

Pourquoi et comment les provinces opérant avec un système privé d'assurance automobile peuvent-elles affronter la crise ?

Gilles Bernier

Volume 72, Number 1, 2004

Spécial assurance automobile

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1092630ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1092630ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (print)

2371-4913 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Bernier, G. (2004). Pourquoi et comment les provinces opérant avec un système privé d'assurance automobile peuvent-elles affronter la crise ? *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 72(1), 137–142.
<https://doi.org/10.7202/1092630ar>

Assurances et gestion des risques

sous la responsabilité de Gilles Bernier

Puisque ce numéro de la Revue, tout comme celui de janvier 2004, est consacré à l'assurance automobile, j'ai choisi d'utiliser l'espace réservé à la chronique de la Chaire en assurance L'Industrielle-Alliance de l'Université Laval pour en discuter à mon tour.

Voilà un sujet fort épineux qui continue d'occuper une place importante dans l'actualité, puisqu'il préoccupe à la fois les consommateurs, les organismes provinciaux de réglementation, les assureurs IARD ainsi que les politiciens. À preuve de l'importance du sujet, l'Institut C.D. Howe de Toronto organisait, en décembre 2003, une journée d'étude portant sur les pratiques et l'encadrement de l'industrie de l'assurance IARD au Canada. J'ai d'ailleurs eu la chance d'y participer en tant que conférencier invité. Parmi les nombreux sujets dont nous avons traité, il y avait la question des « meilleures pratiques » en matière de politiques publiques à l'égard du secteur IARD dans son ensemble, et aussi celle de la performance des divers systèmes d'assurance automobile en vigueur au Canada.

Il est vrai que l'assurance automobile continue de faire couler beaucoup d'encre dans plusieurs provinces canadiennes. Mais, c'est surtout en Ontario, ainsi qu'en Alberta et dans les Maritimes, que les gouvernements ont jugé bon de s'attaquer à la crise à laquelle leur système d'assurance automobile était confronté. Je me propose donc, dans cette chronique, de discuter de la situation qui a conduit les provinces opérant avec un système privé d'assurance automobile à annoncer et implanter, depuis 2003, une série de mesures visant l'amélioration de leur système.

L'auteur :

Gilles Bernier est professeur au département de finance et assurance de la Faculté des sciences de l'administration et titulaire de la Chaire en assurance l'Industrielle-Alliance de l'Université Laval.

POURQUOI ET COMMENT LES PROVINCES OPÉRANT AVEC UN SYSTÈME PRIVÉ D'ASSURANCE AUTOMOBILE PEUVENT-ELLES AFFRONTER LA CRISE ?

L'offre d'assurance automobile au Canada

Le tableau qui suit fait ressortir : 1) que l'élaboration des politiques publiques en matière d'assurance automobile est une responsabilité qui incombe directement aux provinces et, 2) qu'il y a une grande variété de systèmes d'assurance automobile en vigueur au Canada. Devant la grande variété de ces systèmes, il est clair que les différentes juridictions provinciales ne partagent pas toutes les mêmes objectifs dans ce dossier.

Nature de l'offre	Types de régime légal	
	Régime avec faute et droit de poursuite	Régime sans égard à la responsabilité
Offre gouvernementale	Colombie-Britannique Saskatchewan (optionnel depuis le 01/01/2003)	Saskatchewan (1995) Manitoba (1994) Québec (1978)
Offre privée	Toutes les autres provinces et les territoires	Ontario (1990)

Ce tableau nous montre aussi que le système « idéal » n'existe vraisemblablement pas et que chacun de ces systèmes est susceptible de présenter ses propres avantages et inconvénients.

À quoi peut-on attribuer la situation de crise dans les provinces qui opèrent avec un système privé d'assurance automobile ?

Caractérisation de la crise en assurance automobile

Les données compilées par le Bureau d'assurance du Canada (BAC) dans le cas des provinces dont le régime d'assurance automobile est totalement privé, pour la période 1997-2002, font ressortir ce qui suit :

1. une augmentation importante des réclamations pour blessures corporelles par 100 véhicules assurés, en dépit d'une baisse des réclamations pour dommages matériels par 100 véhicules assurés ;

2. une augmentation substantielle des compensations monétaires versées pour douleurs diverses (« *sprains and strains* », en anglais) ;
3. une augmentation plus rapide que l'indice des prix à la consommation (IPC) du coût moyen des sinistres par année-véhicule.

De plus, on remarque une insatisfaction de plus en plus grande des consommateurs dans ces provinces. Cette insatisfaction est liée directement à la hausse des primes à laquelle ces acheteurs d'assurance automobile ont été confrontés depuis 1997. En moyenne, durant la période 1997-2002, les primes ont augmenté de 27 % dans ces provinces. Parallèlement, les coûts des réclamations pour blessures corporelles augmentaient en moyenne de 74 %, tandis que les coûts des réclamations pour dommages matériels affichaient une hausse moyenne de 42 %. De leur côté, les coûts médicaux et de réhabilitation encourus par les assureurs en Alberta, en Ontario et dans les Maritimes ont augmenté en moyenne de 37 % par année depuis 1990, comparativement à une hausse annuelle moyenne de 2,5 % dans les coûts généraux du système de santé de ces provinces.

Devant une telle situation de « crise », quels sont les choix qui s'offrent à ces provinces ? Comment peuvent-elles envisager de réformer leur système d'assurance automobile ?

Les réformes possibles

Toute réforme d'un système provincial d'assurance automobile doit viser l'atteinte d'un équilibre entre l'équité et l'efficacité, ce qui nécessite aussi de répondre à la question suivante : Quel est le but recherché de notre système d'assurance automobile ? Est-ce d'établir la responsabilité ou de faciliter la récupération des accidentés ? L'une ou l'autre de ces réponses est susceptible de résulter en un système d'assurance dont les attributs seront différents. À cet égard, les provinces peuvent choisir d'élaborer une réforme paramétrique ou bien une réforme structurelle.

Une réforme paramétrique ne remet pas en cause les fondements du modèle en place mais touche plutôt aux paramètres de celui-ci. Son orientation est donc de plus court terme. Par exemple, dans une province opérant sous la règle de la responsabilité et avec une offre privée d'assurance automobile, on pourrait vouloir : 1) restreindre les critères utilisés par les assureurs en matière de souscription et de tarification; 2) imposer des limites supérieures en

matière de compensation pour blessures corporelles mineures et, 3) accroître la réglementation des prix par un contrôle plus serré des tarifs utilisés par les assureurs.

Dans le cas d'une réforme dite structurelle, il s'agit plus exactement d'une transition vers un nouveau modèle. Ce type de réforme pourrait par exemple prévoir une migration d'un système d'assurance automobile avec faute vers un régime sans égard à la faute en matière de blessures corporelles. Une telle réforme est un processus qui nécessite souvent un long travail préparatoire. Il s'agit, dans un premier temps, d'ouvrir le débat et d'organiser la concertation sur la scène politique mais aussi au niveau des médias. Un programme de sensibilisation des différentes parties prenantes dans le processus décisionnel est indispensable pour bien faire passer les enjeux et créer un contexte favorable aux négociations et au consensus. Par conséquent, une analyse approfondie de l'existant et des perspectives à long terme doit être clairement exposée. Ainsi, une réforme structurelle peut prendre des années avant d'être mise en place. Rappelons-nous la réforme québécoise de 1978 par laquelle le système hybride actuel fut introduit. Elle avait nécessité des travaux sur une période préalable d'au moins quatre années.

Facteurs à considérer lors d'une réforme

Les responsables d'un système provincial d'assurance automobile doivent soupeser plusieurs facteurs avant d'élaborer le contenu spécifique de la réforme à mettre en place. Voici une série de facteurs à considérer sous forme de questions :

- Est-ce que les citoyens de la province sont plus intéressés par la rétribution que par la compensation ?
- Est-il important de favoriser que les factures médicales suite à un accident automobile soient payées avec promptitude ?
- Est-il important pour les citoyens de préserver le droit de poursuivre ?
- Suite à un accident automobile qui occasionne une absence du travail, est-il plus important d'assurer un remplacement partiel de revenu, bien qu'immédiat et certain, plutôt qu'un remplacement complet mais de beaucoup reporté dans le temps ?
- Est-ce que les citoyens se préoccupent de connaître la provenance de leur indemnité de remplacement de revenu suite à un accident d'automobile ?

- Est-ce que les citoyens préfèrent transiger avec leur propre assureur plutôt qu'avec un assureur choisi par quelqu'un d'autre ?
- Quelle est l'importance que les citoyens accordent à l'idée d'être compensés pour des pertes intangibles (par exemple, la douleur et la souffrance morale) par rapport à celle d'être compensés pour leurs pertes économiques directes ?
- Parce que plusieurs des ces facteurs sont potentiellement conflictuels, il sera donc important d'établir clairement les priorités poursuivies. Par exemple, une province pourrait décider de maintenir un régime d'assurance privé et régi par la règle de la responsabilité, de sorte que sa priorité soit avant tout l'accessibilité de l'assurance pour ses citoyens. Dans un tel cas, il y a fort à parier que la réforme sera paramétrique et qu'elle impliquera des modalités comme des plafonds dans les indemnités et une réglementation accrue de la souscription et de la tarification. Dans un autre cas, une province pourrait décider de prioriser la disponibilité de l'assurance pour les citoyens au détriment d'une indemnisation complète. Ici, il est fort probable que la province puisse alors migrer vers un régime d'assurance sans égard à la responsabilité en cas de préjudice corporel et veuille aussi restreindre les pratiques des assureurs en matière de souscription des risques.

Pour l'instant, les provinces Maritimes, ainsi que l'Ontario et l'Alberta, ont plutôt choisi de mettre en branle des réformes de type paramétrique. Ceci ne veut pas dire pour autant qu'elles ont écarté à tout jamais la possibilité d'une réforme structurelle, du moins si l'on se fie aux discours politiques de certaines de ces provinces.

Les mesures adoptées par ces provinces

Durant l'été et l'automne 2003, la plupart de ces provinces ont choisi : 1) d'imposer un gel (parfois rétroactif) des tarifs d'assurance automobile et 2) d'introduire des mesures visant la réduction des coûts des réclamations pour les assureurs privés, surtout dans le domaine des dommages corporels qui nécessitent souvent de longues et onéreuses poursuites devant les tribunaux.

Certaines provinces maritimes (NB, NÉ et IPÉ) ont, pour leur part, aussi annoncé un accroissement de la réglementation des tarifs (prix). Historiquement, les provinces qui favorisent une offre privée d'assurance automobile, dont le Québec, ont préconisé une approche

qualifiable de « concurrentielle » en ce qui concerne la tarification automobile.¹ La seule exception est l'Ontario qui impose, depuis 1989, qu'une « approbation préalable » des tarifs proposés par les assureurs automobile soit obtenue avant d'être utilisés.

Dans le contexte de ces réformes, il faut savoir que ce mouvement généralisé vers une réglementation accrue des tarifs n'est pas une garantie de succès, car la théorie moderne de la réglementation nous enseigne que celle-ci peut conduire à des effets pervers, tant du point de vue économique que politique. Un bel exemple de ce phénomène est justement la réglementation des tarifs en assurance automobile. En effet, la littérature empirique (surtout américaine) nous indique clairement qu'un resserrement de la réglementation des tarifs ne résulte pas nécessairement en des prix plus bas à long terme pour les acheteurs d'assurance automobile. De plus, il appert que la volatilité des primes d'assurance automobile est beaucoup plus forte dans les juridictions qui, comme l'Ontario, imposent une « approbation préalable » des tarifs proposés par les différents assureurs.²

En conclusion, la conception d'un système d'assurance automobile se doit, d'abord et avant tout, de viser l'atteinte du but recherché par la juridiction qui en est responsable. De notre discussion, il appert aussi que le meilleur système n'est pas nécessairement celui qui ressort comme étant le moins dispendieux, mais plutôt celui qui fait en sorte de fournir (à coût raisonnable) un niveau adéquat de compensation, c'est-à-dire une indemnisation à la hauteur des attentes des citoyens face aux nombreuses conséquences d'un accident de la route. Comme nous venons de le voir, les provinces opérant avec un système d'assurance automobile totalement privé continuent, pour l'instant du moins, de prioriser la capacité d'établir la responsabilité suite à un accident automobile et ce, tant dans le cas du préjudice corporel que pour la réparation des dommages matériels. Il sera intéressant de continuer de suivre l'évolution prochaine de ce dossier dans ces provinces.

Notes

1. Au Québec, les assureurs privés (qui couvrent les dommages matériels et la responsabilité civile des conducteurs) ont le droit d'utiliser leurs tarifs avant même de déposer leur manuel de tarification pour analyse et consultation auprès de l'IGIF (remplacé par l'AMF).

2. À cet effet, voir Leadbetter, Voll & Wieder (2003) « The Effects of Rate Regulation on the Volatility of Auto Insurance Prices Evidence from Canada », Document de travail, Bureau d'assurance du Canada.