

N° 11-621-M au catalogue
ISSN 1707-0511
ISBN 978-0-660-75175-7

Analyse en bref

Incidence de la hausse des coûts et des réclamations sur la rentabilité de l'assurance automobile personnelle et sur les consommateurs au Canada

par Marisa McGillivray

Date de diffusion : le 2 avril 2025



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à infostats@statcan.gc.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

- | | |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur | 1-514-283-9350 |

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « [Normes de service à la clientèle](#) ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de l'Industrie, 2025

L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

This publication is also available in English.

Table des matières

Remerciements.....	5
Introduction.....	6
L'assurance automobile varie selon la province	6
Les assureurs automobiles et les consommateurs sont confrontés à des exigences et à des règlements variables en matière de couverture	7
Le ratio des réclamations est resté modéré pendant la pandémie, tandis que le ratio combiné a augmenté en raison de dépenses plus élevées, malgré une hausse des revenus et des primes.	7
Le ratio de service d'assurance net dépasse 95 % dans tous les trimestres au niveau du Canada, certaines provinces constatent des pertes	9
Le rendement des capitaux propres a atteint un sommet en 2021, mais était revenu aux normes historiques en 2024.....	10
L'Ontario contribue le plus aux revenus et aux dépenses et a le plus grand nombre d'immatriculations de véhicules	11
Les nouvelles immatriculations de véhicules suivent une tendance à la hausse depuis la fin de la pandémie puisque le nombre de navetteurs et la longueur des trajets augmentent	12
Le prix de vente du véhicule est un facteur dans les frais de réclamation plus élevés	13
Les véhicules électriques suivent une tendance à la hausse, ce qui contribue à l'augmentation des coûts des réclamations en raison de réparations plus coûteuses	14
La complexité du véhicule augmente le prix du véhicule et les coûts des réclamations, un impact qui est amplifié par l'augmentation des prix par pièce et des prix des réparations pendant la pandémie	15
Les dispositifs de sécurité des véhicules contribuent à réduire le nombre de collisions mortelles, mais aussi à augmenter le coût par réclamation.....	16
Le vol d'automobile a augmenté de façon considérable, ce qui a contribué à augmenter les coûts de réclamation pour une couverture multirisque.....	18
Les réclamations liées aux conditions météorologiques extrêmes exercent une pression sur les assureurs, ce qui a une incidence beaucoup moins importante sur l'assurance automobile que l'assurance des propriétaires	19
Les primes d'assurance automobile varient considérablement selon la province, mais suivent généralement une tendance à la hausse	20
L'assurance automobile de l'Alberta compose avec des pressions supplémentaires sur les prix, et les assureurs retirent leur capacité	22

Annexe.....	23
Les caractéristiques individuelles sont aussi significatives	23
La marque et le modèle de véhicules ont une incidence sur les primes	23
Les prix des véhicules d'occasion et des véhicules de location atteignent des sommets pendant la pandémie	24

Remerciements

L'auteur tient à remercier Alexandre Fortier-Labonté, dont les idées et les commentaires ont grandement contribué à l'élaboration de ce travail.

Incidence de la hausse des coûts et des réclamations sur la rentabilité de l'assurance automobile personnelle et sur les consommateurs au Canada

par Marisa McGillivray

Introduction

Les sociétés d'assurance de biens et de risques divers (IARD) au Canada ont dû relever de nombreux défis au cours des dernières années, puisqu'elles ont été touchées par la pandémie de COVID-19, une augmentation des vols et des conditions météorologiques extrêmes. Ces effets ont été aggravés par des pressions inflationnistes, ce qui a entraîné des préoccupations de rentabilité pour les assureurs et des augmentations de prix pour les consommateurs. L'IARD se compose principalement d'assurances foncières (propriétaires) et automobiles (auto), personnelles et commerciales. Cette analyse porte principalement sur l'assurance automobile, plus particulièrement l'assurance automobile personnelle, qui est synonyme d'assurance pour véhicules automobiles.

Cette étude porte sur les facteurs contributifs en matière de réclamation et de coût qui ont eu une incidence sur les primes que les consommateurs paient pour l'assurance automobile et les pressions financières auxquelles les assureurs sont confrontés. Le type de moteur, la marque et l'emplacement des véhicules ont été des facteurs, ainsi que l'ensemble des augmentations des coûts des réparations, des pièces et des véhicules eux-mêmes. Les types de couverture et les règlements provinciaux ont également eu des répercussions sur les assureurs et les consommateurs. Ils ont touché certaines provinces de façon disproportionnée. La gravité des réclamations¹, influencée par les facteurs susmentionnés, ainsi que les vols et les conditions météorologiques extrêmes, a également contribué au fait que la possession et l'assurance d'un véhicule sont devenues plus coûteuses depuis 2020, aggravées par la pandémie.

Cette analyse utilise les données du Relevé trimestriel des états financiers (RTEF)², entre autres sources. L'information sur les états financiers³ sert à explorer plusieurs mesures de rentabilité qui sont importantes au sein de l'industrie de l'assurance multirisque⁴ et à les comparer à l'Indice des prix à la consommation (IPC)⁵ pour les primes d'assurance de véhicules automobiles⁶ et d'autres coûts liés aux véhicules.

L'assurance automobile varie selon la province

Au Canada, l'assurance automobile est réglementée par les provinces et les niveaux minimaux de couverture sont prescrits par les provinces. En Colombie-Britannique, au Manitoba et en Saskatchewan, les consommateurs sont tenus d'acheter une protection minimale au moyen de l'assureur gouvernemental. Au Québec, les consommateurs doivent acheter une protection contre les blessures corporelles auprès de l'assureur gouvernemental, tandis que d'autres protections peuvent être achetées ailleurs. En Alberta, en Ontario et dans les provinces de l'Atlantique, les consommateurs souscrivent à des couvertures offertes par des assureurs privés. Au Manitoba et en Saskatchewan, la couverture de collision et la couverture multirisque sont obligatoires, tandis que dans toutes les autres provinces, ces types de couverture sont considérés comme facultatifs.

Les organismes provinciaux contrôlent les changements de taux de cotisation, lorsque l'approbation est requise avant qu'un assureur privé, une filiale ou un transporteur provincial augmente ou diminue les taux⁷, peu importe s'il

1. La gravité des réclamations est le coût par réclamation.

2. Le programme du RTEF fournit des données utilisées pour mesurer la situation financière et le rendement des entreprises constituées en société par agrégation d'industries. Une limitation des données du RTEF est une séparation minimale entre l'assurance automobile privée et l'assurance automobile commerciale; cependant, les sociétés incluses dans cette analyse se concentrent principalement sur l'assurance pour véhicules automobiles. Les données sont nettoyées pour supprimer les valeurs aberrantes.

3. Les Normes internationales d'information financière (IFRS) 17 sont entrées en vigueur en janvier 2023. Cette analyse repose principalement sur des indicateurs de rendement clés et des mesures fondées sur l'IFRS 17. Les mesures antérieures à l'IFRS 17 ne sont pas entièrement comparables aux mesures de 2023 et des années ultérieures.

4. Sauf indication contraire, les assureurs provinciaux sont exclus, ce qui touche principalement la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Saskatchewan.

5. L'IPC est un indicateur qui mesure la variation des prix subie chaque mois par les consommateurs canadiens. Il est obtenu en comparant le coût d'un panier fixe de biens et de services au fil du temps.

6. Les primes d'assurance pour les véhicules automobiles sont incluses dans le transport, l'un des huit principaux groupes de produits de l'IPC. Pour l'année de panier 2023, les transports représentaient 16,90 % de l'IPC d'ensemble, et l'assurance-automobile pour véhicules automobiles représentait 2,38 %.

7. Bureau d'assurance du Canada, Assurances de dommages au Canada 2023 [2023-ibc-fact-book-fr.pdf](https://www.bac.ca/fr/2023-ibc-fact-book-fr.pdf).

s'agit d'un assureur public ou privé. Ces approbations de primes modifient les primes utilisées par les assureurs automobiles pour calculer les primes payées par les consommateurs, ce qui signifie qu'une augmentation de taux de 5 % entraînerait une augmentation des primes de 5 %, en moyenne, pour cette entreprise à l'intérieur d'un emplacement donné. La province peut également fournir des plafonds tarifaires, des gels tarifaires ou des rabais, réglementant ainsi les assureurs privés et touchant directement les assureurs provinciaux qui fonctionnent comme organismes à but non lucratif. Les organismes de réglementation provinciaux tiennent compte de la situation financière d'une entreprise lorsqu'ils déterminent les approbations, comme les revenus et les dépenses ainsi que des conditions actuelles sur le marché. Bien que les augmentations de primes soient plus fréquentes, les diminutions de primes peuvent également être administrées pour des raisons concurrentielles.

Les assureurs automobiles et les consommateurs sont confrontés à des exigences et à des règlements variables en matière de couverture

L'assurance automobile peut être divisée en plusieurs composantes principales, dont la responsabilité, l'indemnisation directe pour dommages matériels, les indemnités d'accident et la perte ou les dommages causés à une automobile assurée⁸. La garantie de responsabilité protège le propriétaire des responsabilités légales. L'indemnisation directe pour dommages matériels couvre les dommages à l'automobile ou la perte d'utilisation lorsqu'un autre automobiliste est responsable. Les indemnités d'accident couvrent les prestations de décès ou de blessure corporelle et le recouvrement des dommages causés par un automobiliste non assuré. La perte ou les dommages causés à une automobile assurée couvrent l'assurance collision et l'assurance multirisque, qui comprend généralement l'incendie et le vol. Les politiques individuelles peuvent également énumérer des dangers spécifiques, comme les dommages causés par la grêle ou les accidents pendant le transport. L'assurance automobile n'indemnise généralement pas un propriétaire pour le contenu d'un véhicule, comme un porte-monnaie, un ordinateur portable ou tout objet personnel perdu qui peuvent être présents dans le véhicule lors d'une collision, d'un vol ou d'une autre réclamation. Les polices sont souvent divisées en sections basées sur chaque type de couverture, avec des primes et des limites déterminées⁹, souvent avec une franchise correspondante¹⁰.

Dans certaines provinces, l'assurance sans faute ou partiellement sans faute s'applique. En cas d'accident, l'assurance sans faute s'applique à l'indemnisation pour lésions corporelles. Dans le cadre d'un système sans faute, les conducteurs traitent directement avec leurs assureurs respectifs, ce qui minimise la nécessité de poursuivre en justice pour dommages-intérêts liés à la douleur et aux souffrances. Idéalement, cela permet de régler les revendications plus rapidement, plutôt que de produire des affaires judiciaires qui s'éternisent. Les termes exacts varient selon la province. L'Ontario, le Québec et les quatre provinces de l'Atlantique ont un système sans faute, tandis que les trois provinces ayant des sociétés d'assurances provinciales ont une variante d'un système sans faute. L'Alberta utilise un système partiellement sans faute appelé indemnisation directe pour dommages matériels.

Le ratio des réclamations est resté modéré pendant la pandémie, tandis que le ratio combiné a augmenté en raison de dépenses plus élevées, malgré une hausse des revenus et des primes.

Des réclamations plus élevées ont touché les assureurs de biens et de risques divers, le segment automobile étant le plus important secteur d'activité au sein de l'industrie. Ce segment joue un rôle important dans le rendement financier d'une entreprise, dépassant la contribution du segment des propriétaires, mesurée par les revenus des assurances. Pour ce qui est de l'assurance des propriétaires, les conditions météorologiques extrêmes causées par le changement climatique ont eu des répercussions tant sur les assureurs que sur les consommateurs, aggravées par des retards liés à la pandémie et des facteurs de coûts de remplacement élevés¹¹.

Pour l'assurance automobile, l'augmentation du nombre de réclamations a été influencée par de nombreux facteurs qui interagissent souvent entre eux, ce qui a aggravé encore davantage les coûts associés. Le ratio

8. Le libellé exact et les types de couverture varient d'un assureur à l'autre et dans chaque province.

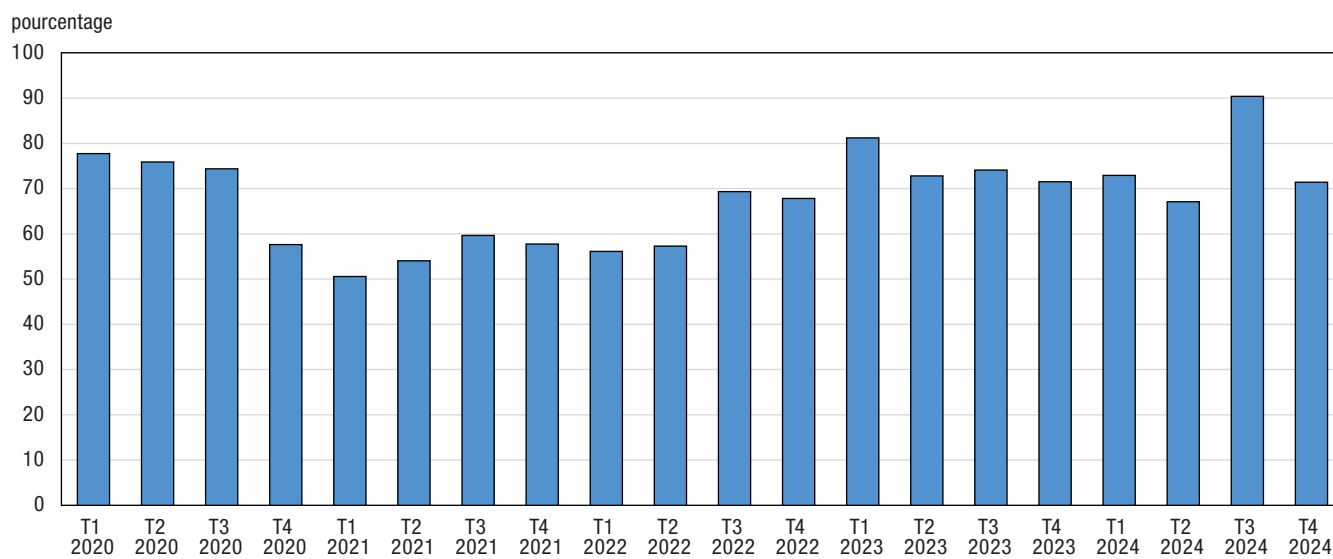
9. Une limite est le montant maximal qu'un assureur doit payer pour une réclamation.

10. Une franchise est la partie d'une réclamation que l'assuré est responsable de payer avant que l'assureur ne fournisse de l'aide.

11. [Aperçu de l'incidence des tendances météorologiques extrêmes au Canada sur la rentabilité de l'assurance des propriétaires et les consommateurs](#)

des réclamations¹² (graphique 1) était modérément élevé au cours des trois premiers trimestres de 2020, mais les assureurs et les consommateurs ont connu un certain soulagement en raison des confinements pendant la pandémie et des tendances de travail à domicile du troisième trimestre de 2020 au deuxième trimestre de 2022. Depuis, le ratio des réclamations a augmenté, dépassant 81,2 % au premier trimestre de 2023 et restait élevé en 2024, pour atteindre un sommet de 90,4 % au troisième trimestre de 2024. Le ratio des réclamations est influencé par des facteurs comme les collisions, les vols, les coûts de réparation, les prix des véhicules et l'inflation.

Graphique 1
Ratio des réclamations, assurance automobile



Source : Relevé trimestriel des états financiers, calculs de l'auteur.

Entre le début de la pandémie et mai 2020, environ 3,4 millions d'emplois ont été perdus¹³. Le Canada a fermé ses frontières et des restrictions provinciales ont été mises en place, ce qui a entraîné une diminution du nombre de véhicules sur les routes. Dans certains cas, les consommateurs ont supprimé une couverture inutile, choisissant de stationner leur véhicule lorsque la couverture routière n'était pas nécessaire. Au troisième trimestre de 2022, le ratio des réclamations a commencé à suivre une tendance à la hausse. Les assureurs ont attribué des coûts de réclamation plus élevés à des événements météorologiques extrêmes au cours de cette période, ainsi qu'à des facteurs habituels. En 2024, le vol a été identifié comme un contributeur supplémentaire.

Le ratio combiné¹⁴ (graphique 2) pour l'ensemble des assureurs multirisques suit une tendance semblable au ratio des réclamations. L'augmentation des coûts des réclamations a contribué à une augmentation du ratio combiné, qui tient compte à la fois des coûts des réclamations et des autres dépenses. Un ratio supérieur à 100 % signifie que les assureurs n'ont pas été rentables au cours de ce trimestre sur la tarification (assurance) seulement. Le ratio combiné a atteint un sommet en 2020 en raison de dépenses plus élevées et oscille autour de 100 % depuis plusieurs trimestres. Le ratio de service d'assurance net (RSAN)¹⁵ est un nouvel indicateur de rendement clé au sein de l' IARD qui est semblable aux ratios de réclamation et combiné, mais donne des résultats modérément différents¹⁶ parce que les coûts nets de réassurance sont inclus et les frais généraux et d'exploitation sont exclus. Au cours des quatre dernières années, de nombreux assureurs ont connu des trimestres non rentables, mesurés par le ratio combiné et le RSAN.

12. Le ratio des réclamations, à compter du T1 2023, a été influencé par les normes comptables de l'IFRS17 et la disponibilité des données. Les mesures antérieures et postérieures à 2023 ne sont pas nécessairement directement comparables. Les valeurs postérieures à 2023 ressemblent le plus au taux de service d'assurance brut (dépenses de services d'assurance divisées par le total des recettes d'assurance) et doivent être utilisées avec prudence.

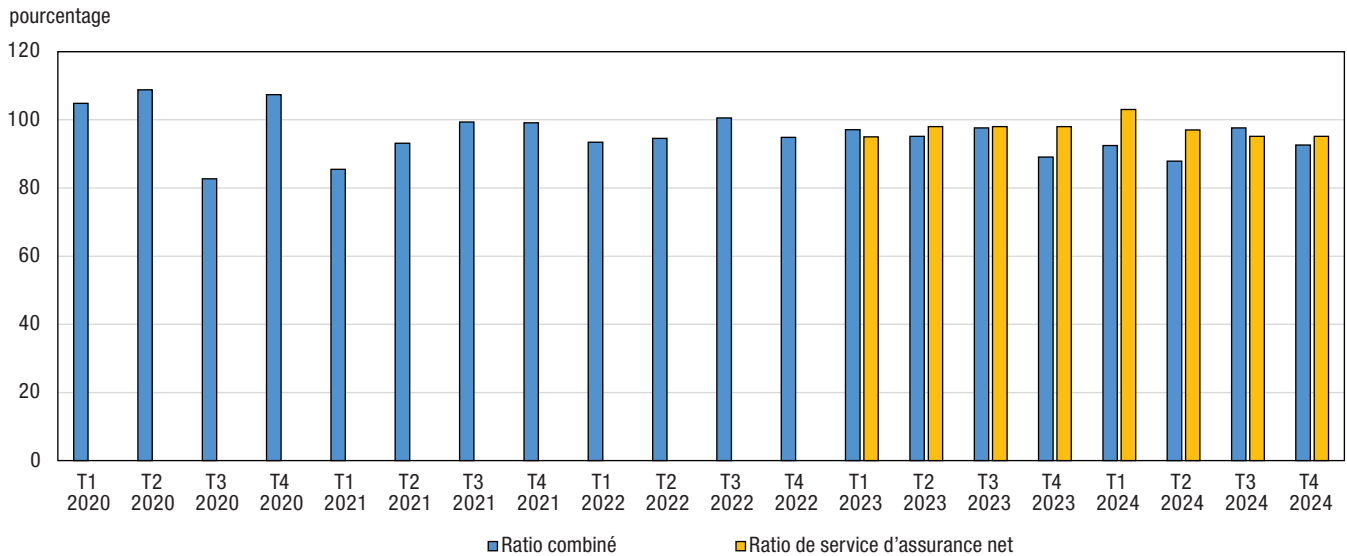
13. [Croissance de l'emploi au Canada et aux États-Unis pendant la reprise post-COVID-19](#)

14. Ratio combiné = réclamations nettes payées + dépenses / primes nettes gagnées. Un ratio plus faible est meilleur.

15. $(1 - (\text{total des recettes d'assurance} - \text{dépenses de services d'assurance} + \text{dépenses nettes des contrats de réassurance attribués})) / \text{total des recettes d'assurance}$. Un ratio plus faible est meilleur.

16. Le RSAN utilise des éléments liés aux recettes et aux dépenses, tandis que le ratio des réclamations et le ratio combiné utilisent les dépenses et les primes des réclamations. Ce changement reflète les mises à jour des normes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) 17 par rapport à l'IFRS 4.

Graphique 2
Ratio combiné, propriété et causalité et Ratio de service d'assurance net, automobile



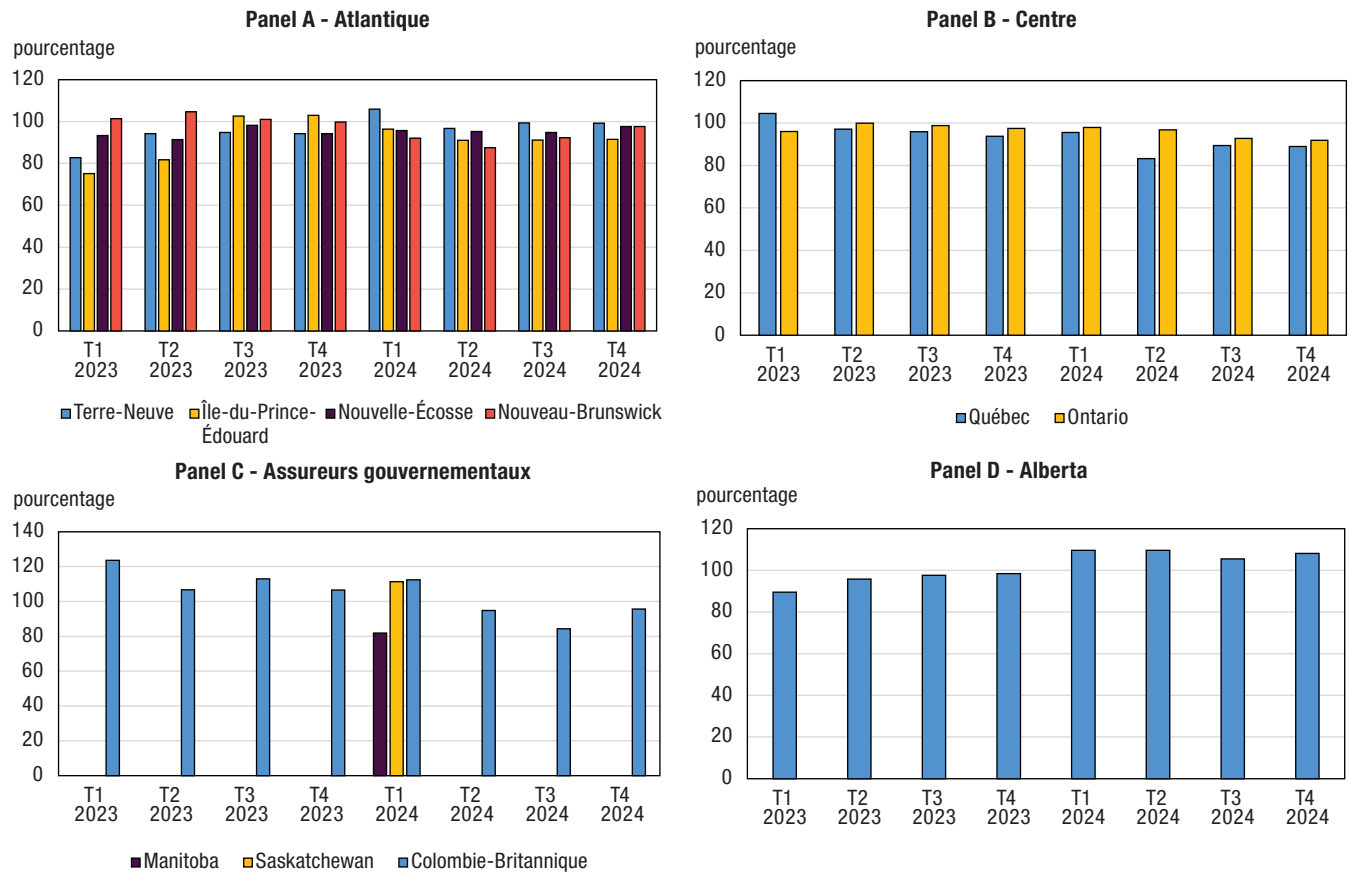
Source : Relevé trimestriel des états financiers, MSA Research, calculs de l'auteur.

Le ratio de service d'assurance net dépasse 95 % dans tous les trimestres au niveau du Canada, certaines provinces constatent des pertes

Le RSAN¹⁷ (graphique 3) a dépassé 80 % pendant presque tous les trimestres et dans presque toutes les provinces et a dépassé 95 % pendant plusieurs trimestres. Selon l'industrie, un RSAN supérieur à 80 % indique un possible manque de rentabilité, étant donné que ce taux est en grande partie attribuable à des réclamations et ne tient pas compte de toutes les dépenses générales d'entreprise et d'exploitation, laissant peu de place pour le profit une fois pris en compte.

17. RSAN pour les assureurs gouvernementaux en se basant sur les valeurs à la fin de l'année 2023. L'année se termine en mars 2024.

Graphique 3
Ratio de service d'assurance net, automobiles



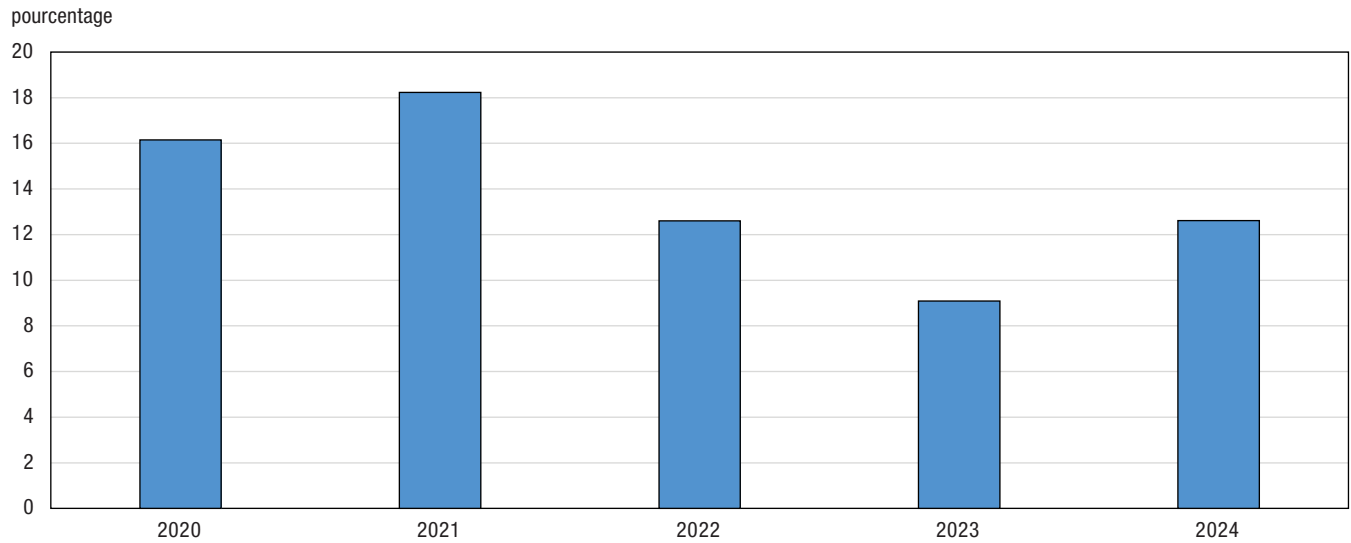
Note : Mars est la fin de l'année pour les assureurs gouvernementaux. Les données des transporteurs publics comprennent le secteur d'activité commercial.
Source : Bureau d'assurance du Canada, Saskatchewan General Insurance, Manitoba Provincial Insurance, MSA Research, calculs de l'auteur.

Le rendement des capitaux propres a atteint un sommet en 2021, mais était revenu aux normes historiques en 2024

Le rendement des capitaux propres (RCP) (graphique 4) a atteint un sommet en 2021, à 18,2 %, soit un niveau nettement supérieur à la moyenne historique de 10,5 %¹⁸. Depuis 2022, le RCP suit une tendance à la baisse, en partie à cause de l'augmentation des réclamations, des dépenses et de l'inflation. Compte tenu de la nature concurrentielle de l'industrie de l'assurance et de la nécessité de justifier les augmentations de prix en fonction de la conjoncture économique actuelle, le RCP de 2021 était probablement insoutenable. En général, il existe une relation inverse entre le ratio des réclamations et le RCP. En 2023, le RCP a atteint son point le plus bas (9,1 %), lorsque les réclamations et les dépenses étaient les plus coûteuses. Malgré l'augmentation des revenus, des dépenses plus élevées ont exercé une pression sur la rentabilité des assureurs. Après une année défavorable en 2023, le RCP a augmenté à 12,6 % en 2024, alors que les demandes d'indemnisation et les dépenses commençaient à se stabiliser.

18. [2023 P&C financial results return to Earth](#) (en anglais).

Graphique 4
Rendement des capitaux propres

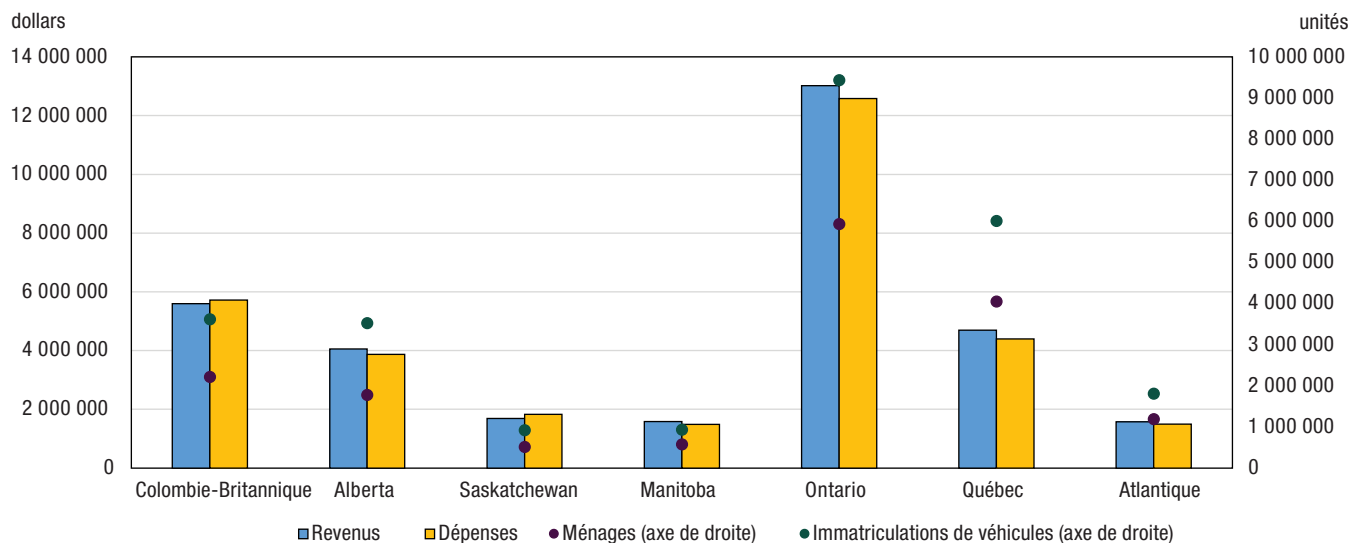


Note : 2020 contient les deuxième, troisième et quatrième trimestres.
Source : Relevé trimestriel des états financiers, calculs de l'auteur.

L'Ontario contribue le plus aux revenus et aux dépenses et a le plus grand nombre d'immatriculations de véhicules

L'Ontario a contribué le plus aux dépenses et aux revenus globaux au Canada, principalement parce que la province avait le plus grand nombre de ménages et d'immatriculations de véhicules (graphique 5).

Graphique 5
Revenus et dépenses, véhicules automobile et ménages et immatriculation des véhicules



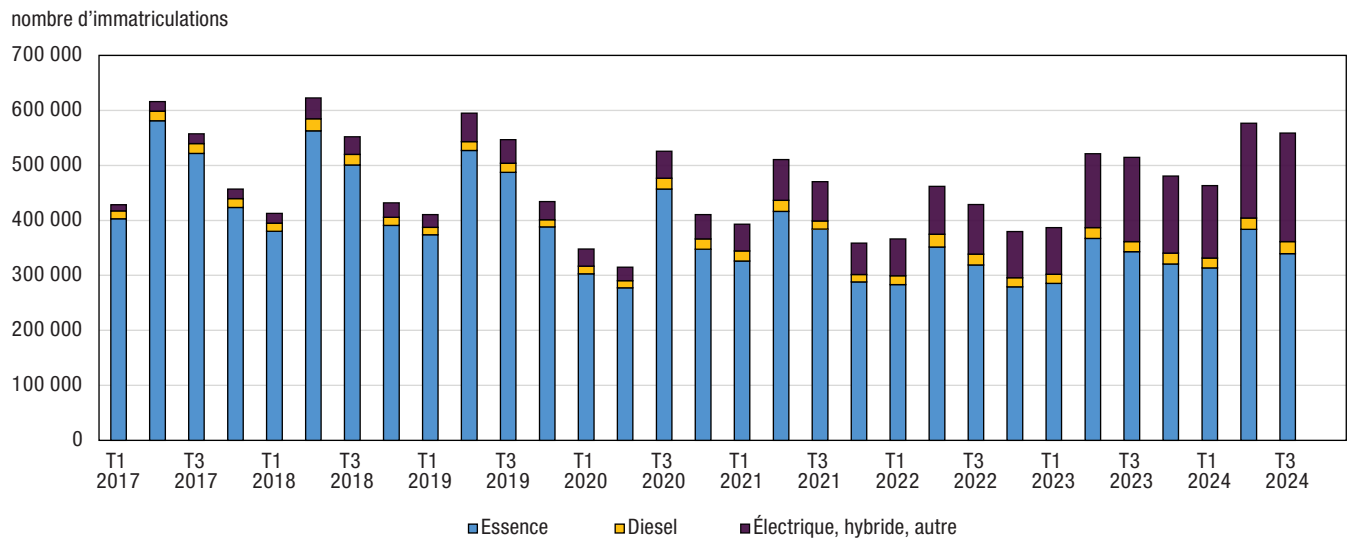
Source : Immatriculations des véhicules, par type de véhicule et par type de carburant, MSA research, Insurance Corporation of British Columbia, Saskatchewan General Insurance, Manitoba Provincial Insurance.

Au fil du temps, les revenus et les dépenses ont augmenté pour l'assurance automobile. À la fin de l'année 2023, au niveau du Canada, les revenus et les dépenses étaient presque au même niveau. En Colombie-Britannique et en Saskatchewan, les dépenses dépassaient les revenus (graphique 3); cependant, les assureurs gouvernementaux qui dominent ces provinces sont des organismes à but non lucratif¹⁹. Bien que les moyennes devraient être utilisées avec prudence, on peut estimer que les ménages canadiens possèdent environ 1,5 véhicule dans la plupart des provinces. Terre-Neuve-et-Labrador affichait la moyenne la plus faible, avec 1,4 voiture par ménage, tandis que l'Alberta arrivait en première place, avec 2,0. La Saskatchewan dépassait également la moyenne nationale, avec 1,8 véhicule par ménage. Au Canada, 90 % des ménages avaient au moins un véhicule²⁰, et presque tous ces véhicules avaient des moteurs à combustion interne (MCI) qui utilisent de l'essence ou du diesel.

Les nouvelles immatriculations de véhicules suivent une tendance à la hausse depuis la fin de la pandémie puisque le nombre de navetteurs et la longueur des trajets augmentent

Les Canadiens comptent beaucoup sur les automobiles personnelles pour les voyages et le navettage. Les immatriculations de véhicules routiers automobiles, en excluant les autobus et les motocyclettes, ont augmenté de 1,66 % en 2021 et de 0,25 % en 2022, pour atteindre 25,4 millions d'immatriculations totales. En mai 2023, 15,9 millions de personnes faisaient du navettage, soit une augmentation de 3,3 millions par rapport à 2021, lorsque 82,6 % faisaient leur navettage en voiture. Cette augmentation est en partie attribuable à la diminution du travail à domicile et à la croissance démographique. Les résultats variaient selon la province. L'Ontario, l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard ont connu des augmentations dans le navettage par véhicule automobile, tandis que les autres provinces sont demeurées pratiquement inchangées. Le nombre de travailleurs ayant des navettes d'au moins 60 minutes a également augmenté, soit une hausse de 51,7 % entre 2021 et 2023. De toutes les nouvelles immatriculations de véhicules automobiles, la grande majorité d'entre elles sont des MCI. Toutes choses étant égales par ailleurs, le fait d'avoir plus de véhicules sur la route contribue à la possibilité d'une fréquence plus élevée de réclamations pour automobile.

Graphique 6
Immatriculations de véhicules automobiles neufs



Source : Immatriculations des véhicules automobiles neufs, trimestrielles.

19. Cela comprend notamment la Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), Saskatchewan Government Insurance (SGI) et la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM). Les recettes et les dépenses de la ICBC s'appliquaient entièrement à la Colombie-Britannique. Comme aucune ventilation provinciale n'est disponible, cela peut entraîner une légère surestimation des dépenses et des revenus dans la province. La ICBC et la SAPM peuvent inclure certaines recettes et dépenses commerciales, car aucune ventilation n'a été fournie; cependant, la majorité de l'assurance automobile est l'assurance pour voiture de tourisme. La fin d'exercice pour la ICBC, SGI et la SAPM est mars 2024, donc la fin de l'année 2023 pour celles-ci comprend mars 2023 à mars 2024. Les valeurs québécoises peuvent être sous-estimées en raison de l'exclusion du transporteur public.

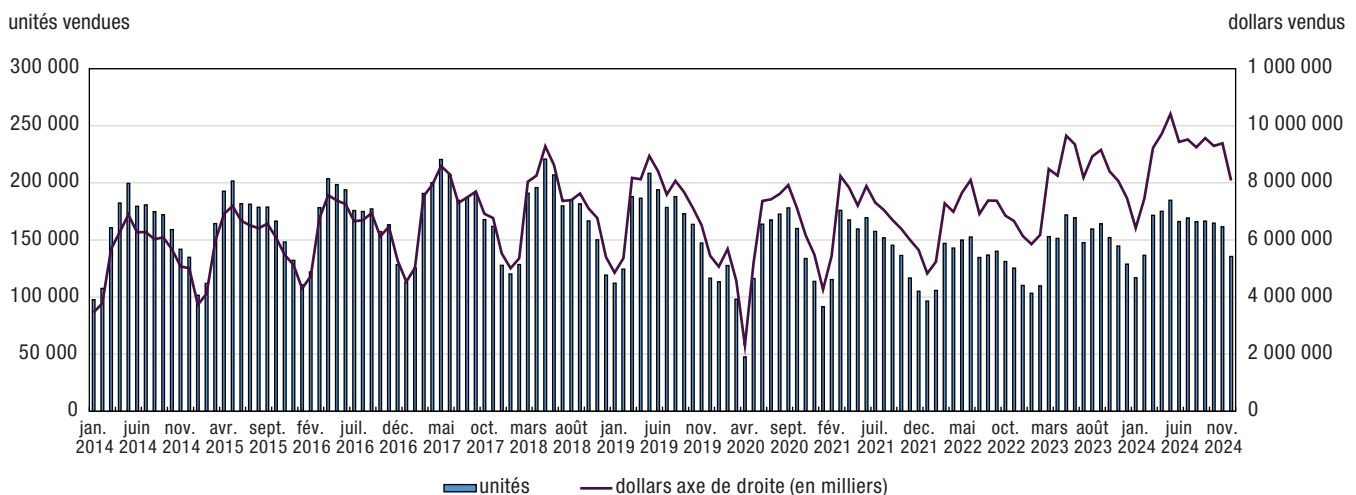
20. [Types de véhicules possédés par les ménages canadiens](#)

Historiquement, la tendance saisonnière dans les immatriculations de véhicules (graphique 6) était plus prononcée, les consommateurs immatriculant des véhicules le plus souvent aux deuxième et troisième trimestres. En raison de la pandémie, les inscriptions ont atteint un creux au deuxième trimestre de 2020, soit une diminution d'environ 50 % par rapport à un deuxième trimestre typique. Le nombre total d'immatriculations de véhicules est maintenant plus élevé qu'avant la pandémie, mais les immatriculations trimestrielles de véhicules neufs sont moins nombreuses. Les véhicules électriques, y compris les véhicules électriques à batterie, hybrides, rechargeables et autres, sont immatriculés plus souvent que pendant toute autre année précédente.

Le prix de vente du véhicule est un facteur dans les frais de réclamation plus élevés

Les ventes de véhicules neufs (graphique 7), directement liées aux immatriculations, ont connu une tendance à la hausse de 2014 à 2019. La baisse liée à la pandémie se manifeste à la fois par le nombre de véhicules neufs vendus et par le total des recettes de vente pour 2020. Si les prix des véhicules devaient rester inchangés, une augmentation des unités augmenterait à son tour les ventes en dollars. Depuis le début de la pandémie, le nombre d'unités vendues a augmenté, mais les unités par année sont restées plus faibles. L'écart croissant observé au graphique 7 entre les unités et les dollars indique une pression à la hausse des prix par unité vendue.

Graphique 7
Ventes de véhicules automobiles neufs



Source : Tableau 20-10-0001-01 Ventes de véhicules automobiles neufs.

En décembre 2024, le prix médian par véhicule neuf était de 65 219 \$²¹, soit une augmentation par rapport à 40 386 \$ en 2019, au niveau du Canada²², et pour les véhicules d'occasion, le prix a augmenté à 34 445 \$, par rapport à 18 900 \$. Les prix des véhicules neufs et d'occasion (graphique A.2) ont diminué modérément par rapport aux plus hauts niveaux enregistrés en 2023, mais les véhicules restent plus chers qu'ils ne l'étaient au cours des années précédentes. De décembre 2019 à décembre 2024, les provinces ont connu de nouveaux changements dans le prix des véhicules, passant d'un creux de 45,1 % en Alberta à un pic de 85,5 % au Québec. Même si le Québec connaît la plus forte augmentation quinquennale, les véhicules neufs coûtent actuellement le plus cher en Alberta, soit 68 948 \$, et le moins cher dans les provinces de l'Atlantique, soit 61 355 \$²³. Les prix des véhicules dans toutes les provinces ont diminué par rapport aux sommets atteints en 2023. Toutes choses étant égales par ailleurs, il est plus cher pour les assureurs de réparer ou de remplacer un véhicule de valeur plus élevée, ce qui coûte plus cher aux consommateurs en primes d'assurance²⁴.

21. Indice des prix d'AutoTrader de décembre 2024 [2024_q4.pdf](#) (en anglais).

22. Indice des prix d'AutoTrader de décembre 2019 [TRADER_PriceReport_December_2019](#) (en anglais).

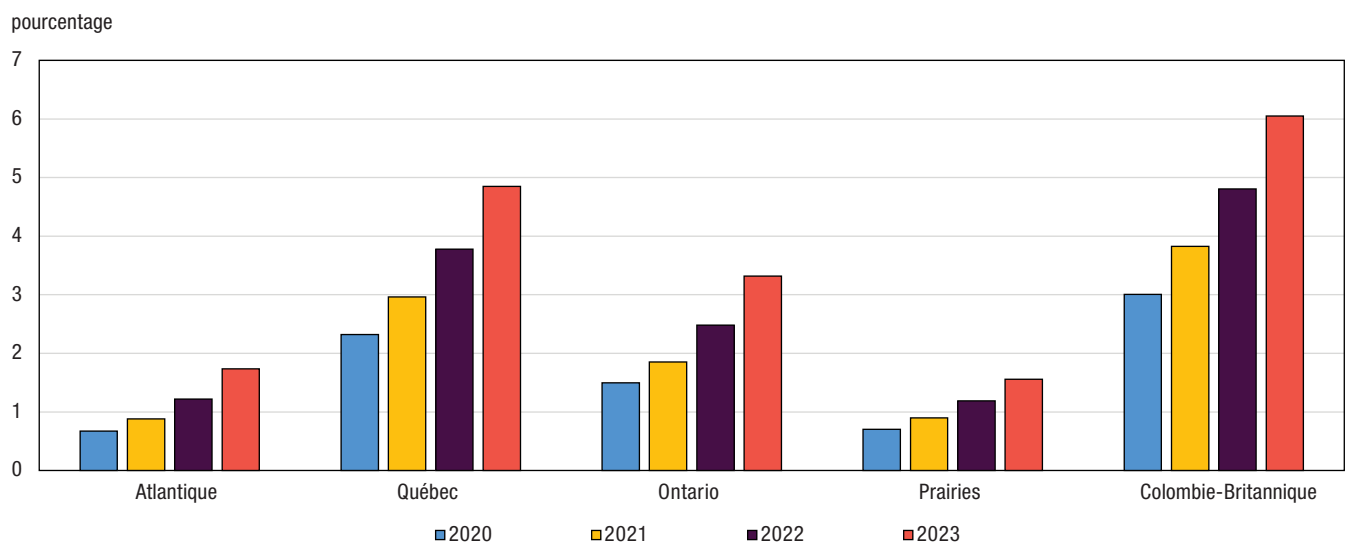
23. Les données ne tiennent pas compte de facteurs comme la marque, le modèle ou la qualité du véhicule. Par exemple, les camions peuvent être plus populaires en Alberta, et comme les camions coûtent généralement plus cher que les voitures, cela pourrait influencer les résultats.

24. Les facteurs individuels, comme l'âge et le dossier de conduite, ont une influence importante sur les primes payées par les consommateurs.

Les véhicules électriques suivent une tendance à la hausse, ce qui contribue à l'augmentation des coûts des réclamations en raison de réparations plus coûteuses

La transition vers les véhicules électriques²⁵ varie selon la province. La Colombie-Britannique a enregistré le plus grand nombre d'immatriculations de véhicules électriques (graphique 8) sur le total des types de véhicules, soit 6,1 % en 2023. Toutes les provinces ont enregistré des augmentations du pourcentage d'immatriculations de véhicules électriques par rapport à 2020. Les provinces des Prairies (1,6 %) et les provinces de l'Atlantique (1,7 %) ont enregistré les pourcentages les plus faibles en 2023. Le coût initial de possession d'un véhicule électrique peut être plus élevé que celui d'un véhicule à MCI, mais les coûts de possession à vie varient, étant donné que, par exemple, les véhicules électriques consomment moins ou pas d'essence. Selon une étude réalisée en 2019²⁶, le coût de propriété actualisé est très semblable quel que soit le type de moteur, et les prix de l'énergie sont plus faibles dans des régions comme le Québec et la Colombie-Britannique. Les prix des véhicules électriques à batterie neufs et d'occasion ont diminué par rapport à l'année précédente en décembre 2024, de 7,8 % pour les véhicules neufs à 70 682 \$²⁷ et de 18,4 % pour les véhicules utilisés à 42 045 \$, principalement en raison d'une augmentation de l'offre et d'une baisse de la demande²⁸. Des incitatifs d'achat²⁹ sont également offerts pour divers véhicules électriques, variant selon la province.

Graphique 8
Pourcentage d'immatriculations de véhicules électriques par rapport au total des inscriptions



Note : Les véhicules électriques comprennent : batterie électrique, hybride électrique, véhicules électriques rechargeables.
Source : Tableau 23-10-0308-01 Immatriculations de véhicules, par type de véhicule et type de carburant.

En 2023, le coût moyen de réparation d'un véhicule électrique était de 6 795 \$, soit plus que la moyenne de 5 122 \$ pour les véhicules à MCI³⁰. En général, les véhicules électriques sont plus lourds et ont un taux plus élevé de déploiement des coussins gonflables, ce qui contribue à des coûts de réclamation plus élevés. Les coûts élevés de remplacement des batteries ajoutent également aux coûts de réclamation, et les assureurs automobiles peuvent s'attendre à radier davantage de véhicules électriques³¹. Toutefois, des rapports récents suggèrent que le coût a commencé à baisser et pourrait diminuer au cours des prochaines années. En dépit de coûts de

25. Le Canada effectue sa transition vers la carboneutralité, notamment en exigeant qu'au moins 20 % de tous les véhicules légers neufs vendus soient des véhicules zéro émission d'ici 2026, 60 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035. [Objectifs de ventes réglementées proposés pour les véhicules zéro émission – Canada.ca](#)

26. [Aperçu du marché : Coût actualisé de la conduite des véhicules électriques et des véhicules classiques](#)

27. Les prix des véhicules électriques à batterie neufs et d'occasion sont moyens.

28. Indice des prix d'AutoTrader de décembre 2024 [2024_q4.pdf](#) (en anglais).

29. [Véhicules zéro émission – Incitatifs](#)

30. [Plugged-In: EV Collision Insights 2023 Year in Review](#) (en anglais).

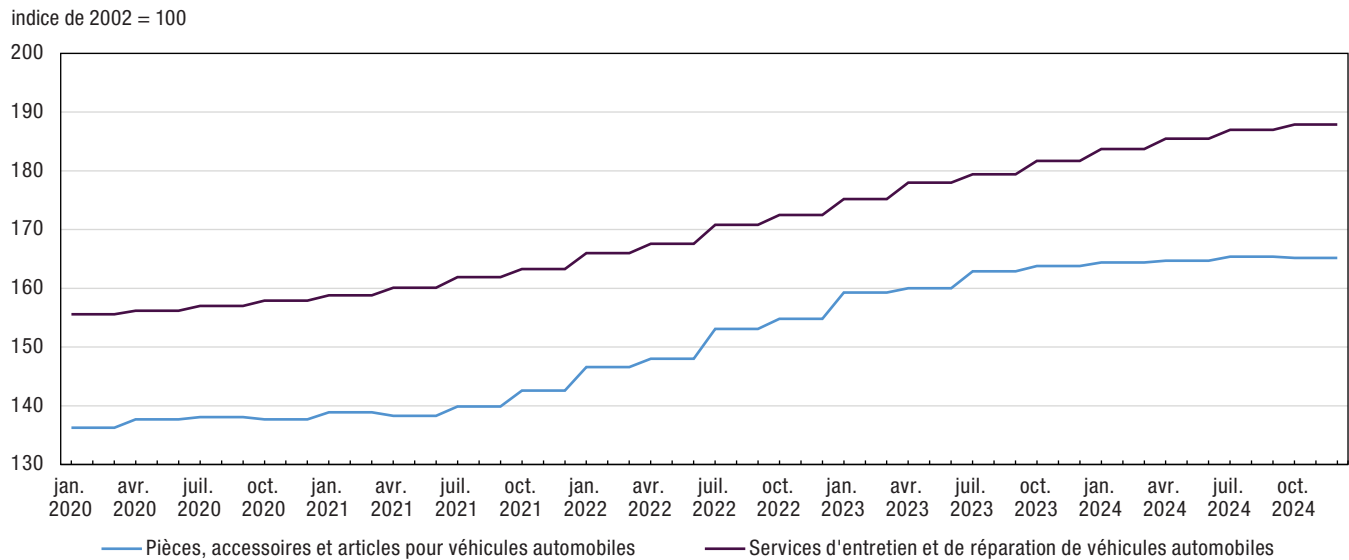
31. [Expect more total losses with electric vehicles: Report](#) (en anglais).

réclamation plus comparables pour les véhicules électriques et les véhicules à MCI, les véhicules en général deviennent plus compliqués et plus coûteux à réparer, ce qui contribue à l'augmentation globale des coûts de sinistres et donc à des primes plus élevées.

La complexité du véhicule augmente le prix du véhicule et les coûts des réclamations, un impact qui est amplifié par l'augmentation des prix par pièce et des prix des réparations pendant la pandémie

Beaucoup de véhicules de MCI sont constitués de dizaines de milliers de pièces³², beaucoup plus que les véhicules électriques; cependant, les véhicules électriques nécessitent plus de semiconducteurs pour les composants électriques³³. Pendant la pandémie, il y a eu des pénuries importantes d'approvisionnement pour les semiconducteurs, entre autres intrants, à mesure que des arrêts de production survenaient. Pendant cette période, les prix des véhicules (graphique 7) ont affiché une tendance à la hausse, principalement en raison de pénuries d'approvisionnement pour les véhicules neufs, ce qui a entraîné une augmentation substantielle du prix des véhicules d'occasion³⁴.

Graphique 9
Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles, indice des prix à la consommation



Source : Indice des prix à la consommation.

La composante des pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles de l'IPC (graphique 9) a augmenté le plus significativement à la fin de 2021, atteignant un sommet d'une année à l'autre à 9,4 % en juillet, août et septembre 2022. Les services d'entretien et de réparation des véhicules automobiles ont suivi une tendance semblable, atteignant un sommet de 6,2 % par rapport à l'année précédente en avril, en mai, en juin 2023. Bien que les augmentations en pourcentage d'une année à l'autre aient ralenti à des niveaux plus conformes à ceux observés avant la pandémie, l'indice pour les pièces, l'entretien et les réparations des véhicules automobiles était de 22,3 % plus élevé en décembre 2024 par rapport à 2019. L'augmentation des coûts de pièces, de l'entretien et de la réparation a une incidence directe sur les prix payés par les assureurs, ainsi que sur les primes payées par les consommateurs.

32. [How Many Parts Are in a Car?](#) (en anglais).

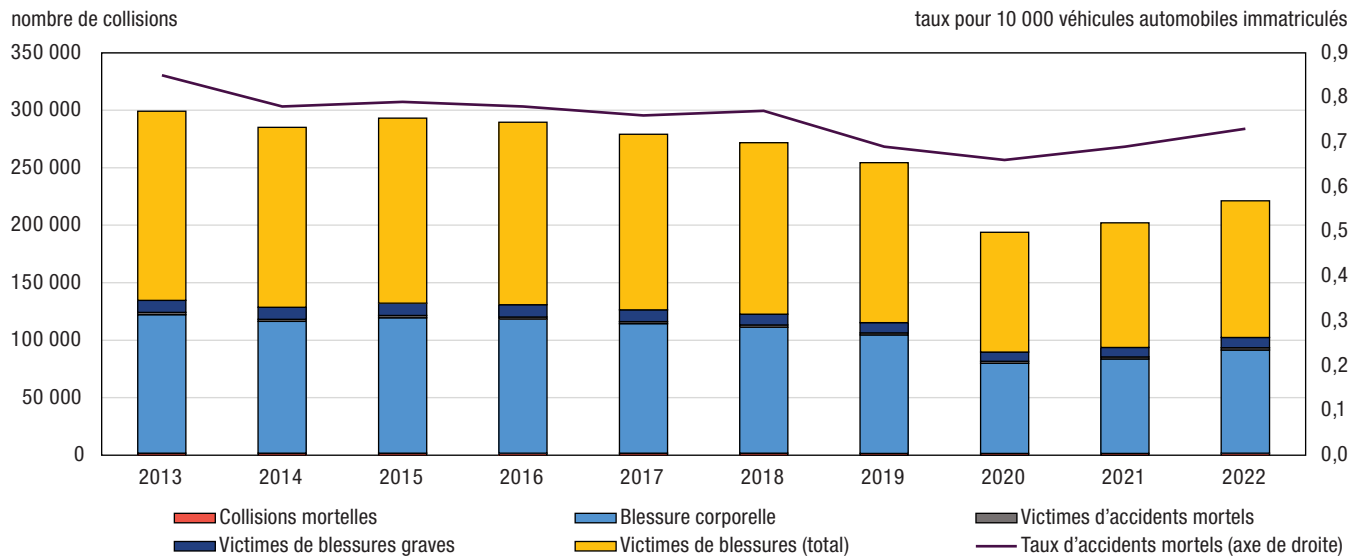
33. Le nombre de pièces par véhicule dépend également beaucoup de la taille, de la marque et du modèle du moteur.

34. [Mesure de la variation des prix des véhicules d'occasion dans l'Indice canadien des prix à la consommation](#)

Les dispositifs de sécurité des véhicules contribuent à réduire le nombre de collisions mortelles, mais aussi à augmenter le coût par réclamation

Durant la pandémie, les réclamations pour collision ont diminué en pourcentage du total des réclamations, en grande partie parce que moins de conducteurs étaient sur la route. En dépit des réductions en 2020 et 2021, la tendance générale des coûts des réclamations a augmenté de façon constante au cours de la dernière décennie.

Graphique 10
Collision de la route au Canada



Note : Taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés.

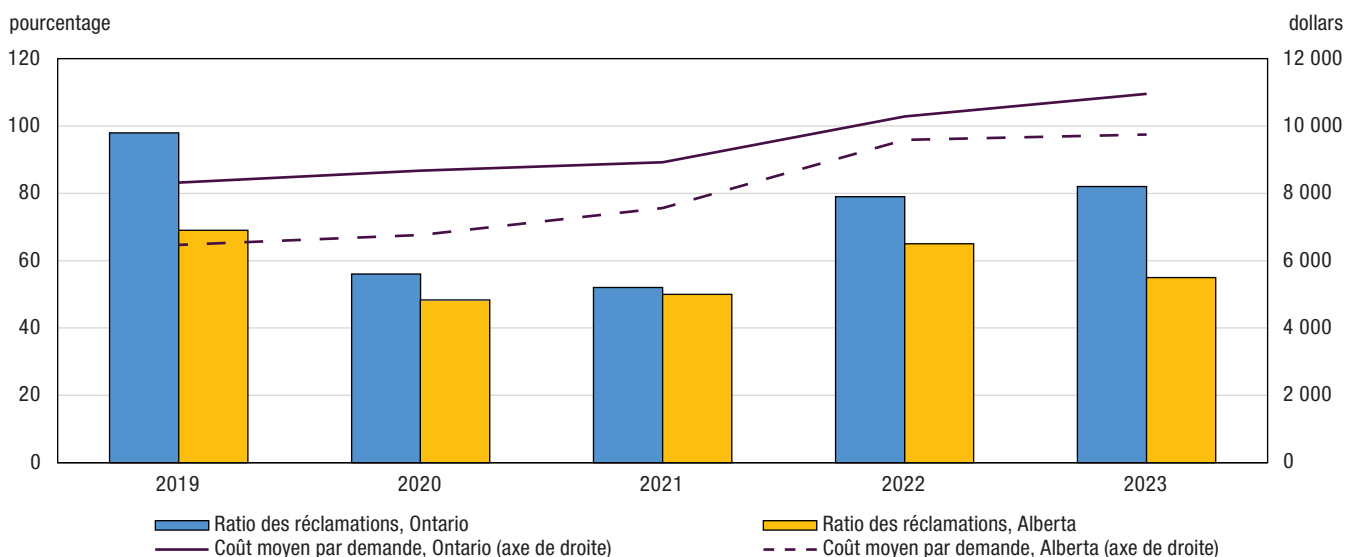
Source : Transports Canada, Statistiques sur les collisions de la route au Canada.

Bien que le coût total des réclamations ait augmenté, le taux d'accidents mortels (graphique 10) a présenté une amélioration par rapport aux niveaux historiques et, en date de 2022, il était meilleur que dans les années précédant la pandémie. Toutefois, malgré le taux d'accidents mortels plus faible, le nombre de décès a atteint 1 913 en 2022, ce qui représente une augmentation de 6 % par rapport à 2021 et marque le deuxième plus haut nombre de décès au cours des 10 dernières années³⁵. Le ratio des réclamations pour collision (graphique 11) a toujours été plus élevé en Ontario qu'en Alberta, avec des ratios des réclamations particulièrement notables en Ontario de 79 % en 2022 et de 82 % en 2023³⁶.

35. [Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2022](#)

36. Agence statistique d'assurance générale, AUTO1010 Alberta, Ontario 2023.

Graphique 11
Le ratio des réclamations pour collision et coût moyen par



Source : ASAG, calculs de l'auteur.

En 2022, les taux d'accidents mortels variaient considérablement selon la province, les taux dans les provinces de l'Atlantique se situant parmi les plus élevés - dans certains cas le double du niveau national. En 2020, Terre-Neuve-et-Labrador a connu le taux d'accidents mortels le plus élevé par 100 000 habitants, et l'Île-du-Prince-Édouard a occupé la première place en 2021 et 2022. Les provinces qui comptent la population totale la plus élevée et les routes les plus fréquentées, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique, ont connu le moins de décès en tant que pourcentage de la population. Il a été noté que les zones rurales ont souvent des limites de vitesse plus élevées, avec des sites de collision dépassant 60 kilomètres à l'heure. La vitesse est généralement l'un des facteurs qui contribuent aux collisions mortelles.

La sécurité automobile est une considération importante pour réduire le nombre de morts et de blessés. De nombreuses caractéristiques sont désormais légalement requises dans les véhicules (ceintures de sécurité, coussins gonflables et caméras de vision arrière), rendant les véhicules plus sûrs. Les zones de déformation³⁷, où une partie de l'impact est transférée à travers les composantes du véhicule plutôt que de se répercuter entièrement sur le corps d'une personne, ont aussi été mises en évidence au cours des dernières années. Le compromis pour éviter les blessures corporelles consiste à endommager davantage le véhicule et à augmenter les coûts de réparation, car les intrants du véhicule sont plus coûteux et les dommages au véhicule peuvent être plus importants.

La fréquence des réclamations pour perte totale a augmenté, ce qui signifie qu'il y a eu une augmentation de l'incidence des coûts de réparation d'un véhicule dépassant le seuil typique de 70 % à 80 % de la valeur amortie du véhicule au moment de l'accident. Si un véhicule vaut 40 000 \$ et que les dommages dépassent 30 000 \$, il est probable que, du point de vue d'un assureur, il ne vaut pas la peine de le réparer. Dans ce cas, le véhicule serait considéré comme une perte totale, et un chèque serait émis à la valeur amortie afin qu'un autre véhicule puisse être acheté. En 2019, les pertes totales représentaient 20 % des réclamations pour dommages corporels et constituaient une répartition presque égale entre les réclamations pour pertes totales et les réclamations pour réparations³⁸. Depuis 2023, une perte totale est plus probable en raison des problèmes persistants dans la chaîne d'approvisionnement, de l'inflation, des coûts élevés des voitures de location (graphique A.3) et des retards de réparation, en plus des facteurs susmentionnés.

37. [Que sont les zones de déformation et comment fonctionnent-elles?](#)

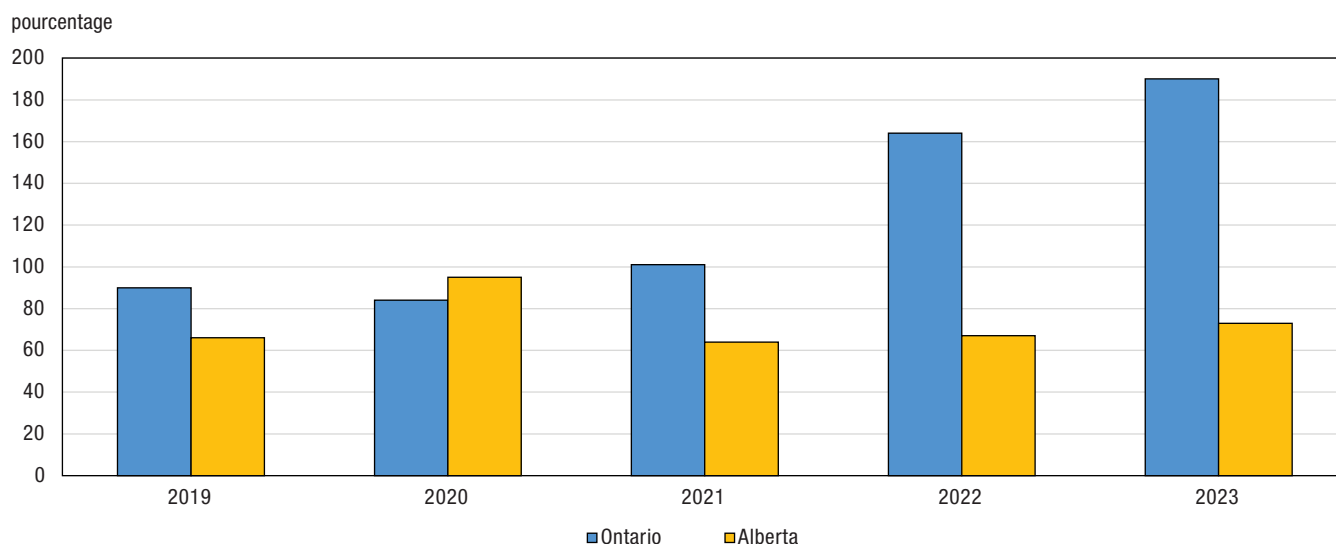
38. [CU Total Loss Series: To repair, or not to repair?](#) (en anglais).

Le vol d'automobile a augmenté de façon considérable, ce qui a contribué à augmenter les coûts de réclamation pour une couverture multirisque

Une couverture multirisque s'applique aux pertes autres que celles qui relèvent de la couverture pour collision ou renversement³⁹, y compris les périls spécifiés⁴⁰. Les périls spécifiés sont des éléments spécifiquement énumérés pour la couverture, comme le feu, le vol, les troubles publics, le transport ou les conditions météorologiques extrêmes comme la foudre, la grêle, l'eau, le vent et les tremblements de terre. En fonction de l'entreprise et de la politique spécifique, d'autres éléments peuvent être énumérés ou exclus de la liste. La couverture complète n'est pas obligatoire, mais les consommateurs optent généralement pour une couverture supplémentaire afin d'offrir une protection adéquate.

Cette analyse se concentre sur l'Ontario et l'Alberta, étant donné que l'Ontario est la plus grande province et a été la plus vulnérable au vol, et l'Alberta a connu récemment plusieurs phénomènes météorologiques extrêmes. Le ratio des réclamations associé à la couverture multirisque (graphique 12) a augmenté le plus significativement en Ontario, dépassant 100 % en 2021 et culminant en 2023 à 190 %. Cela signifie que, pour chaque dollar reçu par les assureurs de l'Ontario en revenus d'assurance multirisque, les coûts de réclamation associés étaient de 1,90 \$. À elle seule, cette couverture n'indique pas le manque de rentabilité, mais elle fait augmenter le ratio des réclamations associé à la couverture multirisque: le ratio moyen des réclamations pour toutes les entreprises de l'Ontario était de 75 %, et le RSAN de 97 %. Si les assureurs subissent une augmentation des coûts et ne peuvent pas les réduire, ils doivent augmenter les revenus, ce qui peut se faire en grande partie par des augmentations de primes.

Graphique 12
Le ratio des réclamations associé à la couverture multirisque



Source : ASAG, calculs de l'auteur.

Au Canada, la fréquence des vols d'automobiles (graphique 13) a augmenté de façon constante, augmentant de 27 % entre 2020 et 2023, atteignant près de 50 000 réclamations par année. L'Ontario a été le plus touché au cours de cette période, avec une augmentation de 75 %, alors qu'il y a eu une augmentation de 23 % pour le Québec, une augmentation de 18 % pour les provinces de l'Atlantique et une diminution de 4 % pour l'Ouest. Bien que la fréquence des réclamations pour vol soit importante, les coûts associés par réclamation ont augmenté de façon plus significative. En 2023, les coûts des réclamations pour vol au niveau du Canada ont dépassé 1,5 milliard de dollars, comparativement à 489 millions de dollars en 2019, soit une augmentation de 317 %. Pendant la première moitié de 2024, le nombre de vols d'automobiles a diminué de 17 % par rapport au premier

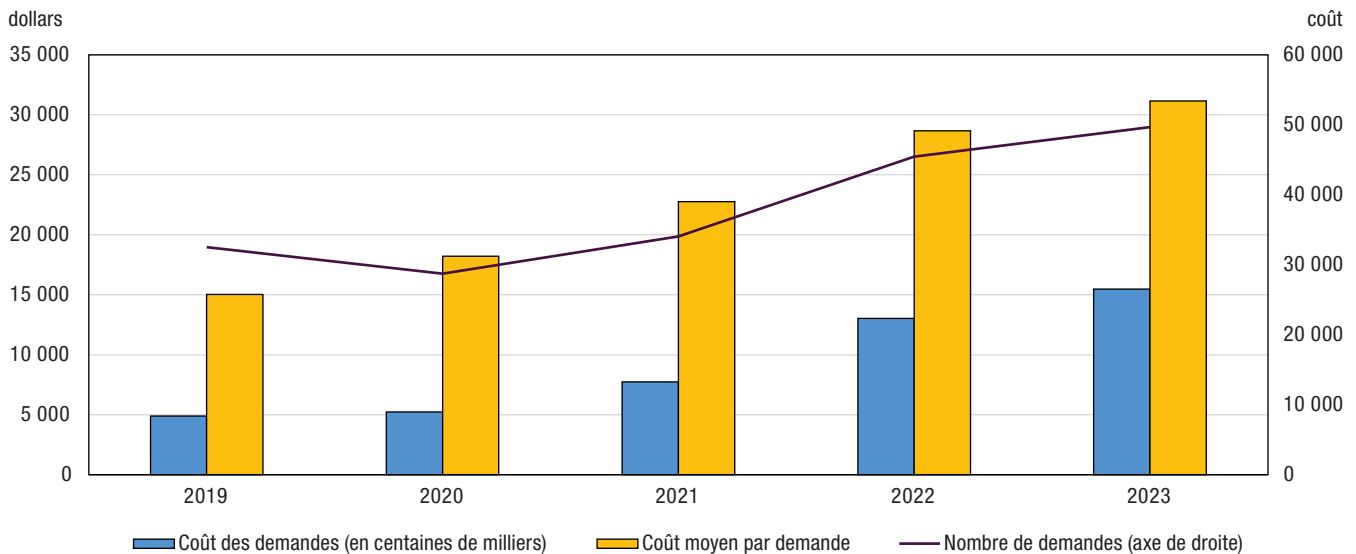
39. Le terme « renversement » comprend les incidents où il n'y a pas de collision, comme un véhicule qui dérape sur une route glacée et se renverse.

40. [Couverture supplémentaire pour perte ou dommage](#)

semestre de 2023, et le Québec a connu la baisse la plus marquée⁴¹. En 2024, Sécurité publique Canada, en collaboration avec d'autres organismes, a consacré des ressources à un plan d'action pour lutter contre le vol d'automobiles⁴².

Les véhicules plus récents et de luxe sont généralement les plus vulnérables au vol, car leur valeur plus élevée les rend plus convoités. La marque et le modèle d'un véhicule contribuent donc aux primes que les consommateurs paient en raison du risque de vol associé, ce qui fait que les assureurs imposent des taux plus élevés dans ces cas. Il est possible que l'augmentation des prix des véhicules ait aggravé le problème, augmentant ainsi l'incitation au vol.

Graphique 13
Vols



Source : Bureau d'assurance du Canada.

Les réclamations liées aux conditions météorologiques extrêmes exercent une pression sur les assureurs, ce qui a une incidence beaucoup moins importante sur l'assurance automobile que l'assurance des propriétaires

Les réclamations liées aux conditions météorologiques extrêmes, mesurées par réclamations à la suite de sinistres catastrophiques (CAT)⁴³, ont augmenté de façon considérable au cours des dernières années. Les années 2022 et 2023 ont été des années record, dépassant les 3 milliards de dollars en pertes CAT, tandis que 2024 a été l'année la plus coûteuse jamais enregistrée, dépassant 8,6 milliards⁴⁴ de dollars de pertes assurées pour les réclamations à la suite de sinistres catastrophiques. Bien que ces réclamations soient plus importantes parmi les secteurs d'activité des biens personnels, elles ont également des répercussions sur l'assurance automobile en raison des inondations dans les garages ou des véhicules endommagés sur la route⁴⁵, ou par la grêle ou la chute d'arbres. En ce qui concerne l'assurance automobile, les réclamations CAT (graphique 14) représentaient en moyenne 2,3 % du total des réclamations au cours des 10 dernières années. Les effets des conditions météorologiques extrêmes sur les assureurs automobiles sont moins clairs, compte tenu de la proportion de ces réclamations parmi le total des réclamations; cependant, les coûts de gravité des réclamations sont beaucoup plus élevés pour les réclamations CAT que pour les réclamations « normales ». Peu importe le type

41. [Équité Association publie le Rapport sur les tendances au premier semestre de 2024 en matière de vol d'automobiles On remarque des signes de progrès, mais il faut continuer à faire preuve de vigilance](#)

42. [Plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules](#)

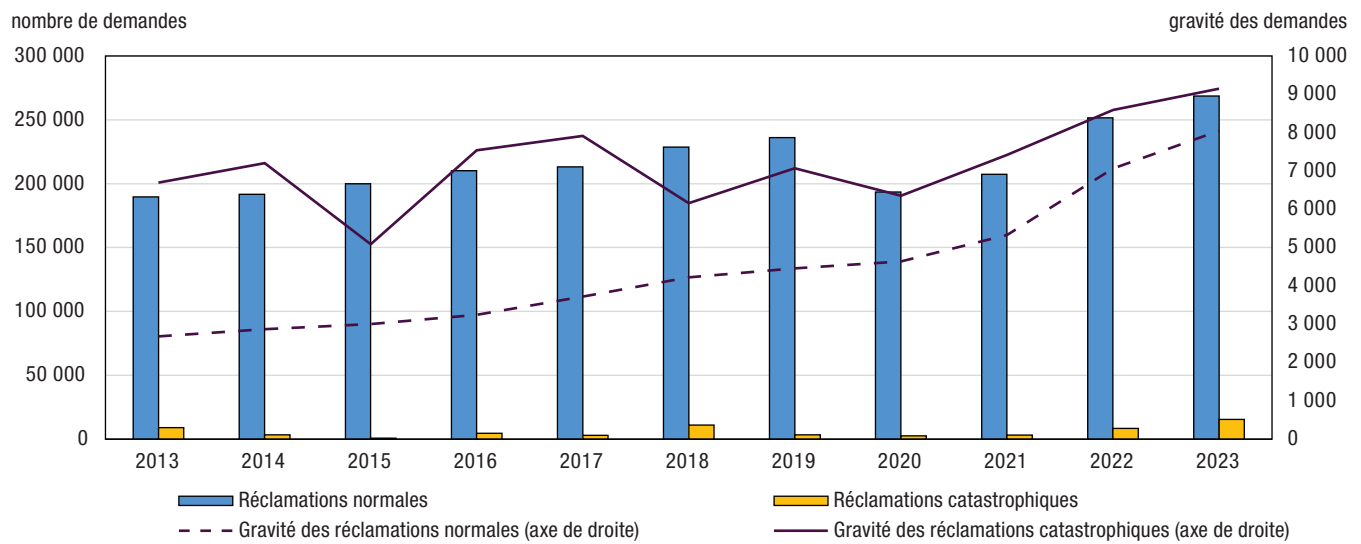
43. Les réclamations CAT sont des pertes assurées de plus de 30 millions de dollars.

44. [À 8,5 milliards de dollars, l'année 2024 bat le record de l'année la plus coûteuse de l'histoire du Canada en pertes liées à des phénomènes météorologiques extrêmes](#)

45. Dans ce contexte, les dommages causés par la route désignent des dommages dépassant les réclamations habituelles, comme les collisions. Les dommages routiers multirisques pourraient plutôt être une réclamation résultant d'une route inondée où un véhicule a été submergé dans l'eau ou emporté par les eaux.

de réclamation, la tendance est à la hausse, augmentant le plus significativement entre 2021 et 2023. Bien que les conditions météorologiques extrêmes contribuent moins que plusieurs autres facteurs, il convient de les examiner, compte tenu de leur augmentation récente et de leur gravité élevée.

Graphique 14
Les réclamations catastrophiques et les réclamations normales



Source : ASAG, calculs de l'auteur.

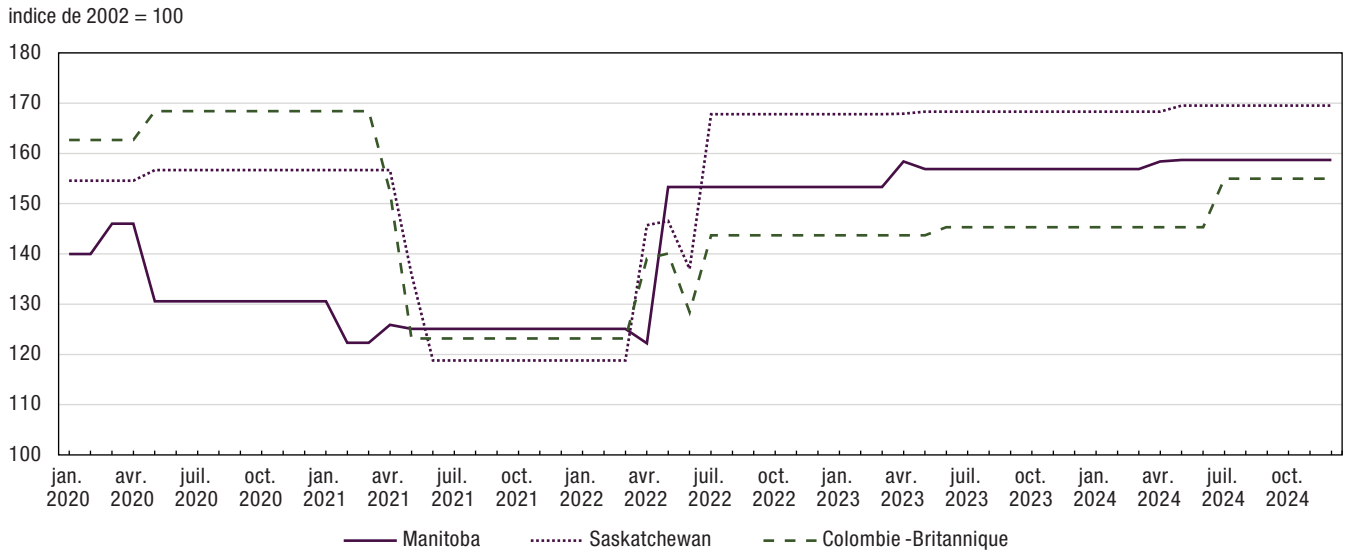
Les primes d'assurance automobile varient considérablement selon la province, mais suivent généralement une tendance à la hausse

En raison des coûts plus élevés des réclamations et des pressions inflationnistes, les consommateurs sont confrontés à des primes d'assurance-automobile plus élevées, telles que mesurées par les primes d'assurance-automobile dans l'IPC. Malgré la baisse des prix que les consommateurs ont connue pendant la pandémie, en partie parce qu'ils ont conduit moins et en partie à cause des remises, les primes d'assurance-automobile au niveau du Canada étaient supérieures aux niveaux prépandémiques, augmentant de 36,4 % de décembre 2014 à 2024⁴⁶. Avant la pandémie, les primes ont augmenté pour atteindre un sommet de 9,0 % d'une année à l'autre en octobre 2019, mais ont commencé à s'atténuer, puis ont diminué de 6,7 % d'une année à l'autre en janvier 2022. Cette situation est en grande partie attribuable aux effets susmentionnés de la pandémie. En date de décembre 2024, les primes ont augmenté de 8,7 % d'une année à l'autre, ce qui représente un léger ralentissement par rapport aux mois précédents. Le gain annuel le plus important entre 2014 et 2024 était de 9,6 % en juillet 2024 et s'est répété en septembre.

Les consommateurs de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et du Manitoba ont connu d'importants changements de prix pendant la pandémie, puisque les assureurs gouvernementaux ont offert des rabais et des remises. Les modifications apportées aux primes sont propres à chaque consommateur, en fonction du moment du renouvellement, de la date de la remise, de la part de marché de l'assureur dans la région et des habitudes de conduite individuelles. Les personnes qui garaient leur véhicule et n'avaient pas besoin de toute la gamme de la couverture se voyaient offrir des remises et des rabais plus marqués, tandis que ceux qui conduisaient encore recevaient des rabais et des remises plus modérés. De tels rabais et remises se manifestent dans la forte baisse observée tout au long de 2021 et au début de 2022 (graphique 15). Pour le reste de 2022 et en 2023, les consommateurs ont connu d'importantes hausses de prix, en partie aggravées par l'effet de base, attribuable à de faibles primes un an plus tôt.

46. Avec la diffusion de l'IPC de mai 2023, une nouvelle source de données est maintenant utilisée pour calculer l'indice d'assurance habitation et d'assurance hypothécaire des propriétaires et l'indice des primes d'assurance pour véhicules automobiles. Cette modification incorpore davantage de prix relevés et une gamme plus large de profils de consommateurs dans le calcul des indices d'assurance.

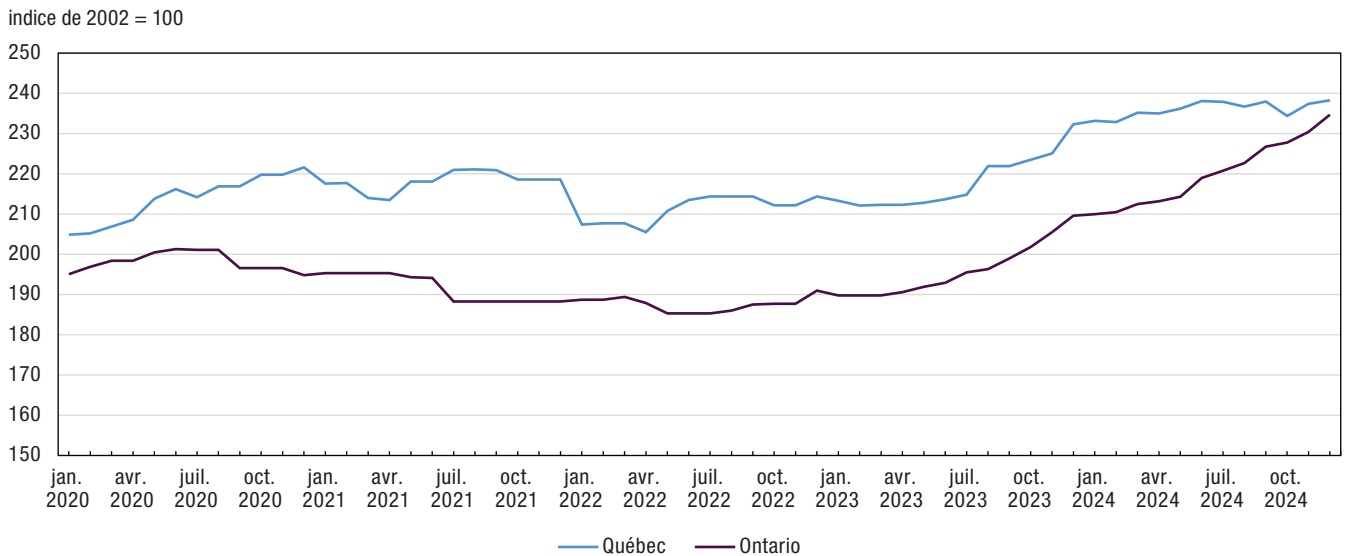
Graphique 15
Primes d'assurance pour véhicules des automobiles



Source : Indice des prix à la consommation.

Les taux sont fixés et gardés constants pendant un certain temps, puis ajustés périodiquement grâce à l'approbation des taux, en tenant compte des conditions actuelles du marché. Compte tenu de la part de marché considérable dans chaque province, les primes pour ces régions sont plus normalisées, où des changements de taux universels sont appliqués de façon généralisée.

Graphique 16
Primes d'assurance pour véhicules des automobiles



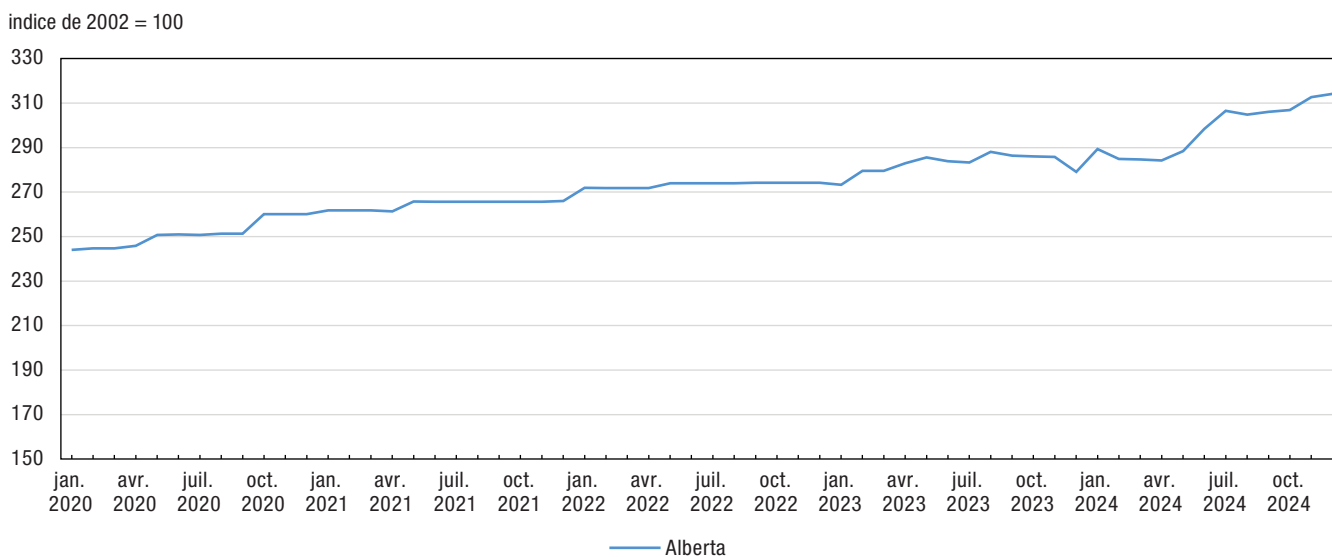
Source : Indice des prix à la consommation.

Les autres provinces ont connu des déclinés au début de la pandémie, et dans toutes les provinces sauf l'Alberta et celles où l'assurance est gérée par le gouvernement⁴⁷, la tendance à la baisse s'est poursuivie jusqu'à la fin de

47. Colombie-Britannique, Saskatchewan et Manitoba.

2021. En Ontario et au Québec (graphique 16), les prix ont augmenté régulièrement de 2022 à 2024. Malgré les hausses, l'Alberta (graphique 17) a connu des fluctuations de prix plus faibles que les autres provinces, à environ 5 % par année pendant la majeure partie de 2023. Ce taux annuel de 5 % contredit la pause dans la hausse des taux déclarée en 2023 par le gouvernement de l'Alberta; cependant, cela pourrait être causé en partie par des taux préapprouvés à partir de la fin de 2022, ainsi que par l'incidence des réclamations. Il ne s'agit pas du premier gel ou du plafond fixé par le gouvernement de l'Alberta. Le dernier taux plafond a été établi entre 2017 et 2019, lorsque les consommateurs ont subi une augmentation de 12 %⁴⁸. Contrairement aux autres provinces des Prairies, l'assurance automobile en Alberta est achetée par l'entremise d'assureurs privés, comme en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. L'Ontario et l'Alberta ont été confrontés aux primes moyennes les plus élevées (graphique A.1). Depuis le début de la pandémie, les coûts de l'assurance ont augmenté dans toutes les provinces sauf la Colombie-Britannique, en date de décembre 2024.

Graphique 17 Primes d'assurance pour véhicules des automobiles



Source : Indice des prix à la consommation.

L'assurance automobile de l'Alberta compose avec des pressions supplémentaires sur les prix, et les assureurs retirent leur capacité

Depuis novembre 2023, plusieurs assureurs ont commencé à se retirer du marché de l'assurance automobile en Alberta. Collectivement, les assureurs qui se retirent représentaient une petite part du marché. Ces retraits, prévus entre la fin de 2023 et le début de 2025, ont été attribués à un manque de rentabilité et à des conditions de marché difficiles. Environ un tiers des assureurs de l'Alberta n'étaient pas rentables pendant cette période, et ils ont indiqué que les plafonds de taux sont, en partie, un facteur du retrait de capacité et de l'augmentation de la proportion des coûts des sinistres alloués aux frais juridiques.⁴⁹ En novembre 2024, le gouvernement de l'Alberta a annoncé la fin du plafonnement des taux et des réformes de l'assurance automobile pour passer à un système sans faute, autorisant des augmentations annuelles de 7,5 %, qui peuvent prendre effet tout au long de l'année 2025.⁵⁰ Le nouveau modèle sans faute devrait entrer en vigueur en 2027.

48. Déclaration du Bureau d'assurance du Canada : décision du gouvernement de l'Alberta de geler les tarifs d'assurance automobile

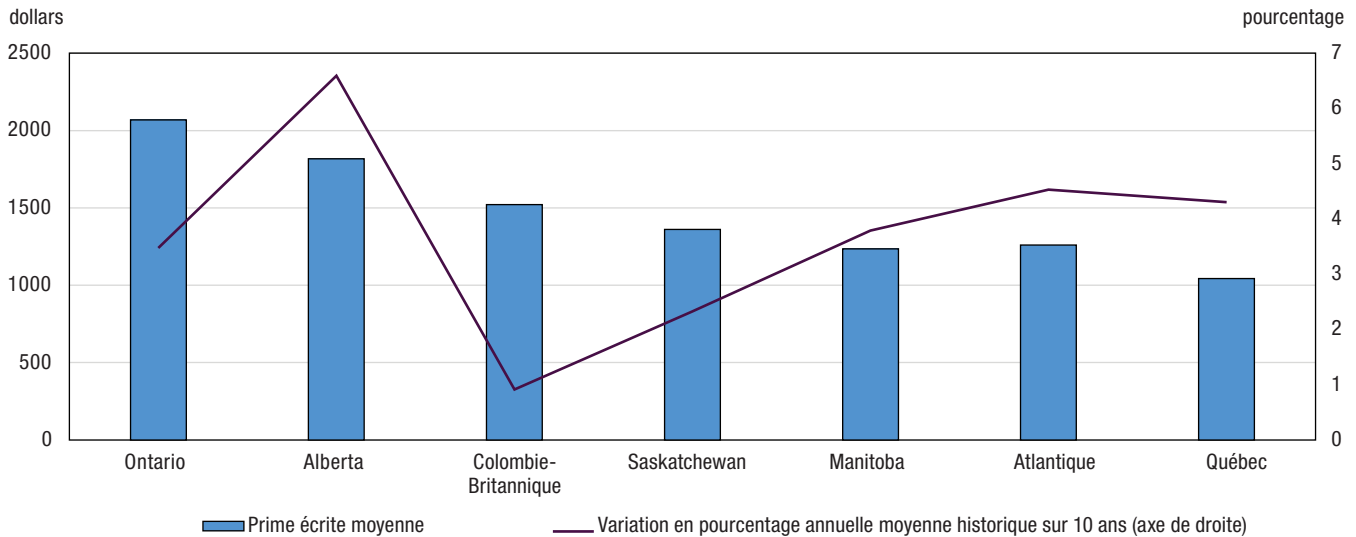
49. System Costs and Auto Insurance Premiums September 2023

50. AIRB-FAQs-MO-24-2024-for-the-2025-Good-Driver-Rate-Cap-Jan-20-2025.pdf

Annexe

L'Ontario et l'Alberta ont les primes moyennes les plus élevées

Graphique A.1
Prime écrite moyenne, en date de décembre 2024



Note : Veuillez utiliser les moyennes avec prudence.

Source : Bureau d'assurance du Canada, Alberta Auto Insurance Facts, Saskatchewan General Insurance, Insurance Company of British Columbia, Manitoba Public Insurance, Indice des prix à la consommation.

Les caractéristiques individuelles sont aussi significatives

Il est important de noter les habitudes de conduite personnelles⁵¹ et les caractéristiques démographiques lorsqu'on compare les primes d'assurance individuelles. Des facteurs comme l'âge, le genre, les antécédents des conducteurs et, dans certains cas, la cote de crédit sont les plus importants lorsque les assureurs déterminent le risque personnalisé. Le maintien d'un bon dossier de conduite, le choix d'un véhicule à taux de vol plus bas et de bonnes caractéristiques de sûreté et de sécurité⁵², et l'augmentation de la franchise contribuent à réduire les primes⁵³. Dans l'ensemble, les assureurs évaluent les personnes non seulement en tenant compte du marché, mais aussi en prenant compte de leurs caractéristiques individuelles, tenant même compte du nombre de kilomètres parcourus par année et si des pneus d'hiver ont été utilisés. Pour déterminer les primes, il peut également être important d'envisager des rabais multilignes ou des politiques multi-véhicules pour réduire les primes en général. Les consommateurs ont de l'influence sur de nombreux facteurs qui contribuent à réduire les primes.

La marque et le modèle de véhicules ont une incidence sur les primes

La marque et le modèle d'un véhicule, ainsi que son âge et son état, peuvent jouer un rôle crucial dans l'établissement des primes versées⁵⁴. Les coupés, les véhicules à deux portes et les décapotables sont les plus susceptibles d'obtenir des demandes d'indemnité pour accidents supérieures à la moyenne et d'obtenir une indemnisation directe pour dommages matériels, ce qui entraîne des coûts de réclamation plus élevés par véhicule. Le fait de posséder des véhicules présentant plus de risques peut entraîner des primes plus élevées. Les marques de luxe et les véhicules plus récents ont des réclamations multirisques qui sont plus élevées que la moyenne; le vol est un facteur important parce que les voleurs préfèrent des véhicules plus chers. Le prix du

51. [Les facteurs qui influencent votre conduite et votre prime d'assurance auto.](#) | Assurance Intact

52. [Comment économiser sur l'assurance auto](#)

53. [8 astuces pour réduire votre prime d'assurance auto](#)

54. [Les bases de l'assurance : comment les voitures sont à la hauteur](#)

véhicule et son risque de vol ont une incidence sur la prime. Les réclamations pour collision sont les plus élevées pour les véhicules de luxe plus puissants, qui sont souvent des véhicules utilitaires sport à traction intégrale. Des habitudes de conduite sécuritaires, comme maintenir une distance adéquate, éliminer les distractions, éviter de faire des excès de vitesse et rester calme au volant, réduisent les risques de collision et le maintien d'un dossier de conduite sécuritaire entraîne des taux plus bas.

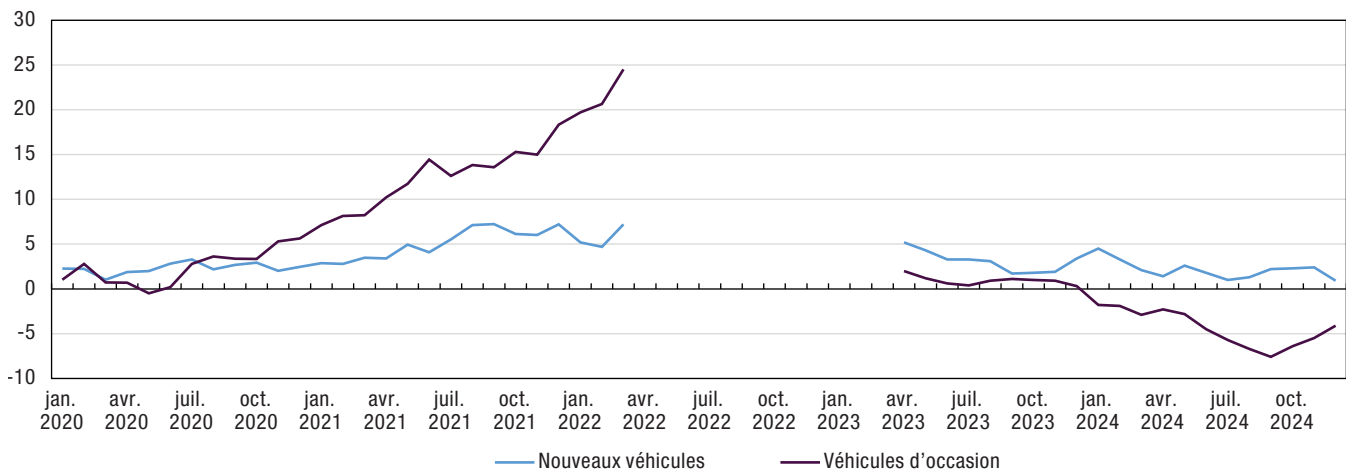
Les prix des véhicules d'occasion et des véhicules de location atteignent des sommets pendant la pandémie

La pandémie a joué un rôle important dans l'augmentation des coûts des véhicules neufs et d'occasion. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement pour les nouveaux véhicules et les semiconducteurs, essentiels à la production des véhicules, ont considérablement réduit la disponibilité de nouveaux véhicules et entraîné une hausse des prix. Cela a causé une augmentation considérable du prix des véhicules d'occasion, la demande de véhicules ayant dépassé l'offre de nouveaux véhicules disponibles.

Vers la fin de 2020, les prix des véhicules d'occasion ont commencé à diverger de ceux des véhicules neufs. À l'heure actuelle, l'IPC pour les véhicules d'occasion était imputé des véhicules neufs, mais étant donné la divergence, les véhicules neufs et les véhicules d'occasion étaient séparés⁵⁵. Les indices distincts ont été diffusés dans l'IPC officiel en avril 2022 sur une base mensuelle. Il y a une lacune dans le graphique A.2 parce que les valeurs pour une période de 12 mois ne sont disponibles qu'après 12 mois. Il faut faire preuve de prudence avec le graphique A.2, car la méthodologie utilisée pour la première partie a été calculée en dehors de l'IPC officiel, et les données débutant en avril 2023 utilisent la méthode officielle qui est maintenant en train d'être intégrée.

Graphique A.2
Achats de véhicules de tourisme neufs et d'occasion (202204 = 100)

variation en pourcentage sur 12 mois



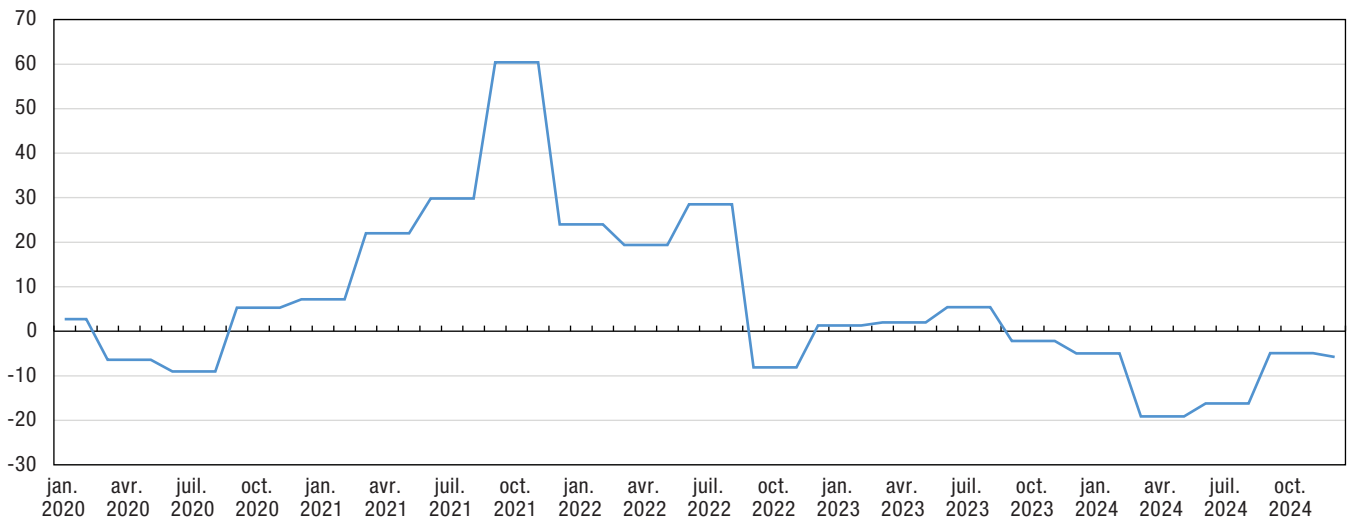
Note : Calculs de janvier 2020 à mars 2022 en dehors de l'indice officiel des prix à la consommation. Introduit dans l'indice officiel des prix à la consommation en avril 2023, ce qui exige une année de données pour calculer l'indice d'une année à l'autre, et produit un écart d'un an dans le graphique.
Source : Indice des prix à la consommation, Mesure de la variation des prix des véhicules d'occasion dans l'Indice canadien des prix à la consommation.

Pendant que la pandémie s'amorçait, de nombreux grands exploitants de voitures de location ont vendu leurs parcs. Lorsque l'économie reprenait de la vigueur et que les consommateurs commençaient à demander de l'hébergement de voyage, il y a eu une pénurie importante de véhicules de location disponibles. La composante de location de véhicules automobiles (graphique A.3) de l'IPC a atteint un sommet entre septembre et novembre 2021 pour atteindre 60,4 % d'une année à l'autre. En date de décembre 2024, les véhicules de location coûtaient 20,4 % de plus qu'en décembre 2019, un chiffre réduit par rapport aux sommets atteints pendant la pandémie. Les véhicules de location ont été les plus chers en juin, en juillet et en août 2023, en hausse de 74,7 % par rapport à décembre 2019, en partie en raison de l'effet cumulatif des augmentations précédentes au long de 2021.

55. [Mesure de la variation des prix des véhicules d'occasion dans l'Indice canadien des prix à la consommation](#)

Graphique A.3 Location de véhicules automobiles

variation en pourcentage sur 12 mois



Source : Indice des prix à la consommation.