

RAPPORT
SUR LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1997

L'Inspecteur général
des institutions financières

Québec 

Ce rapport a été produit par le Service de
l'actuariat de la Direction des assurances IARD
et il est disponible sur le site Internet de l'IGIF
à l'adresse suivante : <http://www.igif.gouv.qc.ca>.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 1998

ISBN 2-550-32764-0

ISSN 0837-7006

© Gouvernement du Québec

Le Vice-Premier ministre
et ministre d'État de l'Économie
et des Finances

Québec, avril 1998

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec de 1997. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

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

Bernard Landry

12, rue Saint-Louis
1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 5L3

Téléphone : (418) 643-5270
Télécopieur: (418) 643-6626

Place Mercantile
770, rue Sherbrooke Ouest
7^e étage
Montréal (Québec)
H3A 1G1

Téléphone : (514) 982-2910
Télécopieur: (514) 873-6049



L'Inspecteur général des institutions financières

Québec, mars 1998

Monsieur Bernard Landry
Vice-Premier ministre
et ministre d'État de l'Économie
et des Finances
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Vice-Premier ministre,

C'est avec plaisir que je vous transmets le vingtième *Rapport annuel sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

On y retrouve les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et qui porte sur leur expérience de sinistres, leurs pratiques et leurs tarifs en vigueur en 1997.

Les données statistiques sur l'expérience des assureurs en assurance automobile, habituellement utilisées pour les fins de ce rapport, proviennent des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile du Québec par le Groupement des assureurs automobiles qui agit à titre de mandataire de l'Inspecteur général des institutions financières. Cette source d'information n'a pas pu être utilisée pour les données de l'année 1997 compte tenu de problèmes qui ont été décelés et qu'il a été impossible de corriger dans les délais requis pour la production de ce rapport. Cela sera fait ultérieurement.

Les estimations des résultats présentés pour l'année 1997 sont donc fondées sur les données divulguées par les assureurs dans leurs états financiers déposés auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. Ces données ont été ajustées afin de les rendre compatibles le plus possible avec les données présentées pour les années antérieures qui proviennent du Plan statistique automobile du Québec.

Ainsi, l'utilisation d'une base de données différente en 1997 implique un degré de précision moins grand quant aux éléments faisant l'objet d'une estimation. Je tiens donc à mettre en garde le lecteur afin que les résultats présentés dans ce rapport soient considérés avec toute la prudence qu'il se doit dans les circonstances. Néanmoins, les conclusions de l'analyse demeurent valables.

Le présent rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel ont oeuvré les assureurs en 1997. Il fait état de l'évolution des pratiques de tarification, des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarifs de même que de la consultation de ces manuels par le public et enfin, le rapport présente les résultats de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1997.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1997 montre qu'ils ont globalement affiché de légères pertes d'exploitation en raison des pressions exercées sur les primes résultant de la concurrence et d'une hausse des sinistres.

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

Dans le contexte d'un marché mature, c'est-à-dire un marché dans lequel la demande a atteint un certain plafonnement depuis quelques années, on constate qu'en 1997 l'offre d'assurance automobile est demeurée abondante, même si le marché demeure dominé par quelques assureurs ou groupes d'assureurs. Il est intéressant de constater que les assureurs à charte du Québec, dans leur ensemble, continuent d'accroître leur part de marché.

L'analyse du marché de l'assurance automobile permet de conclure que celui-ci est un marché concurrentiel et qu'il est possible pour les assurés de faire jouer pleinement la concurrence en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

L'analyse des manuels de tarifs fait ressortir que les assureurs continuent de privilégier des clientèles cibles mais que la concurrence tend à s'élargir à de nouveaux segments du marché jusqu'à maintenant peu exploités.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-Premier ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'inspecteur général,

Jacques Dumont

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	1
CHAPITRE I	3
Le marché de l'assurance automobile au Québec en 1997	3
1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance.....	3
2. La demande d'assurance automobile	3
CHAPITRE II	3
Les pratiques de tarification	3
1. Les manuels de tarifs	3
2. L'évolution des pratiques de tarification	3
CHAPITRE III	3
La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1997	3
1. Le contexte de l'analyse	3
2. L'évolution globale des résultats.....	3
3. L'évolution des sinistres	3
4. Le caractère adéquat de la tarification de 1997	3
Conclusion.....	3
ANNEXE A	3
Glossaire	3

INTRODUCTION

L'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarifs et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire, chaque année, un rapport au ministre des Finances sur les résultats de ses analyses.

Les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, habituellement utilisées pour les fins de ce rapport, proviennent principalement des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile du Québec (PSAQ) qui contient les résultats d'expérience jusqu'à juin de l'année de l'analyse. La compilation de ces données est effectuée par le Groupement des assureurs automobiles (GAA) qui agit à titre de mandataire de l'IGIF. Ces données servent à mettre à jour les résultats des années antérieures et à estimer les résultats de l'année d'analyse.

Cependant, cette année, l'analyse des données du PSAQ compilées en juin 1997 a révélé plusieurs problèmes. Malgré les efforts déployés avec la collaboration du GAA, il a été impossible d'ajuster les données afin de les rendre suffisamment consistantes et convenables pour les fins du présent rapport.

Ainsi, après avoir étudié différentes alternatives, l'IGIF a décidé d'utiliser pour son analyse les données statistiques disponibles dans les états financiers que les assureurs sont tenus de déposer auprès de l'organisme. Bien entendu, ces données ne sont pas tout à fait équivalentes à celles compilées dans le cadre du PSAQ. Une étude comparative de ces deux bases de données au regard des résultats et des évolutions qu'elles produisent a été effectuée et utilisée afin d'ajuster les estimations obtenues à partir des données des états financiers.

Enfin, au moment de la production de ce rapport, il faut mentionner, d'une part, que les états financiers d'un faible nombre d'assureurs ne représentant pas une proportion élevée du marché n'étaient pas disponibles et, d'autre part, que le processus de validation de ces informations effectué par l'IGIF n'était pas complété. L'IGIF a tout de même décidé d'utiliser cette source d'information compte tenu que les états financiers de chaque assureur sont vérifiés par des vérificateurs externes qui s'assurent d'un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes.

L'IGIF tient donc à mettre en garde le lecteur afin que les résultats présentés dans ce rapport soient considérés avec toute la prudence qu'il se doit dans les circonstances. Néanmoins, les conclusions de la présente analyse demeurent valables.

Le rapport trace, en premier lieu, le profil du marché dans lequel ont oeuvré les assureurs en 1997, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il fait état des consultations des manuels de tarifs, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 1997 de même que de l'évolution des pratiques de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1997. Cette analyse traite des résultats d'opération des assureurs et du caractère adéquat de la tarification.

Le présent rapport ainsi que plusieurs renseignements concernant l'assurance automobile sont disponibles sur le site Internet de l'IGIF à l'adresse suivante : <http://www.igif.gouv.qc.ca>.

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 1997

Afin de bien saisir les principaux enjeux du marché de l'assurance automobile au Québec en 1997, ce chapitre expose une brève analyse de l'offre et de la demande dans cette industrie¹.

1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance

En 1997, 137 assureurs étaient autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis, émis en assurance automobile, se limite aux affaires de réassurance.

Comme l'illustre le tableau I-1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1997 a diminué de trois par rapport à 1996. Cette diminution résulte d'un mouvement au niveau des assureurs à charte étrangère soit l'octroi d'un nouveau permis et le non-renouvellement de quatre autres à la suite de leur retrait du marché.

Tableau I-1
Nombre d'assureurs automobiles au Québec

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué	
		Nombre	(%)
1988	181	140	77
1993	149	126	85
1994	142	121	85
1995	141	121	86
1996	140	118	84
1997	137	113	82

¹ Pour compléter l'information, le site Internet de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) présente une description de l'environnement légal dans lequel œuvrent les assureurs, la consultation du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et son utilisation par les assureurs ainsi que la liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 1997.

En 1997, des 137 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile, 113 se sont effectivement prévalus de cette autorisation, comparativement à 118 sur 140 en 1996. Cette diminution est principalement attribuable à la poursuite des réorganisations des activités de chaque assureur à l'intérieur des regroupements, conséquences des acquisitions d'assureurs des dernières années.

Les 24 assureurs qui n'ont pas souscrit directement de l'assurance automobile, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère. La majorité d'entre eux, spécialisés en assurance commerciale, souscrivent occasionnellement de l'assurance automobile dans le cadre de leurs activités régulières. Les autres assureurs se limitent à la réassurance alors que le permis qu'ils détiennent leur permet de souscrire également de l'assurance directe.

Comme l'indique le tableau I-1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer a diminué de près de 25 % au cours des dix dernières années tandis que le nombre d'assureurs ayant pratiqué a chuté de 19 %. Ces diminutions sont attribuables en bonne partie aux fusions et aux acquisitions d'assureurs, mais elle résulte aussi du retrait du marché d'un certain nombre d'entre eux.

Par ailleurs, le tableau I-2 ventile le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

Le tableau I-2 met en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, ont encore augmenté leur part de marché en 1996. Ces assureurs ont en effet recueilli 46 % du 1,87 milliard de dollars de primes souscrites en assurance automobile en 1996, soit une augmentation de deux points de pourcentage par rapport à l'année précédente et une hausse de sept points depuis 1993.

Tableau I-2
Ventilation du nombre et de la part de marché
des assureurs automobiles au Québec selon leur charte

Année	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %
1987	50	28	7	1	65	57	54	14
1993	59	39	8	2	49	53	33	6
1994	58	42	8	2	43	51	33	5
1995	58	44	8	1	43	49	32	6
1996	59	46	7	1	42	48	32	5
1997 ¹	59	--	6	--	43	--	29	--

Cette présence croissante des assureurs à charte du Québec est encore plus évidente lorsque nous l'examinons sur une plus longue période. Au cours des dix dernières années, parallèlement au fait que leur nombre ait augmenté alors que celui des assureurs à charte non québécoise diminuait, ils ont accru leur part de marché de dix-huit points de pourcentage au dépens de ces derniers.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec, celle des assureurs à charte du Canada dont le siège social est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à plus de 63 % en 1996. Les données correspondantes étaient de 60 % en 1995 et de 59 % en 1994.

En outre, la part de marché de ces assureurs est passée de 48 % en 1987 à 63 % en 1996. Ces proportions démontrent bien que le marché de l'assurance automobile québécois est de plus en plus contrôlé par des assureurs établis au Québec.

Bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un nombre restreint de ceux-ci. À cet effet, le tableau I-3 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

¹ Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives aux primes de l'année 1997 n'étaient pas disponibles.

Tableau I-3
Part du marché québécois des plus importants assureurs
ou groupes d'assureurs automobiles en pourcentage
des primes souscrites

Année	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
	1	3	5	10	15
1987	11	23	31	49	63
1992	13	31	41	61	76
1993	14	38	48	66	80
1994	15	40	53	70	83
1995	14	41	52	71	84
1996 ¹	16	42	53	73	84

Les données du tableau I-3 montrent qu'en 1996, les quinze assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec ont recueilli près de 85 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des dix dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants.

Ce tableau montre aussi que la part de marché des quinze plus importants assureurs ou groupes d'assureurs est demeurée relativement stable lors des dernières années. Par contre, les parts de marché des 1, 3, 5 et 10 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs continuent de fluctuer traduisant les effets de la concurrence et des fusions d'assureurs. Il est donc possible d'entrevoir que le phénomène de consolidation et de fusion, stimulé par la concurrence, est susceptible de se poursuivre.

Ainsi, même si on observe une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile, il est indéniable que la concurrence est présente. D'ailleurs, certains agissements de l'industrie traduisent une telle situation.

Par exemple, au fil des ans, les assureurs ont raffiné leurs critères de classification et de tarification de même qu'ils ont développé de nouveaux programmes par le biais, entre autres, de rabais de toutes sortes. Ces raffinements de la tarification sont souvent instaurés par les assureurs les plus importants; ils découlent des objectifs de croissance

¹ Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives aux primes de l'année 1997 n'étaient pas disponibles.

et de positionnement de chacun. Bien qu'aucun des assureurs importants ne détienne pas une part de marché suffisamment grande pour contrôler le marché, leur influence est toutefois très présente, car peu de changements ou de nouvelles initiatives ne surviennent dans le marché sans que ceux-ci n'y participent.

De plus, si nous considérons qu'un niveau de frais d'administration qui a tendance à diminuer depuis quelques années et que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont indicatifs d'une saine concurrence, nous devons considérer que le marché québécois est concurrentiel.

Cependant, un survol de la situation permet aussi de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché, puisque les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux particuliers du marché. En fait, les clientèles prisées par une majorité d'assureurs se voient offrir plus de possibilités tant au niveau du prix et de la protection que du choix même de l'assureur avec qui ils peuvent décider de faire des affaires.

Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée. Toutefois, la concurrence dans l'industrie fait en sorte que certains assureurs, afin d'accroître leurs parts de marché, développent maintenant des programmes novateurs qui s'adressent à des clientèles auparavant peu prisées par les assureurs.

2. La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé à la section précédente l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, il est également intéressant d'examiner celle de la demande.

Le tableau I-4 fait état du nombre de voitures de tourisme pour lesquelles une assurance a été souscrite ainsi que du volume total de primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de véhicules combinées au cours des dernières années.

Les données de ce tableau montrent que, si le marché a crû de 1988 à 1993, le nombre de voitures de tourisme assurées ainsi que le volume total de primes souscrites ont très peu augmenté depuis 1993, ces dernières diminuant en 1996 pour se stabiliser en 1997.

Bien que l'évolution du volume de primes soit sujette à un grand nombre de facteurs, il est néanmoins possible de constater que ces données sont représentatives d'un marché qui a atteint un certain plafonnement, dans lequel les assureurs ne peuvent espérer une forte croissance de leur chiffre d'affaires du seul fait de l'augmentation de la demande. Le chapitre III présente à cet effet une analyse de l'évolution des primes.

Tableau I-4
Nombre de voitures de tourisme et primes souscrites
en assurance automobile au Québec

Année	Nombre de voitures de tourisme	Primes souscrites ¹
	(millions de véhicules)	(milliards de dollars)
1988	2,89	1,49
1993	3,22	1,89
1994	3,27	1,90
1995	3,31	1,90
1996	3,37	1,87
1997 ²	3,42	1,87

Le marché québécois de l'assurance automobile a donc atteint un niveau de maturité. Il est ainsi difficile d'entrevoir une hausse significative de la demande, à moins que ne surviennent un revirement économique favorisant une croissance importante du nombre de véhicules assurés, un rajeunissement du parc automobile ou une demande plus importante de protection.

Vu sous cet angle, le phénomène de fusions et d'acquisitions d'assureurs constaté à la section précédente n'est pas surprenant. Il n'est que le reflet de la volonté des assureurs les plus importants et/ou les plus solides financièrement de continuer à accroître leur pénétration d'un marché mature.

Le consommateur est ainsi confronté à un marché qui est de plus en plus concentré et de plus en plus sophistiqué au niveau de la sélection des risques. Par une multitude de rabais et de conditions, les assureurs identifient en effet très clairement les clientèles qu'ils veulent s'accaparer, entraînant une pression à la baisse sur les prix pour ces segments du marché.

¹ Comprend les primes reliées aux voitures de tourisme ainsi que celles de tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

² Les données de l'année 1997 sont estimatives.

Dans ces circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » sa prime d'assurance automobile puisque, pour un même profil d'assuré, la prime peut passer du simple au double. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné mais pas pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps. En fait, comme il a été mentionné précédemment, certains assureurs tentent maintenant de cibler de nouvelles clientèles afin d'accroître leurs parts de marché. Selon leurs agissements, les consommateurs pourront tirer pleinement profit de cette situation.

Par surcroît, on remarque que plusieurs assureurs ont comme pratique de diminuer leurs prix pour ne pas perdre un client aux mains d'un compétiteur. Ainsi, le fait de demander plusieurs soumissions avant d'acheter son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

En résumé, le marché de l'assurance automobile est un marché qui se concentre tout en demeurant concurrentiel. De plus, il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord des consultations par le public des manuels de tarifs que les assureurs doivent déposer auprès de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) de même que des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des pratiques de tarification.

1. Les manuels de tarifs

Les manuels de tarifs des assureurs, déposés auprès de l'IGIF, sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité des manuels de tarifs permet de promouvoir la concurrence dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

Cette année, environ 50 personnes ont consulté les manuels de tarifs, soit un peu moins qu'en 1996. La majorité d'entre elles étaient des représentants d'assureurs. Tout comme l'an dernier, elles ont consulté près de 200 manuels de tarifs. Les manuels de tarifs les plus consultés sont ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct.

La majorité des assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs en 1997. Les principales modifications ont porté sur des ajustements afin de maintenir la cohérence des manuels avec les formulaires de police du Québec (FPQ) en assurance automobile qui ont été modifiés en 1997.

Par ailleurs, quelques assureurs ont introduit de nouveaux programmes d'assurance alors que d'autres ont apporté des changements à des programmes déjà existants. Enfin, certains assureurs ont ajusté leurs manuels de tarifs à la suite des modifications législatives au *Code de la sécurité routière* ainsi que de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les véhicules hors route*.

De la même façon que l'IGIF a effectué un suivi au cours de 1997 pour s'assurer de la cohérence des manuels de tarifs avec les formulaires de police, il anticipe faire de même en 1998 afin de vérifier que les assureurs ont harmonisé leurs manuels de tarifs de manière à tenir compte de ces modifications législatives et réglementaires.

2. L'évolution des pratiques de tarification

Dans le cadre de son analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, l'IGIF évalue entre autres le contenu des manuels de tarifs.

Les modifications apportées aux manuels de tarifs au cours de 1997 permettent d'observer qu'il n'y a pas eu de changements majeurs à l'échelle de l'industrie au regard des pratiques de tarification et de classification. En fait, de tels changements sont souvent provoqués par des pressions soutenues des consommateurs exprimant leurs désaccords avec les pratiques des assureurs; toutefois, cet élément n'a pas été présent cette année.

Par contre, l'apparition de nouveaux programmes démontre que la concurrence est toujours intense et laisse présager que les pratiques de tarification pourraient évoluer vers des segments du marché moins développés jusqu'à présent.

De plus, certains assureurs offrent, depuis quelque temps, des polices d'assurance dont les termes excèdent un an. L'IGIF constate que la vente de ces programmes a atteint une certaine ampleur.

En outre, les changements observés cette année au niveau de l'ensemble de l'industrie proviennent des modifications législatives et réglementaires mentionnées précédemment. L'aspect de ces modifications qui retient particulièrement l'attention des observateurs est la réaction attendue des assureurs, au regard de leurs pratiques de tarification et de classification, à l'abolition de l'obligation de suivre des cours de conduite et aux nouvelles règles concernant l'accès graduel à la conduite des véhicules routiers.

Malheureusement, les informations à ce sujet qui pourraient être disponibles par le biais des changements apportés aux manuels de tarifs, sont trop peu nombreuses à ce jour pour qu'il soit possible de préciser la réaction de l'industrie à cet égard et d'en dégager une tendance dominante.

Cependant, il est possible d'anticiper, en ce qui a trait au cours de conduite, que cette variable redeviendra un facteur discriminant de la classification et de la tarification des assureurs, tout comme cela était le cas avant que les cours de conduite soient obligatoires au Québec.

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 1997

La tarification des assureurs, c'est-à-dire le prix qu'ils demandent pour les services qu'ils offrent, est un élément primordial de la rentabilité de leurs affaires et, par extension, de leur santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1997. Cette analyse fait état des résultats d'opération des assureurs et du caractère adéquat de la tarification.

1. Le contexte de l'analyse

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes avec les dépenses qui y sont reliées, soit les réclamations et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois, sans traiter des résultats de chaque assureur.

L'intérêt de cet exercice consiste à pouvoir déterminer si, dans l'ensemble, la tarification des assureurs est adéquate. Avant d'analyser cette tarification, il est cependant nécessaire de définir ce qu'est une tarification « adéquate ».

D'abord, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que la justification du niveau de la prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions qui prévaudront dans le futur et non pas uniquement en fonction de l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées, la probabilité que le montant des primes égale le montant des dépenses est à peu près nulle. Cela signifie que, pour une année donnée, il y aura nécessairement une différence entre les deux montants et donc, qu'il en résultera forcément un profit ou une perte d'opération. C'est pourquoi, pour être significative, la rentabilité des opérations d'assurance doit être évaluée sur une longue période.

Le caractère adéquat d'une tarification fait ainsi référence à l'ampleur de la différence entre les coûts d'opération et les primes qui ont été exigées pour les assumer. Pour être adéquate, l'ampleur de cette différence, positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient de l'effet que peuvent avoir des événements imprévisibles sur l'expérience d'une année, comme les conditions météorologiques.

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit donc se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si le profit ou la perte d'une année, exprimé en pourcentage des primes acquises, est de 10 %, il ne faut pas conclure d'emblée que les primes de cette année sont trop élevées ou trop basses.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par l'évolution des coûts, mais aussi par d'autres facteurs, notamment les stratégies commerciales des assureurs. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'évaluation des résultats.

2. L'évolution globale des résultats

Le tableau III-1 présente les résultats des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs qui font des affaires au Québec, pour la période allant de 1988 à 1997. Pour les années 1996 et antérieures, ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile du Québec (PSAQ). Ils sont présentés en pourcentage des primes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps.

Les résultats sont montrés séparément pour les voitures de tourisme (sauf pour l'année 1997), qui représentent plus de 80 % des primes souscrites totales et pour l'ensemble des véhicules assurés, incluant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

Les résultats des opérations de l'année 1997 sont des estimations. Rappelons, que cette année, ces estimations sont principalement fondées sur les données divulguées par les assureurs dans leurs états financiers déposés auprès de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) plutôt que sur les données compilées dans le cadre du PSAQ.

Comme il a été mentionné précédemment, cette procédure a été retenue puisque les données du PSAQ compilées en juin 1997 démontraient des problèmes qui auraient pu produire un biais significatif sur les résultats.

Les données extraites des états financiers ont fait l'objet d'ajustements afin de les rendre compatibles le plus possible avec les données présentées pour les années antérieures qui proviennent du PSAQ.

Par ailleurs, l'utilisation d'une base de données différente implique un degré de précision moins grand quant aux éléments faisant l'objet d'une estimation¹.

L'analyse du tableau III-1 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année, et que l'ampleur des profits ou des pertes se situe généralement entre plus ou moins 10 %. Cependant, au-delà du constat qu'il y a ou non profit au cours d'une année, l'intérêt de cette analyse réside surtout dans l'explication de l'évolution des résultats.

Le profit ou la perte d'opération d'une année est déterminé en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus provenant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus d'investissement reliés aux opérations.

À cet effet, le tableau III-1 révèle que le montant total des primes acquises diminue depuis 1995. Cette situation peut s'expliquer en partie par la concurrence intense qui restreint la hausse du niveau des tarifs, les assureurs étant plus réticents à augmenter leurs tarifs pour ne pas perdre leur clientèle aux mains de compétiteurs, mais elle traduit aussi d'autres réalités. Deux phénomènes en sont surtout responsables.

Il s'agit d'abord d'une modification dans le choix et la disponibilité des franchises pour les garanties du chapitre B de la police d'assurance automobile², les assurés optant désormais pour des franchises plus élevées, ce qui a pour effet de réduire la prime.

¹ Compte tenu des ajustements qui ont dû être apportés aux données et du fait qu'il était impossible de compléter les validations des états financiers avant la production du présent rapport, l'IGIF évalue qu'une marge d'erreur de l'ordre de quatre points de pourcentage doit être considérée dans les résultats de ses estimations au niveau des taux de sinistres et de l'évolution des primes acquises.

² L'annexe A fournit une définition des garanties de la police d'assurance automobile.

Tableau III-1
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec ¹

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997 ²
Primes acquises (en M\$)										
- Voitures de tourisme	1 187	1 260	1 356	1 483	1 578	1 603	1 593	1 580	1 545	n/d
- Tous véhicules ³	1 442	1 530	1 636	1 755	1 848	1 879	1 888	1 907	1 887	1870
Primes acquises (%) ⁴										
- Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	n/d
- Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus										
d'investissement (%) ⁵										
- Voitures de tourisme	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	1,5	1,5	1,5	1,3	n/d
- Tous véhicules	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	1,5	1,5	1,5	1,3	1,3
Sinistres (%) ⁶										
- Voitures de tourisme	83,9	90,3	85,4	76,7	68,8	67,0	65,9	68,5	73,3	n/d
- Tous véhicules	80,7	88,0	83,8	75,8	69,8	67,6	66,7	67,6	71,4	77,0
Frais d'exploitation (%)										
- Voitures de tourisme	25,1	25,1	26,7	25,8	25,9	25,3	24,6	24,5	24,6	n/d
- Tous véhicules	25,1	25,0	26,5	25,6	25,8	25,4	24,8	24,8	24,7	24,7
Profit (perte) (%) ⁷										
- Voitures de tourisme	(6,5)	(12,9)	(10,1)	0,0	7,3	9,2	11,0	8,5	3,4	n/d
- Tous véhicules	(3,3)	(10,5)	(8,3)	1,1	6,4	8,5	10,0	9,1	5,2	(0,4)

¹ Les résultats des années antérieures peuvent avoir été modifiés par rapport à ceux présentés aux rapports précédents comme suite aux informations disponibles au 31 décembre 1996.

² Les résultats de l'année 1997 sont estimatifs.

³ Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

⁴ Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

⁵ Ce sont des valeurs minimales.

⁶ Incluant tous les frais de règlement des sinistres.

⁷ Profit (perte) d'exploitation avant impôt et autres postes extraordinaires.

Ensuite, le vieillissement du parc automobile du Québec contribue à la diminution du montant total des primes des voitures de tourisme, car l'âge moyen des véhicules assurés est de plus en plus élevé, ce qui signifie que la valeur totale assurée est moins élevée de sorte que les primes exigées sont moindres. De plus, lorsqu'un véhicule est moins récent, il arrive souvent que son propriétaire ne l'assure pas sous les garanties du chapitre B, mais seulement sous le chapitre A puisque celui-ci est obligatoire, contribuant ainsi à la baisse du niveau des primes souscrites.

Par ailleurs, la proportion des revenus d'investissement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux et ainsi sur l'évolution de la rentabilité au cours des années.

Du côté des dépenses, on constate que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre, alors que celle des sinistres subit des variations significatives. C'est donc du côté des sinistres qu'il faut chercher les principales explications à la fluctuation des dépenses.

3. L'évolution des sinistres

Idéalement, pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile.

Un tel examen ne peut cependant pas être effectué pour l'année 1997 compte tenu des informations utilisées pour estimer les résultats de l'année. En effet, les données disponibles dans les états financiers ne permettent pas de projeter chacune des composantes des sinistres pour chacune des garanties, comme il est possible de le faire avec les données du PSAQ.

Toutefois, l'IGIF a effectué une révision des tendances observées l'an dernier à partir desquelles il peut être possible de dégager les influences potentielles susceptibles d'affecter les sinistres de 1997.

Il ressort des analyses des années antérieures que la fréquence des réclamations a été généralement en baisse jusqu'à 1994 pour les garanties : « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». Par la suite, on remarque une stabilité en ce qui a trait aux garanties « responsabilité civile » et « collision », alors que la fréquence en « accident sans collision ni versement » a augmenté en 1995 et 1996.

Cette baisse significative de la fréquence en « responsabilité civile » et en « collision » au cours des dernières années est principalement attribuable aux effets de la dernière récession économique qui se font toujours sentir et à un taux de chômage élevé, entraînant une baisse dans l'utilisation des automobiles et donc des accidents. Pendant ces années, les conditions météorologiques n'ont pas été particulièrement défavorables, ce qui a évité la survenance d'un nombre plus élevé que la normale d'accidents causés par des conditions routières difficiles.

En 1997, la croissance économique a été plus soutenue que par les années antérieures, ce qui augmente l'utilisation des véhicules et donc influence potentiellement à la hausse la fréquence des sinistres. De plus, l'hiver dernier, les conditions météorologiques pouvant affecter les sinistres automobiles ont été plus défavorables qu'au cours de l'année 1996. Cela aurait provoqué une augmentation des fréquences en « responsabilité civile » et en « collision ».

D'un autre côté, la fréquence des réclamations sous la garantie « accident sans collision ni versement » a continué sa hausse en 1996. Selon les données disponibles, cette augmentation serait causée surtout par les vols de véhicules, particulièrement les cas où le véhicule a été volé en entier. Cette tendance, qui semble s'être poursuivie en 1997, aurait ainsi contribué à la détérioration de l'expérience de l'année.

Par ailleurs, il semble qu'un nombre croissant d'assurés impliqués dans des accidents mineurs préfèrent en assumer eux-mêmes les coûts plutôt que de les réclamer à leur assureur, ceci afin d'éviter des hausses de primes au renouvellement de leur police. Cette situation a contribué à restreindre les hausses de la fréquence des réclamations pour les trois garanties au cours des dernières années.

Les coûts moyens par sinistre, pour leur part, n'ont que peu augmenté en 1996 pour les garanties « responsabilité civile » et « collision ». Outre l'effet des conditions économiques sur le coût des réclamations, cette relative stabilité est en partie attribuable au fait que le parc automobile du Québec vieillit. Cependant, l'augmentation de l'incidence du vol entier de véhicules entraîne une hausse du coût moyen par sinistre en « accident sans collision ni versement », puisque ce genre de réclamation a tendance à coûter plus cher que les autres catégories de sinistres couverts sous cette garantie.

Par conséquent, une portion de la détérioration des résultats d'opération des assureurs au cours de 1997 serait attribuable à une augmentation du nombre de sinistres causée par des conditions météorologiques moins favorables, par une croissance économique plus soutenue et par une hausse vraisemblable des vols de véhicules.

4. Le caractère adéquat de la tarification de 1997

Les résultats des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont été à la baisse en 1997 par rapport à 1996. Cette baisse est attribuable à une diminution du niveau des primes combinée à une augmentation des sinistres.

La concurrence intense dans l'industrie a contribué à restreindre les hausses de tarifs qui, combinée au vieillissement du parc automobile, a entraîné la diminution du niveau de primes.

Les dépenses ont accaparé un plus grand pourcentage des primes que l'an dernier parce que les assureurs ont eu à supporter plus de sinistres, alors que leurs frais d'exploitation ont continué à représenter à peu près la même proportion des primes.

La combinaison de ces facteurs explique la détérioration des résultats d'exploitation des assureurs en 1997. Elle fait ressortir que les résultats peuvent être modifiés de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse et ce, en raison d'un grand nombre de facteurs.

En effet, l'établissement d'une tarification adéquate demande non seulement la considération d'éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais aussi la prise en compte d'objectifs de croissance et de positionnement dans le marché. Dans ce contexte, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats au cours des dix dernières années révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification.

La tarification peut donc être qualifiée d'adéquate en assurance automobile au Québec puisqu'elle permet de dégager sur une longue période, ici de 1988 à 1997, un bénéfice d'exploitation raisonnable compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation des différents éléments qui la sous-tendent.

Évidemment, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est de plus en plus stagnant au Québec, les résultats des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, mais à des niveaux de rentabilité différents. Par exemple, lorsque l'expérience est bonne au niveau global, la majorité des assureurs font des profits, mais à des degrés différents.

Par conséquent, sans pouvoir affirmer que la perte d'exploitation de tous les assureurs ait été de 0,4 % en 1997, cette année a probablement été peu rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile.

CONCLUSION

Sur la base de l'information disponible et sous réserve du niveau de précision moins grand l'entourant cette année, l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1997 montre qu'ils ont globalement affiché de légères pertes d'exploitation. Cette diminution de la rentabilité par rapport à 1996 provient à la fois des pressions exercées sur les primes résultant de la concurrence et de la hausse des sinistres.

L'analyse révèle également qu'au cours des dix dernières années, l'ampleur des variations des résultats n'a pas été excessive, compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation du coût d'événements futurs. Dans ce contexte, la tarification peut être qualifiée d'adéquate en assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 1997 (113 assureurs ont pratiqué l'assurance automobile), même si le marché demeure dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs. Les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, ont continué à accroître leur part de marché.

L'analyse du marché de l'assurance automobile démontre que celui-ci est concurrentiel et que cette concurrence varie d'un segment à l'autre du marché. De fait, l'analyse des manuels de tarifs fait ressortir que la compétition s'avère intense pour certaines clientèles et que la concurrence tend à s'élargir à de nouveaux segments du marché jusqu'à maintenant peu exploités. En outre, l'offre de contrat d'assurance automobile dont le terme excède un an semble avoir pris une certaine ampleur.

Au niveau de la demande d'assurance, le marché québécois semble actuellement plafonné. La situation économique des dernières années tend à freiner la croissance du nombre de véhicules assurés et influence le volume total de primes souscrites.

Le marché de l'assurance automobile au Québec est donc un marché qui se concentre tout en demeurant concurrentiel. De plus, le consommateur peut y faire jouer pleinement la concurrence en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

ANNEXE A

GLOSSAIRE

- Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)** : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux 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 la survenance de ces événements n'engage pas la responsabilité de l'assuré.
- Année de survenance** : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année indépendamment de la date d'émission des polices.
- Années-véhicules** : Véhicules effectivement assurés au cours d'une année dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme 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.
- Collision (chapitre B, division 2)** : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour lesquels une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert selon cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».
- Collision** : Par collision, on entend collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

- Coût moyen par sinistre**¹ : Montant des sinistres divisé par le nombre de sinistres.
- Fréquence des réclamations**¹ : Nombre de sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules.
- Primes acquises** : Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme 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 les polices émises au cours d'une année.
- Responsabilité civile (chapitre A)** : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui découlant de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré, qui résultent d'une collision pour lesquels aucune responsabilité n'est imputée à l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces derniers 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 hors du Québec.
- Risques spécifiés (chapitre B, division 4)** : Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, sauf qu'elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

¹ Ces données sont établies selon une base d'année de survenance.

- Tous risques
(chapitre B, division 1)** : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.
- Versement** : Par versement, on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.