

Le 24 juin 2004

Rapport au :
CABINET DU PROCUREUR GÉNÉRAL
POUR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
SUR L'EXAMEN DU
RAPPORT DÉFINITIF DU COMITÉ SPÉCIAL DE
L'ASSURANCE AUTOMOBILE PUBLIQUE

PRÉPARÉ PAR

BRIAN G. PELLY
FELLOW DE L'INSTITUT CANADIEN DES ACTUAIRES

**Traduction par : Bureau de traduction, Ministère de l'Approvisionnement et des
Services, Province du Nouveau-Brunswick**

Eckler Partners Ltd.
Consultants et actuaires

Vancouver Winnipeg Toronto Montréal Halifax Jamaïque Barbade Trinidad-et-Tobago

Internationally Milliman Global

110, avenue Sheppard Est, bureau 900
Toronto (Ontario) M2N 7A3 Canada

Téléphone (416) 696-3046
Télécopieur 416-696-3040

TABLE DES MATIÈRES

	Page
SECTION 1 INTRODUCTION.....	3
1.1 Objectif et portée	3
1.2 Pourquoi le Cabinet du procureur général a-t-il choisi Eckler Partners Ltd?.....	3
1.3 Contexte.....	4
1.4 Documents étudiés	4
1.5 Réserves concernant l'exactitude des résultats	5
1.6 Confidentialité	5
SECTION 2 OBSERVATIONS.....	6
2.1 Prime actuelle du marché	6
2.2 Classification des risques au cours de la transition	8
2.3 Dislocation des primes au cours de la transition	8
2.4 Équité en matière de classification.....	9
2.5 Répartition des charges des sinistres par type de véhicule.....	11
2.6 Fondement de l'estimation de la prime moyenne	12
2.7 Prévisions financières – coûts de la SAPM.....	14
2.8 Prévisions financières – bénéfices non répartis.....	15

SECTION 1 INTRODUCTION

1.1 Objectif et portée

Le Cabinet du procureur général (CPG) pour la province du Nouveau-Brunswick a retenu les services de Eckler Partners Ltd. en vue de procéder à l'étude de sections précises du Rapport définitif sur l'assurance publique au Nouveau-Brunswick (le Rapport), préparé par le Comité spécial de l'assurance automobile publique (le Comité spécial), lequel a été publié en avril 2004.

Plus particulièrement, l'étude portait principalement sur

... les sections du rapport traitant des primes moyennes estimatives et de la structure de classification d'après le « modèle néo-brunswickois » proposé, en portant une attention particulière au caractère complet et raisonnable des estimations données. [Extrait de la lettre d'engagement du CPG] (traduction libre)

Il a été explicitement convenu que notre mandat consistait à étudier le travail déjà effectué et non d'entreprendre une analyse originale. La portée de notre travail ne visait pas à vérifier les données sous-jacentes ou les calculs.

Le CPR a retenu nos services pour que nous l'aidions à évaluer les recommandations formulées dans le rapport du Comité spécial.

L'auteur du présent rapport est :

Auteur : Brian G. Pelly, FICA, FCAS

Adresse : Eckler Partners Ltd.
110, avenue Sheppard Est
Bureau 9002
Toronto (ON) M2N 7A3

Téléphone : (416) 696-3046

Télécopieur : (416) 696-3040

Courriel : bpelly@eckler.ca

1.2 Pourquoi le Cabinet du procureur général a-t-il choisi Eckler Partners Ltd?

On nous a informés que le Cabinet du procureur général nous avait sélectionnés pour ce travail en raison de notre expérience directement pertinente dans deux secteurs clés.

En tant que conseillers actuaires auprès de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick (la CESP) depuis plus de dix ans, nous avons acquis une vaste expérience du milieu de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Entre autres, nous avons effectué un examen très minutieux, au nom de la CESP, de deux rapports d'experts préparés en 2003 portant sur l'incidence prévue des réformes de la responsabilité civile délictuelle et participé activement à l'audience publique qui visait à examiner ces rapports d'experts.

En tant que conseillers actuaires auprès de la Régie des services publics du Manitoba depuis plus de cinq ans, nous avons facilité l'étude menée par la Régie de la demande d'approbation générale des tarifs annuelle présentée par la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM), une Société de la couronne qui est le fournisseur exclusif de services d'assurance-automobile de base dans cette province. Les recommandations du rapport du Comité spécial reposent principalement sur les pratiques et l'expérience de la SAPM.

1.3 Contexte

En août 2003, l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick a constitué le Comité spécial de l'assurance automobile publique

... chargé d'examiner et d'explorer quel modèle de système d'assurance publique serait le plus approprié au Nouveau-Brunswick, si la province concluait qu'un système public s'impose. [Extrait de la Motion 30, proposée et adoptée le 5 août 2003]

Dans le cadre de l'examen des questions, le Comité spécial a retenu les services de Jon Schubert Consulting et Meyers Norris Penny LLP pour l'aider dans son travail. Deux rapports conjoints préparés par ces consultants étaient joints en annexe au rapport du Comité spécial, et les travaux de ces consultants constituent le fondement d'un bon nombre des recommandations du Comité spécial.

Le travail du Comité spécial s'est conclu par la publication de son rapport en avril 2004.

1.4 Documents étudiés

Notre étude s'est limitée à l'examen des quatre documents suivants :

- le rapport du Comité spécial, en particulier l'annexe K du rapport, intitulée « Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise », présenté conjointement par Schubert Consulting et Meyers Norris Penny LLP;
- la demande d'approbation générale des tarifs 2004 de la SAMP, présentée en juin 2003, en particulier la Section T1.20 du rapport, intitulée « Basic Autopac Program 2004/2005 Ratemaking Methodology » (DAGT 2004);

- le rapport intitulé « Impact of Proposed Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick », préparé par Claudette Cantin, FCAS FICA MAAA, et Jacqueline Friedland, FCAS FICA MAAA de KPMG LLP, et déposé le 28 juillet 2003 (le rapport de KPMG); et
- le 2002 Automobile Insurance Experience Actual Loss Ratio Exhibit (Product AU10-D) for New Brunswick Private Passenger Vehicles (2002 AIX Experience) publié par le Bureau d'assurances du Canada en juin 2003.

Outre ces documents, nous avons eu le droit de communiquer avec M. Jon Schubert, de Jon Schubert Consulting, qui a été en mesure d'éclaircir certaines explications présentées dans les documents qu'il a publiés et de fournir des pièces de référence à l'appui de certains de ses écrits. L'aide de M. Schubert à cet égard a été importante, et nous en sommes très reconnaissants.

1.5 Réserves concernant l'exactitude des résultats

Notre mandat se limitait à étudier et à formuler des commentaires sur le travail déjà accompli. Toutefois, il est très important de comprendre les incertitudes inhérentes qui existent dans ce travail. Cette incertitude est mentionnée à la section 2.2 de l'annexe K du rapport du Comité spécial.

Essentiellement, tout processus d'estimation comporte une incertitude, qui est d'autant plus grande dans le cas présent face à l'absence d'une expérience directement pertinente sur laquelle ces estimations peuvent reposer. Il faut reconnaître qu'il peut y avoir un important écart entre ces estimations et l'expérience future.

1.6 Confidentialité

Comme c'est le CPG qui a retenu nos services, notre rapport est donc adressé au CPG et lui est destiné exclusivement. Néanmoins, nous comprenons que le CPG peut décider de le rendre public ou être tenu de le faire. Nulle personne autre que le CPG ne peut s'appuyer sur le présent rapport ou s'en servir à toutes fins sans obtenir au préalable notre consentement écrit.

Toutes les personnes qui se serviront du présent rapport devraient comprendre qu'il a été préparé uniquement dans le cadre de notre mandat avec le CPG et qu'il ne devrait pas être utilisé à toute autre fin ou qu'il ne convient pas nécessairement à une autre fin. Le présent rapport devrait être distribué dans son intégralité plutôt que sous forme d'extraits.

SECTION 2 OBSERVATIONS

La nature et la portée de l'information publiée appuyant les primes moyennes prévues en vertu du modèle néo-brunswickois présenté dans le rapport du Comité spécial étaient plutôt limitées. Par conséquent, et étant donné notre mandat, notre examen actuariel s'est avéré, lui aussi, limité. À moins d'entreprendre une analyse indépendante, nous sommes d'avis que le rapport du Comité spécial ne comprend pas suffisamment de données quantitatives précises sur lesquelles il est possible de commenter. Toutefois, notre examen fait ressortir un certain nombre d'observations qualitatives que nous regroupons sous les huit en-têtes suivants et que nous présentons dans les sections ci-après :

- Prime actuelle du marché
- Classification des risques au cours de la transition
- Dislocation des primes au cours de la transition
- Équité en matière de classification
- Répartition des charges des sinistres par type de véhicule
- Fondement de l'estimation de la prime moyenne
- Prévisions financières – coûts liés à la SAPM
- Prévisions financières – bénéfices non répartis

Nous sommes à la disposition du BVG afin de discuter davantage des résultats de notre examen ou d'entreprendre un examen approfondi de certains points du rapport du Comité spécial.

2.1 Prime actuelle du marché

Le rapport du Comité spécial indique que la « prime moyenne du marché est actuellement de 1 212 \$ au Nouveau-Brunswick ». La source de cette statistique est le rapport de KPMG. Nous avons confirmé auprès de M. Schubert que ce résultat correspond à la prime moyenne actuelle du marché, évaluée à 1 209 \$ selon le rapport de KPMG et dont le calcul dépend fortement de plusieurs hypothèses significatives.

D'après le rapport de KPMG, cette prime moyenne est une estimation de la prime moyenne pour les voitures particulières qui est facturée aux titulaires de police du Nouveau-Brunswick relativement à l'assurance obligatoire, ainsi qu'à un ensemble de garanties facultatives, au 30 juin 2003, soit immédiatement avant la mise en œuvre des nouveaux tarifs approuvés par la CESP, visant à refléter l'incidence prévue de la réforme de la responsabilité civile délictuelle entrant en vigueur le 1^{er} juillet 2003, et de toute autre modification de tarif approuvée en vue d'atteindre une tarification adéquate. Il est reconnu que ces modifications approuvées ont été principalement à la baisse.

Le rapport de KPMG élabore des primes applicables moyennes découlant de la réforme de la responsabilité civile délictuelle de 2003 et offrant un taux de rendement des capitaux propres raisonnable. Le rapport du Comité spécial indique que l'estimation de la prime applicable moyenne découlant de la réforme est approximativement identique à celle de la prime moyenne du marché préalable à la réforme et en conclut que la prime moyenne du marché découlant de la réforme serait également semblable. Cette conclusion n'est pas appuyée par des faits. Le rapport du Comité spécial compare alors la prime applicable moyenne estimée à 993 \$ du modèle néo-brunswickois à cette prime moyenne du marché préalable à la réforme de 1 212 \$ afin de mettre en évidence les économies prévues relativement aux primes moyennes grâce au modèle proposé. Cette comparaison n'est pas valide.

Règle générale, dans le cas d'un milieu d'assurance concurrentiel, réglementé, relativement stable et soumis aux pressions de tarification habituellement à la hausse, les tarifs du marché ont tendance à être inférieurs aux tarifs applicables (c.-à-d. les tarifs couvrant les pertes prévues et les dépenses) et permettent d'obtenir un taux de rendement des capitaux propres raisonnable. Cette tendance est due involontairement, d'une part, au décalage entre la mise à jour des indications de tarification et l'obtention des approbations nécessaires à la mise en œuvre des modifications, et volontairement, d'autre part, aux pressions concurrentielles. Cette situation, combinée aux modifications principalement à la baisse des tarifs approuvées par la CESP et prenant effet rétroactivement à compter du 1^{er} juillet 2003, signifie que le rapport du Comité spécial présente une surévaluation des économies prévues, le cas échéant, relativement au modèle néo-brunswickois recommandé, si l'on utilise les tarifs applicables proposés liés aux frais de l'assureur public.

Bref, cette comparaison des primes moyennes estimées est vague parce qu'elle ne tient pas compte des contributions de la composante envers la modification de la prime moyenne découlant des modifications recommandées aux indemnités par rapport à celles qui découlent des modifications recommandées au système de prestation.

La maxime « vous en avez pour votre argent » vient à l'esprit lorsqu'il est temps de comparer les prix prévus en fonction des différents modèles d'indemnités. Bien que l'indemnisation sans égard à la responsabilité présente des avantages évidents relativement au contrôle accru des charges des sinistres croissantes, elle risque de faire diminuer considérablement l'indemnisation dans certains cas. L'intérêt du public envers l'importance de ces changements d'indemnisation doit être évalué et pris en considération afin de répondre efficacement à l'objectif de satisfaction à long terme de la population.

2.2 Classification des risques au cours de la transition

En vertu du régime public recommandé, les « tarifs d'assurance seraient fondés sur le dossier de conduite de chaque personne, l'utilisation, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite ». Le dossier de conduite semble comprendre le dossier des accidents responsables pendant dix ans, ainsi que le dossier des condamnations relatives aux délits de la route pendant dix ans.

Le processus de transposition d'une prime moyenne ciblée en un barème des tarifs à facturer aux conducteurs particuliers et aux non-proprétaires nécessite la formulation d'hypothèses relatives à la distribution des affaires parmi les classes de tarification et les garanties achetées. Ce processus est à la base des exemples de tarifs présentés à l'annexe L du rapport du Comité spécial, qui dans ce cas dépendent de diverses hypothèses de répartition. L'exactitude de ces hypothèses de répartition par rapport à la situation actuelle du Nouveau-Brunswick est en grande partie inconnue. Cela risque donc de nuire à l'établissement adéquat d'une prime moyenne globale, dont l'écart pourrait correspondre à un montant important et s'éloigner considérablement des recettes prévues au budget.

Les discussions avec M. Schubert ne permettent pas de confirmer si les sources de données publiques offertes à l'heure actuelle permettront d'obtenir un profil adéquat et précis de l'information relative au dossier de conduite, tel que ce dernier est défini relativement à la tarification en vertu du régime public recommandé. D'autres défis semblables risquent de se poser en ce qui concerne certains aspects des variables de la structure de tarification recommandée.

En raison de l'absence de données historiques fiables relatives à l'ensemble des véhicules et des conducteurs du Nouveau-Brunswick au moment de l'établissement du régime, il est possible d'atténuer le risque d'erreur de prévision en élaborant une structure de tarification transitoire fondée uniquement sur les données actuelles, jusqu'à ce que les données supplémentaires requises soient recueillies au cours des premières années suivant l'établissement du régime public recommandé.

2.3 Dislocation des primes au cours de la transition

De nos jours, les méthodes de tarification liées au marché concurrentiel de l'assurance sont extrêmement perfectionnées et variées. Les conducteurs font l'objet d'un processus de classification des risques multidimensionnel ayant évolué avec les années en fonction de la concurrence liée au marché libre, processus qui a généralement pour objectif de préciser les tarifs des particuliers afin qu'ils se rapprochent davantage des coûts prévus des réclamations de ces particuliers. Il est courant de recourir à l'âge et au territoire en tant que critères de tarification, qui sont tous deux fondés sur des statistiques et qui permettent d'obtenir une vaste gamme de primes fondées sur les tarifs de référence approuvés par la CESP.

Par comparaison, le régime public recommandé utilise un processus de classification plus simple, surtout en ce qui concerne la classification des conducteurs, comme l'indique la section 2.2. L'âge et le territoire ne font plus partie des critères de tarification.

Selon les exemples de primes présentés dans le rapport du Comité spécial, ainsi qu'en fonction de notre connaissance générale de la diversité des primes du marché actuel, la gamme de primes (de la plus faible à la plus élevée) proposée en vertu du régime public recommandé sera réduite considérablement par rapport à celles du marché actuel.

L'une des conséquences de la simplification du processus de classification est la fluctuation des primes ou la dislocation entraînée par la transition vers la tarification initiale du nouveau régime. Cette dislocation peut se faire à la hausse comme à la baisse, selon la situation des particuliers, et peut s'avérer considérable dans certains cas. Puisqu'une proportion importante de la population est facturée selon la gamme inférieure des tarifs du marché actuel, il est probable qu'une dislocation fortement à la baisse soit davantage courante qu'une dislocation fortement à la hausse.

Il se peut aussi que des portions identifiables de la population du Nouveau-Brunswick seront touchées de façon semblable par cette dislocation des primes. Par exemple, l'élimination de l'âge en tant que critère de tarification risque d'entraîner une certaine augmentation des tarifs chez les conducteurs d'âge mûr et une légère diminution des primes chez les jeunes conducteurs, puisque ces derniers sont moins nombreux à se partager l'avantage lié à la modification des tarifs des conducteurs d'âge mûr.

2.4 Équité en matière de classification

Dans beaucoup d'administrations publiques, des lois gouvernementales régissent l'équité en matière de classification concernant l'évaluation des assurances en prescrivant les modalités auxquelles doivent être conformes les tarifs d'assurance pour être acceptables. Par exemple, en ce qui concerne les pouvoirs de la CESP, l'Article 267.5(1) de la *Loi sur les assurances du Nouveau-Brunswick* stipule :

À tout moment, lorsque la Commission estime que les tarifs qu'un assureur pratique ou se propose de pratiquer peuvent être excessifs, inadéquats ou discriminatoires, elle peut enquêter sur ces tarifs.

L'équité en matière de classification est également essentielle pour le travail de tarification de l'actuaire. L'énoncé de principes concernant la tarification de l'assurance sur les biens et la personne de la Casualty Actuarial Society, qui est pertinent pour le travail de l'actuaire au Canada, stipule en partie ce qui suit :

Principe 4 : Un tarif est raisonnable et non excessif, inadéquat ou injustement discriminatoire s'il s'agit d'une évaluation actuarielle solide de la valeur prévue de tous les frais futurs associés à un transfert des risques individuels. (traduction libre)

Les principes d'équité en matière de tarification, ou d'équité en matière de classification, supposent que la tarification doit correspondre aux coûts prévus que présente un risque individuel. Si l'équité en matière de classification n'est pas atteinte, cela suppose un interfinancement des tarifs, c'est-à-dire que les tarifs pour certaines classifications sont plus élevés que nécessaire pour contrebalancer les tarifs inférieurs pour d'autres classifications.

Il n'est pas inhabituel pour des considérations relatives aux politiques générales de ne pas correspondre au principe d'équité en matière de classification. Par exemple, la CESP impose souvent des limites sur la manière dont les primes moyennes (pour un type de véhicule et d'assurance donné) peuvent changer en une seule étape, choisissant plutôt d'étendre l'incidence de cette prime sur une période plus longue, mais, en conséquence, s'éloignant de l'objectif de l'équité dans la classification.

Le Comité spécial a recommandé que le régime public soulève les problèmes de l'équité en matière de classification à deux importants égards. Premièrement, quant à l'échelle proposée d'évaluation des conducteurs et à la structure de rabais et, deuxièmement, en ce qui concerne l'élimination des critères d'évaluation connus comme étant des indicateurs justifiés de façon statistique de la grande diversité des coûts prévus.

Le rapport du Comité spécial propose un barème de rabais/frais supplémentaires des primes (ou barème bonus/malus) qui tente de tirer des éléments de ces barèmes des régimes publics d'assurance-automobile déjà en vigueur au Canada. Lors d'une discussion avec M. Schubert, ce dernier a confirmé que la recommandation est fondée de façon rationnelle et le rapport du Comité spécial énonce explicitement que « les tarifs précis payés par les propriétaires de véhicules automobiles nécessitent un exercice de tarification par un actuair, ce qui ne faisait pas partie du mandat de ce rapport ». Ce que nous ne savons pas, c'est dans quelle mesure la structure des tarifs proposés est, ou sera, justifiée par l'expérience, et le rapport du Comité spécial souligne la nécessité d'en faire l'analyse. Il serait possible d'en dire autant au sujet des autres facteurs de tarification qui sont proposés aux fins d'adoption par rapport à ceux qui sont fondés sur l'expérience du Manitoba.

Cette même question a été soulevée à plusieurs occasions lors des délibérations entre la SAPM et la Régie des services publics du Manitoba à l'égard du barème bonus/malus de la SAPM. Des représentants de la SAPM ont déclaré que même si son barème bonus/malus n'est peut-être pas justifiable de façon statistique ou

actuarielle, les considérations de politique générale l'emportent sur le désir d'équité en matière de classification dans ce domaine.

Nous avons également déterminé que l'élimination de l'âge et du territoire en tant que critères de ratification soulève des problèmes d'équité en matière de classification dans le régime public recommandé. Ces deux critères de ratification ont démontré, pendant de nombreuses années, des preuves statistiques de la validité et de la signification des distinctions de la ratification en vue d'atteindre l'équité en matière de classification. L'imposition de considérations de politique générale pour éliminer ces critères entraînera l'interfinancement entre des segments identifiables de la population de conducteurs et conductrices.

Ce fait permet de souligner l'importance de prendre des décisions relatives à la conception de la classification avec pour seul avantage de comprendre les implications de la neutralisation de l'équité en faveur de considérations de politique générale.

2.5 Répartition des charges des sinistres par type de véhicule

Un modèle d'assurance sans égard à la responsabilité ne signifie pas l'absence de toute considération de responsabilité dans la tarification. La référence Sans égard à la responsabilité traite uniquement le fait que les indemnités sont versées sans égard à la responsabilité. Le barème bonus/malus du régime public recommandé comprend clairement la considération de la responsabilité, telle qu'elle est décrite précédemment.

Naturellement, le rapport du Comité spécial met l'accent sur les voitures particulières qui représentent la vaste majorité des véhicules assurés dans la province. Cependant, des taux seront nécessaires pour plusieurs autres types de véhicules. Le régime public recommandé propose l'utilisation des classifications « Usage principal » fondées sur celles du Manitoba aux fins de catégorisation et de ratification de ces types de véhicules. Le rapport ne traite pas des détails de cette proposition.

Une caractéristique du modèle du Manitoba qui a soulevé une vive controverse est la manière dont les coûts des réclamations sont attribués selon la classification « Usage principal ». Au Manitoba, la charge des sinistres est attribuée par type de véhicule sans égard à la responsabilité, ce qui suppose que les primes pour chaque type de véhicule doivent couvrir tous les frais d'indemnisation des conducteurs et conductrices de chacun de ces types de véhicules. La conséquence de cette approche a été très importante pour la classification des motocyclettes, dont les conducteurs et conductrices ont tendance à être blessés plus gravement lorsqu'ils sont victimes d'accidents par rapport aux véhicules qui offrent plus de protection à leurs occupants. La charge de ces sinistres est entièrement attribuable au nombre relativement restreint de motocyclistes, les niveaux des tarifs cibles moyens étant beaucoup plus élevés pour les motocyclettes par rapport à d'autres types de

véhicules. L'histoire du Manitoba est constituée d'un long parcours de transition pour atteindre des niveaux de tarification adéquats pour la classification des motocyclettes, une transition toujours en cours aujourd'hui et qui a débuté avec l'introduction, en 1994, du principe Sans égard à la responsabilité dans cette province.

Une situation semblable a avorté en Ontario lorsqu'un barème d'assurance concurrentielle partiellement sans égard à la responsabilité a été introduit en 1990. Des considérations de politique générale en Ontario ont entraîné la création d'une disposition de transfert des pertes dans les lois gouvernementales, ce qui donne la possibilité pour l'assureur d'un motocycliste gravement blessé de subroger l'assureur d'une tierce personne responsable de la blessure, transférant ainsi, souvent, les coûts des réclamations à une autre catégorie que celle des motocyclistes.

Cela démontre l'importance d'accorder une attention particulière aux détails entourant l'application du régime public recommandé pour les types de véhicules autres que les voitures particulières.

2.6 Fondement de l'estimation de la prime moyenne

Le rapport du Comité spécial présente une estimation de la prime moyenne prévue pour une voiture particulière, au montant de 993 \$, dans le cadre du régime public recommandé à compter du 1^{er} juillet 2003. Ce montant est composé d'une estimation de 945 \$ pour la prime moyenne réelle, plus des frais de 5 % en prévision du remboursement du prêt de démarrage auprès de la province et l'accumulation des bénéfices non répartis au cours des premières années de fonctionnement.

La prime moyenne évaluée à 945 \$ est fondée en grande partie sur la demande d'approbation générale des tarifs de 2004, la présentation de juin 2003 faite par la SAPM à la Régie des services publics du Manitoba aux fins de l'approbation des tarifs à exiger pour l'année débutant le 1^{er} mars 2004. Ce montant est composé de l'estimation des parties composantes, de la façon suivante :

Prime moyenne estimée pour une voiture particulière dans le rapport du Comité spécial

Source du montant par catégorie

Réclamations de 672,11 \$ Voir le tableau suivant.

Dépenses des réclamations 104,88 \$ Prévision exponentielle de la SAPM

Sécurité routière 9,91 \$ Prévision exponentielle de la SAPM

Dépenses de fonctionnement 59,06 \$ Prévision exponentielle de la SAPM

Réassurance 7,74 \$ Prévision exponentielle de la SAPM

Escomptes selon la flotte de véhicules 8,41 \$ Prévision exponentielle de la SAPM

Taxe sur la prime 28,74 \$ établie à 3 % de la prime, reflétant le % actuel

Commission 67,05 \$ établie à 7 % de la prime, reflétant le régime recommandé

Rajustement des tendances (33,79 \$) Montants du rajustement supérieurs au 1^{er} juillet 2003

Retenues pour soins de santé 74,63 \$ Maintien du niveau actuel des retenues gouvernementales totales

Frais de service (22,99 \$) Prédiction exponentielle de la SAPM
 Revenu d'investissement (30,51 \$) Environ 50 % de la Prédiction exponentielle de la SAPM
Total 945,24 \$

La composition de la couverture de la composante des réclamations présentée ci-dessus est la suivante :

Coût moyen des réclamations par voiture particulière dans le rapport du Comité spécial

Source du montant de couverture

Blessures (y compris les blessures corporelles) 338,62 \$ Prédiction exponentielle de la SAPM de + 20 %

Domages matériels d'un tiers 72,00 (au Nouveau-Brunswick)

Couverture facultative pour dommages physiques 261,49 Moyenne moitié-moitié de l'expérience du Nouveau-Brunswick Prédiction exponentielle ajustée de la SAPM, +5 %

Total 672,11 \$

La grande utilisation de l'expérience du Manitoba est évidente d'après les sources présentées dans les deux tableaux précédents. En l'absence de renseignements supplémentaires permettant de démontrer la pertinence de l'expérience du Manitoba relativement au contexte néo-brunswickois ou la convenance du poids des conclusions émises sur l'expérience du Manitoba pour tenir compte des différences provinciales, il est impossible de se prononcer sur le caractère raisonnable précis de l'approche. La question a été abordée avec M. Schubert qui a affirmé que leur estimation n'était pas le résultat d'une analyse actuarielle, mais qu'elle concordait avec leur mandat de fournir une évaluation démonstrative de haut niveau des coûts.

Si le nouvel assureur public est obligé de faire approuver ses primes de départ par la CESP, cette commission exigerait probablement une analyse plus rigoureuse. Il lui faudrait peut-être par exemple employer un grand nombre d'approches pour élaborer des estimations indépendantes afin de mieux traiter de la grande incertitude toujours présente lorsqu'un changement au milieu des assurances est envisagé.

Sans entreprendre une analyse originale, il est impossible d'évaluer le caractère approprié des estimations faites des composantes. Nous avons observé que l'approche suivie semble complète en raison de sa similarité à l'approche utilisée au Manitoba, qui a été acceptée par sa Régie des services publics, et qu'elle s'est penchée sur les parties traditionnelles des composantes d'une estimation des prix (réclamations et coûts associés, coûts non associés aux réclamations et reconnaissance de la valeur temporelle de l'argent).

Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles il pourrait y avoir des différences entre l'expérience de réclamations des deux provinces. Le Manitoba a éliminé le droit d'intenter des poursuites en raison de blessures corporelles attribuables à la conduite d'un véhicule à moteur. Cette mesure, en plus du règlement d'indemnisation sans égard à la responsabilité qui existe depuis longtemps au

Manitoba, a créé un milieu des réclamations qui ne sera probablement pas présent le premier jour de l'application au Nouveau-Brunswick. La charge de 20 % sur les coûts prévus de blessures incorporée au rapport du Comité spécial tente de tenir compte de cela, en se fondant en partie sur la fréquence des demandes d'indemnisation des accidents du travail de chaque province. La couverture pour dommages physiques n'est pas facultative au Manitoba, elle fait partie de la police d'assurance de base. Étant donné que de telles couvertures demeureront facultatives dans le cadre du régime public recommandé au Nouveau-Brunswick, il est difficile d'évaluer dans quelle mesure cela aura un effet sur la probabilité qu'une personne fasse une réclamation. Il importe aussi de mentionner que le Manitoba est le plus grand acheteur de pièces du marché secondaire et recyclées pour les réparations de collisions, une pratique qui mettra du temps à s'implanter au Nouveau-Brunswick, si le besoin se fait sentir.

Cette possibilité de différences entre les deux provinces met en évidence le grand degré d'incertitude rattaché aux estimations des primes moyennes contenues dans le rapport du Comité spécial.

2.7 Prévisions financières – coûts liés à la SAPM

Le rapport du Comité spécial comprend des prévisions financières sur cinq ans des résultats des opérations du régime public recommandé, y compris un grand nombre d'hypothèses simplificatrices pour maintenir les montants exprimés en dollars constants de 2003 pour toute la période prévisionnelle. Sont prévus dans ces prévisions financières certains coûts qui seront occasionnés pendant la période avant la mise en œuvre et amortis sur une plus longue période de temps, coûts découlant d'une entente proposée avec la SAPM pour fournir un système de gestions des politiques et d'immatriculation des véhicules ainsi que le soutien nécessaire à la conversion en rapport avec ce système. L'annexe M du rapport du Comité spécial est une lettre de la SAPM décrivant en termes généraux la portée de cette proposition et prévoyant des coûts se situant entre 7 et 9 millions de dollars.

M. Schubert a indiqué que les prévisions financières prévoyaient que la SAPM fournirait ces services au prix soumis et qu'il ne serait pas nécessaire de procéder à de grands changements de ce système existant pendant au moins les cinq premières années de son utilisation. La mesure dans laquelle les systèmes de la SAPM répondront aux besoins de l'assureur public du Nouveau-Brunswick et quelles autres grandes modifications il faudra apporter aux systèmes dans d'autres domaines (p. ex. réclamations, finances) ou l'entretien qui sera nécessaire pour le système de la SAPM sont des grandes questions auxquelles les prévisions financières n'ont pas répondu. La SAPM a maintenant reconnu que les estimations qu'elle avait fournies étaient sous-estimées, peut-être d'au moins 100 % par rapport aux estimations originales. Les coûts ainsi que les incertitudes rattachées à ceux-ci sont des questions importantes pour les prévisions financières.

2.8 Prévisions financières – bénéfices non répartis

Selon les lois canadiennes, une compagnie d'assurance traditionnelle doit être établie et elle doit maintenir certains niveaux minimaux de capital permanent et d'excédent. À part les injections de capitaux, l'excédent augmente ou diminue en fonction des résultats des opérations en tant que contribution aux bénéfices non répartis. L'une des raisons d'être de l'excédent est de permettre à la compagnie d'absorber les déviations imprévues, attribuables à des réclamations énormes ou à des tournants néfastes importants relativement à des réclamations anciennes. Un assureur public a besoin lui aussi d'un certain excédent pour être en mesure de tenir le coup devant les imprévus. S'il ne disposait pas d'un excédent, un assureur public courrait le risque de devenir insolvable ou d'avoir à emprunter des fonds publics pour éviter l'insolvabilité.

Le rapport du Comité spécial prévoit que les primes pour une voiture particulière s'élèveront en moyenne à 993 \$ dans le cadre du régime public recommandé, ce qui comprend un chargement de 5 % pour le remboursement du prêt de démarrage accordé à la province et pour l'accumulation d'un excédent. Même si nous n'avons pas examiné le rapport entre les suppositions de cette estimation et celles des prévisions financières (hors de portée), M. Schubert a tout de même mentionné que les composantes des revenus des prévisions financières cadraient avec l'estimation des primes moyennes de 993 \$.

Au Manitoba, les questions concernant les niveaux appropriés d'excédent, les utilisations appropriées de l'excédent pour les opérations et les stratégies appropriées pour reconstituer l'excédent ou débloquer les fonds surabondants de l'excédent ont fait l'objet de grandes discussions largement connues. Ce qui est ressorti de ces discussions, c'est qu'il n'y a pas de réponses définitives à ces questions.

Au Manitoba, le compte de l'excédent se nomme le Rate Stabilization Reserve (RSR). La Régie des services publics du Manitoba a déclaré qu'un montant se situant entre 50 et 80 millions de dollars est un objectif raisonnable à viser pour le RSR. Le conseil d'administration de la SAPM a adopté une plage plus élevée, le montant de 80 millions de dollars étant le montant minimal. À 80 millions de dollars, le RSR représenterait 15 % des primes nettes inscrites aux niveaux actuels.

Les prévisions financières contenues dans le rapport du Comité spécial prévoient des bénéfices non répartis de l'ordre de 31,5 millions de dollars cinq ans après la mise en œuvre du système, tous les montants ayant été exprimés en dollars constants de 2003. Ces prévisions comprennent la charge de 5 % sur les primes susmentionnée. Si les forces naturelles du milieu des réclamations et de l'inflation des dépenses sont prises en considération dans les prévisions financières, l'une des deux situations se produira, soit que le solde final des bénéfices non répartis sera

moins élevé que le montant du rapport, soit qu'une supposition compensatoire tenant compte de l'augmentation des primes moyennes sera nécessaire pour toute la période prévisionnelle.

La pertinence des prévisions financières en ce qui concerne les délibérations du Cabinet du procureur général est de savoir si oui ou non le niveau prévu de l'excédent, ainsi que la vitesse à laquelle cet objectif sera atteint, sont acceptables. Le rapport du Comité spécial ne s'est pas prononcé sur ces questions. Étant donné que les Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises devront soutenir un régime d'assurance public, la tolérance au risque d'insolvabilité doit être évaluée et les niveaux d'excédent à viser doivent être établis et atteints.