

Approche



Date d'entrée en vigueur : 20 décembre 2022

Identifiant : N° AU0132APP

Revue annuelle de l'Ontario visant les véhicules de tourisme fondée sur les données du secteur au 31 décembre 2021

Objet et portée

La présente Approche précise les taux de référence pour les taux des tendances en matière de sinistres et les facteurs de réforme^[1] et autres hypothèses actuarielles clés qui permettent à l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers (ARSF) d'examiner les demandes d'approbation de taux d'assurance des véhicules de tourisme en fonction de ses obligations légales. Elle complète les Lignes directrices visant le dépôt des demandes de taux (formule intégrale) de la Commission des services financiers de l'Ontario (CSFO) et les Notes techniques concernant le dépôt des taux d'assurance-automobile et de classement des risques de la CSFO, dont la responsabilité a été transférée à l'ARSF lorsque cette dernière a repris le pouvoir de réglementation de la CSFO, le 8 juin 2019.

La présente Approche indique les taux de référence utilisés et décrit comment l'ARSF les utilise dans le cadre de son examen des demandes d'approbation de taux d'assurance-automobile. La revue de cette année indique :

- Comment l'ARSF utilise les taux de référence dans le cadre de son examen des demandes d'approbation de taux d'assurance automobile

- Les attentes de l'ARSF lorsqu'un actuaire s'appuie sur le travail d'autres personnes
- Les attentes de l'ARSF en ce qui concerne l'adéquation des taux au niveau de la couverture
- Le rapport d'étape de la l'ARSF sur l'étude de notation des territoires

Raison d'être et contexte

Mandat de l'ARSF

Aux fins de la supervision et de la réglementation du secteur des assurances, l'ARSF doit appliquer et exécuter les lois visant le secteur et leurs règlements d'application de façon à pouvoir exécuter ses objets,^[2] en particulier :

- réglementer et superviser le secteur de l'assurance automobile
- promouvoir des normes de conduite professionnelle élevées dans le secteur
- surveiller et évaluer les progrès et les tendances dans le secteur de l'assurance-automobile
- contribuer à la confiance du public dans le secteur de l'assurance-automobile
- protéger les droits et les intérêts des consommateurs
- promouvoir la transparence et la divulgation de renseignements
- favoriser le développement d'un secteur de l'assurance-automobile solide, durable, concurrentiel et novateur.

L'Approche de l'ARSF décrite ci-dessous est conforme aux objets légiférés de l'ARSF et à ses obligations en vertu de la [Loi de 2003 sur la stabilisation des taux d'assurance automobile](#) (LSTAA).

Cadre juridique sur l'établissement des taux

L'article 3 de la LSTAA exige que la demande d'approbation d'un système de classement des risques ou de taux (SCRT) soit présentée sous la forme approuvée par l'ARSF et qu'elle soit déposée avec les renseignements, les documents et les preuves que précise cette dernière. On trouve des renseignements sur les formulaires applicables dans les [Lignes directrices pour le dépôt des demandes de taux visant les voitures de tourisme \(formule intégrale\)](#) et dans les [Notes techniques concernant le dépôt des taux d'assurance-automobile et de classement des risques](#), que les présentes Lignes directrices visent à compléter.

L'article 3 de la LSTAA exige également que tous les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile hors flotte en vertu de la [Proposition d'assurance-automobile de l'Ontario](#) (FPO 1) ou de la [Police du conducteur de l'Ontario](#) (FPO 2) pour que leurs taux et leur système de classement des risques soient approuvés ou autorisés par l'ARSF.^[3]

L'ARSF doit refuser une demande d'approbation de taux si, entre autres, le système de classement des risques ou le taux proposé n'est pas « équitable et raisonnable ». L'ARSF se sert des taux de référence pour prendre cette décision.

Principes de réglementation des taux

Les obligations légales de l'ARSF et ses [Principes de réglementation des taux](#) (PRT) sont à la base de son approche en matière de réglementation des taux d'assurance-automobile. Pour décider d'actualiser l'approche relative aux taux de référence, l'ARSF s'est inspirée des principes de transparence, de divulgation et de simplicité dans le cadre des PRT.

Amélioration du processus d'examen des taux de référence

L'ARSF continue d'évaluer et d'améliorer ses processus afin d'atteindre l'efficacité et l'efficacités réglementaires tout en protégeant les intérêts des consommateurs.

Voici des exemples d'améliorations procédurales apportées à l'examen des taux de référence par l'ARSF :

- Le champ des hypothèses actuarielles analysées pour la revue annuelle a été élargi, tandis que le champ des hypothèses actuarielles analysées pour la revue semestrielle demeure inchangé.
- L'ARSF continuera de publier les taux de référence deux fois par année, en utilisant les données de l'industrie disponibles au 30 juin (« revue semestrielle ») et au 31 décembre (« revue annuelle »).
- Une consultation sera organisée uniquement pour la revue annuelle. La mise à jour semestrielle sera jointe à la revue annuelle lorsque les renseignements seront disponibles.

Ces pratiques permettent une rétroaction plus significative, améliorent la transparence des facteurs pris en considération aux fins de l'approbation des taux par l'ARSF et protègent les consommateurs en aidant l'ARSF à déterminer si les taux d'assurance automobile sont justes et raisonnables.

Taux de référence

Utilisation des taux de référence

Les taux de référence sont des hypothèses actuarielles clés établies en fonction des données de l'industrie, et sont utilisés pour évaluer ce qui suit :

- Des taux équitables pour les consommateurs – Les taux de référence permettent à l'ARSF d'examiner les demandes d'approbation des taux d'assurance-automobile des compagnies d'assurance en fonction des exigences législatives. Si les hypothèses de d'un assureur en matière d'établissement des taux ne sont pas soutenues par ses propres données, l'ARSF peut utiliser les taux de référence pour guider le processus de décision en ce qui concerne l'approbation des taux, dans la mesure où les hypothèses de l'assureur sont crédibles.
- Concurrence du marché – Les taux de référence sont publiés deux fois par année avec une mise à jour de la sinistralité de l'industrie, ce qui offre aux assureurs un moyen de comparer leur sinistralité avec celle de l'industrie pour projeter des taux compétitifs.

- Santé du marché – Les taux de référence servent d’outil réglementaire à l’ARSF pour surveiller la sinistralité du secteur de l’assurance dans son ensemble et évaluer les développements et les tendances liés à l’assurance automobile.

Étant donné que les taux de référence sont établis en fonction de l’examen des données transmises par le secteur, elles ne représentent pas nécessairement l’activité commerciale d’un assureur. L’ARSF a indiqué, dans le Guide 2020— H2, que les assureurs ne sont plus autorisés à adopter directement les taux de référence sans justification. L’ARSF exige que toutes les hypothèses actuarielles soient pleinement étayées par une analyse des données propres à l’assureur, dans la mesure où elles sont crédibles, peu importe si les taux de référence de l’ARSF sont pris en charge ou non.

Conformément aux dispositions de l’article 2620.04 des [Normes de pratique de l’Institut canadien des actuaires](#)^[4] actuaries are expected to consider one or more sets of related experience when their data is not fully credible.

Derivation process

L’ARSF a retenu les services d’[Oliver Wyman](#) (le « consultant ») pour obtenir de façon indépendante des tendances en matière de sinistres et des facteurs de réforme. Le rapport du consultant, qui décrit tout le processus de dérivation, peut être consulté en cliquant sur les liens qu’on trouve à l’[Annexe 1](#).

L’analyse du consultant tient compte des commentaires que l’ARSF a reçus dans le cadre de son processus de consultation publique. Le [Résumé de la consultation sur la Revue annuelle de l’Ontario visant les véhicules de tourisme fondée sur les données du secteur au 31 décembre 2021](#) renferme des renseignements plus détaillés à ce sujet. L’annexe H du rapport du consultant renferme un résumé des commentaires reçus et des réponses du consultant.

L’analyse des taux de référence est fondée sur les résultats concernant les véhicules de tourisme transmis par le secteur des assurances de l’Ontario en matière de sinistres et de frais de règlement des sinistres déclarés à l’[Agence statistique d’assurance générale](#) (ASAG) au 31 décembre 2021. L’unité des services actuaires de l’ARSF a effectué un examen approfondi des données de l’ASAG pour s’assurer de leur validité et travaillé en étroite collaboration avec l’actuaire-conseil de l’ASAG pour garantir le caractère raisonnable des projections qui en résultent ([voir l’annexe 3](#)).

- Conformément aux normes de pratiques actuarielles relatives à l’utilisation du travail d’un autre actuaire, le consultant a tout d’abord examiné le nombre et le montant des sinistres déclarés pour établir une estimation à cet effet.
- Deuxièmement, le consultant a comparé le nombre de sinistres et le montant des sinistres estimés aux données de l’actuaire-conseil de l’ASAG pour en vérifier le caractère raisonnable.
- Enfin, le consultant a conclu que les facteurs sélectionnés par l’actuaire-conseil de l’ASAG sont raisonnables et qu’il n’y a pas de différences importantes par rapport aux taux concernant les sinistres. Le consultant a donc accepté et appliqué les facteurs d’évolution des résultats techniques de l’ASAG que sous-tend l’analyse des taux de référence.

Taux de référence de l’ARSF en ce qui concerne les tendances en matière de pertes et les facteurs de réforme

Les taux de référence ci-dessous s’appliquent aux demandes d’établissement des taux soumises le 20 décembre 2022 ou par la suite.

Garantie	Taux des tendances en matière de sinistres	
	Antérieurs	Futurs **
	Avant le 1 ^{er} octobre 2021	Après le 1 ^{er} octobre 2021
Dommmages corporels	-4.6%	-4.6%
Dommmages matériels	4.8%	4.8%

Garantie	Taux des tendances en matière de sinistres	
	Antérieurs	Futurs **
	Avant le 1 ^{er} octobre 2021	Après le 1 ^{er} octobre 2021
Indemnisation directe – Dommages matériels	8.7%	8.7% to 14.4%
Indemnités d'accident – Frais médicaux/réadaptation/soins auxiliaires	-0.9%	-0.9%
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	-0.4%	-0.4%
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	-1.3%	-1.3%
Indemnités d'accident – Total	-0.8%	-0.8%
Automobile non assurée	-3.5%	-3.5%
Collision	8.5%	8.5% to 14.2%
Risques multiples	10.1%	10.1% to 15.8%

Garantie	Taux des tendances en matière de sinistres	
	Antérieurs	Futurs **
	Avant le 1 ^{er} octobre 2021	Après le 1 ^{er} octobre 2021
Risques précisés	10.1%	10.1% to 15.8%
Tous risques	8.9%	8.9% to 14.6%
FMPO44	1.4%	1.4%
Toutes les garanties combinées*	3.6%	3.6% to 6.6%

*« Toutes les garanties combinées » représente une somme pondérée des garanties individuelles fondée sur la part de sinistres de chaque garantie.

**Les taux futurs en ce qui concerne l'indemnisation directe – dommages matériels, collision, accidents sans collision ni versement, risques précisés et tous risques ont été ajustés en fonction du taux d'inflation moyen plus élevé que le taux historique pour les pièces, l'entretien et les réparations des véhicules de tourisme

Garantie	Facteur de réforme
Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	0.805
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	0.871

Garantie	Facteur de réforme
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	1.000
Indemnités d'accident — Total	0.820
Autres garanties	1.000

Les assureurs sont censés tenir compte, dans l'analyse des tendances, de l'interdépendance entre les tendances en matière de sinistres et l'incidence des réformes.

Commentaire

La hausse de l'inflation survenue l'année dernière est attribuable à l'évolution de la main-d'œuvre et de l'offre à la suite de la pandémie de COVID-19 et se reflète dans l'[indice des prix à la consommation](#) (« IPC »). Le consultant reconnaît que la hausse de l'inflation associée aux pièces de véhicules, aux véhicules de remplacement, aux frais de location, à l'entretien et aux coûts de réparation, qui a débuté à la fin de 2021 et a bondi en 2022, n'est pas entièrement intégrée dans les données sur les coûts des sinistres analysées dans l'analyse du consultant en ce qui concerne les tendances en matière de sinistres. Le consultant suggère aux assureurs « d'utiliser les données les plus récentes en ce qui concerne l'IPC pour les coûts d'entretien et de réparation des véhicules en Ontario » pour ajuster la tendance de la gravité passée qui peut être utilisée pour soutenir un taux de tendance future sélectionnée.

L'ARSF a évalué les données mensuelles de l'IPC pour divers groupes de produits liés au transport en Ontario par rapport aux tendances de la gravité des sinistres dans le cas de la couverture de préjudices corporels au cours des dix dernières années. Bien que l'impact de l'inflation qui affectera les futurs coûts des sinistres ne se limite pas aux coûts des pièces et des réparations des véhicules, ces derniers représentent une grande partie du coût des sinistres associés aux préjudices corporels.

L'ARSF estime que les taux des tendances antérieurs en matière de sinistres ne sont pas une indication précise des taux futurs compte tenu de l'environnement inflationniste actuel. Les taux

des tendances futurs devraient être ajustés à la hausse en tenant compte du plus récent indice de l'IPC pour les pièces, l'entretien et les réparations des véhicules de tourisme, afin de tenir compte du taux d'inflation moyen plus élevé qu'à l'habitude.

Selon l'IPC de l'Ontario au 31 août 2022, le taux d'inflation annuel du coût des pièces, de l'entretien et des réparations des véhicules de tourisme a atteint 7,4 %, ce qui est considérablement plus élevé que le taux d'inflation historique moyen de 1,7 % observé entre 2010 et 2021. L'ARSF a donc dérivé une fourchette de taux de tendance futurs dans le cas préjudices corporels, en se basant sur le taux d'inflation observé.

Les assureurs doivent tenir compte d'autres facteurs au moment de la sélection des taux de tendance futurs, notamment le coût des sinistres liés à des préjudices corporels, l'indice économique, la valeur des véhicules neufs et d'occasion et les frais de location. L'ARSF continuera de surveiller le plus récent taux d'inflation affectant les coûts des sinistres et reflétera tout changement important dans les taux des tendances futurs dans le cadre de la mise à jour semestrielle des taux de référence.

L'[annexe 2](#) compare les nouveaux taux de référence aux taux de référence antérieurs. Les tendances en matière de sinistres futurs de toutes les garanties varient entre 3,6 % et 6,6 % pour refléter le taux d'inflation moyen plus élevé que le taux historique dans le cas des pièces, de l'entretien et du coût de réparation des véhicules au 31 août 2022.

Les taux de référence pour les tendances en matière de sinistres et les facteurs de réforme mesurent le taux de variation des coûts des sinistres signalés sans les répercussions de la COVID-19. Il faudra donc ajuster les données historiques des coûts des sinistres pour éliminer les effets de la COVID-19 avant d'appliquer les taux de référence. Il faudra peut-être apporter d'autres ajustements aux données sur les coûts des sinistres pour tenir compte des répercussions de la COVID-19 prévues sur la période d'établissement des taux proposée. L'annexe G du rapport du consultant décrit en détail les effets de la COVID-19 sur l'analyse des coûts des sinistres.

L'avis de l'ARSF sur la nécessité d'un niveau de taux

Bien que chaque assureur soit entré dans la pandémie avec une situation financière différente, et que certains aient connu une inadéquation significative des taux avant 2020, l'ARSF estime que les taux globaux des assureurs étaient généralement adéquats. Ainsi, la plupart des

assureurs de l'Ontario ont été en mesure d'ajuster rapidement leurs taux et d'offrir des rabais tout au long de la pandémie.

Si la pandémie a été un événement ponctuel ayant un impact sur la fréquence des sinistres, la gravité des sinistres (coût moyen par sinistre) a sensiblement augmenté tout au long de la pandémie. La gravité des sinistres a augmenté de 12 % entre 2019 et 2021, toutes garanties confondues.

L'établissement des taux concernant l'assurance de personnes et de dommages est un processus de nature prospective, et les taux fixés aujourd'hui reflètent le coût prévu des sinistres d'assurance automobile qui seront encourus en 2023-2024. Les besoins cumulatifs en matière de niveau de taux que les actuaires chargés de l'établissement des taux établissent devront tenir compte des éléments suivants :

- les tendances antérieures concernant le coût des sinistres qui ne sont pas encore prises en compte dans les taux actuels des assureurs
- le point de vue des assureurs sur l'évolution future du coût des sinistres entre aujourd'hui et la période proposée

Attentes de l'ARSF

Hypothèse du taux de rendement des placements liés à la trésorerie

Puisque le portefeuille de chaque assureur lui est propre et reflète ses stratégies de placement, l'ARSF s'attend à ce que les assureurs calculent le rendement de leur propre portefeuille, au lieu d'appliquer le rendement moyen des placements du secteur pour calculer la valeur actuelle de la trésorerie.

L'ARSF a remplacé le taux de référence actuel en matière de rendement des placements liés à la trésorerie de 2,25 % par un taux retenu par chaque assureur correspondant à son propre portefeuille de placements d'actifs dans la Ligne directrice 2020-H2. L'abandon du taux de référence en matière de rendement des placements liés à la trésorerie est conforme à la section 2620.15-17 des Normes de pratique de l'ICA, qui traite de l'utilisation par les assureurs de leur propre rendement d'investissement prévu lors de l'actualisation des sinistres dans le calcul des taux indiqués. De façon plus précise, l'article 2620.15 stipule ce qui suit :

« Le taux de rendement des placements utilisé pour calculer la valeur actualisée des flux monétaires tiendrait compte du revenu de placement que l'on s'attend de réaliser sur les actifs pouvant être acquis avec les flux monétaires nets qui découlent des revenus au taux indiqué. »

En outre, les Normes de pratique de l'ICA précisent que les revenus de toutes provenances, et non pas seulement les revenus de placement générés uniquement par des actifs sans risque seraient pris en compte dans la détermination des taux indiqués. L'article 2620.01 des Normes de pratique de l'ICA stipule ce qui suit :

« La meilleure estimation de la valeur actualisée des flux monétaires associés au revenu au taux indiqué devrait être égale à la meilleure estimation de la valeur actualisée des flux monétaires associés aux coûts des sinistres et aux frais, ainsi qu'à la valeur actualisée d'une provision pour bénéfices, sur une période de temps précise. »

L'approche de la l'ARSF a été et continue d'être conforme aux Normes de pratique de l'ICA pour le calcul des taux indiqués. L'ARSF s'attend donc à ce que l'hypothèse du taux de rendement des placements liés à la trésorerie retenu par les assureurs soit raisonnablement proche du rendement des placements que ces derniers ont réalisés dernièrement.^[5] De plus, l'hypothèse du taux du rendement des placements liés à la trésorerie devrait refléter le portefeuille de placement d'actifs propre aux assureurs, ainsi que les taux des rendements futurs qu'ils s'attendent à recevoir

Meilleures pratiques des actuaires en matière d'établissement des taux

L'ARSF exige un certificat d'actuaire (certificat) dûment rempli et signé pour toutes les demandes de dépôt de taux par un actuaire en tarification (AT), qui est un membre de l'ICA, peu importe si l'AT en question produit son propre travail, ou choisit de se fier à celui d'autres personnes.

Responsabilités

En signant le certificat, l'AT assume l'entière responsabilité des méthodes et des hypothèses utilisées pour déterminer les taux indiqués.

De façon plus précise, l'AT confirme que :

- les données sont suffisantes et fiables

- les hypothèses et les méthodes utilisées sont appropriées
- les taux indiqués sur le plan actuariel ont été calculés conformément aux Normes de pratique reconnues
- les taux indiqués, y compris les différentiels de classement, sont justes et raisonnables
- le système de classement des risques permet d'établir une distinction équitable des risques entre les catégories.

Les assureurs doivent faire preuve d'une diligence raisonnable appropriée lorsqu'ils surveillent la conduite des AT agissant en leur nom.

À l'automne 2021, la [Canadian Automobile Insurance Rate Regulators Association](#) (CARR) a retenu les services d'Oliver Wyman au nom de ses membres pour examiner l'utilisation, par l'AT, des travaux de l'actuaire désigné dans le cas des demandes d'établissement de taux. La CARR a consulté l'ICA et des actuaires du secteur pour obtenir leurs commentaires afin d'établir les obligations de surveillance et les responsabilités en matière de rapports dans le cas des AT. Les commentaires reçus par la CARR ont été pris en compte dans **un** rapport final intitulé « Pricing Actuary's Estimate of Ultimate Loss Amounts ».

Processus et pratiques

L'ARSF part du principe que l'AT assume l'entière responsabilité lorsqu'il utilise le travail d'autrui et atteste que les taux indiqués sont justes et raisonnables. Oliver Wyman suggère les meilleures pratiques suivantes lorsqu'un AT utilise le travail d'autres personnes pour traiter les demandes d'établissement de taux :

- Discuter avec l'autre partie de l'objet de son travail et de la norme d'importance relative qui y est associée, notamment pour savoir si le travail d'évaluation de l'autre partie convient pour déterminer les taux futurs d'une couverture spécifique en Ontario.
- S'assurer que la granularité des données utilisées dans le travail d'évaluation de l'autre partie s'aligne sur les données de la période d'expérience utilisées par l'AT pour déterminer les taux indiqués pour une couverture spécifique en Ontario. Justifier l'utilisation de données différentes (c'est-à-dire l'agrégation de divers secteurs d'activité,

entreprises et/ou provinces) et expliquer tout ajustement effectué pour tenir compte de la différence.

- S'assurer que la date d'évaluation des données utilisées par l'autre partie dans son travail d'évaluation correspond à celle utilisée par l'AT pour déterminer les taux indiqués pour une couverture spécifique en Ontario. Expliquer tout ajustement effectué pour tenir compte de la différence.
- Examiner le travail d'évaluation de l'autre partie pour comprendre les méthodes, les ajustements, les hypothèses et les raisons qui sous-tendent la meilleure estimation du montant de la perte finale. Plus précisément :
 - a. L'AT doit s'assurer que les hypothèses formulées par l'autre partie dans le travail de développement des sinistres (par exemple, les taux de tendance des sinistres, les facteurs d'échelonnement des primes, les facteurs de réforme, etc.) sont conformes aux propres hypothèses de tarification de l'AT dans le dépôt des taux.
 - b. Si l'AT estime qu'une partie du travail d'évaluation de l'autre partie n'est pas appropriée pour son utilisation, alors toute modification du travail de l'autre partie doit être soutenue par l'AT dans le dépôt des taux.

Essai à rebours de la précision de la fixation des taux

L'ARSF fera appel à des assureurs pour une évaluation rétrospective de l'exactitude de l'établissement de leurs taux dans les circonstances suivantes :

- Les attentes décrites ci-dessus n'ont pas été satisfaites (cela inclut le fait que l'AT ne soit pas en mesure d'expliquer les divergences dans les hypothèses)
- L'indication du niveau de tarif est nettement plus élevée que le changement de tarif proposé par l'assureur
- Selon l'évaluation de l'ARSF, l'assureur semble utiliser le guide de dépôt standard d'une manière autre que pour maintenir les taux alignés sur les coûts changeants des sinistres

Adéquation des taux au niveau de la couverture

L'ARSF s'attend à ce que les tarifs de l'assureur soient exacts au niveau de la couverture, le prix de chaque garantie reflétant son coût. Cette pratique devrait permettre de mieux aligner la relation entre les primes payées par les consommateurs et le coût des garanties qu'ils ont choisies.

L'ARSF continuera de surveiller et d'évaluer l'adéquation du niveau de tarification des assureurs, tant au niveau global qu'au niveau de la couverture. Lors de l'examen des demandes de dépôt de taux des assureurs, l'ARSF peut demander aux assureurs de fournir un soutien supplémentaire afin de s'assurer que les changements proposés globalement et par couverture sont conformes aux indications et aux besoins réels en matière de taux.

Examen par l'ARSF de la tarification territoriale dans le domaine de l'assurance-automobile

La supervision et la réglementation des SCRT d'assurance automobile par l'ARSF comprennent l'examen de la tarification territoriale dans le cas du dépôt des demandes de taux. Les SCRT, y compris la notation du territoire, doivent répondre aux normes légales avant l'approbation de la l'ARSF.

Contexte

Les lignes directrices actuelles sur la définition de territoire, décrites dans les [Notes techniques concernant le dépôt des taux d'assurance-automobile et de classement des risques](#), sont très normatives et n'ont pas été revues ou mises à jour depuis leur établissement, le 31 janvier 2005. Les directives existantes ne sont pas alignées sur le cadre réglementaire de l'ARSF, qui est fondé sur des principes et axé sur les résultats.

L'ARSF abordera la question de la tarification territoriale dans le cadre de sa stratégie de réforme de la tarification et de la réglementation de l'assurance automobile (la « stratégie »), qui vise à rendre la tarification et la souscription de l'assurance automobile plus équitables pour les consommateurs, un engagement pris dans le cadre de l'énoncé des priorités proposé pour 2023-2024. L'examen du territoire est l'un des nombreux projets de la stratégie de l'ARSF visant à formuler des recommandations pour améliorer l'équité de la réglementation des taux d'assurance automobile et de la tarification.

Processus d'examen

En juin 2022, l'ARSF a retenu les services de la firme Pinnacle Actuarial Resources, Inc. (« Pinnacle ») pour réaliser une étude sur les territoires de tarification en assurance automobile en Ontario.

Le mandat de Pinnacle comporte deux volets :

- 1 – Examiner les exigences actuelles de l'ARSF en matière de territoire par rapport au PRR de l'ARSF, et rechercher les pratiques d'évaluation du territoire dans d'autres administrations en Amérique du Nord.
- 2 – Effectuer une analyse des données à partir des données de l'Agence statistique d'assurance générale (« ASAG »). Définir, détecter et mesurer les pratiques discriminatoires injustes potentielles dans la notation du territoire. Formuler des recommandations auprès de l'ARSF quant à l'élaboration d'un cadre de notation des territoires fondé sur des principes et axé sur les résultats.

Pinnacle a terminé la première partie de son examen et a remis un rapport à l'ARSF en octobre 2022. Ce rapport est accessible par le biais des liens figurant à l'[annexe 1](#).

Dans le cadre de la stratégie de l'ARSF, les activités de collecte de données et de consultation seront suivies de projets de réforme du cadre juridique pour ce qui est des taux et de la souscription. Cela pourrait inclure de nouvelles lignes directrices sur la notation des territoires.

Résumé des principales conclusions de Pinnacle à ce jour

- Pinnacle a évalué l'exigence actuelle de l'ARSF en ce qui concerne le territoire par rapport aux PRT de l'ARSF, dont il est question dans la ligne directrice sur le [Dépôt soumis selon le processus normalisé](#). Pinnacle estime que l'ARSF devra décider de l'équilibre et de la priorité appropriés entre les principaux PRT puisqu'il ne sera peut-être pas possible de satisfaire tous les PRT simultanément.
- Un certain nombre d'exigences actuelles de l'ARSF en ce qui concerne le territoire vont à l'encontre des PRT de l'ARSF. Ainsi, certaines exigences visent à réglementer les intrants plutôt que les résultats.

- Plusieurs critères axés sur les résultats, au-delà de la notation du territoire, pourraient être intégrés à l'approche de la l'ARSF.
- Il n'existe pas de définition spécifique de l'équité. Certaines des exigences actuelles sont perçues comme améliorant l'équité, mais rien ne prouve que ce soit le cas. L'ARSF, les compagnies d'assurance et les consommateurs devraient collaborer pour établir une définition de l'équité dans la tarification des assurances. On pourrait par la suite établir des paramètres pour déterminer si des changements réglementaires s'imposent.
- En fin de compte, l'analyse de l'équité ne consiste pas à savoir si des variables spécifiques sont équitables ou non (comme le territoire), mais si les primes finales sont équitables. La solution ultime n'est pas liée à une variable, mais à l'ajustement global du résultat de la prime.
- Dans la plupart des États américains, il n'existe pas de règles spécifiques applicables à la notation du territoire. En fait, les territoires sont soumis au même processus réglementaire que la plupart des autres variables de notation. En Alberta, des problèmes importants sur le marché ont conduit à des réductions substantielles des restrictions territoriales.

Prochaine phase

L'ARSF continuera de faire preuve de transparence quant à l'évolution de son examen de la notation des territoires et de sa stratégie. Au printemps 2023, l'ARSF prévoit recevoir et publier un rapport final de Pinnacle sur les sujets de notation du territoire décrits ci-dessus.

Date d'entrée en vigueur et prochain examen

La présente approche est entrée en vigueur le **20 décembre 2022**. Le prochain processus d'établissement des taux de référence a débuté en automne 2022.

À propos de la présente Approche

Cette ligne directrice constitue une approche. Elle décrit les principes, processus et pratiques internes de l'ARSF concernant les activités de surveillance et l'application du pouvoir discrétionnaire du directeur général. Elle peut faire référence à des obligations de conformité,

mais elle ne crée pas de telles obligations. Pour plus de détails, voir le [Cadre de lignes directrices de l'ARSF](#).

Annexes et références

Annexe 1 – Documents connexes

Le tableau ci-dessous indique les lignes directrices, les résumés de consultation et les rapports sur les taux de référence qui ont été produits depuis la création de cette approche.

Période d'entrée en vigueur des taux de référence	Date d'évaluation des données de l'ASAG	Ligne directrice	Résumé de la consultation	Rapport à l'appui
20 décembre 2022	31 décembre 2021	Ligne directrice actuelle	« 2021 - H2 – Résumé de la consultation »	<p>Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review » (en anglais seulement)</p> <p>Rapport Pinnacle : « Territory Rating Review Report » (en anglais seulement)</p>
31 janvier 2022	30 juin 2021	« 2020 - H1 Ligne directrice »	S.O.	<p>Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles »</p>

Période d'entrée en vigueur des taux de référence	Date d'évaluation des données de l'ASAG	Ligne directrice	Résumé de la consultation	Rapport à l'appui
				<u>Mid-Year Review</u> » (en anglais seulement)
20 octobre 2021	31 décembre 2020	« <u>2020 - H2 Ligne directrice</u> »	« <u>2020 - H2 - Résumé de la consultation</u> »	Rapport d'Oliver Wyman : « <u>Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</u> » (en anglais seulement)
30 juin 2021	30 juin 2020	« <u>2020 - H1 Ligne directrice</u> »	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « <u>Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors</u> » (en anglais seulement)
23 septembre 2020	30 décembre 2019	« <u>2019 - H2 Ligne directrice</u> »	« <u>2019 - H2 - Résumé de la consultation</u> »	Rapport d'Oliver Wyman : « <u>Ontario Selected</u> »

Période d'entrée en vigueur des taux de référence	Date d'évaluation des données de l'ASAG	Ligne directrice	Résumé de la consultation	Rapport à l'appui
15 mai 2020	30 juin 2019	« 2019-H1 Ligne directrice »	« 2019-H1 — Résumé de la consultation »	Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors » (en anglais seulement)
				Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors » (en anglais seulement)

Annexe 2 – Comparaison avec les taux de référence antérieurs

La présente annexe porte sur les changements apportés aux taux des tendances en matière de sinistres futurs et compare les taux de référence antérieurs au 30 juin 2021 et les nouveaux taux de référence au 31 décembre 2021.

Globalement (« Toutes les garanties combinées »), le taux de référence des tendances en matière de sinistres futurs varie entre 3,6 % et 6,6 % par rapport au taux précédent, qui était de

3,3 %. Le tableau ci-dessous illustre ce changement, ainsi que les changements aux garanties principales provoquant le changement total.

Garantie	Taux des tendances en matière de sinistres futurs	
	Taux de référence antérieurs	Nouveau taux de référence
Préjudices corporels	-5.9%	-4.6%
Indemnités d'accident	-0.2%	-0.8%
Indemnisation directe – dommages matériels	9.0%	8.7% to 14.4%
Collision	8.9%	8.5% to 14.2%
Risques multiples	9.9%	10.1% to 15.8%
Toutes les garanties combinées	3.3%	3.6% to 6.6%

Dans le cas des préjudices corporels, l'émergence réelle des sinistres pour les années d'accident plus anciennes est plus élevée que l'estimation antérieure, ce qui entraîne une augmentation importante de la gravité des sinistres. Ce changement, ainsi qu'une modification des méthodes de projection des préjudices corporels par l'actuaire-conseil de l'ASAG, fait en sorte que la tendance dans le cas des préjudices corporels est passée de -5,9 % à -4,6 %.

L'augmentation des taux en matière de sinistres futurs en ce qui concerne les dommages matériels reflète le taux d'inflation moyen plus élevé que le taux historique dans le cas des pièces, de l'entretien et des coûts de réparation des véhicules de tourisme.

Pour plus de détails en ce qui concerne le changement des taux de référence, voir la section *Commentaire* de la présente ligne directrice.

Annexe 3 – Processus d’examen et d’approbation de l’ARSF concernant le rapport sur les facteurs liés aux voitures de tourisme et les projections des coûts ultimes des sinistres figurant dans le Plan statistique automobile de l’ASAG

Cette annexe explique comment procède l’ARSF pour s’assurer que les projections finales du nombre de sinistres et de réclamations utilisées par le consultant dans son analyse sont adaptées à leur situation.

À partir de 2022, l’actuaire-conseil de l’ASAG effectue son évaluation des pertes finales en ce qui concerne les voitures de tourisme en Ontario en se basant sur les données d’évolution des sinistres encourus concernant l’assurance-automobile » a été considérablement amélioré pour inclure une évaluation complète des sinistres dans le secteur.

L’actuaire-conseil de l’ASAG tient compte des méthodes suivantes dans ses projections :

- Méthode d’évolution des pertes encourues
- Méthode d’évolution des pertes payées
- Fréquence et gravité des sinistres
- Bornhuetter-Ferguson
- Méthode Cape Cod
- Méthode Benktander.

Les résultats de diverses méthodologies de projection sont pris en compte dans le choix final des pertes.

En plus d'examiner les données agrégées de l'industrie sur l'évolution des sinistres pour chaque garantie, l'ARSF examine les données sur l'évolution des sinistres de chaque assureur, deux fois par année, afin de déceler tout problème dans la déclaration des données et tout changement dans les pratiques de gestion des sinistres et de calcul des provisions techniques. Les services d'actuariat de l'ARSF travaillent en collaboration avec l'actuaire-conseil de l'ASAG pour évaluer les problèmes de données de chaque assureur en ajoutant, en supprimant et en ajustant les données de chaque assureur, un à la fois, pour en comprendre l'incidence. Les facteurs d'évolution des sinistres de l'ASAG qui sont retenus tiennent compte des ajustements effectués en ce qui concerne ces problèmes de déclaration, de sorte qu'aucune distorsion ne puisse avoir d'incidence au niveau des données agrégées de l'industrie.

Pour plus de détails, voir *GISA Exhibit — AUTO-0002-ON, 2021-2 Valuation of Ultimates Report, Ontario Private Passenger (excluding farming vehicles)*.

Annexe 4 – Taux de référence en cours d'année d'après les données de l'industrie au 30 juin 2022

Cette annexe sera mise à jour en fonction des données du secteur pour le premier semestre de 2022 dès que celles-ci seront disponibles.

Références

[Résumé de la consultation sur la Revue annuelle de l'Ontario visant les véhicules de tourisme fondée sur les données du secteur au 31 décembre 2021](#). Conformément à son engagement à faire preuve de transparence dans la réglementation des taux et l'élaboration de lignes directrices, l'ARSF a mené une consultation publique sur le rapport annuel préliminaire avant de publier la présente Approche. Le résumé de la consultation décrit les commentaires obtenus et la manière dont ils ont été pris en compte dans le rapport annuel final.

Date d'entrée en vigueur : 20 décembre 2022

^[1] **Tendances en matière de sinistres** : Les taux des tendances en matière de sinistres correspondent aux taux annuels de variation des coûts des sinistres passés et futurs. Parmi les facteurs, citons les progrès de la technologie liée à la sécurité, l'évolution des coûts des frais médicaux et l'inflation monétaire.

Facteurs de réforme : Les facteurs de réforme servent à redresser les sinistres historiques pour refléter le niveau actuel des coûts des réclamations imputables aux réformes des produits antérieures. Les facteurs de réforme permettent de calculer les tendances en matière de sinistres tout en neutralisant l'effet des réformes gouvernementales.

^[2] Voir [Loi de 2016 sur l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers](#), art. 3

^[3] En vertu du paragraphe 3(2) de la [Loi de 2003 sur la stabilisation des taux d'assurance automobile](#), une demande d'approbation d'un système de classement des risques ou de taux doit être présentée sous la forme approuvée par le directeur général et déposée avec les renseignements, les documents et les preuves que précise ce dernier. Toutefois, aux fins des présentes Lignes directrices, il sera plutôt question de l'ARSF.

^[4] L'article 2620.04 des Normes de pratique de l'ICA stipule que « l'actuaire tiendrait compte de l'amalgamation de l'information se rapportant à l'expérience visée avec celle se rapportant à un ou plusieurs ensembles d'expérience connexe afin d'améliorer la valeur prédictive des estimations. »

^[5] Avec l'introduction de la Norme internationale d'information financière 17 (IFRS 17), le 1^{er} janvier 2023, l'ARSF a supprimé la référence précédente à 'l'état financier annuel P&C-1 que les assureurs déposent auprès des autorités de réglementation prudentielle' en ce qui concerne la sélection de l'hypothèse de rendement des investissements sur les flux de trésorerie. L'ARSF ne s'attend pas à ce que la sélection par les assureurs de leur hypothèse de rendement des placements sur les flux de trésorerie change à la suite de l'introduction de l'IFRS 17.