

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

1. Les tableaux du Livre vert sont publiés par année d'accident. Les statistiques compilées par année d'accident regroupent les résultats techniques de tous les contrats qui sont en vigueur (ou qui exposent un assureur à un risque) à un moment donné pendant une année d'accident. Les années d'accident sont définies comme étant la période de janvier à décembre de l'année civile. Seule la partie des résultats qui se rapporte à cette période et qui est comprise dans la durée du contrat est incluse.

Les primes et le risque acquis sont interprétés comme étant la portion (habituellement proportionnelle) des primes et du risque souscrits d'un contrat qui touche uniquement à la partie de la durée du contrat que couvre la période donnée. Tous les sinistres dont la date est comprise dans cette période servent à déterminer la fréquence des sinistres, peu importe si la date d'effet du contrat renvoie à cette même période ou à une période antérieure. Pour que de tels sinistres soient encourus, il faut bien entendu qu'un contrat ait été en vigueur à la date du sinistre, ce qui permettra de bien associer les primes et les sinistres.

Les statistiques compilées par année d'accident ne correspondent pas nécessairement aux primes souscrites et aux taux en vigueur à n'importe quel moment donné, mais sont plus intimement liées aux résultats habituels compilés en fonction de l'année civile.

2. **Les tableaux Rapport sinistres-primes réels, Territoires statistiques, Catégories de véhicules et Catégories de conducteurs/véhicules illustrent les statistiques historiques générales à l'aide de coefficients. Les ajustements apportés aux résultats techniques reposent sur des coefficients d'évolution des sinistres et de frais de rajustement des sinistres non imputés, mais ne tiennent pas compte des dépenses encourues en vertu de l'impôt-santé en Ontario. Les coefficients de rajustement des sinistres non imputés pour l'année 2009 se fondent sur les données globales recueillies en vertu du Sondage du BAC sur les dépenses en assurance automobile. Ces coefficients sont fournis par le BAC aux fins de certains tableaux pondérés mais ne sont pas approuvés par l'ASAG. Aucun coefficient de tendance n'a été appliqué à la fréquence des sinistres en vue d'effectuer des prévisions par rapport à des périodes futures correspondantes.**

Il faut également noter que les montants présentés n'ont pas été ajustés pour tenir compte des autres frais engagés par les compagnies d'assurance, tels que les commissions, les taxes sur les primes (s'il y a lieu) et les frais généraux.

Aux fins d'établissement de taux, il est fortement recommandé que les données fassent l'objet d'une analyse et d'ajustements appropriés. Les utilisateurs sont prévenus que d'autres tableaux statistiques doivent être présentés pour qu'une analyse de l'établissement des taux soit effectuée.

3. **Des coefficients d'évolution ont été imputés au nombre de sinistres et aux montants des sinistres pour en obtenir les estimations finales. Les coefficients sélectionnés reposent sur les résultats d'un rapport actuariel commandé par l'ASAG. L'adoption du Régime de protection des automobilistes de l'Ontario (RPAO), le 22 juin 1990, et des projets de loi 164 et 59, le 1^{er} janvier 1994 et le 1^{er} novembre 1996 respectivement, ont nécessité une modification des méthodes de calcul de ces coefficients. En l'absence d'une base entièrement crédible de résultats sur l'évolution des sinistres conformément au projet de loi 59 et, depuis**

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

peu, au projet de loi 198, certains des coefficients sélectionnés reposent encore sur le jugement actuariel.

Les réformes du projet de loi 198 et les initiatives connexes sont graduellement entrées en application depuis le 1^{er} octobre 2003. Il est fort probable que ces réformes entraînent des modifications importantes en ce qui a trait aux profils de paiement et d'évolution des sinistres encourus observés dans les données, ce qui rendrait encore plus difficile la prévision quant aux nombres et aux montants de sinistres finaux appropriés. Par conséquent, les prévisions à l'égard des sinistres des tableaux de l'année d'accident 2005 et des années d'accident ultérieures sont assujetties à un niveau d'incertitude encore plus élevé, surtout dans le cas des sous-garanties à retardement telles que Dommages corporels, Prestations d'invalidité et Frais médicaux/Réadaptation qui ont subi d'importants changements en vertu du projet de loi 198 et des réformes connexes.

Les prévisions deviendront plus fiables au fur et à mesure qu'un plus grand nombre de sinistres auront été déclarés et réglés, mais les utilisateurs techniques doivent néanmoins faire preuve de prudence lorsqu'ils interprètent les résultats techniques finaux, en particulier lorsqu'il s'agit des résultats des années d'accident 2005 et des subséquentes.

Une nouvelle Annexe des indemnités d'accident légales (« AIAL ») entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2010. Le nouvelle AIAL ne s'appliquera pas au calcul du droit aux indemnités d'accidents encourus avant le 1^{er} septembre 2010. La nouvelle AIAL régira toutefois la plupart du traitement des sinistres et des calculs de montants payables pour établir le droit aux indemnités au 1^{er} septembre 2010, peu importe la date de l'accident. On s'attend à ce que la gravité finale pour certains groupes de sous-garantie IA+Automobiliste sous-assuré, les examens (Genres de sinistre 86 et 96) en particulier, soient moins élevée en vertu de la nouvelle AIAL. Aucun rajustement n'a été effectué à certains coefficients reliés au montant des sinistres encourus pour estimer l'impact de la nouvelle AIAL.

Voir la section Coefficients d'évolution des sinistres pour obtenir des détails sur la méthodologie utilisée.

Le tableau ci-dessous fait état de l'imputation des coefficients d'évolution des sinistres à toutes les catégories de véhicules :

<u>Catégories de véhicules</u>	<u>Coefficients d'évolution</u>
a. Voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole)	Voitures de tourisme
b. Véhicules utilitaires	Utilitaires
c. Motocyclettes de tourisme	Motocyclettes de tourisme y compris les véhicules tout-terrain
d. Véhicules tout-terrain	Motocyclettes de tourisme y compris les véhicules tout-terrain
e. Véhicules d'exploitation agricole	Voitures de tourisme
f. Motoneiges	Voitures de tourisme

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

- g) Voitures anciennes et caravanes motorisées Voitures de tourisme
h) Tous les autres genres de véhicules Utilitaires

Les coefficients d'évolution des Catégories de véhicules a, b et c, qui comprend d'ailleurs d, ci-dessus proviennent des données sous-jacentes à chacune de ces catégories. Ils sont imputés à tous les autres genres de véhicules (c.-à-d. les catégories e à h) en raison du faible volume de données sous-jacentes d'où l'instabilité des coefficients d'évolution des sinistres qui proviennent des résultats techniques relatifs à ces genres de véhicules.

En raison d'un changement observé dans les profils d'évolution des récentes diagonales, les coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement final des sinistres encourus estimés cette année diffèrent parfois de ceux estimés l'an dernier aux périodes correspondantes, surtout dans le cas des sous-garanties à retardement telles que Dommages corporels, Frais médicaux/Réadaptation et Prestations d'invalidité à l'égard des dernières périodes. Dans bien des cas, ceci entraîne quelques changements mineurs aux montants estimés pour le règlement final.

4. Tous les montants de sinistre et de frais de règlement imputés sont compris dans les montants déclarés en vertu du Plan statistique automobile. Aucune tentative n'a été entreprise pour actualiser la valeur de ces montants dans le temps afin de les réduire à partir de la date à laquelle ils sont réellement payés ou payables jusqu'à une date antérieure moyenne de réception de la prime au cours de l'année d'accident. Les différences entre les montants donnés non actualisés et les montants actualisés correspondants, qui pourraient être appropriées à d'autres fins, telles que l'estimation de la rentabilité relative, peuvent être considérables en ce qui concerne les garanties à retardement telles que la garantie Responsabilité civile.

Il faut toutefois noter que les provisions mathématiques pour les prestations d'invalidité au titre de la garantie Indemnités d'accident peuvent souvent être déclarées sur une base actualisée et que certaines réclamations pour dommages corporels et perte de revenu en cas d'invalidité peuvent faire l'objet d'un règlement échelonné, auquel cas les provisions mathématiques sont normalement déclarées sur une base actualisée.

Tous les rapports dérivés des montants des sinistres (c.-à-d. les rapports sinistres-primés, le coût des sinistres par véhicule assuré et le coût moyen des sinistres) ne sont également pas actualisés en fonction de leur valeur dans le temps, mais sont déclarés tels quels et dotés d'un coefficient.

5. Dans la mesure du possible, de nombreux efforts ont été déployés pour s'assurer que les données déclarées sont complètes et exactes. Toutefois, ce sont les sociétés déclarantes qui sont responsables des erreurs ou des omissions dans les données déclarées conformément au Plan statistique et présentées dans les tableaux.

Certains contrôles de validité et de vérification ainsi que certaines vérifications de la validité et de la vraisemblance ont été effectués, ce qui a entraîné l'exclusion de certaines données (voir la section Données exclues pour de plus amples détails).

D'autres données qui risquent de poser des problèmes de qualité sont présentement à l'étude; les utilisateurs techniques doivent donc examiner les tableaux avec prudence.

À ce jour, aucune vérification de données indépendante n'est exigée ou effectuée.

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

6. Depuis le 1^{er} janvier 1994, les garanties de tous les nouveaux contrats d'assurance automobile et de ceux déjà en vigueur en Ontario (à l'égard des sinistres survenus le 1^{er} janvier 1994 ou après) ont été modifiées conformément aux nouvelles dispositions du projet de loi 164. Par conséquent, les sinistres survenus le 1^{er} janvier 1994 ou après doivent être codés selon les exigences du Plan statistique révisé en vertu desquelles le nombre de Codes de genre de sinistre est plus élevé. Les mêmes codes (à quelques exceptions près) continuent d'être appliqués en vertu du projet de loi 59, qui s'applique aux sinistres survenus le 1^{er} novembre 1996 ou après, et en vertu du projet de loi 198 et des initiatives connexes qui ont commencé à entrer en application le 1^{er} octobre 2003.

À court et à moyen terme, afin de rendre les nombres de sinistres des statistiques codées en vertu du RPAO et des projets de loi 164, 59 et 198 plus ou moins comparables à ceux du système précédent, les transactions ayant trait à certains des nouveaux Codes de genre de sinistre du projet de loi 164 ont été associées aux anciens Codes de genre de sinistre appropriés en responsabilité délictuelle, et certains Numéros du sinistre (mais aucuns Montants du sinistre) ont été supprimés là où c'était exigé tel qu'indiqué ci-après :

Mise en correspondance des Codes de genre de sinistre du RPAO et du projet de loi 164 avec les Codes de genre de sinistre en responsabilité délictuelle

<u>Garantie</u>	Projet de loi 164 Genre de sinistre <u>Code</u>	RPAO Genre de sinistre <u>Code</u>	Responsabilité délictuelle Genre de sinistre <u>Code</u>
Responsabilité Civile	03, 05	03, 05	01
	04, 06	04, 06	02
	07	07	Voir ci-dessous
	12, 14*, 15, 16, 17*, 18*, 19*	12, 14*, 15, 16 17*, 18*, 19*	09
Indemnités d'accident	40, 60*	40, 60*	30
	41, 43*, 45*, 46*, 61*, 63*, 65*, 66*, 83*, 84*, 85*, 86*, 87*, 94*, 95*, 96*, 97*	41, 43*, 45*, 46*, 49*, 61*, 63*, 65*, 66*, 69*	31
	42, 62*	42, 62*	32
	80, 81, 82, 90*, 91*, 92*, 48*, 68*	44, 48*, 64*, 68*	34
Automobile non assurée	36*, 38	39	39

* le Numéro du sinistre a été supprimé

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

Les résultats techniques déclarés à l'égard des Provisions pour le transfert de sinistre (Code de genre de sinistre « 07 ») figurent sous garantie Responsabilité civile.

Afin de rendre comparables les Numéros du sinistre des statistiques codées en vertu des projets de loi 164 et 59, les Numéros du sinistre de certains codes des projets de loi 164, 59 et 198 ont été supprimés tandis que les Montants du sinistre restent inchangés. La mise en correspondance suivante des codes est utilisée à l'égard de la garantie Indemnités d'accident :

Mise en correspondance des Codes de genre de sinistre des projets de loi 164, 59 et 198 avec les Codes de genre de sinistre du RPAO

<u>Garantie</u>	Projet de loi 164, 59, 198 Genre de sinistre <u>Code</u>	RPAO Genre de sinistre <u>Code</u>
Indemnités	41, 83*, 84*	41
d'accident	85*, 86*	
	61, 93*, 94*,	61
	95*, 96*	
	87	49
	97	69
	80, 81, 82,	44
	90, 91, 92	64

* le Numéro du sinistre a été supprimé

Les statistiques sur les sinistres relatifs aux garanties Responsabilité civile – Dommages corporels, Transfert de sinistre et Indemnités d'accident qui sont déclarées en vertu des projets de loi 164, 59 et 198 devraient vraisemblablement, en raison des modifications apportées à ces garanties aux termes des projets de loi susmentionnés, comporter des changements par rapport aux statistiques compilées dans le cadre des conjonctures précédentes. Les profils d'évolution des sinistres relatifs à ces garanties peuvent différer, même en ce qui a trait aux Genres de sinistre.

De plus, le Tableau supplémentaire d'évolution des sinistres présente tous les résultats techniques détaillés déclarés selon les Codes de genre de sinistre du RPAO et des projets de loi 164 et 59.

Selon toute vraisemblance, les statistiques sur les sinistres relatifs aux garanties Responsabilité civile et Indemnités d'accident et déclarées en vertu du RPAO et des projets de loi 164, 59 et 198 devraient elles-aussi comporter des changements par rapport aux statistiques compilées dans le cadre des conjonctures précédentes en responsabilité

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

délictuelle en raison des modifications importantes apportées à ces garanties en vertu du RPAO et des projets de loi susmentionnés. Les profils d'évolution des sinistres de ces garanties peuvent différer en vertu du RPAO et des projets de loi 164, 59, 198, même en ce qui a trait aux Genres de sinistre. En raison de la quasi-élimination de la subrogation, les profils d'évolution à l'égard de la garantie Collision (et de la partie de la garantie Tous risques concernant les collisions) devraient eux-aussi, en vertu du RPAO et des projets de loi 164, 59 et 198, être différents de ce qu'ils étaient dans le cadre du régime de responsabilité délictuelle.

7. **Il est important de prendre note qu'une partie des primes acquises dans la période d'accident 2004-1 et périodes d'accident subséquentes sera dérivée des contrats souscrits avant la mise en application des réformes du projet de loi 198 et des initiatives connexes et peut, par conséquent, ne pas être comparable aux primes acquises au titre des polices souscrites après la mi-avril 2004, au moment où de nouveaux taux moins élevés pour les voitures de tourisme ont commencé à entrer en vigueur. Cette différence rend plutôt difficile l'interprétation des rapports sinistres-primes de l'année d'accident 2005 et des années suivantes présentée dans les tableaux, surtout en ce qui a trait aux garanties Responsabilité civile et Indemnités d'accident.**
8. Du 1^{er} juin 1987 au 31 décembre 1994, les primes souscrites par le biais de la Facility Association ont été déclarées déductions faites des commissions. Depuis le 1^{er} janvier 1995, ces primes souscrites sont déclarées en chiffres bruts, et les utilisateurs devraient prendre note de la prédominance possible de la Facility Association dans l'ensemble des résultats de l'Ontario à l'égard de certaines années et catégories d'assurance.
9. Un assureur a fait état de problèmes de déclaration relativement aux Numéros du sinistre et aux Montants de sinistre de la plupart des Genres de sinistre de la garantie Indemnités d'accident des voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole. Les données de cette société à l'égard de la garantie Indemnités d'accident ont donc été exclues des périodes d'accident 1990-2 à 2001-2.
10. **Les primes moyennes souscrites par véhicule en 2005 et dans les années d'accident subséquentes présentées dans les tableaux tiennent compte des modifications modérées apportées à certaines garanties en raison des réformes mises en œuvre depuis l'automne 2003 et de l'évolution des résultats techniques. En ce qui a trait à l'Indemnisation directe et aux autres garanties à l'égard des dommages matériels, les réductions de taux attribuables aux processus de dépôt de taux (y compris CLEAR) continuent d'être en quelque sorte compensées par les montants de primes supplémentaires qui découlent de l'assignation des groupes de taux en vertu des méthodes CLEAR et PDSC.**
11. Les utilisateurs sont prévenus que les données concernant l'exposition au risque et la prime illustrées ici peuvent changer quelque peu avec le temps, jusqu'à ce que les données soient finales. L'analyse de données récentes indique que la dite exposition au risque et l'évolution de la prime à l'égard des données d'un semestre d'accident sont minimales au-delà de la période d'évolution de 12 mois mais elle indique également que

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS

l'évolution prévue pour l'exposition au risque souscrite et la prime souscrite à l'égard des voitures de tourisme pour le dernier semestre d'accident est moins de 1 %.

En plus des voitures de tourisme, d'autres catégories devraient être touchées de façon similaire étant donné que les véhicules utilitaires présentent une évolution d'environ 3 % plus élevée, ce qui est probablement attribuable aux transactions de dépôt et de prime de vérification à l'égard des parcs de véhicules.

12. Depuis le 1^{er} janvier 2008, conformément au Plan statistique automobile, il est exigé de déclarer les « valeurs réelles » en ce qui a trait aux franchises à l'égard des dommages matériels. Aux fins du tableau, les données concernant la valeur réelle ont été associées aux anciens codes à 3 chiffres des franchises.

Le BAC a repéré quelques problèmes de déclaration des codes de franchise 410, 310 et 810 pour Tous Risques, la garantie Collision et Sans collision ni versement, pour l'année d'accident 2008 et 2009. Les utilisateurs devraient faire preuve de prudence lorsqu'ils examinent les codes de franchise dans le tableau du fichier non hiérarchique connexe.

Le BAC continue à se pencher sur la question et communiquera avec les sociétés pour corriger les déclarations.