 2010, le coût global pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile diminue considérablement par rapport à 2009. En effet, pour l'année 2010, que l'on peut qualifier d'exceptionnelle à ce chapitre, la fréquence des réclamations diminue pour ces trois garanties, tandis que le coût moyen des sinistres diminue pour la garantie « responsabilité civile » mais demeure pratiquement au même niveau pour les deux autres garanties avec une légère hausse. Ainsi, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » diminue de 8,3 %, tandis que celui pour la garantie « collision » diminue de 4,7 %.

GRAPHIQUE 10

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

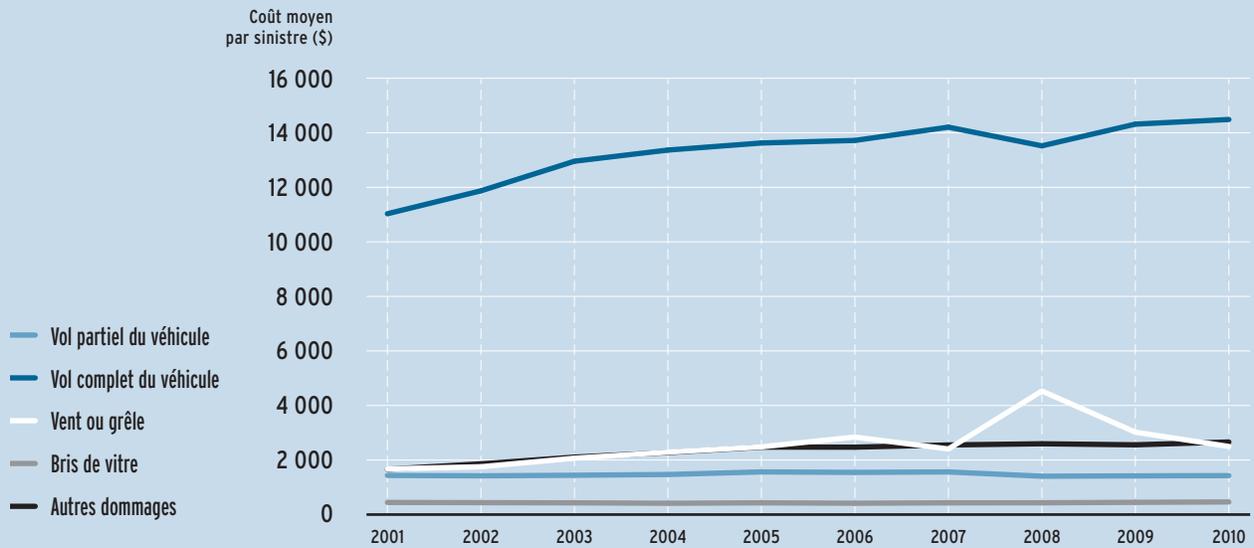


65 Le coût moyen par sinistre des « vols complets » passe de 14 317 \$ en 2009 à 14 487 \$ en 2010.

66 Plus précisément, le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle passe de 3 021 \$ en 2009 à 2 497 \$ en 2010. Pour les mêmes années, celui pour le « vol partiel » est passé de 1 418 \$ à 1 428 \$, tandis que ceux pour les « bris de vitre » et pour les « autres dommages » sont passés de 448 \$ à 462 \$ et de 2 557 \$ à 2 661 \$ respectivement.

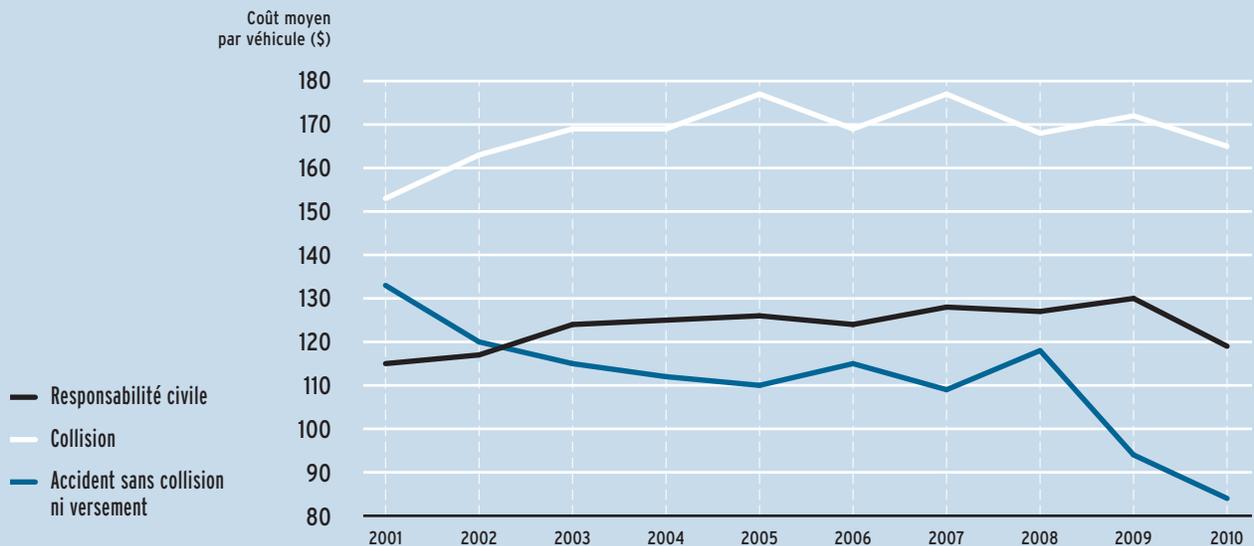
GRAPHIQUE 11

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



GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



Quant à la garantie «accident sans collision ni versement», on observe une amélioration importante de son coût global pour une deuxième année consécutive. Cette année, cette baisse est de 10,4 %, tandis qu'elle était de 21,2 % en 2009. Comme l'illustre le **graphique 13**, cette amélioration résulte du fait que ses cinq composantes ont vu leur coût global diminuer en 2010 par rapport à 2009.

En effet, malgré le fait que le «vol partiel», le «vol complet», les «bris de vitre» et les «autres dommages» ont subi une augmentation de leur coût moyen par sinistre, la baisse de la fréquence des réclamations que chacune de ces quatre composantes présente en 2010 est supérieure à la hausse du coût moyen par sinistres, faisant en sorte d'afficher un coût global à la baisse⁶⁷. Pour ce qui est des dommages causés par le vent ou la grêle, ce dernier présente une baisse de 40,7 % en 2010, compte tenu des fortes diminutions de sa fréquence et de son coût moyen. On note également que le coût moyen par véhicule des réclamations pour «vol partiel» est en baisse pour une neuvième

année consécutive, tandis que celui pour «vol complet du véhicule» diminue pour une dixième année consécutive.

En 2009, après avoir vu le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme diminuer pour une première fois au cours de la dernière décennie, cette tendance s'est accentuée en 2010 avec une diminution de 5,1 % par rapport à l'année dernière, en comparaison à une diminution de 2,4 % en 2009. Le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme est passé de 1 550 millions de dollars en 2009 à 1 471 millions de dollars en 2010. Ce changement est principalement attribuable à la forte baisse de la fréquence des réclamations présentée pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile entraînant ainsi une diminution notable du coût global de ces garanties. Pris globalement, la baisse de la fréquence des réclamations de 7,5 % combinée à une légère baisse globale de 0,7 % du coût moyen des sinistres ont ainsi exercé une pression à la baisse sur le montant total des sinistres pour l'année 2010. Quant au

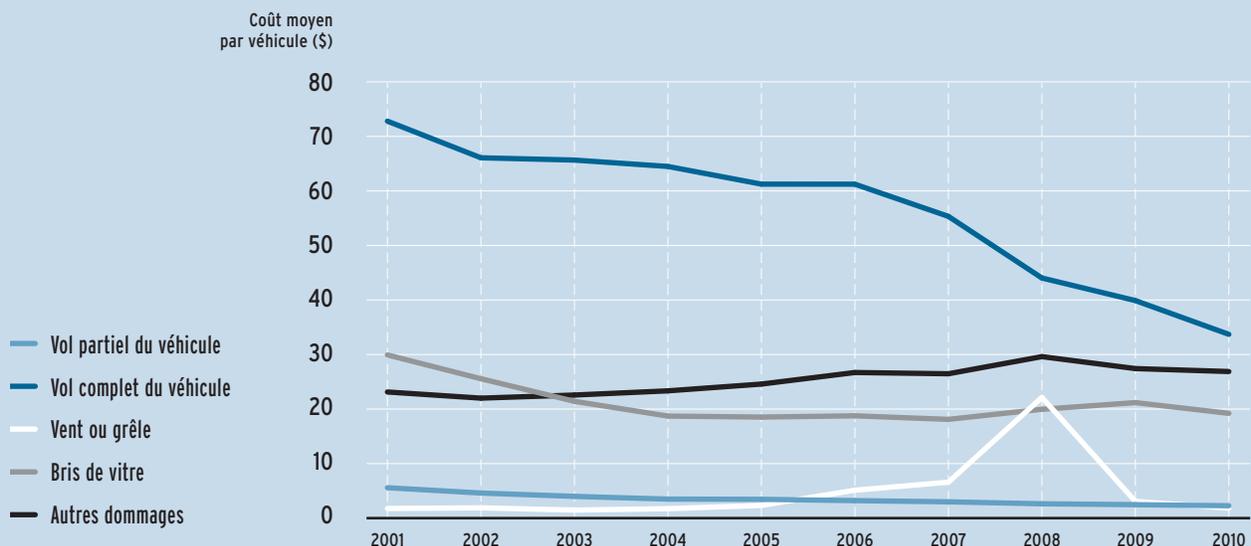
montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, après avoir diminué de 4,1 %, une première fois en 2009, il affiche une deuxième baisse de 4,8 %, passant de 1 820 millions de dollars en 2009 à 1 733 millions de dollars en 2010.

Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une baisse de 5,1 % et que les primes acquises présentent une hausse de 1 %, les résultats de cette année sont encore meilleurs que les résultats de 2009. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 61,7 % en 2009 à 58 % en 2010, comme l'indique le **tableau 13**. Les assureurs, dans leur ensemble, ont donc été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, l'amélioration des résultats est encore plus importante en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs. Le montant total des sinistres est en baisse de 4,8 % et les primes acquises sont en hausse de 1 %. Par conséquent, le

GRAPHIQUE 13

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



⁶⁷ Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour le «vol partiel du véhicule» a diminué de 8,3 %, celui des «vol complet», des «bris de vitre» et des «autres dommages» de 15,5 %, 9,3 % et 2 % respectivement au cours de l'année 2010.

ratio sinistres / primes est passé de 59,5 % en 2009 à 56 % en 2010, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec ont augmenté en 2010, passant de 13,9 % en 2009 à 17,3 % des primes acquises cette année.

LE CARACTÈRE ADÉQUAT DE LA TARIFICATION EN 2010

Malgré l'effet des réductions des tarifs consenties par les assureurs en 2010 pour les voitures de tourisme, les primes acquises ont légèrement augmenté par rapport à l'année dernière en raison notamment de la croissance de la demande. Par contre, toujours en valeur absolue, les dépenses ont diminué au cours de l'année 2010, et ce, pour une deuxième année consécutive. Par conséquent, elles ont représenté un pourcentage des primes acquises moins élevé que l'an dernier.

Avant de se prononcer sur le caractère adéquat de la tarification en 2010, 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 la portion de la prime souscrite qu'un assureur aurait normalement chargée pour payer les réclamations et les frais de règlement qui y sont associés, s'il avait été en mesure de connaître à l'avance le montant exact des déboursés totaux à venir.

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 à leurs opérations d'assurance et de générer une marge de profit raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Le **graphique 14** présente l'évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport

sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules souscrits, à l'exception de la catégorie « autres risques »⁶⁸.

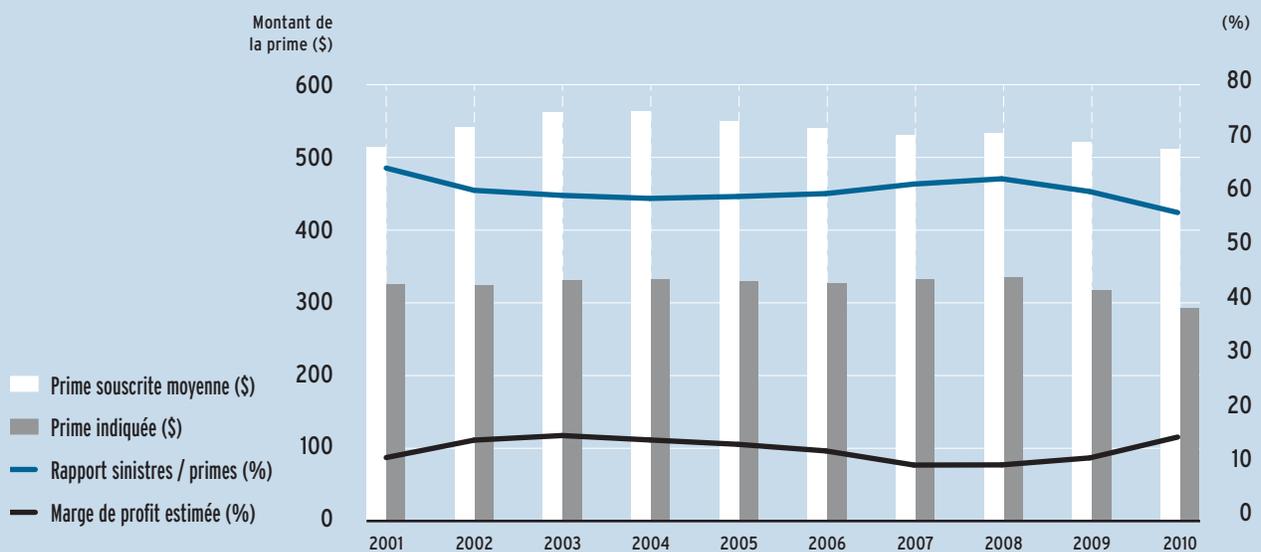
On observe que l'écart entre la prime indiquée et la prime souscrite moyenne chargée par les assureurs s'est accentué en 2010, ce qui fait en sorte de dégager une plus grande marge de profit pour leurs opérations d'assurance automobile.

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 en assurance automobile qui se situent entre 10 % et 16 % des primes souscrites. La marge de l'année 2010 est estimée à 15,4 % des primes souscrites alors qu'elle était de 11,6 % en 2009.

Par conséquent, on considère que les assureurs évaluent bien les risques auxquels ils

GRAPHIQUE 14

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



⁶⁸ Les résultats présentés dans le graphique 14 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 8,3 % du total des primes souscrites et 7,4 % du total des sinistres pour l'année 2010.

sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est plus que raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

L'analyse des résultats au cours des 25 dernières années révèle également que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le **graphique 15** présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec, de 1986 à 2010, 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, tels la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres.

Le **graphique 15** permet aussi d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et 20 ans. On constate une amélioration remarquable de la rentabilité 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 2001 à 2010, s'établit à 14,6 % des primes acquises.

Sur une décennie, ces résultats sont remarquables et peuvent même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités⁶⁹. Lorsqu'il est calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 10 % des primes acquises. Ce rendement est supérieur à une fourchette qui serait considérée comme raisonnable,

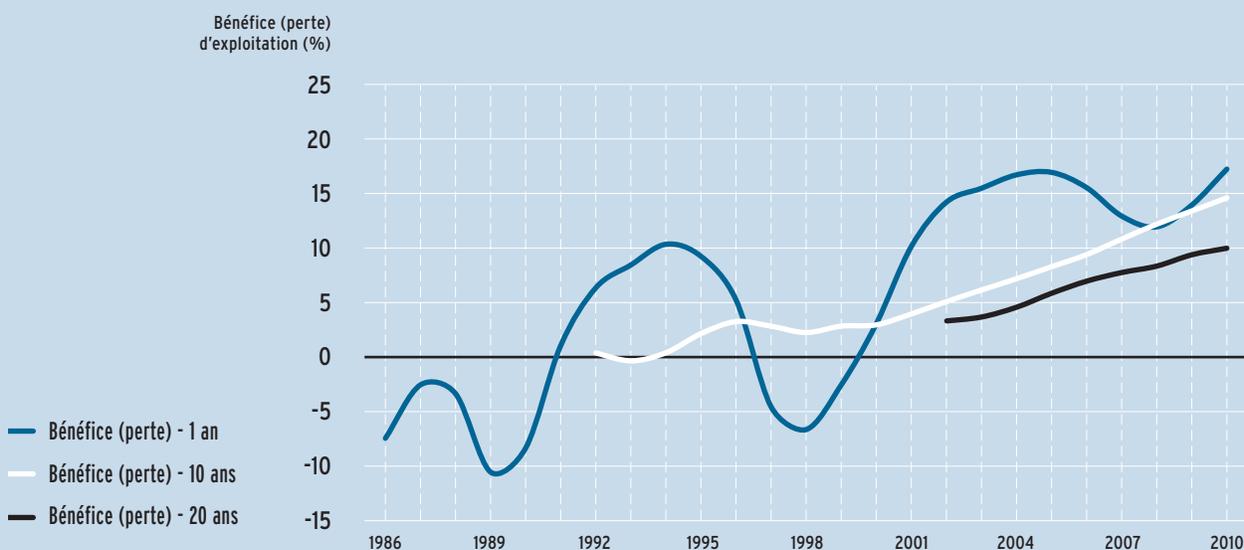
compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile.

De plus, l'année 2010 peut être qualifiée d'exceptionnelle, étant donné que la fréquence des réclamations continue de diminuer pour atteindre des niveaux historiques jamais égalés, mais aussi du fait que, globalement, le coût moyen des sinistres a subi une baisse. Rien n'indique qu'il y aura un renversement de la situation en 2011. Cela est d'autant plus vrai puisque la profitabilité des opérations d'assurance automobile de l'ensemble du marché se situe actuellement au-dessus des moyennes historiques, malgré des baisses de primes à répétition depuis quelques années. La tendance s'est poursuivie en 2010.

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

GRAPHIQUE 15

Bénéfice (perte)⁷⁰ d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules



⁶⁹ 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.

⁷⁰ Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

être qualifiée d'adéquate, même si elle génère, sur de longues périodes, des bénéfices d'exploitation pouvant dépasser les objectifs de rendement généralement visés 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 réalise des bénéfices⁷¹, mais à des degrés divers.

Bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 17,3 % en 2010, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, les bénéfices d'exploitation estimés pour 2010 ont augmenté par rapport à 2009 et demeurent supérieurs à la moyenne historique. Le niveau des bénéfices estimés pour l'année 2010 est le premier en importance observé au cours des 25 dernières années. L'excellente performance des résultats techniques, provenant principalement d'une baisse combinée de la fréquence des réclamations et du coût moyen des sinis-

tres, a permis aux assureurs de réduire leurs déboursés totaux et 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 2011.

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, ce qui est à l'avantage des consommateurs, particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs et courtiers. La bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec profite aux 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.

⁷¹ 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.

PARTIE 4

LES PRATIQUES
DE TARIFICATION

Après avoir analysé la rentabilité des assureurs, il est opportun de considérer les pratiques de classification et de tarification qu'ils utilisent. 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 définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. En obligeant sa divulgation, 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, 39 journées ont été réservées par 11 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance automobile, c'est-à-dire 11 sociétés d'assurance, afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification. Parmi ces 11 sociétés, 73 % détenaient une charte du Québec ou une charte

du Canada dont le siège est situé au Québec et 27 % une charte du Canada. À titre comparatif, en 2009, 45 journées de consultation avaient été réservées par 15 organismes différents.

Au cours de ces visites, 205 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 28 manuels d'assureurs différents. En 2009, ces chiffres étaient de 217 consultations pour 19 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 intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Deux sociétés d'assurance, entre autres, sont venues 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 consom-

mateurs 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 une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Le **tableau 14** 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. On note que la section qui traite de la cote de solvabilité (*credit scoring*)⁷², qui avait été consultée à 64 reprises l'an dernier, n'a été consultée que 28 fois cette année. Quant à la section des avenants, elle a été consultée à 48 reprises cette année en comparaison à 30 en 2009. Pour toutes les autres sections présentées dans ce tableau, leur nombre de consultations est à la baisse en 2010, mais pas de façon significative.

Les 28 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de cette année représentent plus de 91 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile. Les consultants sont donc en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites

⁷² En 2010, les assureurs du Québec, qui utilisent la cote de solvabilité (*credit scoring*) dans leur processus de tarification, représentent plus de 85 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile.

TABLEAU 14

Recensement des sections des manuels de tarification⁷³ les plus consultées au cours de l'année 2010 pour les voitures de tourisme

Sections des manuels de tarification	Nombre de consultations	Pourcentage ⁷⁴
Territoires / municipalités	100	49 %
Avenants	48	23 %
Classes des conducteurs	47	23 %
Rabais / surcharge	47	23 %
Dossiers de conduites	37	18 %
Table de groupes de véhicules	35	17 %
Limites et franchises	34	17 %
Taux de base	33	16 %
Cote de solvabilité (<i>credit scoring</i>)	28	14 %

GRAPHIQUE 16

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

205 consultations en 2010

64 %

Assureur à charte du Québec et assureur à charte du Canada dont le siège se trouve au Québec

34 %

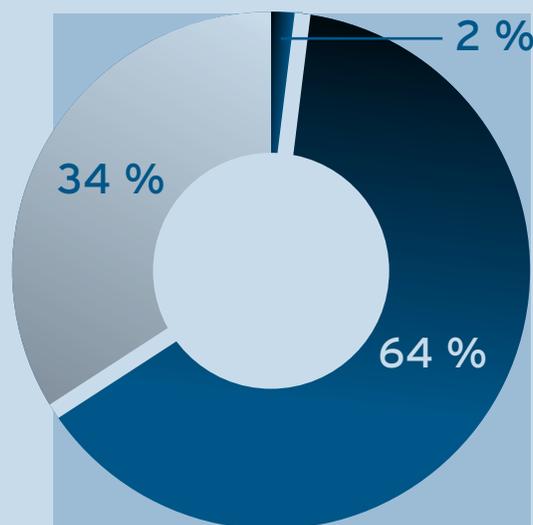
Assureur à charte du Canada dont le siège ne se trouve pas au Québec

2 %

Assureur à charte d'un État ou d'un pays étranger

0 %

Assureur à charte d'une autre province



⁷³ Les sections relatives aux motocyclettes, aux cyclomoteurs, aux motoneiges et aux véhicules tout-terrain ont été consultées 55, 48, 43 et 55 fois respectivement au cours de l'année 2010, tandis que les sections qui traitent des véhicules récréatifs et des véhicules utilitaires ont été consultées à 32 et 50 reprises.

⁷⁴ Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2010, soit 205 consultations.

à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les cinq assureurs les plus consultés en 2010 représentent plus de 47 % du marché québécois de l'assurance automobile, tandis que si l'on prend les 10 assureurs les plus consultés, cette proportion passe à plus de 67 %.

L'année dernière, les manuels des assureurs directs avaient été les plus consultés avec une proportion représentant 52 % des consultations. Cette année, on observe une tendance complètement inversée puisque les manuels de tarification des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers représentent plus de 69 % des consultations.

Le **graphique 16** 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 69 % en 2010.

LES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION

Les modifications apportées par les 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 confirme la présence d'une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Ainsi, 36 assureurs 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 94 % de ce marché. À cet effet, le **tableau 15** présente

TABLEAU 15

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2010

Critères de classification et de tarification	Part de marché ⁷⁵ en 2010 des assureurs ayant modifié ce critère
Marque / année / modèle du véhicule	83 %
Système de protection contre le vol	71 %
Localisation	46 %
Véhicule hybride	31 %
Avenant « valeur à neuf »	29 %
Rabais Internet	23 %
Utilisation hors Québec	20 %
Accident non responsable	19 %
Kilométrage	19 %
Avenant « extension de la garantie privation de jouissance »	19 %
Limites et franchises	13 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	13 %
Pluralité de véhicules	13 %
Utilisation du véhicule	13 %
État civil	11 %
Sexe	10 %

⁷⁵ 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

Parmi les nouveaux critères présents dans ce tableau, celui lié aux véhicules hybrides fait une apparition marquée en 2010, tandis que celui lié à l'achat ou à la demande de soumission en ligne augmente en popularité et les rabais octroyés sont de plus en plus élevés pour ceux qui utilisent Internet. Ainsi, les assureurs résolument tournés vers le développement durable accordent de plus en plus de rabais aux propriétaires de véhicules hybrides et la liste des véhicules admissibles continue de s'allonger.

En ce qui concerne les franchises, plusieurs modifications y ont été apportées et ce sont les mêmes qu'observées ces dernières années, soit que les assureurs exigent maintenant des franchises minimales pour certains types de véhicule. De plus, certains assureurs qui n'avaient pas suivi la tendance amorcée ces dernières années, offrent maintenant la possibilité d'avoir une franchise à 0 \$. Toutefois, on observe que certains ont abandonné cette pratique. Les assureurs ont également apporté beaucoup de modifications à leur tarification en fonction de la franchise retenue.

Les assureurs continuent d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leur clientèle. Parmi ceux-ci, on note la présence plus soutenue des rabais octroyés aux assurés possédant plus d'un véhicule, tandis que les rabais liés aux systèmes de protection contre le vol subissent de nombreuses modifications annuellement et la liste des systèmes admissibles s'allonge en fonction du développement de nouveaux systèmes. Les assureurs ont été très actifs concernant les rabais liés au kilométrage parcouru dans une année. Plus le kilométrage est bas, plus le rabais sera élevé. Cette pratique, combinée avec celle favorisant l'utilisation d'un véhicule hybride, s'inscrit donc dans la tendance observée chez les assureurs ces dernières années, soit celle d'encourager les consommateurs à adopter des pratiques de conduite respectueuses de l'environnement.

Avec l'entrée en vigueur, le 1^{er} octobre 2010, de la nouvelle police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, les assureurs ont également apporté plusieurs modifications à l'avenant F.A.Q. N° 43 (A à F) - Valeur à neuf. En effet, les règles d'admissibilité et les véhicules éligibles de même que la tarification de cet avenant ont subi de nombreuses modifications. Pour la plupart des assureurs, cet avenant est maintenant disponible pour une plus longue période et aussi pour les véhicules usagés.

Finalement, pour ce qui est du critère lié à l'utilisation du véhicule hors Québec, la tarification varie en fonction du nombre de jours consécutifs passés à l'extérieur et selon le kilométrage parcouru. Aussi, certains assureurs ajoutent maintenant une majoration si le véhicule est utilisé dans certaines provinces du Canada, notamment en Ontario si l'assuré y circule régulièrement.

Comme on peut le constater dans le [tableau 15](#), les sept premiers critères de classification et de tarification en importance pour les assureurs en 2010 qui ont été modifiés le plus souvent sont tous des critères pour lesquels les consommateurs exercent un certain contrôle. En choisissant des véhicules prisés par les assureurs, en installant des systèmes efficaces de protection contre le vol et en optant pour un magasinage en ligne, les consommateurs sont en mesure d'influencer à la baisse la prime qui leur sera demandée. On note que le critère lié aux systèmes de protection contre le vol demeure en tête de liste pour une huitième année consécutive. En effet, en raison de l'importance des dommages causés par le vol de véhicules soutenue par l'ensemble des assurés, cette facture représente près de 10 % de la prime d'assurance de chaque automobiliste. Les assureurs continuent de promouvoir l'installation de ces systèmes en modifiant les règles d'admissibilité, les exigences minimales, la liste des systèmes recommandés de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Ils modifient même leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance. On note aussi une popularité accrue des systèmes de marquage.

Par ailleurs, les assureurs justifient 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 raisons qui incitent les assureurs à raffiner leurs critères de classification et de tarification afin de définir les meilleurs risques et leur offrir la prime la plus équitable. 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.

À cet effet, 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.

Au cours de l'année 2010, les assureurs ont également été actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification. Cette année, moins d'assureurs que par les années passées ont apporté des changements pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Toutefois, les assureurs dominant ces marchés ont apporté des modifications à leurs règles. Ainsi, 14 assureurs représentant plus de 82 % du marché des motocyclettes, 11 assureurs représentant plus de 72 % du marché des motoneiges et 12 assureurs représentant plus de 73 % du marché des véhicules tout-terrain ont effectué des changements en 2010. Ces modifications sont illustrées au [tableau 16](#).

Pour les motocyclettes, plusieurs assureurs offrent maintenant l'avenant « valeur à neuf » sur une plus grande période. Étant donné que la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2010, est disponible pour ce type de véhicule, les

TABLEAU 16

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 2010

	Critères de classification et de tarification	Part de marché ⁷⁶ en 2010 des assureurs ayant modifié ce critère
Motocyclettes	Expérience de conduite (incluant les accidents responsables et non responsables)	58 %
	Cours de conduite	38 %
	Pluralité de véhicules	31 %
	Avenant « valeur à neuf »	27 %
	Prime minimum	27 %
	Utilisation hors Québec	21 %
Motoneiges	Limites et franchises	42 %
	Détention d'une couverture complète	22 %
	Profession / occupation / membre d'un groupe	20 %
	Marque / année / modèle du véhicule	16 %
	Localisation	15 %
	État civil	14 %
	Âge	13 %
	Cote de solvabilité (<i>credit scoring</i>)	12 %
Véhicules tout-terrain	Détention d'une couverture complète	23 %
	Cote de solvabilité (<i>credit scoring</i>)	23 %
	Marque / année / modèle du véhicule	22 %

assureurs ont été très actifs en termes de modifications apportées à l'avenant « valeur à neuf » afin d'être concurrentiels. Ainsi, plusieurs modifications ont été apportées aux primes et les règles d'admissibilité ont été ajustées en conséquence. De plus, différents rabais ont été ajoutés par certains assureurs en fonction du fait que l'assuré a suivi certains cours avancés pour la conduite d'une motocyclette.

La cote de solvabilité (*credit scoring*) est également demandée par une plus grande majorité d'assureurs lorsque vient le temps de souscrire une assurance pour une motoneige ou un véhicule tout-terrain, tendance

qui s'est confirmée l'année dernière et qui s'est accentuée cette année. Quant aux limites et franchises applicables, elles ont encore une fois subi une multitude de modifications en 2010, et ce, principalement pour les motoneiges. Ainsi, la tendance observée ces dernières années se poursuit, voulant que certains assureurs imposent des franchises minimales sur certains modèles alors que d'autres offrent la possibilité d'adhérer à des programmes de franchises décroissantes, comme c'est le cas pour les voitures de tourisme. De plus, certaines limites plus élevées sont maintenant disponibles pour couvrir la responsabilité civile des propriétaires de ces

véhicules. On observe également que des rabais ont été ajoutés du fait que l'assuré souscrit une couverture complète pour une motoneige ou un véhicule tout-terrain.

Dans l'ensemble, depuis quelques années, les assureurs ont développé une tarification plus raffinée 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 nombre d'années de possession du véhicule par l'assuré, selon le sexe, l'âge du conducteur principal et la localisation du risque.

⁷⁶ 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 17

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2010

Critères de classification et de tarification	Part de marché ⁷⁷ en 2010 des assureurs ayant modifié ce critère
Marque / année / modèle du véhicule	55 %
Système de protection contre le vol	30 %
Avenant « valeur à neuf »	27 %
Localisation	19 %

La catégorie des véhicules utilitaires a également subi quelques changements. Il y a 16 assureurs qui ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification en 2010, ce qui représente plus de 69 % de ce marché. Le **tableau 17** présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2010.

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 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. Ces règles sont définies dans le manuel de tarification 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.

Ainsi, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Toutefois, les assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification, le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile. Par conséquent, les assureurs ont maintenant étendu leur philosophie de segmentation des risques à l'ensemble de leurs activités.

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 aux yeux d'un assureur, plus la prime d'assurance demandée le sera. Les assureurs sont donc en mesure, à partir de leurs propres données et de leur expérience, d'effectuer des études afin de déterminer des similitudes et des différences parmi les différents facteurs qu'ils désirent utiliser dans leur processus de tarification.

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. Par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Ces critères peuvent être divisés en deux groupes, soit ceux liés à l'assuré et ceux qui se rattachent

⁷⁷ 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

au véhicule. Parmi les critères les plus courants, on note :

CRITÈRES LIÉS À L'ASSURÉ

- Le dossier de conduite de l'assuré

Le nombre d'années pendant lesquelles l'assuré détient un permis de conduire et conduit un véhicule, les cours de conduite de base ou de perfectionnement qu'il a suivis, le nombre de points d'inaptitude et les condamnations au *Code de la sécurité routière*, pour vitesse excessive ou pour conduite avec les facultés affaiblies par exemple, sont des critères généralement considérés par les assureurs. Pour ce faire, les assureurs consultent la base de données de la SAAQ afin d'obtenir ces renseignements.

- Le dossier de réclamation de l'assuré

Le nombre d'accidents pour lesquels une indemnité a été versée fait partie des facteurs qui influencent la prime d'assurance automobile. L'assureur se penchera non seulement sur la responsabilité de l'assuré dans les accidents, mais également sur la fréquence de réclamations. De fait, en matière d'assurance automobile, les bons conducteurs sont plus récompensés que les autres.

- Le lieu de résidence de l'assuré

Les primes d'assurance automobile sont généralement plus élevées dans les grands centres urbains en raison des risques accrus d'accident attribuables en partie à une plus grande densité de circulation et aux probabilités de vol et de vandalisme plus élevées. Toutefois, certaines composantes de la prime pour les régions plus rurales peuvent également être élevées en raison d'une plus grande présence de chemins non pavés. On pense notamment aux dommages causés aux glaces.

- Le profil de l'assuré

L'âge, le sexe, l'état civil et l'occupation de l'assuré sont des critères retenus par les assureurs. La prime d'un conducteur de moins de 25 ans est généralement plus élevée puisque ce groupe d'âge est plus impliqué dans des accidents. La prime

demandée peut aussi varier considérablement selon que l'assuré soit un homme ou une femme; généralement la prime demandée aux femmes est moins élevée. Une situation similaire est observable selon que l'assuré est célibataire ou marié. De plus, plusieurs rabais sont offerts en fonction de la profession occupée par l'assuré.

- Les habitudes de conduite et la fréquence à laquelle l'assuré conduit son véhicule

Les assureurs désirent connaître le temps qu'un assuré passe au volant dans une même journée et la distance moyenne qu'il parcourt annuellement ou pour aller au travail. De plus, ils veulent savoir si le véhicule est utilisé dans le cadre du travail ou à des fins personnelles. Pour les assureurs, plus un assuré se retrouve derrière un volant, plus il a de risques d'être impliqué dans un accident.

- La cote de solvabilité (*credit scoring*)

Certains assureurs vont accorder un rabais en fonction de la stabilité financière de l'assuré. Plus cette stabilité est grande, plus le rabais est important. Les assureurs considèrent généralement qu'une personne disciplinée au point de vue financier est plus susceptible de faire l'entretien préventif de son véhicule et d'être généralement plus prudente lors de la conduite de son véhicule. Ainsi, un bon dossier de crédit permet souvent de faire diminuer la prime d'assurance automobile.

CRITÈRE LIÉ AU VÉHICULE

- Le type de véhicule

L'assureur tient compte de la marque, du modèle, de l'année et de la valeur du véhicule à assurer. Le coût des pièces et des réparations a aussi une incidence sur la prime. Un véhicule sport haut de gamme coûte plus cher à réparer, il coûte donc plus cher à assurer. En raison de leur popularité, certains types de véhicules font plus souvent l'objet de vols, tandis que d'autres véhicules sont susceptibles d'être endommagés plus facilement à la suite d'un accident. Par conséquent, les assureurs déterminent les primes en fonction du dossier de sinistralité propre à chaque véhicule.

Finalement, le choix des protections demandées a également une incidence importante sur le montant de la prime d'assurance automobile. L'assureur tiendra compte du montant de responsabilité civile et de la franchise applicable en cas de dommages au véhicule. Plus la franchise est élevée, plus la prime diminue. Selon les protections désirées, la prime sera plus ou moins élevée. Par exemple, si l'assuré n'est couvert que pour la responsabilité civile, il en coûtera moins cher que s'il est couvert pour les dommages à son véhicule.

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 un conducteur et une conductrice 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 9](#). 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.

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.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, comme par les

années passées, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessibles 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 une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Pour les années à venir, les assureurs devraient prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population, ce qui pourrait entraîner un durcissement des règles de classification et de tarification. En assurance habitation, il est devenu évident que les changements climatiques ont un impact très concret. Les catastrophes naturelles, telles les inondations, le verglas et les pluies torrentielles, sont devenues des facteurs majeurs de dégâts. La nouvelle réalité des changements climatiques représente un défi et une opportunité pour l'industrie. Les assureurs devront évaluer différentes avenues de développement, telles que des investissements dans la recherche de solutions, de nouveaux produits adaptés et dans la prévention.

À cet effet, la plupart des assureurs se disent préoccupés par les hausses potentielles de la fréquence et de la sévérité des sinistres occasionnées par un plus grand nombre d'événements météorologiques violents ou extrêmes. Pour d'autres, ce sont les hausses possibles de la réassurance qui les préoccupent⁷⁸.

De plus, au début de l'année 2010 est entrée en vigueur la loi obligeant les futurs conducteurs de tout âge à suivre un cours de conduite. Cette loi prévoit également la prolongation à 12 mois de la période pendant laquelle tout nouveau conducteur doit être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur avant de pouvoir demander un permis probatoire. La période de probation de 24 mois s'applique dorénavant à tous les nouveaux conducteurs,

quel que soit leur âge. À sa manière, cette nouvelle mesure pourrait influencer certaines pratiques actuelles des assureurs.

En mars 2010, le gouvernement de l'Ontario a adopté des réformes au régime d'assurance automobile visant à mieux maîtriser les coûts liés à l'inflation des frais médicaux. Personne ne peut affirmer avec certitude que ces changements réglementaires, qui sont entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2010, permettront de rétablir l'équilibre entre les prix et les coûts des demandes de règlement. Par conséquent, les assureurs québécois opérant dans cette province devront demeurer vigilants et certaines de leurs pratiques pourraient en être affectées.

À la fin de l'année 2009, le projet de loi n^o 74 a été adopté par le gouvernement du Québec. Ce projet visait notamment l'encadrement réglementaire des produits de garantie de remplacement qui étaient vendus depuis quelques années par les concessionnaires d'automobiles. Ainsi, l'Autorité considère ces produits comme étant des produits d'assurance automobile assujettis à son encadrement. Par conséquent, les garanties de remplacement automobile sont maintenant émises par des assureurs dont le régime d'encadrement, administré par l'Autorité, permet aux consommateurs d'être mieux protégés, notamment des risques d'insolvabilité.

À cet effet, l'Autorité a développé un nouveau formulaire d'assurance automobile, soit le F.P.Q. N^o 5 - Assurance de remplacement⁷⁹ qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2010. Ce produit peut être distribué directement par les assureurs ou les courtiers, ou peut être distribué en vertu du titre VIII de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*. Ce mode de distribution constitue une nouveauté pour la souscription des produits d'assurance automobile et les assureurs qui ont emprunté cette voie ont dû modifier certaines de leurs pratiques.

Ainsi, pour que le consommateur soit en mesure de déterminer si le produit d'assurance lui convient, le distributeur

(le concessionnaire d'automobiles) a l'obligation de lui remettre un document appelé guide de distribution. Ce guide est un document d'information sur la nature, l'étendue et les exclusions de la couverture d'assurance qui est proposée. Il est préparé par l'assureur et déposé auprès de l'Autorité.

L'assureur et le distributeur ont donc la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour que la personne qui a la charge de distribuer le produit d'assurance ait une connaissance suffisante du guide qui s'y rapporte.

À cet effet, le **tableau 18** présente le nombre de polices de même que le montant total des primes directes souscrites pour les trois premiers mois d'utilisation de cette nouvelle police d'assurance automobile, soit du 1^{er} octobre au 31 décembre 2010.

Les données présentées dans le **tableau 18** pour le dernier trimestre de l'année 2010 permettent de constater que le marché de l'assurance de remplacement est largement dominé par les assureurs distribuant cette police par l'entremise de la distribution sans représentant, dans ce cas-ci, les concessionnaires d'automobiles. Ces derniers recueillent 81 % du total de polices vendues au cours de ces trois mois et, près de 88 % du total des primes souscrites. Durant cette période, près de 12 000 polices ont été souscrites, et ce, pour plus de 16,8 millions de dollars en prime.

En date de ce rapport, la police est offerte pour des termes de un an à huit ans, pour les véhicules neufs et usagés. On note que tous les assureurs faisant affaire avec les concessionnaires d'automobiles ou avec un représentant certifié offrent cette police aux mêmes conditions.

Selon les données recueillies, on constate une différence importante entre la prime moyenne d'une police souscrite par un représentant certifié et celle souscrite par un distributeur. Pour les trois premiers mois d'activité, on observe un écart de 615 \$ (près de 67 %) entre les deux modes de distribution. Cet écart pourrait s'expliquer par le taux

78 Ces affirmations ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.

79 Le formulaire F.P.Q. N^o 5 - Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré - Assurance de remplacement est disponible sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

TABLEAU 18

Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile
F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement pour la période du 1^{er} octobre au 31 décembre 2010⁸⁰

Catégories de risque ⁸²	Mode de distribution ⁸¹						Total		
	Concessionnaires d'automobiles			Agents / courtiers			Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne
	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne ⁸³	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne			
Voitures de tourisme	9 263	14 400 654 \$	1 555 \$	2 224	2 063 088 \$	928 \$	11 487	16 463 742 \$	1 433 \$
Motocyclettes	29	32 337 \$	1 115 \$	9	4 329 \$	481 \$	38	36 666 \$	965 \$
Motoneiges	106	83 876 \$	791 \$	12	7 752 \$	646 \$	118	91 628 \$	777 \$
Véhicules tout-terrain	99	91 016 \$	919 \$	18	13 197 \$	733 \$	117	104 213 \$	891 \$
Véhicules utilitaires	103	160 868 \$	1 562 \$	---	---	---	103	160 868 \$	1 562 \$
Total	9 600	14 768 751 \$	1 538 \$	2 263	2 088 366 \$	923 \$	11 863	16 857 117 \$	1 421 \$

de commission qui est généralement plus élevé pour la distribution sans représentant. La prime moyenne souscrite, incluant tous les termes de police disponibles, est de 1 538 \$ pour le réseau de la distribution sans représentant et de 923 \$ lorsqu'elle est souscrite par un représentant certifié.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels de tarification indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affichait des hausses moyennes au début des années 2000. Ce mouvement à la hausse s'est renversé en 2003. Depuis, l'industrie présente des baisses moyennes de tarifs chaque année. Pour l'année 2010, la tendance affichée des baisses de tarifs s'est accentuée par rapport aux quatre années précédentes pour présenter la troisième plus forte baisse au cours des 10 dernières années. Cette diminution est supérieure à celle de 2009 et se rapproche des diminutions importantes qui avaient été présentées pendant les années 2004 et 2005, comme l'illustre le [tableau 19](#). Le nombre d'assureurs qui affichent une hausse de tarifs augmente quelque peu par

rapport à l'année dernière, tandis que le nombre d'assureurs ayant maintenu leurs tarifs au même niveau diminue légèrement. Quatre assureurs de moins que l'année dernière ont aussi pris la décision de diminuer leurs tarifs au cours de la dernière année. Toutefois, malgré le fait que le nombre d'assureurs présentant des diminutions de tarifs diminue et que celui des assureurs présentant des hausses augmente, l'ensemble de l'industrie présente tout de même une variation moyenne des tarifs à la baisse pour 2010, compte tenu que les diminutions moyennes octroyées par les 20 assureurs sont beaucoup plus appréciables que celles présentées l'année dernière.

La variation moyenne des tarifs pour l'année 2010 représente une diminution de 2,9 %, soit 0,7 point de pourcentage de plus que celle observée l'an dernier. Ainsi, les assureurs continuent d'être très agressifs sur le marché et on observe qu'au cours des trois dernières années la diminution moyenne des tarifs augmente. De plus, en analysant les mouvements effectués par les 22 assu-

reurs 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 huitième 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, malgré le fait que l'âge moyen du parc automobile demeure bas et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on le constate au [tableau 20](#), la prime moyenne souscrite pour ces véhicules a chuté de 1,8 % en 2010, en baisse graduelle au cours des six dernières années. Ces réductions de tarifs combinées aux excellents résultats techniques

⁸⁰ Ces données ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Au moment de la rédaction de ce rapport, sept assureurs étaient présents dans ce marché.

⁸¹ Représente le mode de distribution retenu par l'assureur pour distribuer cette police, soit par des représentants certifiés (agents ou courtiers) ou par l'entremise de la distribution sans représentant (concessionnaires d'automobiles).

⁸² Les catégories de risques sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

⁸³ Représente la prime moyenne souscrite pour l'ensemble des polices vendues, et ce, peu importe le terme de la police.

présentés par l'industrie en 2010, tel qu'il est indiqué au **graphique 14** de la Partie 3 de ce rapport, laissent présager une autre diminution de la prime moyenne pour 2011.

De plus, à partir de l'information obtenue dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité, 23 assureurs représentant plus de 71 % du marché des voitures de tourisme prévoient effectuer une diminution de leurs tarifs au cours de l'année 2011, tandis que seulement quatre assureurs représentant à peine 6 % du marché envisagent d'effectuer une hausse de leurs tarifs.

Le **tableau 20** présente aussi l'évolution de la prime moyenne souscrite pour les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec. On y observe qu'à l'exception des motoneiges, toutes les autres catégories de risque ont vu leur prime moyenne souscrite diminuer au cours de

l'année 2010. La diminution la plus significative est survenue dans le secteur des véhicules utilitaires avec une baisse de 7,6 % par rapport à 2009. On note que neuf assureurs représentant plus de 34 % de ce marché ont effectué des baisses de tarifs en 2010 pour ce secteur de l'assurance automobile et que la prime moyenne souscrite est en constante diminution depuis quatre ans. La prime moyenne souscrite pour les motocyclettes est également en baisse pour une sixième année consécutive et la diminution de cette année est de l'ordre de 3,9 %, tandis que la prime moyenne souscrite des véhicules tout-terrain et celle des véhicules publics diminuent respectivement pour une cinquième et une troisième année consécutive⁸⁴. En ce qui a trait à la prime moyenne souscrite pour les motoneiges, après avoir diminué considérablement de 17,8 % en 2009, elle augmente cette année de 13 %. Donc, à la suite des constats à propos de

la tendance à la baisse de la prime moyenne souscrite dans la majorité des autres catégories de risque, on peut affirmer que les assureurs sont très agressifs dans ces marchés, au même titre que pour celui des voitures de tourisme, afin d'accroître leur présence et de faire face à la concurrence.

Malgré ce contexte, le **tableau 19** révèle qu'il y a tout de même six assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2010, tandis que 22 assureurs les ont maintenus stables, malgré les bénéfices d'exploitation fort appréciables observés au cours des 10 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 résultats d'exploitation des 10 dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des diminutions importantes de la

TABLEAU 19

Nombre d'assureurs et variation moyenne⁸⁵ des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme⁸⁶

Année	Modification des tarifs						Effet global Variation moyenne
	Réduction		Stable		Hausse		
	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	
2001	6	-0,6 %	9	-	16	3,0 %	1,5 %
2002	2	-2,3 %	9	-	18	2,5 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	-	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	-	6	2,1 %	-3,2 %
2005	28	-4,4 %	18	-	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,5 %	19	-	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	5	-	8	2,4 %	-1,8 %
2008	20	-3,5 %	15	-	9	1,3 %	-2,0 %
2009	24	-2,8 %	26	-	3	0,9 %	-2,2 %
2010	20	-3,8 %	22	-	6	0,6 %	-2,9 %

84 En 2010, la diminution de la prime moyenne souscrite pour les véhicules tout-terrain et les véhicules publics est respectivement de l'ordre de 1,1 % et 4,2 %.

85 Il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 2,9 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 2,9 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

86 Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 100 % des primes directes souscrites en 2010 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

fréquence des réclamations causées entre autres par les conditions météorologiques plus clémentes et le maintien élevé du prix 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 2010, on observait que la fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2009. Après huit années consécutives où la fréquence

des réclamations a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que cette fréquence allait demeurer à des niveaux semblables au cours des prochaines années. D'autres croient que la fréquence a atteint son niveau plancher, qu'elle ne peut plus diminuer et qu'elle va forcément augmenter dans les prochaines années. Cette façon de voir peut expliquer en partie pourquoi certains assureurs ont augmenté leurs tarifs en 2010 et que la diminution moyenne des tarifs de cette année n'est pas d'une plus grande envergure.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances et 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 2010.

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 et 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. Par conséquent, si une autre catégorie d'assurance n'est pas rentable et que l'assureur doit augmenter ses tarifs, en assurance habitation par exemple, il est fort probable qu'il soit moins enclin à les augmenter dans les autres catégories d'assurance plus rentable, afin de maintenir un certain équilibre dans la prime globale demandée à un assuré dans le but de le conserver. On note qu'au cours de l'année 2010, on observe une certaine amé-

TABLEAU 20

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec⁸⁷

Année	Catégories de risque ⁸⁸					
	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 \$	809 \$	1 258 \$
2006	568 \$	283 \$	141 \$	187 \$	838 \$	1 299 \$
2007	566 \$	273 \$	112 \$	185 \$	814 \$	1 317 \$
2008	563 \$	265 \$	169 \$	180 \$	781 \$	1 284 \$
2009	555 \$	257 \$	139 \$	175 \$	740 \$	1 274 \$
2010	545 \$	247 \$	157 \$	173 \$	684 \$	1 220 \$

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes

MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain

VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

⁸⁷ 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 2010-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

⁸⁸ Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

lioration dans les résultats des assureurs pour l'assurance habitation au Québec.

En Ontario, l'assurance automobile est actuellement influencée par l'inflation des coûts liés aux frais médicaux, et cette situation peut également affecter certains assureurs du Québec qui sont présents dans cette province. De plus, l'incertitude liée à la mise en place de la réforme sur l'assurance automobile en Ontario a sûrement influencé la prise de décision de quelques assureurs. Entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2010, cette réforme peut avoir un impact important sur la rentabilité des assureurs et, par conséquent, obliger les assureurs opérant dans cette province à modifier leur tarification.

Aussi, 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, tel qu'il a été discuté dans la Partie 2, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour l'amélioration et le développement de leurs programmes d'assistance, tels que l'assistance routière, 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. D'ailleurs, 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. Toutefois, cette situation semble se résorber. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années, notamment en assurance habitation, explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Dans un tel contexte et en tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2010, 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 2011. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs et courtiers pour en profiter pleinement.

CONCLUSION

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2010 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation supérieurs à ceux de 2009. Malgré les réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, la progression des primes acquises s'est poursuivie cette année.

Pour une deuxième année consécutive, le montant total des sinistres déboursés par les assureurs a diminué permettant aux assureurs de présenter de solides résultats techniques et, par conséquent, des bénéfices d'exploitation fort respectables.

Ces résultats sont d'autant plus remarquables vu la conjoncture économique et le peu de revenus provenant des activités de placement. Ainsi, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les 10 dernières années, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie québécoise de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence est très présente. À cet égard, et pour une huitième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est compétitif, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2010 (98 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 limité d'assureurs ou de groupes d'assureurs, on peut affirmer que ce marché demeure toujours très compétitif. 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 de l'âge 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 aux revenus de primes de progresser légèrement. Le fait que l'assurance automobile soit obligatoire au Québec permet une certaine constance dans la demande d'assurance. De plus, le secteur de la vente d'automobiles neuves a repris de la vigueur en 2010, une reprise favorisée possiblement par le retour à un meilleur accès au crédit et une reprise des dépenses de la part des consommateurs. Donc, la perspective de voir évoluer à la hausse la demande d'assurance automobile est toujours présente procurant des revenus de primes additionnels aux assureurs.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2010 montre que chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe également un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, et les efforts en matière de développement portent généralement sur l'amélioration du service à la clientèle et

des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement. Pour les années à venir, les assureurs devront prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population et aussi en fonction des décisions de l'Autorité en matière de réglementation. À titre d'exemple, la création d'un formulaire d'assurance automobile, soit le F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement, remplace les garanties de remplacement actuelles ou les décisions à venir dans le cadre de l'étude en cours sur l'utilisation de la cote de solvabilité par les assureurs.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des 10 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.

ANNEXES

Annexe A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2010

Charte du Québec	Assureur ⁸⁹	Siège		
			Québec	Canada
	ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
	ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
	APPALACHES - ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
	AXA	Montréal	Québec	Canada
	AXA AGRICOLES ⁹⁰	Montréal	Québec	Canada
	BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
	BEAUCE-ETCHEMINS	Beauceville Est	Québec	Canada
	BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
	BELLECHASSE-LÉVIS	Saint-Gervais	Québec	Canada
	BOIS-FRANCS	Victoriaville	Québec	Canada
	CANASSURANCE	Montréal	Québec	Canada
	CAPITALE - GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
	COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
	DESJARDINS - GÉN.	Lévis	Québec	Canada
	DEUX-MONTAGNES	Saint-Eustache	Québec	Canada
	DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
	FABRIQUES DE MONTRÉAL ⁹⁰	Montréal	Québec	Canada
	FABRIQUES DE QUÉBEC ⁹⁰	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	Québec	Canada
	LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada

⁸⁹ Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité.

⁹⁰ Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2010, même s'il détenait un permis pour le faire.

Assureur ⁸⁹	Siège		
MONTMAGNY-L'ISLET	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE - MUNICIPALITÉS	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRAL	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
PRAIRIE-VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	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
VAUDREUIL-SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
GCAN - GÉN.	Toronto	Ontario	Canada
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA) ⁹⁰	North York	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CHARTIS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Guelph	Ontario	Canada
CUMIS - GÉN. ⁹⁰	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE -GÉN. ⁹⁰	Québec	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada

TOTAL : 48

Charte d'une autre province

TOTAL : 1

Charte du Canada

Assureur ⁹⁹	Siège		
	Montréal	Québec	Canada
FÉDÉRATION ⁹⁰	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
INTACT	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Montréal	Québec	Canada
NORDIQUE ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
NOVEX ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.) ⁹⁰	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 ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS GARANTIE ⁹⁰	Toronto	Ontario	Canada
WATERLOO ⁹⁰	Waterloo	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

TOTAL : 44

Charte d'un État ou
d'un pays étranger

Assureur ⁹⁹	Siège		
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
ARCH	Jersey City	Jersey City	É.-U.
AXIS ⁹⁰	Alpharetta	Georgie	É.-U.
CENTENNIAL ⁹⁰	New York	New York	É.-U.
CHRYSLER	Farmington Hills	Michigan	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU ⁹⁰	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 ⁹⁰	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	St. Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO ⁹⁰	Tokyo 160-8338		Japon
TIG ⁹⁰	Manchester	New-Hampshire	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
XL - ASSURANCE	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE	New York	New York	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse

TOTAL : 26

GRAND TOTAL : 119

Annexe B

LISTE DES ASSUREURS⁹¹ FAISANT PARTIE DES 15 PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS POUR L'ANNÉE 2010 EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

INTACT CORPORATION FINANCIÈRE	BELAIR INC. INTACT NOVEX⁹²	NORDIQUE⁹² TRAFALGAR DU CANADA⁹²
DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES	DESJARDINS – GÉN.	PERSONNELLE – GÉNÉRALES
AXA CANADA	AXA AXA AGRICOLES⁹² AXA (CANADA)⁹²	AXA PACIFIQUE INNOVASSUR
LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	CAPITALE – GÉNÉRALES	UNIQUE – GÉN.
AVIVA CANADA	AVIVA ELITE	SCOTTISH & YORK TRADERS GÉNÉRALE
GROUPE PROMUTUEL	ABITIBIENNE APPALACHES – ST-FRANÇOIS BAGOT BEAUCE-ETCHEMINS BELLECHASSE-LÉVIS 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 PRAIRIE – VALMONT PROMUTUEL RÉASSURANCE RIVERAINS RIVIÈRE-DU-LOUP ROUYN-NORANDA – TÉMISCAM. VALLÉE VAUDREUIL-SOULANGES VERCHÈRES
GROUPE CO-OPERATORS	CO-OPERATORS – GÉNÉRALE COSECO ÉQUITABLE – GÉN.⁹²	SOUVERAINE – GÉN. UNION CANADIENNE

⁹¹ Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité.

⁹² Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2010, même s'il détenait un permis pour le faire.

MELOCHE MONNEX	HABITATION ET AUTO TD PRIMUM	SÉCURITÉ NATIONALE
SSQ - GÉNÉRALES	SSQ - GÉNÉRALES	
JEVCO	JEVCO	
INDUSTRIELLE ALLIANCE	INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	
ALLSTATE	ALLSTATE DU CANADA PAFCO	PEMBRIDGE
WAWANESA	WAWANESA	
GROUPE ECONOMICAL	ECONOMICAL FÉDÉRATION ⁹²	MISSISQUOI WATERLOO ⁹²
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 ACQUIS⁹³

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)⁹⁴

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risque 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.

COÛT MOYEN PAR SINISTRE⁹³

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

COÛT MOYEN PAR VÉHICULE⁹³

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

FRÉQUENCE DES RÉCLAMATIONS⁹³

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

MOTOCYCLETTE (MC)⁹⁴

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)⁹⁴

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.

⁹³ Ces données sont établies par année civile.

⁹⁴ 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.

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.

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)⁹⁴

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)⁹⁴

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)⁹⁴

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)⁹⁴

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 5 À 15

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
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	4,71	6,07
2006	4,34	4,54	6,44
2007	4,38	4,66	6,11
2008	4,37	4,71	6,77
2009	4,19	4,55	6,35
2010	3,96	4,33	5,64

GRAPHIQUE 6

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
2001	7,49	4,69	4,75	5,06
2002	6,22	4,59	4,86	5,27
2003	6,67	4,21	4,39	5,06
2004	6,52	3,99	4,17	4,78
2005	6,13	3,99	4,07	4,62
2006	5,51	3,88	3,94	4,03
2007	5,36	3,83	3,93	4,41
2008	6,15	3,59	3,63	4,16
2009	5,50	3,54	3,80	3,94
2010	4,41	3,56	3,84	4,05

GRAPHIQUE 7**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
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	5,88	4,09	3,99	4,71
2008	6,73	3,82	3,74	4,60
2009	5,98	3,97	3,99	4,27
2010	4,83	3,91	4,06	4,54

GRAPHIQUE 8**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
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	5,77	7,06	6,32	5,15
2006	6,34	7,32	6,84	5,26
2007	5,24	6,88	7,43	4,89
2008	5,98	9,55	6,54	5,04
2009	6,57	7,68	6,14	5,05
2010	5,71	6,35	5,67	4,83

GRAPHIQUE 9**Fréquence⁹⁵ 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
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	4,22	1,04
2008	0,19	0,33	0,49	4,63	1,14
2009	0,17	0,28	0,10	4,73	1,07
2010	0,16	0,23	0,07	4,16	1,01

GRAPHIQUE 10**Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)**

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
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	2 692	3 751	1 813
2006	2 868	3 727	1 787
2007	2 919	3 795	1 792
2008	2 895	3 558	1 748
2009	3 097	3 783	1 480
2010	3 011	3 806	1 488

⁹⁵ 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 11**Coût moyen⁹⁶ 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
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	13 625	2 483	429	2 473
2006	1 546	13 719	2 841	415	2 471
2007	1 563	14 206	2 405	429	2 552
2008	1 406	13 521	4 531	431	2 596
2009	1 418	14 317	3 021	448	2 557
2010	1 428	14 487	2 497	462	2 661

GRAPHIQUE 12**Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme (en dollars)**

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2001	115	153	133
2002	117	163	120
2003	124	169	115
2004	125	169	112
2005	126	177	110
2006	124	169	115
2007	128	177	109
2008	127	168	118
2009	130	172	94
2010	119	165	84

⁹⁶ 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 13**Coût moyen⁹⁷ 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
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	61,24	2,33	18,53	24,58
2006	3,21	61,23	5,12	18,76	26,70
2007	2,99	55,33	6,59	18,11	26,47
2008	2,63	44,03	22,14	19,96	29,61
2009	2,47	39,89	3,08	21,18	27,42
2010	2,27	33,70	1,83	19,21	26,88

GRAPHIQUE 14**Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »**

Année	Prime souscrite moyenne (\$)	Prime indiquée (\$)	Rapport sinistres / primes (%)	Marge de profit estimée (%)
2001	515	326	64,71	11,63
2002	542	324	60,63	14,83
2003	562	331	59,70	15,67
2004	563	332	59,15	14,86
2005	550	330	59,50	14,06
2006	540	327	60,03	12,85
2007	531	333	61,78	10,26
2008	534	335	62,75	10,29
2009	521	318	60,41	11,57
2010	512	293	56,56	15,39

⁹⁷ 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 15

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules⁹⁸
(en pourcentage des primes acquises)

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante
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
1999	(2,5)	2,9
2000	3,1	3,0

⁹⁸ Les résultats des années 2001 à 2010 sont présentés au tableau 13.

LISTE DES TABLEAUX

	Page
TABLEAU 1.....	19
Nombre d'assureurs automobile au Québec	
TABLEAU 2.....	21
Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte	
TABLEAU 3.....	21
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	
TABLEAU 4.....	22
Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	
TABLEAU 5.....	23
Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile	
TABLEAU 6.....	24
Évolution des parts de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec	
TABLEAU 7.....	25
Évolution des primes des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec	
TABLEAU 8.....	26
Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	
TABLEAU 9.....	28
Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré	
TABLEAU 10.....	29
Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec	
TABLEAU 11.....	30
Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	
TABLEAU 12.....	31
Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec	
TABLEAU 13.....	34
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec	
TABLEAU 14.....	48
Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2010 pour les voitures de tourisme	

TABLEAU 15	49
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2010	
TABLEAU 16	51
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 2010	
TABLEAU 17	52
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2010	
TABLEAU 18	55
Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement pour la période du 1 ^{er} octobre au 31 décembre 2010	
TABLEAU 19	56
Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme	
TABLEAU 20	57
Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec	

LISTE DES GRAPHIQUES

	Page
GRAPHIQUE 1.....	18
Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers	
GRAPHIQUE 2.....	18
Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire	
GRAPHIQUE 3.....	20
Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire	
GRAPHIQUE 4.....	27
Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité	
GRAPHIQUE 5.....	35
Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 6.....	36
Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres	
GRAPHIQUE 7.....	37
Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres	
GRAPHIQUE 8.....	37
Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres	
GRAPHIQUE 9.....	39
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 10.....	41
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 11.....	42
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 12.....	42
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 13.....	43
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme	
GRAPHIQUE 14.....	44
Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »	
GRAPHIQUE 15.....	45
Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules	
GRAPHIQUE 16.....	48
Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté	

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

Sans frais 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca



**AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS**