

# Approche



**Date d'entrée en vigueur** : 11 décembre 2025

**Dernière mise à jour** : le 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 2024

### Objet et portée

La présente Approche précise les « points de référence » pour les taux des tendances en matière de sinistres, les facteurs de réforme<sup>[1]</sup> et autres hypothèses actuarielles clés qui permettent à [l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers](#) (« ARSF ») d'examiner toutes les catégories de demandes de tarification et de souscription de l'assurance automobile en fonction de ses obligations légales<sup>[2]</sup>. 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](#).

<sup>1</sup> **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.

<sup>2</sup> Le directeur général de l'ARSF et l'ARSF peuvent tous deux exercer un pouvoir de réglementation en vertu de la *Loi sur la stabilisation des taux d'assurance-automobile* et de la *Loi sur les assurances*. Toutefois, aux fins de la présente Approche, on ne mentionnera que l'ARSF, car le directeur général peut déléguer des pouvoirs au personnel de l'ARSF, comme le permet le paragraphe 10(2.3) de la *Loi de 2016 sur l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers*.

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
- Vol d'automobiles
- Les facteurs utilisés pour la tarification de l'assurance multirisque
- Les véhicules électriques (VE)
- Les véhicules personnels utilisés pour le covoiturage fondé sur une application
- Les programmes de réduction pour les groupes
- L'expérience de conduite accumulée à l'étranger

## 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<sup>[3]</sup>, en particulier :

- Réglementer et superviser le secteur de l'assurance-automobile;
- Promouvoir des normes de conduite professionnelle élevées dans le secteur;

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

- 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 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 pour les véhicules personnels - catégorie des véhicules de tourisme fassent approuver ou autoriser par l'ARSF leurs taux et leur système de classement des risques<sup>[4]</sup>.

<sup>4</sup> 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.

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 »).
- 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.

# 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. 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 permettent aux assureurs 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 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 »)<sup>[5]</sup>.

<sup>5</sup> 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 ».

## 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.

Le rapport 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 2024](#) renferme des renseignements plus détaillés à ce sujet. L'annexe G 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).

- 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 11 décembre 2025 ou après.

Couverture	Taux des tendances en matière de sinistres	
	Antérieurs	Futurs
	Avant le 1 <sup>er</sup> octobre 2024	Après le 1 <sup>er</sup> octobre 2024
Dommages corporels	0,4 %	-1,2 % à 2,0 %
Dommages matériels	5,5 %	4,8 % à 6,2 %
Indemnisation directe – Dommages matériels	8,6 %	7,3 % à 9,9 %
Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	2,1 %	0,5 % à 3,7 %
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	-2,0 %	-3,9 % à -0,2 %
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	-2,8 %	-3,7 % à -1,9 %
Indemnités d'accident – Total	1,2 %	-1,0 % à 3,3 %
Automobile non assurée	10,3 %**	4,7 % à 16,2 %
Collision	8,6 %	6,6 % à 10,6 %
Multirisque	6,3 %	3,4 % à 9,2 %
Risques précisés	6,3 %	3,4 % à 9,2 %
Tous risques	8,1 %	6,1 % à 10,1 %
FMPO 44	4,8 %	3,8 % à 5,7 %
<b>Toutes les garanties combinées*</b>	<b>5,0 %</b>	<b>3,1 % à 6,9 %</b>

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

\*\*Pour la couverture Automobile non assurée, le taux de tendance des sinistres avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 est de +0,9 %, et le taux de tendance des sinistres entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 30 septembre 2024 est de +10,3 %.

Les facteurs de référence des tendances des sinistres développés en se fondant sur les données du secteur du 31 décembre 2024 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 2024. La comparaison des facteurs de référence des tendances des sinistres est présentée à l'annexe 2.

Couverture	Facteur de réforme/ Facteur scalaire
Indemnités d'accident – Frais médicaux, réadaptation, soins auxiliaires	0,742
Indemnités d'accident – Prestations d'invalidité	0,870
Indemnités d'accident – Frais funéraires et prestations de décès	1,000
Indemnités d'accident – Total	0,787
Automobile non assurée	1,077
Multirisque	1,597
Risques précisés	1,597
Tous risques	1,109
Autres 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 2015-2016 dans leur analyse des tendances. Pour les garanties Automobile non assurée, multirisque, risques définis et Tous risques, les assureurs doivent tenir compte de l'interdépendance entre les taux de tendance des sinistres et les facteurs scalaires dans leur analyse des tendances. Le rapport du consultant décrit la dérivation des facteurs de réforme et des facteurs scalaires 2015-2016.

## 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 volatilité causée par l'inflation, le vol et la pandémie de COVID-19. Bien que l'inflation des sinistres commence à s'atténuer, 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<sup>e</sup> intervalle de confiance de ces taux des tendances.

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.

## Mise à jour des attentes concernant les principales méthodes de tarification

### Vol d'automobiles

Les vols d'automobiles en Ontario ont atteint un pic en 2023 et ont commencé à diminuer depuis, avec une tendance favorable qui se poursuivra jusqu'en 2025. Bien qu'ils soient encore au-dessus des niveaux d'avant la crise, les assureurs devraient s'adapter à l'amélioration de la tendance des sinistres dans la tarification des véhicules à haut risque. Les tarifs, les suppléments et les incitations à la réduction des coûts doivent être compatibles avec les niveaux de risque actuels et prévus.

Dès que possible avant le 1<sup>er</sup> janvier 2027, les assureurs devraient fournir les justifications actuarielles suivantes pour la tarification des véhicules à haut risque de vol, y compris :

- L'incorporation des données les plus récentes sur les sinistres de vol et des prévisions raisonnables dans la tarification.
- L'évaluation qui permet de déterminer si les marques, les modèles, les années de modèle et les territoires des véhicules à haut risque précédemment recensés présentent toujours un risque élevé.

L'examen de l'ARSF évaluera si les pratiques de tarification actuelles et proposées pour les véhicules à haut risque :

- Assurent un équilibre entre l'exactitude des tarifs et les considérations relatives à l'accessibilité et à la pertinence pour le consommateur.
- Veillent à ce que les communications ayant une incidence sur les droits des titulaires de police soient claires et opportunes et permettent de prendre des décisions en connaissance de cause.

## **Les facteurs utilisés pour la tarification de l'assurance multirisque**

L'ARSF observe l'utilisation de variables liées au conducteur, telles que le dossier de conduite, les condamnations mineures et les accidents avec responsabilité dans la tarification des garanties non liées à la conduite, y compris les garanties multirisques et risques précisés. Généralement, le lien entre ces variables et le risque assumé ou devant être assumé par l'assureur au titre de ces garanties est limité, voire inexistant. Les assureurs devraient veiller à ce que les pratiques de tarification soient étroitement harmonisées avec la nature de la couverture d'assurance. Les assureurs doivent être prêts à réviser leurs tarifs et leurs systèmes de classification des risques dès que possible avant le 1<sup>er</sup> janvier 2027.

## **Véhicules électriques (VE)**

Lorsque les véhicules électriques (VE) ont fait leur apparition sur le marché de l'automobile, les assureurs manquaient de données sur les sinistres. Les hypothèses de tarification étaient fondées sur la fréquence et la gravité prévues des sinistres. L'adoption croissante des VE fait en sorte que les assureurs disposent d'un plus grand nombre de données sur les sinistres plus fidèles à l'expérience réelle des VE. Les rabais propres aux VE ou les différences de tarification peuvent nécessiter des ajustements pour s'aligner sur l'expérience réelle en matière de sinistres.

Les assureurs doivent être prêts à fournir la justification actuarielle suivante pour la tarification des VE dès que possible avant le 1<sup>er</sup> janvier 2027 :

- Démontrer que les éléments de tarification liés aux VE sont justifiés d'un point de vue actuariel et qu'ils reflètent l'expérience réelle et émergente en matière de sinistres.

- Évaluer comment les caractéristiques des VE interagissent avec d'autres éléments de tarification, tels que les groupes de tarification des véhicules, afin d'éviter les doubles emplois ou les erreurs de classification.

## **Les véhicules personnels utilisés pour le covoiturage fondé sur une application**

Au cours des dix dernières années, un nombre croissant d'Ontariens se sont tournés vers le covoiturage et d'autres activités similaires de l'économie parallèle pour toucher un revenu supplémentaire en utilisant leur véhicule personnel. Cette évolution témoigne de pressions économiques à grande échelle et d'une demande croissante d'options de rémunération flexibles et accessibles.

Certaines compagnies d'assurance de personnes ont hérité de règles de souscription relatives à l'usage commercial qui empêchent essentiellement les conducteurs d'utiliser leur véhicule personnel à des fins professionnelles, sous peine de se voir refuser l'assurance individuelle. Avant l'évolution du covoiturage, ces règles visaient à établir une distinction entre les véhicules utilisés principalement pour des raisons professionnelles ou à des fins personnelles, ce qui était raisonnable dans ce contexte historique. L'évolution du comportement des consommateurs en faveur d'une utilisation mixte nécessite de revoir l'approche du secteur en matière de souscription.

La plupart des programmes de covoiturage commercial offrent une couverture d'assurance distincte pendant que le véhicule est activement utilisé pour le covoiturage. Ainsi, l'assureur automobile personnel n'est pas exposé à un risque supplémentaire pendant ces périodes. En conséquence, de nombreux assureurs ont mis à jour leurs règles de souscription pour préciser que la participation à des programmes de covoiturage n'est pas une raison valable pour refuser une couverture d'assurance automobile personnelle.

Les assureurs sont censés revoir leurs pratiques actuelles en matière de tarification et de souscription le plus tôt possible d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2027, de manière à ce que :

- Les consommateurs qui utilisent leur véhicule à des fins de covoiturage et qui sont couverts par un programme d'assurance commercial ne sont pas refusés s'ils présentent une demande d'assurance personnelle parce qu'ils utilisent leur véhicule à des fins de covoiturage, que ce soit en tant que tel ou en combinaison avec d'autres facteurs;
- Les consommateurs ne devraient pas avoir à payer une prime supplémentaire sur leur police d'assurance personnelle en raison de l'utilisation de leur véhicule pour le covoiturage, à moins que l'assureur puisse fournir des preuves actuarielles que l'utilisation du véhicule pour le covoiturage entraîne directement une augmentation du risque de sinistre au titre de l'assurance personnelle, malgré la participation à un programme d'assurance commerciale par l'intermédiaire de l'entreprise de covoiturage.

## Les programmes de réduction pour les groupes

De nombreux assureurs proposent des programmes de commercialisation de groupe qui représentent environ un cinquième du marché de l'assurance automobile, selon une enquête sur la commercialisation de groupe menée en 2023 par l'ARSF. Il est interdit d'utiliser le groupe comme facteur de tarification, sauf pour les quatre types de groupes énumérés ci-dessous et seulement si le programme de groupe correspondant est conforme aux exigences énoncées dans le Règlement 664, en particulier aux articles 16 et 17.

- un syndicat, une association professionnelle ou une association d'anciens étudiants;
- une entité sans but lucratif qui existe depuis au moins 24 mois;
- un groupe d'employés du même employeur;
- un groupe de sociétaires d'une caisse populaire qui répond aux exigences du paragraphe (7).

Les assureurs devraient revoir leurs programmes de réduction pour les groupes afin de s'assurer que chacun d'entre eux est conforme aux critères susmentionnés. Les assureurs sont également tenus de réexaminer régulièrement leurs réductions de groupe afin de s'assurer que la sinistralité actuelle et prévue justifie les réductions offertes. En outre, les assureurs doivent mettre en place des processus raisonnables pour valider le maintien de l'admissibilité des assurés aux réductions de groupe au fil du temps.

Au milieu et à la fin de l'année 2026, l'ARSF fournira des informations aux assureurs sur la collecte de données supplémentaires sur les programmes de réduction de groupe, y compris le soutien actuariel pour les réductions offertes, la rémunération versée aux parrains de plan de commercialisation de groupe, et le matériel promotionnel pour les groupes. Ces éléments feront dorénavant partie de la surveillance permanente des taux et de la souscription exercée par l'ARSF.

## **L'expérience de conduite accumulée à l'étranger**

Le ministère des Transports (MTO) reconnaît l'expérience de conduite acquise à l'extérieur du Canada en vertu d'accords de réciprocité. Cette expérience vérifiée est suivie par le MTO et mise à la disposition des assureurs au moyen des dossiers de conduite.

L'ARSF considère l'expérience de conduite à l'étranger reconnue par le MTO comme valable pour la tarification de l'assurance automobile personnelle. Les assureurs sont censés reconnaître et utiliser l'expérience de conduite à l'étranger vérifiée par le MTO dans leurs pratiques de tarification et de souscription dès que possible d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2027.

## **Date d'entrée en vigueur et prochain examen**

La présente Approche est entrée en vigueur le 11 décembre 2025. Le prochain processus d'établissement des taux de référence a commencé à l'automne 2025.

## À propos de la présente ligne directrice

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 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 des consultations	Rapport à l'appui
11 décembre 2025	31 décembre 2024	<a href="#">Ligne directrice actuelle</a>	« <a href="#">2024-H2 - Résumé de la consultation</a> »	<b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</a> » (en anglais seulement)
11 avril 2025	30 juin 2024	<a href="#">Ligne directrice actuelle</a>	S.O.	<b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review</a> » (en anglais seulement)
19 novembre 2024	31 décembre 2023	« <a href="#">2023-H2 Ligne directrice</a> »	« <a href="#">2023-H2 Résumé de la consultation</a> »	<b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</a> » (en anglais seulement)
22 mars 2024	30 juin 2023	« <a href="#">2023-H1 Ligne directrice</a> »	S.O.	<b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review</a> » (en anglais seulement)

<b>12 décembre 2023</b>	31 décembre 2022	« <a href="#">2022-H2 Ligne directrice</a> »	« <a href="#">2022-H2 Résumé de la consultation</a> »	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</a> » (en anglais seulement)</p> <p><b>Rapport Pinnacle :</b> « <a href="#">Territory Guidance – Principles-Based Framework</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>8 mars 2023</b>	30 juin 2022	« <a href="#">2022-H1 Ligne directrice</a> »	S.O.	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>20 décembre 2022</b>	31 décembre 2021	« <a href="#">2021-H2 Ligne directrice</a> »	« <a href="#">2021-H2 Résumé de la consultation</a> »	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</a> » (en anglais seulement)</p> <p><b>Rapport Pinnacle :</b> « <a href="#">Territory Rating Review Report</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>31 janvier 2022</b>	30 juin 2021	« <a href="#">2021-H1 Ligne directrice</a> »	S.O.	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Mid-Year Review</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>20 octobre 2021</b>	31 décembre 2020	« <a href="#">2020-H2 Ligne directrice</a> »	« <a href="#">2020-H2 Résumé de la consultation</a> »	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Private Passenger Vehicles Annual Review</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>30 juin 2021</b>	30 juin 2020	« <a href="#">2020-H1 Ligne directrice</a> »	S.O.	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors</a> » (en anglais seulement)</p>
<b>23 septembre 2020</b>	30 décembre 2019	« <a href="#">2019-H2 Ligne directrice</a> »	« <a href="#">2019-H2 Résumé de la consultation</a> »	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors</a> » (en anglais seulement)</p>

<p><b>15 mai 2020</b></p>	<p>30 juin 2019</p>	<p>« <a href="#">2019-H1 Ligne directrice</a> »</p>	<p>« <a href="#">2019-H1 Résumé de la consultation</a> »</p>	<p><b>Rapport d'Oliver Wyman :</b> « <a href="#">Ontario Selected Private Passenger Vehicles Loss Trend Rates and Reform Factors</a> » (en anglais seulement)</p>
-------------------------------	-------------------------	---	--	---

## 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 2024 et les nouveaux taux de référence au 31 décembre 2024.

Globalement (« Toutes les garanties combinées »), le taux de référence des tendances en matière de sinistres futurs varie entre 3,1 % et 6,9 % par rapport au taux précédent, qui variait entre 3,9 % et 7,4 %. Le tableau ci-dessous illustre ce changement, ainsi que les changements aux garanties principales.

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

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 la manière dont l’ARSF s’assure que les projections du nombre et des coûts ultimes des sinistres utilisées par le consultant dans son analyse sont adaptées.

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 2025

Cette annexe sera mise à jour sur la base des données de l'industrie 2025-H1 dès qu'elles seront disponibles.

### 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 2024 de l'ARSF.](#)