

## Sommaire

Le 11 juin 2002, la Société d'assurance publique du Manitoba (la « Société ») a soumis une demande à la Régie des services publics (la « Régie ») afin que soient approuvées ses primes d'assurance automobile obligatoire (l'« assurance de base ») pour l'année d'assurance commençant le 1<sup>er</sup> mars 2003 et se terminant le 29 février 2004 (l'« exercice 2004 »). La Société n'a demandé aucune modification des recettes provenant de l'ensemble des primes d'assurance automobile. De plus, elle n'a demandé aucun changement en ce qui concerne les frais de service, de transaction, de permis et de certificats. Les recettes provenant des primes d'assurance automobile seront plus élevées en raison de l'application du facteur d'amélioration des véhicules qui, selon les prévisions, sera de 4,5 % en 2003 et de 3,5 % en 2004, et de l'augmentation annuelle du nombre de véhicules assurés qui devrait être d'environ 1 % au cours des prochaines années. La Régie a trouvé ces facteurs raisonnables pour le moment.

La méthode de prévision des demandes d'indemnisation utilisée par la Société n'a pas changé matériellement depuis l'an dernier. Quant à sa méthode en matière de prévisions financières, elle laisse entrevoir une dépense de 446,1 millions de dollars pour régler les demandes d'indemnisation durant l'exercice 2003, et une augmentation de 22,2 % au cours de l'exercice 2004, les dépenses atteignant alors 468,3 millions de dollars. On s'attend à ce que les demandes d'indemnisation tous risques ou pour dommages à l'automobile augmentent d'environ 20 millions de dollars en raison des facteurs suivants :

- un accroissement du volume des demandes d'indemnisation étant donné le plus grand nombre de véhicules assurés;
- une augmentation du prix des pièces de rechange;
- une hausse de la valeur moyenne des véhicules déclarés pertes totales.

On ne prévoit aucun changement important en ce qui concerne les indemnités d'accident et le paiement d'indemnités hebdomadaires dans le cadre du Régime de protection contre les préjudices personnels (RPPP). L'augmentation prévue des frais engagés pour régler les demandes d'indemnisation comprend les frais accrus de règlement des demandes

d'indemnisation, les commissions et les taxes sur les primes. La Régie estime que ces dépenses, ainsi que les frais d'exploitation de la Société, sont raisonnables.

La demande de la Société prévoyait un bénéfice d'exploitation net de 10,2 millions de dollars pour l'exercice 2003 et de 9,8 millions de dollars pour l'exercice 2004. La Régie est d'avis que le fait d'atteindre le seuil de rentabilité ne signifie pas pour autant que les dépenses prévues doivent être égales aux recettes prévues chaque année. Selon la Régie, une telle interprétation pourrait mener à une instabilité des tarifs. La Régie a toutefois été d'accord avec les soumissions de certains intervenants disant qu'un bénéfice d'exploitation net prévu de 9,8 millions de dollars, en plus d'une réserve de stabilisation des tarifs (RST) plus élevée que la fourchette établie par la Régie, dépasserait ce qui pouvait être considéré comme un seuil de rentabilité. La Société reconnaît toutefois que l'incertitude créée par l'état actuel du marché des investissements pourrait avoir des répercussions négatives sur les revenus de placement de la Société en 2004. À la lumière de tous ces facteurs, la Régie a demandé à la Société de présenter de nouveau son échelle tarifaire afin qu'elle reflète une diminution de 1 % des recettes provenant de l'ensemble des primes d'assurance automobile au cours de l'exercice 2004.

L'approbation de la demande telle qu'elle est présentée se traduit par les incidences suivantes (voir le tableau ci-dessous) sur les primes applicables aux principaux codes d'usage des véhicules. Compte tenu de la réduction de 1 % des recettes provenant des primes d'assurance automobile indiquée dans l'ordonnance de la Régie, l'incidence sur les recettes provenant des primes d'assurance automobile pourrait être moins importante que les montants ci-dessous. Toutefois, l'incidence sur les primes applicables aux principaux codes d'usage des véhicules ne sera pas nécessairement une réduction de 1 % pour tous.

Voitures de tourisme	0,0 %
Véhicules — tarif commercial	+ 3,6 %
Véhicules publics	+ 3,7 %
Motocyclettes	+ 15,0 %
Remorques	- 9,8 %
Véhicules à caractère non routier	-8,7 %

**Variation des recettes provenant de toutes  
les primes d'assurance automobile**

**- 0,0 %**

---

Les rajustements de primes personnalisées varient selon les véhicules dans une fourchette de - 15 % à + 15 %, compte tenu du dossier de sinistres du conducteur, du code d'usage du véhicule, du territoire et du genre de véhicule. Ces primes d'assurance ne couvrent pas le coût total prévu des garanties offertes des véhicules dont les propriétaires font l'objet d'un rajustement personnalisé. Certains rajustements ne peuvent pas dépasser 15 %. La Régie a approuvé tous les rajustements personnalisés demandés par la Société.

Un autre élément ayant des incidences sur la demande de modification des primes est la mise en œuvre continue du système de Tarification automobile selon la sinistralité canadienne (CLEAR) pour l'établissement des primes des voitures de tourisme et des camions légers, dont les modifications par rapport à l'an dernier sont minimales. La Société a proposé une mise en œuvre progressive pluriannuelle de CLEAR, sans incidences sur les recettes. Les modifications des groupes tarifaires, les différentiels des groupes tarifaires et les rajustements compensatoires en vue de garantir une stabilité des recettes se traduisent par une diminution annuelle des primes d'assurance pour 46 % de tous les véhicules, la plupart recevant une réduction de 50 \$ ou moins, 1 % des véhicules voyant leurs primes demeurer inchangées, et 53 % subissant une augmentation de 50 % ou moins. La Régie a approuvé les modifications apportées au groupe tarifaire approprié, selon le système CLEAR.

La Régie a réaffirmé que la fourchette-cible appropriée de la RTS dans le cadre de la tarification se situe entre 50 et 80 millions de dollars. Le conseil d'administration de la Société a instauré une nouvelle politique, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> mars 2002, qui fixe le plafond des bénéfices non distribués de la Direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux et à 33 millions de dollars jusqu'à l'exercice 2005. Les fonds excédentaires doivent être transférés à la réserve de stabilisation des tarifs, conformément aux politiques de la Société. Le transfert pour l'exercice 2003 s'élève à 14,5 millions de dollars et devrait être de trois millions de dollars chaque année jusqu'à

l'exercice 2005. La Régie a été d'accord avec la position de la Société voulant que les fonds soient considérés comme un transfert et non comme un bénéfice net pour le programme de base. Une fois que ces transferts seront effectués, on prévoit que la réserve de stabilisation des tarifs sera de 75,7 millions de dollars au 28 février 2003 et de 88,5 millions de dollars au 29 février 2004.

La Société fait toujours des efforts pour réduire le prix des réparations d'automobiles, en ayant davantage recours à des pièces du marché secondaire et aux pièces recyclées, lorsque cela n'aura pas d'incidence sur la sécurité. De plus, elle forme continuellement son personnel aux plus récentes techniques de réparation. Bien qu'on ait constaté une économie de 16,1 millions de dollars au cours de l'exercice 2001 et de 18,5 millions de dollars pour l'exercice 2002, grâce à l'utilisation de pièces du marché secondaire et de pièces recyclées, le coût des demandes d'indemnisation ne cesse de croître. Les initiatives prises par la Société pour réduire le nombre de demandes d'indemnisation pour dommages corporels restent inchangées depuis l'an dernier. La Régie a encouragé la Société à continuer de faire des efforts et même à redoubler d'efforts, si possible, pour minimiser le coût des dommages matériels et le nombre de demandes d'indemnisation pour dommages corporels.

La Société continue à la fois de soutenir les programmes éducatifs qui visent à accroître le port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers et à réduire les cas de conduite avec facultés affaiblies et les excès de vitesse, et de promouvoir le Programme d'éducation routière. La Société a publié un rapport indépendant, le *Manifest Report*, qui évalue les initiatives de la Société dans le domaine de la sécurité routière. Étant donné que le rapport n'a été publié que peu de temps avant l'audience, le 30 septembre 2002, la Régie a demandé à la Société de préparer et de lui soumettre, dans le cadre de la prochaine demande de la Société, un rapport qui inclurait sa réponse au *Manifest Report*, ainsi que ses projets futurs à l'égard des programmes de sécurité routière.

La Régie est très préoccupée par le coût croissant des demandes d'indemnisation liées aux vols et a signalé que les coûts pour régler les demandes d'indemnisation se chiffraient à 24,9 millions de dollars au cours de l'exercice 2002. De plus, depuis 1996, la Régie a dépensé 145 millions de dollars pour régler ce genre de demande. Elle reconnaît que la Société ne peut pas résoudre ce problème toute seule et que les forces de l'ordre ont un rôle primordial à jouer pour venir à bout de ce problème social. La Régie recommande que la Société informe d'autres organismes de ses préoccupations. Elle veut aussi encourager la Société à collaborer avec d'autres intervenants pour trouver des stratégies plus efficaces et mieux coordonnées pour améliorer la situation.

La Régie a constaté que, tout comme les années précédentes, les pertes associées à la catégorie des motocyclistes indiquent qu'il faudrait augmenter les primes d'assurance d'au moins 36 %. La Société a voulu que l'augmentation soit limitée à 15 %. La Régie a également remarqué que, si l'attitude des conducteurs ne change pas, le coût des demandes d'indemnisation continuera de s'accroître. La Régie reconnaît que presque quatre ans se sont écoulés depuis le moment où elle a envisagé l'utilisation d'un système de transfert des pertes pour déterminer le tarif des primes. Des circonstances telles que le mélange des types de véhicules des parcs automobiles et les pertes associées à toutes les catégories ont peut-être changé, ce qui signifie que les méthodes utilisées actuellement par la Société pourraient être réexaminées. La Régie veut que la Société revoie son système de transfert des pertes et présente ses recommandations à ce sujet dans le cadre de la prochaine demande de la Société.

Quant aux préoccupations de la *Manitoba Car and Truck Rental Association* relativement au régime d'assurance des parcs automobiles de la Société, la Régie accepte l'offre de la Société et lui demande d'organiser des réunions avec toutes les parties concernées et de communiquer les résultats de celles-ci à la Régie dans le cadre de la prochaine demande de la Société.