

Approche



Date d'entrée en vigueur : 11 avril 2025

Dernière mise à jour : 31 janvier 2025

Identifiant : N° AU0132APP

Revue annuelle de l'Ontario visant les véhicules de tourisme fondée sur les données de l'industrie au 31 décembre 2023

Avis : Les points de référence basés sur les données de l'industrie au 30 juin 2024 ont été ajoutés à l'annexe 4 de la présente approche. Ces points de référence remplacent ceux basés sur les données de l'industrie au 31 décembre 2023.

Objet et portée

La présente Approche précise les « points 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

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 sinistres 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.

fonction de ses obligations légales. Elle complète les [Lignes directrices visant le dépôt des demandes de taux \(formule intégrale\)](#) et les [Notes techniques concernant le dépôt des taux d'assurance-automobile et de classement des risques](#) de la Commission des services financiers de l'Ontario (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 :

- L'utilisation de points de repère dans l'examen par l'ARSF des demandes d'approbation de taux d'assurance-automobile
- Les perspectives sur l'évolution future du coût des sinistres
- Les niveaux de fréquence après la pandémie
- Le vol d'automobile, les solutions antivol et les suppléments connexes
- L'utilisation du plafonnement
- Le classement par sexe
- L'utilisation des renseignements sur le crédit dans la tarification et les modèles de tarification de l'assurance-automobile
- L'hypothèse du taux de rendement des placements liés à la trésorerie et la provision pour bénéfice de souscription cible
- L'établissement des taux pour lequel les actuaires se fient au travail des autres
- L'adéquation des taux au niveau de la couverture

Justification 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 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

² Voir l'article 3 de la [Loi sur l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers](#)

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 la présente ligne directrice vise à compléter.

L'article 3 de la LSTAA exige également que tous les assureurs qui souscrivent une 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 ») fassent approuver ou autoriser par l'ARSF leurs taux et leur système de classement des risques³.

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](#) (les « 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.

Processus d'examen des taux de référence

Le processus d'examen des taux de référence par l'ARSF comprend ce qui suit :

- Les taux de référence sont publiés deux fois par année, en utilisant les données de l'industrie disponibles au 30 juin (« revue semestrielle ») et au 31 décembre (« revue annuelle »).

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.

- Une consultation est 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.

Points 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 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 la [Ligne directrice 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. On s'attend à ce que les actuaires prennent en considération un ou plusieurs ensembles d'expérience connexe lorsque les données ne sont pas pleinement crédibles, conformément à l'article 2620.04 des [Normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires](#) (« Normes de pratique de l'ICA »)^[4].

Processus de dérivation

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 de l'ARSF sur la [Revue annuelle de l'Ontario visant les véhicules de tourisme fondée sur les données du secteur au 31 décembre 2023](#) renferme des renseignements plus détaillés à ce sujet. L'[annexe I](#) 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 2023. 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).

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 ».

- Premièrement, conformément aux Normes de pratique de l’ICA 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’approbation de taux soumises le 19 novembre 2024.

Couverture	Taux des tendances en matière de sinistres	
	Antérieurs	Futurs**
	Avant le 1 ^{er} oct. 2023	Après le 1 ^{er} oct. 2023
Dommages corporels	-1,9 %	-2,7 % à -1,1 %
Dommages matériels	4,8 %	4,0 % à 5,6 %
Indemnisation directe – Dommages matériels	9,1 %	7,8 % à 10,4 %
Indemnités d’accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	1,4 %	-0,7 % à 3,5 %
Indemnités d’accident – Prestations d’invalidité	-1,8 %	-3,8 % à 0,3 %
Indemnités d’accident – Frais funéraires et prestations de décès	-2,1 %	-3,0 % à -1,3 %
Indemnités d’accident – Total	0,6 %	-1,7 % à 3,0 %

Automobile non assurée	3,5 %	1,5 % à 5,5 %
Collision	9,2 %	7,2 % à 11,2 %
Multirisque – Vol	27,8 %	23,5 % à 32,1 %
Multirisque – Tous les autres	6,1 %	4,0 % à 8,2 %
Multirisque – Total	13,6 %	9,9 % à 17,5 %
Risques précisés	13,6 %	9,9 % à 17,5 %
Tous risques	8,8 %	7,2 % à 10,4 %
FMPO 44	3,3 %	2,6 % à 3,9 %
Toutes les garanties combinées*	5,6 %	3,8 % à 7,4 %

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

Les facteurs de référence des tendances des sinistres développés en se fondant sur les données du secteur du 31 décembre 2023 se situent dans une fourchette raisonnable des facteurs de référence des tendances des sinistres précédemment développés en se fondant sur les données du secteur du 30 juin 2023. La comparaison des facteurs de référence des tendances des sinistres est présentée à l'annexe 2.

Garantie	Facteur de réforme
Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	0,756
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	0,868
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	1,000
Indemnités d'accident – Total	0,799
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 sur la tendance en matière de sinistres futurs

Il demeure difficile de choisir les tendances en matière de sinistres futurs en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'augmentation de l'inflation depuis la fin de 2021. Bien que les coûts élevés des sinistres associés à l'inflation aient commencé à s'atténuer, comme l'indique la modeste augmentation de l'indice des prix à la consommation (« IPC ») récent, l'incertitude

persiste dans le choix des taux des tendances futurs. Pour remédier à cette situation, l'ARSF offre une gamme de tendances raisonnables en matière de sinistres futurs au niveau de la garantie, représentant le 95^e intervalle de confiance de ces taux des tendances.

Lorsqu'ils déterminent les taux des tendances futurs, les assureurs devraient évaluer leurs prévisions d'inflation par rapport à l'assurance-automobile. Il s'agit d'évaluer si l'on s'attend à ce que l'inflation se stabilise, diminue ou augmente. Les assureurs doivent donc ajuster les taux des tendances antérieurs en conséquence pour la période d'assurance proposée. Ils doivent également tenir compte d'autres facteurs lors de la sélection des taux des tendances 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, et les points de données utilisés dans le modèle qui convient.

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.

Attentes

Niveau de fréquence après la pandémie

La pandémie de COVID-19 a fondamentalement modifié le mode de travail de la plupart des gens. Étant donné que de plus en plus de personnes s'adaptent aux modèles de travail à distance ou hybrides, le niveau de fréquence des sinistres après la pandémie devrait être différent de l'historique.

Le consultant a comparé les niveaux de fréquence pour trois périodes différentes : avant la pandémie (avant 2020-1), pendant la pandémie (2020-1 à 2022-1) et après la pandémie (2022-2 et après), et a observé que les niveaux de fréquence varient d'une période à l'autre au niveau de la garantie, à l'exception de l'assurance multirisque. En général, la fréquence des sinistres avant la pandémie peut devoir être ajustée à la baisse pour refléter le niveau de fréquence plus faible des sinistres après la pandémie, tandis que les fréquences des sinistres pendant la pandémie doivent être ajustées à la hausse pour amener les basses fréquences historiques à des niveaux de fréquence plus élevés dans la période prospective. La section 9 du rapport du consultant

détaille les « nouveaux facteurs normaux combinés » pour chaque garantie touchée par la pandémie. L'incidence du dénouement dû à la pandémie de COVID-19 est implicitement incluse dans les facteurs d'ajustement.

L'ARSF s'attend à ce que les assureurs examinent régulièrement leurs données sur la fréquence des sinistres et répercutent de manière appropriée le niveau de fréquence des sinistres après la pandémie pour la période d'assurance proposée.

Le vol d'automobile, les solutions antivol et les suppléments connexes

L'augmentation du nombre de sinistres pour vol d'automobile a entraîné des pertes plus élevées pour la couverture des dommages physiques. Le nombre de vols d'automobiles a atteint un sommet en 2023 et s'est quelque peu atténué au premier semestre de 2024 par rapport à la même période en 2023. Toutefois, la fréquence et la gravité des sinistres demeurent élevées et continuent de peser sur les primes d'assurance-automobile. Le gouvernement du Canada collabore avec divers secteurs et intervenants, y compris les administrations portuaires, les compagnies de chemin de fer et de transport maritime, ainsi que les secteurs de l'automobile et de l'assurance, pour lutter contre le vol d'automobiles.

Les assureurs ont mis en place des pratiques pour encourager les consommateurs à prendre des mesures pour protéger leurs véhicules. Cela comprend l'adoption de solutions qui préviennent le vol ou aident à la récupération, en mettant l'accent sur les marques et les modèles de véhicules couramment ciblés. Cela permet aux assureurs de continuer à offrir une vaste couverture contre le vol à tous les consommateurs tout en atténuant les sinistres et l'inflation des primes.

L'ARSF fournit des conseils sur les approches qui atteignent un équilibre entre l'accessibilité générale des garanties clés telles que le vol et la prise de mesures pour réduire les sinistres. Les solutions antivol et de récupération proposées devraient tenir compte des éléments suivants :

- Les solutions doivent être pratiques et à un prix raisonnable pour le consommateur.
- Les consommateurs se voient offrir plus d'une option antivol ou de récupération parmi laquelle choisir.

- Les solutions après-marché doivent être largement disponibles sur le marché, de sorte que le consommateur n'ait pas de difficulté à les obtenir.
- Les solutions ne devraient pas avoir d'incidence sur les garanties des constructeurs de véhicules; les assureurs devraient obtenir une confirmation des fabricants afin de fournir des assurances à leurs clients.
- Les suppléments liés à la non-adoption de solutions antivol ou de récupération ne devraient pas être excessifs au point de créer des problèmes d'accessibilité pour les consommateurs.
- Les suppléments doivent être supprimés ou réduits dès que possible si une solution antivol approuvée est installée.

Les assureurs devraient examiner leurs listes des risques élevés à une fréquence raisonnable pour suivre les tendances. Les véhicules qui ne sont plus ciblés devraient être retirés. Les listes des risques élevés devraient tenir compte de la possibilité de varier les niveaux de risque par région géographique.

Les pratiques proposées par les assureurs ne devraient pas réduire l'accessibilité de la couverture contre le vol pour les consommateurs. De plus, l'ARSF s'attend à ce que les communications touchant les droits des souscripteurs soient claires et opportunes, afin d'aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées.

L'ARSF a noté une augmentation des demandes de renseignements sur les suppléments liés au vol et des augmentations importantes des primes par l'entremise de son InfoCentre. Les assureurs sont responsables de la gestion de l'expérience client et de la fourniture de renseignements adéquats et transparents aux clients, y compris de répondre adéquatement aux questions et aux plaintes des consommateurs. Cela comprend la préparation des agents, du personnel du centre d'appels, des équipes de souscription et des distributeurs à répondre pleinement aux questions des clients découlant des suppléments ou des augmentations de primes pour les véhicules à haut risque ou des exigences nouvelles ou changeantes en matière de dispositifs antivol.

L'utilisation du plafonnement

Le plafonnement est une pratique courante de l'industrie qui contribue à la stabilité des taux pour les consommateurs. Lorsque le plafonnement est utilisé pour protéger les consommateurs contre des hausses importantes des taux, il est avantageux pour les consommateurs (plafonnement positif). Cependant, lorsque le plafonnement est utilisé pour limiter les changements de taux à la baisse lors des renouvellements (plafonnement négatif), il peut entraîner des résultats injustes pour les consommateurs. Par exemple, cela peut faire en sorte que la prime de renouvellement d'un consommateur individuel soit supérieure au taux qui lui serait offert en tant que nouveau client.

L'ARSF encourage l'utilisation du plafonnement positif aux fins suivantes :

- Changements importants apportés aux systèmes de tarification et de classement des risques
- Consolidation d'entités juridiques au sein du même groupe d'assureurs en raison d'une fusion ou d'une acquisition, ou d'une simplification de l'entreprise
- Un plafonnement à l'échelle lié à l'ampleur du changement de prime sera également autorisé

À l'inverse, ces pratiques de plafonnement ne seront pas permises :

- Plafonnement à l'échelle ou variable lié à des caractéristiques de souscription ou à des variables de tarification précises, telles que le territoire, la marque ou le modèle de véhicule ou les années de détention d'un permis
- Plafonnement des transferts de portefeuille courtier/distributeur en raison de l'annulation d'un autre contrat d'assureur, ou achat du portefeuille d'un autre assureur dans le cadre d'une relation courtier/distributeur
- Plafonnement de la limite inférieure (plafonnement négatif)

Les primes de renouvellement ne devraient pas être plus élevées que les primes pour un nouveau client pour un consommateur individuel. Certaines exceptions largement appliquées existent et sont appuyées par l'ARSF, y compris, par exemple, des rabais d'inscription ou d'activation sur les offres télématiques.

Les assureurs qui doivent déposer une demande de modification de leurs pratiques de plafonnement pour tenir compte de la présente ligne directrice devraient le faire dès que possible avant le 1^{er} janvier 2026. Les règles et les manuels correspondants devraient également être soumis à l'ARSF pour approbation en même temps. Veuillez consulter votre responsable de la gestion des relations si vous avez besoin de plus de précisions.

Veuillez noter que les attentes de l'ARSF concernant le plafonnement des primes s'appliquent à toutes les catégories de véhicules.

Le classement par sexe

En 2017, les permis de conduire de l'Ontario ont été mis à jour pour inclure des identités de genre élargies, y compris le genre X. L'ARSF s'attend à ce que les assureurs tiennent compte de ces changements dans leurs systèmes de tarification et de classement des risques liés à l'assurance-automobile pour toutes les catégories de véhicules.

L'ARSF demande aux assureurs qui n'ont pas encore tenu compte de ces changements dans leurs pratiques de tarification et de classement des risques de le faire dès que possible avant le 1^{er} janvier 2026. Ces changements devraient également se refléter dans leurs parcours numériques pour les clients.

De plus, on rappelle à tous les assureurs de vérifier auprès des distributeurs, y compris les courtiers, que leurs outils et processus de devis numériques et de centre de contact s'harmonisent parfaitement avec les taux approuvés par l'ARSF, les classements des risques et les règles de tarification de l'assureur. Les assureurs sont priés de le faire avant le 1^{er} janvier 2026. Les assureurs devraient revoir leurs politiques et pratiques concernant le genre X afin d'éviter un classement erroné de la tarification.

Si la vérification du genre est demandée par l'assureur, par exemple celle qui figure sur un permis de conduire, on s'attend à ce que l'assureur conçoive des processus qui respectent le consommateur et ne créent pas d'inconvénients indus pour lui.

L'ARSF s'attend à ce que les assureurs placent les intérêts des consommateurs au premier plan lorsqu'ils déterminent leur approche de la tarification par sexe.

Les assureurs qui relèvent de l'Agence statistique de l'assurance générale devront inclure les options mises à jour en matière de genre dans leurs transactions potentielles du plan statistique automobile d'ici le 1^{er} janvier 2026.

L'utilisation des renseignements sur le crédit dans la tarification de l'assurance-automobile

En vertu des articles 5 et 16 du Règl. de l'Ont. 664 et du paragraphe 9 (1) de la Règle relative aux actes ou pratiques malhonnêtes ou mensongers (APMM) de l'ARSF, il est interdit aux assureurs d'utiliser les renseignements sur le crédit en vertu de la règle APMM ou d'utiliser les antécédents de crédit ou la cote de crédit comme facteurs en vertu du Règl. de l'Ont. 664.

Les assureurs devraient prendre note des trois points suivants afin de clarifier les résultats équitables pour les consommateurs et de les promouvoir :

- Ces interdictions s'étendent au-delà du programme à la tarification d'assurance. Elles couvrent :
 - a. Pour obtenir des renseignements de crédit, toute question relative aux devis, aux demandes, à l'émission de contrats ou au renouvellement de contrats d'assurance-automobile;
 - b. En ce qui concerne la cote de crédit et les antécédents de crédit, toute décision d'émettre, de renouveler ou de résilier un contrat d'assurance-automobile (ou de fournir ou de maintenir une couverture ou un avenant) ou toute utilisation comme élément d'un système de classement des risques pour l'assurance-automobile.

Les renseignements de crédit, que ce soit au niveau individuel ou à un niveau agrégé ou moyen, ne peuvent pas être utilisés ou considérés comme un facteur

dans la tarification et la souscription de l'assurance-automobile, y compris les modèles de définition du territoire et de tarification territoriale.

- La définition des renseignements de crédit ne se limite pas au pointage de crédit d'une personne. Ils comprennent les renseignements sur la solvabilité d'une personne, notamment son pointage de crédit, son pointage de crédit à des fins d'assurance, sa cote de crédit et les renseignements qui concernent sa profession, ses lieux de résidence antérieurs, le nombre de personnes à sa charge, sa formation ou ses qualités professionnelles, ses lieux de travail actuels ou antérieurs, son revenu estimatif, ses obligations impayées, ses antécédents de remboursement de dettes, ses dettes relatives au coût de la vie et son actif, ou ceux qui en découlent en totalité ou en partie. Les antécédents de crédit et la cote de crédit, en tant que facteurs interdits, comprennent également toutes les données internes et externes et les éléments de données qui se rapprochent directement ou indirectement de facteurs qui sont une estimation, un substitut ou un analogue à ces facteurs interdits.
- En vertu du paragraphe 9 (2) de la Règle APMM, l'utilisation des renseignements de crédit d'une personne dans le cadre de l'assurance-automobile est interdite à moins d'être autorisée par un formulaire approuvé par l'ARSF ou conformément au consentement de la personne obtenu conformément aux lois applicables en matière de protection de la vie privée.

Avant de déposer une demande auprès de l'ARSF, les assureurs font preuve d'une diligence raisonnable appropriée, y compris la consultation d'experts juridiques et en gestion des risques, au besoin, pour assurer la conformité à la totalité des lois, des règlements et des règles applicables, y compris ceux liés aux renseignements de crédit, à la cote de crédit et aux antécédents de crédit.

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 l'article 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 à 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 précise ».

L'approche de l'ARSF a été et continue à 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. 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.

Provision pour bénéfice de souscription cible

L'ARSF fixe le taux de référence de la provision pour bénéfice de souscription cible à 5,0 % de la prime et considère que ce taux de référence est raisonnable pour l'élaboration des taux indiqués sur le plan actuariel.

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.

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 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 l'exactitude 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 taux est nettement plus élevée que le changement de taux proposé par l'assureur
- Selon l'évaluation de l'ARSF, l'assureur semble utiliser le [guide des dépôts soumis selon le processus normalisé](#) 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 taux 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 à surveiller et à 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.

Date d'entrée en vigueur et prochain examen

La présente Approche est entrée en vigueur le 19 novembre 2024. Le prochain processus d'établissement des taux de référence a commencé à l'automne 2024.

À propos du présent guide

Ce guide constitue une approche. Le guide d'approche décrit les principes, les processus et les pratiques internes de l'ARSF pour l'action de surveillance et l'application du pouvoir discrétionnaire du directeur général. Le guide d'approche peut faire référence à des obligations de conformité, mais ne crée pas en soi une obligation de conformité. Consultez le [Cadre de lignes directrices de l'ARSF](#) pour en savoir plus.

Annexes et référence

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 des consultations	Rapport à l'appui
11 avril 2025	30 juin 2024	Ligne directrice actuelle	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review » (en anglais seulement)
19 novembre 2024	31 décembre 2023	« 2023-H2 Ligne directrice »	« 2023-H2 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review » (en anglais seulement)
22 mars 2024	30 juin 2023	« 2023-H1 Ligne directrice »	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review » (en anglais seulement)
12 décembre 2023	31 décembre 2022	« 2022-H2 Ligne directrice »	« 2022-H2 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review » (en anglais seulement) Rapport Pinnacle : « Territory Guidance – Principles-Based Framework » (en anglais seulement)

8 mars 2023	30 juin 2022	« 2022-H1 Ligne directrice »	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review » (en anglais seulement)
20 décembre 2022	31 décembre 2021	« 2021-H2 Ligne directrice »	« 2021-H2 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review » (en anglais seulement) Rapport Pinnacle : « Territory Rating Review Report » (en anglais seulement)
31 janvier 2022	30 juin 2021	« 2021-H1 Ligne directrice »	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review » (en anglais seulement)
20 octobre 2021	31 décembre 2020	« 2020-H2 Ligne directrice »	« 2020-H2 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review » (en anglais seulement)
30 juin 2021	30 juin 2020	« 2020-H1 Ligne directrice »	S.O.	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors » (en anglais seulement)
23 septembre 2020	30 décembre 2019	« 2019-H2 Ligne directrice »	« 2019-H2 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors » (en anglais seulement)
15 mai 2020	30 juin 2019	« 2019-H1 Ligne directrice »	« 2019-H1 Résumé de la consultation »	Rapport d'Oliver Wyman : « Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss »

Annexe 2 – Comparaison aux 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 2023 et les nouveaux taux de référence au 31 décembre 2023.

Globalement (« Toutes les garanties combinées »), le taux de référence des tendances en matière de sinistres futurs varie entre 3,8 % et 7,4 % par rapport au taux précédent, qui variait entre 5,1 % et 8,3 %. Le tableau ci-dessous illustre ce changement, ainsi que les changements aux garanties principales.

Couverture	Taux des tendances en matière de sinistres futurs	
	Taux de référence antérieur	Nouveau taux de référence
Dommages corporels	-2,8 %	-2,7 % à -1,1 %
Indemnités d'accident	1,0 %	-1,7 % à 3,0 %
Indemnisation directe – Dommages matériels	8,0 % à 13,6 %	7,8 % à 10,4 %
Collision	9,0 % à 14,6 %	7,2 % à 11,2 %
Multirisque	11,2 % à 16,8 %	9,9 % à 17,5 %
Toutes les garanties combinées	5,1 % à 8,3 %	3,8 % à 7,4 %

Pour de plus amples renseignements au sujet des changements aux taux de référence, consulter la section « Commentaires » 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 pour l’année complète. Le « rapport sur les facteurs d’apparition 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 an, afin de déceler tout problème de déclaration de 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 obtenir plus de détails, voir GISA Exhibit – AUTO-0002-ON, 2023-2 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 2024

Cette annexe précise les tendances en matière de sinistres et aux facteurs de réforme en fonction des données relatives aux véhicules de tourisme de l'industrie 2024-H1 au 30 juin 2024. Le rapport du consultant qui sous-tend ces points de référence se trouve à l'annexe 1.

Les points de référence semestriels sont maintenant fournis à titre de mise à jour et remplacent ceux fondés sur les données du 31 décembre 2023.

Couverture	Taux de tendance des sinistres	
	Tendance antérieure	Tendance future
	Avant le 1 ^{er} avril 2024	Après le 1 ^{er} avril 2024
Dommages corporels	-0,9 %	-1,6 % à -0,3 %
Dommages matériels	5,6 %	4,8 % à 6,3 %
Indemnisation directe – dommages matériels	9,1 %	7,9 % à 10,4 %

Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	2,0 %	0,1 % à 3,9 %
Indemnités d'accident – prestations d'invalidité	-1,9 %	-3,9 % à 0,1 %
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	-2,1 %	-2,9 % à -1,3 %
Indemnités d'accident – Total	1,0 %	-1,0 % à 3,2 %
Automobile non assurée	12,6 %**	7,2 % à 18,2 %
Collision	9,3 %	7,4 % à 11,3 %
Multirisque - Vol	24,1 %	21,0 % à 27,4 %
Multirisque – Tous les autres	7,7 %	5,4 % à 10,0 %
Multirisque – Total	11,0 %	7,5 % à 14,6 %
Risques précisés	11,0 %	7,5 % à 14,6 %
Tous risques	8,5 %	6,9 % à 10,3 %
FMPO 44	3,2 %	2,6 % à 3,9 %
Toutes les couvertures combinées	5,7 %	4,0 % à 7,5 %

** Pour la couverture Automobile non assurée, le taux de tendance des sinistres avant le 1^{er} janvier 2020 est de -1,8 %.

Les facteurs d'évolution des sinistres de référence élaborés sur la base des données sectorielles du 30 juin 2024 se situent dans une fourchette raisonnable par rapport aux facteurs d'évolution des sinistres de référence précédemment élaborés sur la base des données sectorielles du 31 décembre 2023.

Couverture	2015/16 Reform Factor
Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	0,750
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	0,875
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	1,000
Indemnités d'accident - Total	0,795
Other couvertures	1,000

Pour la couverture Indemnités d'accident, les assureurs doivent tenir compte de l'interdépendance entre les taux de tendance des sinistres et les facteurs de réforme 2015/16 dans leur analyse des tendances. Pour les couvertures multirisques, risques précisés et tous risques, les assureurs doivent tenir compte de l'interdépendance entre les taux de tendance des sinistres et le facteur scalaire dans leur analyse des tendances.

Références

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. Vous trouverez le résumé de la consultation ici : [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 2023 de l'ARSF.](#)