

L'ÂGE EN TANT QUE DÉTERMINANT DE LA CLASSE TARIFAIRE EN ASSURANCE

**Robert L. Brown
Professeur d'actuariat**

**Darren Charters
Professeur adjoint de droit commercial**

**Sally Gunz
Professeure de droit commercial et d'éthique comptable**

**Neil Haddow
Doctorant en philosophie**

Université de Waterloo

Le 29 décembre 2004

Ce document a été rédigé pour la Commission du droit du Canada et le Bureau d'assurance du Canada sous le titre « Age as an Insurance Rate Class Variable ». Les points de vue exprimés sont ceux des auteurs; ils ne correspondent pas nécessairement à l'opinion de la Commission ni du Bureau d'assurance. Les auteurs assument l'entière responsabilité quant à l'exactitude des renseignements présentés dans ce document.

Pour obtenir la copie intégrale du rapport de recherche dans la langue de l'auteur, veuillez communiquer avec la Commission du droit à info@cdc.gc.ca.

RÉSUMÉ

PREMIÈRE PARTIE : L'ASSURANCE

Le mécanisme d'assurance n'est rien de plus qu'un processus formel qui permet à des souscripteurs très variés de « mettre en commun » leur risque collectif. Ainsi, chacun peut substituer une prime connue à une perte éventuelle inconnue et très variable (p. ex. la perte de sa maison dans un incendie). Cependant, en bout de ligne, toutes les réclamations devront être payées par les primes des souscripteurs. À l'exception de certains montants de revenus de placements, les primes sont la seule source de financement du processus d'assurance. En fait, le total des recettes de primes doit égaler le montant total des indemnités versées, plus un montant couvrant les frais d'administration du processus.

Comme les indemnités d'assurance sont très semblables d'une compagnie d'assurance à l'autre, les assureurs se disputent les faveurs de la clientèle principalement par une guerre des prix. Ainsi, il s'exerce une forte pression pour arriver à la prime la plus basse possible pour chaque souscripteur potentiel, tant que la prime couvre au moins le coût des pertes « attendues ».

La classification du risque permet aux assureurs de subdiviser les souscripteurs en groupes qui présentent des risques presque identiques au consortium d'assureurs. Chaque souscripteur d'une classe de risque donnée versera la même prime, en fonction directe de son profil de risque. Les risques égaux sont traités également, mais les risques différents sont traités différemment. C'est ce qu'on appelle l'« équité actuarielle ». Tous les prix doivent être établis en fonction des coûts « attendus », car

les primes sont fixées au début de la période d'exposition de la police, avant que les réclamations réelles soient connues.

Beaucoup de Canadiennes et de Canadiens considèrent aujourd'hui la possibilité de conduire une voiture comme un « droit » social. Ainsi, le déni de ce « droit » par l'imposition d'une prime beaucoup trop élevée est considéré comme un affront à un droit de la personne reconnu. Le législateur peut alors réagir en supprimant l'emploi de variables de classification du risque telles que l'âge et le sexe afin de « résoudre » ce problème. Cependant, si les variables de classification du risque mesurent réellement le risque qu'impose l'assuré au consortium d'assureurs, alors il en résulte inévitablement un interfinancement par lequel des conducteurs prudents paient une prime plus élevée qu'auparavant pour financer le tarif accordé aux conducteurs les moins bons, qu'on ne peut plus identifier. Des données statistiques prouvent que ce genre d'interfinancement existe dans les trois provinces ayant instauré un régime d'assurance automobile axé pour l'essentiel sur un monopole d'État et qui ne se servent pas de l'âge et du sexe comme variables pour la classification du risque.

Il y a cinq principes de classification du risque. Le système doit :

- refléter les écarts de coûts attendus;
- distinguer les risques sur la base de facteurs de coût pertinents;
- être mis en application objectivement;
- être pratique et économique;
- être acceptable pour le public.

L'une des raisons de l'emploi généralisé de l'« âge » comme variable de classification du risque est qu'il répond à tous ces critères. En particulier, l'âge et le sexe servent de

critères tarifaires parce qu'ils offrent une mesure statistique relativement peu coûteuse des pertes attendues. Il n'est pas obligatoire de pouvoir prouver l'existence d'une relation de cause à effet entre la variable de classification du risque et les coûts définitifs. Ce n'est pas une exigence actuarielle.

Si on ne peut pas prouver que l'« âge » du conducteur est la cause d'accidents, les données statistiques indiquent une forte corrélation entre l'âge et le coût des sinistres en assurance automobile. Plus encore, il semble n'y avoir aucun indicateur ou substitut parfait (p. ex. le nombre d'années de détention d'un permis) qui puisse remplacer l'âge comme variable de classification du risque.

DEUXIÈME PARTIE : L'ÉTHIQUE DU RECOURS À L'ÂGE EN TANT QUE VARIABLE TARIFAIRE EN ASSURANCE

La théorie de la morale ou de l'éthique ne propose pas de démarche unique pour évaluer la question de savoir s'il est conforme à l'éthique d'avoir recours à l'âge en tant que variable tarifaire en assurance. Les conclusions auxquelles on arrive dépendent de la démarche analytique adoptée. À cette fin, il est utile de comprendre les principales démarches philosophiques dont on dispose.

L'utilitarisme évalue la valeur éthique d'une action par la mesure de l'utilité, interprétée comme étant le plaisir, qui résulte de l'action ou de la règle donnée. Les actions ou règles qui produisent la plus grande quantité de cette variable sont considérées supérieures sur le plan moral. Une des difficultés du raisonnement utilitariste réside dans son incapacité à prendre en compte ou accommoder les droits individuels. La théorie de l'efficacité est une variante axée sur la détermination et l'atteinte d'états d'être

efficaces. Dans l'optimalité de Pareto, nul ne peut améliorer sa position sans détériorer celle d'un autre. On dit qu'il y a amélioration selon le critère de Pareto lorsqu'il est possible de prendre une mesure ou de modifier un système de façon à améliorer la position d'au moins une personne sans détériorer celle de quiconque. Ces deux démarches sont axées sur les résultats.

La déontologie est une démarche analytique qui, au lieu de mettre l'accent sur les résultats, cherche à identifier et à évaluer certaines qualités intrinsèquement bonnes. La difficulté de la déontologie découle de cette recherche de l'identité des qualités ou valeurs intrinsèquement bonnes. On invoque souvent des arguments relatifs aux droits pour prouver que la différenciation fondée sur l'âge est injustifiée. Les théories des droits affirment, en principe, que tous ont les mêmes droits fondamentaux. Les notions de liberté, de liberté d'action, de sécurité, d'égalité et d'égalitarisme sont toutes pertinentes dans une discussion orientée sur les droits. Ce qui distingue les diverses approches en théorie des droits, c'est la façon dont on définit les droits et, inévitablement, la relation critique entre des droits qui peuvent être conflictuels. Une discussion sur les droits ou les torts ne peut se dérouler de façon cohérente que si toutes les parties s'entendent sur la ou les valeurs formelles sous-jacentes sur lesquelles la théorie repose. On a proposé que les valeurs sous-jacentes des droits reposent sur les avantages, l'intérêt et le choix.

La théorie des choix offre également des perspectives d'analyse utiles dans le contexte du recours à l'âge en tant que variable tarifaire en assurance. Cette théorie affirme que ce qui importe pour la compréhension de l'idée de droits, ce n'est pas la valeur de l'intérêt qu'on protège, car elle est contestée, mais bien de savoir qui a le pouvoir de choisir ce qui arrive. Cette théorie tente de se dissocier de l'obligation de déterminer quel intérêt doit être considéré supérieur dans une situation de conflit pour examiner

plutôt qui a le choix ou la maîtrise de ce qui arrive. Dans ce contexte, on peut procéder à une évaluation raisonnable des intérêts, y compris ceux des conducteurs, des assureurs et des autres parties prenantes de la société.

La notion de discrimination a généralement des connotations négatives. Il est vrai que certains conducteurs subissent des effets négatifs d'une différenciation fondée sur l'âge dans les tarifs d'assurance. Cependant, la solution qui consiste à supprimer l'âge en tant que variable n'est pas tout à fait inoffensive non plus. Les gens les moins à risque seront forcés de payer plus cher et le coût global du système risque d'augmenter. Qui plus est, on peut soutenir que la notion d'équité actuarielle est éthique par des démarches théoriques fondées sur l'utilitarisme, l'égalité et l'égalitarisme.

La majeure partie de la population canadienne considère aujourd'hui la capacité de conduire comme un « droit » social. On juge donc que les exigences d'assureurs qui empêchent l'exercice de ce « droit » sont contraires à l'éthique. Cependant, une étude approfondie de la question laisse supposer l'existence d'un solide argument éthique en faveur de l'assurance automobile obligatoire. De plus, les gouvernements ne devraient pas être tenus au nom de l'éthique d'aider les particuliers lorsque l'assurance obligatoire s'avère si coûteuse qu'elle empêche une personne de conduire. Il doit y avoir une limite aux réclamations fondées sur des « droits » qu'on peut faire pour contester n'importe quel effet négatif. Les gouvernements ne doivent pas tenir pour acquis que l'éthique les oblige à intervenir. Certes, ils puissent choisir d'intervenir, ce que certains ont d'ailleurs fait, mais aucun impératif éthique ne les y force. Il n'est pas pour autant impossible d'invoquer des arguments éthiques en faveur d'une telle décision, mais ceux qui choisissent de ne pas intervenir ne sont pas pour autant dénués de fondements moraux.