COMMISSION DES ASSURANCES DU NOUVEAU-BRUNSWICK

DANS L'AFFAIRE CONCERNANT :

Une demande de révision tarifaire présentée par la :

Compagnie d'assurance Sonnet

Ayant trait à ses tarifs d'assurance automobile pour les :

Voitures de tourisme

Date de l'audience écrite : 23 avril 2025

COMITÉ :

Présidente

Mme Marie-Claude Doucet, LL.B.

Membre

Mme Brigitte M. Ouellette, LL.B.

Membre

Mme Heather Stephen

Requérante : Compagnie d'assurance Sonnet

Décision rendue le : 28 mai 2025

Résumé

- [1] La compagnie d'assurance Sonnet (« la requérante » ou « Sonnet ») a déposé une demande de révision tarifaire (« le dossier » ou « la demande ») concernant les tarifs d'assurance automobile pour les voitures de tourisme (« VT ») au Nouveau-Brunswick. Sonnet a soumis son dossier à la Commission des assurances du Nouveau-Brunswick (« la Commission ») sur la base d'un changement de niveau tarifaire de +10,02% et a proposé une augmentation moyenne de niveau tarifaire de +6,93% (avant plafonnement) et de +6,85% (après plafonnement). Par la suite, l'indication a été modifiée à +9,72% mais les augmentations tarifaires proposées n'ont pas changé.
- [2] Après avoir examiné le dossier, la Commission a déterminé qu'une audience était nécessaire car le changement de taux proposé dépassait le seuil législatif de +3,00%. La Commission a donc émis un avis d'audience le 28 janvier 2025 et a convoqué un comité de la Commission pour tenir une audience écrite sur la question.
- [3] Conformément au paragraphe 267.5(1) de la *Loi sur les assurances*, R.S.N.B. 1973, c. I-12 (« la Loi »), la Commission a convoqué un comité de la Commission (« le comité ») pour tenir une audience écrite (« l'audience ») le 23 avril 2025.
- [4] Conformément au paragraphe 19.71(3) de la *Loi sur les assurances*, la Commission a fourni au Cabinet du Procureur général (« CPG ») tous les documents relatifs à l'audience. Ces documents ont également été transmis au Bureau de la Défenseure du consommateur en matière d'assurance (« DCA »). Tant le CPG que la DCA ont ultimement informé la Commission de leur décision de ne pas intervenir dans cette affaire.
- [5] Suite à des délibérations, le comité a demandé le 24 avril 2025 à la requérante de fournir des indications provinciales modifiées et des impacts combinés résultant des ajustements suivants aux hypothèses :
1. Utilisez une majoration pour sinistre catastrophique calculée à partir des données du Nouveau-Brunswick au lieu de la majoration actuelle basée sur les données de l'Atlantique ;
 2. Utilisez une hypothèse de tendance future de la fréquences des

dommages corporels de +0,00% ;

3. Utilisez une hypothèse de tendance future de la fréquence Multirisques de -5,60 % ;
4. Reflétez les ajustements liés à la COVID-19 résultant de l'analyse du ratio de sinistralité attendu pour les garanties Dommages corporels et Assurance individuelle dans l'analyse du ratio de sinistralité attendu ;
5. Retirez la variable de tarification de véhicule à haut risque de vol (HRV) ; et
6. Retirez les variables HRV de Niveau 1 et HRV de Niveau 2 pour le système antivol x véhicule à haut risque.

[6] La requérante a répondu à la demande le 30 avril 2025 en fournissant des renseignements et des pièces supplémentaires. Les modifications requises ont entraîné une baisse de l'indication globale de la requérante qui est passée de +9,72% à +5,82%. Le 1^{er} mai 2025, la Commission a demandé des modifications tarifaires proposées révisées, plafonnées et non plafonnées. La requérante y a répondu le 2 mai 2025. Tenant compte des indications révisées, la requérante a révisé le changement proposé du niveau tarifaire moyen par couverture pour maintenir un changement de taux moyen global de +5,79% avant plafonnement (+5,77% après plafonnement).

[7] Après avoir examiné l'ensemble des preuves et des observations présentées par les parties, y compris les réponses des 30 avril et 2 mai 2025, le comité conclut que les indications à l'appui du changement tarifaire global proposé doivent être modifiées afin de refléter les ajustements mentionnés au paragraphe [5] ci-dessus. Il est ordonné à la requérante d'incorporer les changements à son dépôt conformément à la demande d'ajustement des hypothèses qui lui a été remise le 24 avril 2025.

[8] Le comité estime que la modification du niveau tarifaire moyen global proposée par Sonnet, tel que révisé, est juste et raisonnable dans les circonstances et Sonnet est autorisée à adopter le changement de taux moyen global de +5,79% avant plafonnement (+5,77% après plafonnement).

[9] Les barèmes approuvés entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2025 pour les nouveaux contrats et les 15 août 2025 pour les renouvellements.

Pièces

[10] Dans le cadre du processus d'audience, le comité a accepté les pièces suivantes comme faisant partie du dossier d'audience :

PIÈCE	N ^o	DESCRIPTION	DATE
1.	01	Dépôt tarifaire initial pour les voitures de tourisme	30 octobre 2024
	02	1 ^{ère} série de questions de la CANB	18 novembre 2024
	03	Réponse à la 1 ^{ère} série de questions de la CANB	22 novembre 2024
	04	1 ^{ère} série de questions d'Eckler	16 décembre 2024
	05	Réponse à la 1 ^{ère} série de questions d'Eckler et amendement	20 décembre 2024
	06	2 ^{ème} série de questions d'Eckler	9 janvier 2025
	07	Réponse à la 2 ^{ème} série de questions d'Eckler	17 janvier 2025
	08	Examen actuariel d'Eckler	26 janvier 2025
	09	Soumission finale écrite – Requérante	19 mars 2025
	10	Demande de la Commission pour des hypothèses supplémentaires	24 avril 2025
	11	Réponse à la demande de la Commission concernant des hypothèses supplémentaires	30 avril 2025
	12	Demande supplémentaire de la Commission concernant d'autres hypothèses	1 ^{er} mai 2025
	13	Réponse à la demande supplémentaire de la Commission concernant d'autres hypothèses	2 mai 2025

1. Introduction

[11] L'Assemblée législative a confié à la Commission la surveillance générale des tarifs d'assurance automobile dans la province du Nouveau-Brunswick. Afin de remplir ce mandat, la Commission exerce les pouvoirs que lui confère la *Loi*. L'une des principales responsabilités de la Commission est de s'assurer que les tarifs imposés ou proposés sont justes et raisonnables. En vertu de la *Loi*, chaque assureur

exerçant des activités d'assurance automobile dans la province doit déposer auprès de la Commission les barèmes qu'il se propose d'appliquer au moins une fois tous les 12 mois à compter de la date de son dernier dépôt. Un assureur doit se présenter devant la Commission lorsque :

- a. L'assureur présente une demande de révision tarifaire plus de deux fois au cours d'une période de 12 mois, ou
- b. L'assureur présente une demande pour laquelle l'augmentation tarifaire moyenne est supérieure de plus de 3% aux tarifs qu'il imposait au cours des 12 mois précédant la date à laquelle il prévoit instaurer les nouveaux tarifs, ou
- c. Lorsque la Commission l'exige afin d'examiner davantage ses tarifs.

Historique de la procédure

[12] La requérante a déposé cette demande pour la catégorie VT le 30 octobre 2024. L'indication initiale de changement de niveau de taux global du dépôt était de +10,02% et la requérante demandait une augmentation moyenne globale des taux de +6,93% avant plafonnement (+6,85% après plafonnement).

[13] Suite aux questions du personnel de la Commission et des actuaires-conseils de la Commission (Eckler) la requérante a apporté plusieurs modifications à son dossier, avec un changement de taux indiqué final de +9,72% et une proposition d'augmentation moyenne globale des barèmes de +6,93% avant plafonnement (+6,85% après plafonnement).

[14] La Commission a émis un avis d'audience le 28 janvier 2025 et a convoqué un comité de la Commission pour tenir une audience écrite sur la question. Le CPG et la DCA ont tous deux renoncé à l'occasion d'intervenir.

[15] Avant l'audience, en plus du dépôt, des informations supplémentaires et des éclaircissements ont été fournis alors que la Commission a posé un certain nombre de questions à la requérante par le biais de son personnel et de ses actuaires consultants. La requérante a répondu à toutes les questions posées et ses réponses font partie du dossier. La soumission finale de la requérante a également été fournie au comité pour qu'il l'examine.

[16] L'audience relative à cette demande s'est déroulée le 23 avril 2025. Une demande d'indications révisées a été remise à la requérante, qui a fourni ses réponses le 30 avril et le 2 mai 2025. Les réponses de la requérante ont été présentées au comité et la présente décision a été finalisée par la suite.

2. Éléments de preuve et position de la requérante

Compagnie d'assurance Sonnet

[17] Le tableau suivant souligne les changements tarifaires indiqués et proposés aux barèmes existants par couverture, en date de l'audience :

Couverture	Indiqué	Proposé (avant plafonnement)	Proposé (après plafonnement)
Dommages corporels (RC-DC)	+7,14%	+4,00%	+3,98%
Dommages matériels (RC-DM)		Incluse avec DC	
Dommages matériels – Indemnisation directe (DMID)	+6,55%	+4,00%	+3,96%
Assurance individuelle (AI)	+11,96%	+0,00%	-0,02%
Automobile non assurée (ANA)	+29,58%	-0,49%	-0,49%
Collision (COL)	+5,15%	+2,99%	+2,94%
Multirisques (MUL)	+27,86%	+22,00%	+21,77%
Risques spécifiés (RS)	-23,17%	+21,99%	+21,93%
Automobiliste sous-assuré (ASA) – SEF44	-49,62%	0,00%	-0,06%
Total	+9,72%	+6,93%	+6,85%

[18] Les calculs d'indication de taux détaillés dans le dossier intègrent diverses hypothèses, notamment un rendement cible des capitaux propres (RCP) après impôt de +11,93% (RCP implicite de +2,79% avec le changement de taux proposé), un rendement cible des primes de +6,50%, un rendement implicite des primes de +0,07%, un taux d'investissement sur les flux de trésorerie (taux d'actualisation) de +3,80%, un taux d'investissement sur le capital (TIC) après impôt de +2,70%, et un ratio prime/excédent de

2.00:1. Les taux moyens proposés augmenteraient la prime moyenne actuelle qui passerait d'environ 1 913\$ à environ 2 044\$, après plafonnement.

[19] La requérante a soutenu que ses méthodologies et ses hypothèses étaient raisonnables, de même que ses indications de niveau tarifaire et ses barèmes proposés.

3. Analyse et motifs

[20] Le comité a examiné toute la documentation figurant dans le dossier d'audience, y compris les réponses supplémentaires aux demandes de révisions et d'impacts formulées par la Commission.

[21] Le comité reconnaît et accepte l'expertise actuarielle des actuaires de la requérante qui ont préparé le dossier et répondu aux diverses demandes.

[22] La décision du comité reflète le fait que chaque décision relative à un modèle et à une méthodologie est constituée de plusieurs couches de données, d'hypothèses et de jugements. Comme expliqué plus en détail ci-dessous, le comité a accepté la preuve de la requérante comme satisfaisant à la charge de la preuve du caractère juste et raisonnable à certains égards, mais pas entièrement. Le comité ordonne à la requérante d'apporter à son dossier les modifications énoncées au paragraphe 5 ci-dessus. Sur la base des indications révisées et des barèmes modifiés proposés, Sonnet peut adopter le changement global modifié du niveau tarifaire moyen proposé de +5,79% avant plafonnement et de +5,77% après plafonnement.

[23] Le comité aborde individuellement chacune des questions importantes ci-dessous :

- A. Sélections du ratio de sinistralité attendu
- B. Tendances des sinistres – Future fréquence des dommages corporels
- C. Tendances des sinistres – Future fréquence de la garantie Multirisques
- D. Majoration pour sinistres catastrophiques
- E. Variable d'évaluation du risque élevé de vol de véhicules

A. *Sélections du ratio de sinistralité attendu*

[24] Le calcul et l'analyse des besoins en matière de niveaux tarifaires exigent qu'un assureur ramène ses données de sinistres aux niveaux qui peuvent raisonnablement être considérés comme les niveaux ultimes. Bien qu'il existe plusieurs méthodes actuarielles fiables pour y parvenir, l'une des méthodes acceptées est la méthode du ratio de sinistralité attendu, qui nécessite de formuler plusieurs hypothèses. Sonnet a sélectionné un ratio de sinistralité attendu a priori basé sur une moyenne des ratios de pertes ultimes de 2019 à 2024 (à l'exclusion de 2021). Ces années d'accident reflètent différents niveaux d'impact de la pandémie de COVID-19, les années les plus récentes étant vraisemblablement qualifiées de « nouvelle normalité ».

[25] Avant de calculer une moyenne de ces ratios de sinistralité, Sonnet n'a pas inclus d'ajustement pour l'impact estimé de la COVID-19 afin de garantir la prise en compte d'une comparaison et d'une relation appropriées des ratios de pertes.

[26] Les actuaires-conseils de la Commission, Eckler, ont interrogé la requérante sur cette approche. Sonnet a répondu que les ajustements liés à la COVID-19 découlaient de l'analyse des tendances en matière de sinistralité, qui nécessite l'utilisation d'estimations de pertes ultimes. Par conséquent, l'inclusion des ajustements liés à la COVID-19 dans le calcul des ratios de sinistres attendus a priori risque de créer une circularité dans les estimations finales. Sonnet considère plutôt l'impact de la COVID-19 à travers la sélection des années d'accident utilisées pour estimer le *ratio de sinistralité a priori et en réduisant les pondérations attribuées aux années d'accident les plus fortement touchées par la COVID-19 dans la dérivation des indications provinciales*.

[27] Le tableau à la page 543 du dossier d'audience montre que les ratios des sinistres indiqués à la colonne 15 de ce tableau ne sont pas ajustés en fonction de la COVID-19. Au lieu de cela, Sonnet a calculé une moyenne pour les années 2019-2024 (à l'exclusion de 2021) et l'a utilisée pour obtenir un ratio attendu a priori qui est ensuite utilisé pour déterminer le ratio de sinistralité ultime pour chaque année d'accident. Le comité a déterminé que les ratios de sinistres utilisés dans la moyenne n'étaient pas directement comparables, car certains sont touchés par la COVID-19 et d'autres non. Bien que le ratio

de sinistres de l'année d'accident 2021 ait été exclu de la moyenne, les ratios de sinistres de 2020 et 2022 ont également été affectés par la COVID-19, mais traités différemment dans la moyenne.

[28] Le comité estime qu'il est plus raisonnable d'apporter les ajustements appropriés pour la COVID-19 au ratio de sinistralité attendu, même si cela comporte un certain degré de circularité, ce qui n'est pas idéal. Pour le dépôt actuel, le comité ordonne à la requérante de refléter l'impact estimé de la COVID-19 dans la sélection d'un ratio de sinistralité attendu a priori tout en évitant la circularité pour les dépôts futurs.

B. Tendances des sinistres – Future fréquence des dommages corporels

[29] Les tendances en matière de sinistres sont des hypothèses qui mesurent le taux annuel de variation des coûts des sinistres passés et futurs dans le temps.

[30] La sélection des tendances des sinistres nécessite l'analyse des données passées et l'application du jugement professionnel afin de sélectionner des taux de tendance qui reflètent raisonnablement les taux de variation de l'expérience passée, et qui constituent des prévisions raisonnables des taux de variation futurs attendus pour chaque couverture.

[31] Pour ce dépôt, Sonnet a sélectionné des hypothèses sur les tendances des pertes passées et futures sur la base d'une analyse des données sur le coût, la fréquence et la gravité des pertes de sa société sœur, Definity. Les données propres à Sonnet, a-t-elle avancé, ne sont pas suffisamment crédibles. Par conséquent, sur la base d'un jugement actuariel, Sonnet a sélectionné une tendance de fréquence future des dommages corporels de +2,0%. Dans sa soumission finale, Sonnet a également fait référence aux données de 2024 qui ne figuraient pas dans son dossier pour étayer cette position. Ces données n'étaient pas disponibles pour la requérante au moment du dépôt et le comité est d'avis que lorsque des données n'étaient pas incluses dans le dépôt pour examen par la Commission et ses actuaires-conseils, elles ne devraient pas être prises en considération.

[32] Pour la tendance passée de la fréquence des dommages corporels, Sonnet a examiné les données de la période 2016-2023. Le modèle n'avait pas de scalaire et la tendance ajustée était de -6,5%.

[33] Un deuxième modèle a été envisagé, qui utilise les données de 2020 à 2023 et aboutit à un résultat de +10,8%. Sonnet a ensuite pris une moyenne de ces deux tendances et a sélectionné une tendance future de +2,0%. Afin de démontrer le caractère raisonnable de cette sélection, Sonnet a aussi examiné des modèles alternatifs dans sa soumission finale. Le premier prenait en compte les données pour 2016-2023 et incluait un scalaire, produisant une tendance de +1,8%. Le deuxième était un modèle de tendance basé sur les données de l'industrie pour la période 2019-2023 et incluait un scalaire, produisant une tendance de +1,0%. Sur la base de ces vérifications de raisonabilité, Sonnet a avancé que sa sélection de tendance de fréquence future de +2,0% était raisonnable.

[34] Lors de l'audience précédente de Sonnet, sur laquelle elle s'appuie désormais pour étayer sa sélection de tendance, le comité a estimé que dans le contexte de l'incertitude entourant ce dossier, un taux de tendance de fréquence des blessures corporelles futures de 0%, par opposition à un taux négatif, était approprié. Avec l'expérience supplémentaire d'une année, Sonnet a fait valoir qu'il y avait davantage de preuves d'une augmentation de la fréquence qu'il n'y en avait eu en 2023, ce qui suggère donc que la tendance proposée est cohérente.

[35] Le recours de la requérante à la modélisation des données de 2020-2023, qui a produit une tendance de fréquence de +10,8%, n'est pas convaincant lorsque l'on considère les mesures statistiques associées au modèle.

[36] Le comité estime qu'il existe une incertitude importante quant à la tendance future de Sonnet en matière de fréquence des dommages corporels. À la lumière de ce qui précède, lorsque la modélisation produit des résultats statistiques non convaincants, une tendance nulle ne peut être ignorée. Le comité ordonne à la requérante de modifier son dossier afin d'utiliser une tendance de fréquence future des dommages corporels de 0%.

C. Tendances des sinistres – Future fréquence de la garantie Multirisques

[37] Pour la tendance passée de la fréquence Multirisques, Sonnet a examiné les données de la période 2016-2023. Le modèle n'avait pas de scalaire et la tendance ajustée était de -6,5%.

[38] Sonnet a sélectionné au jugé un taux de tendance de fréquence future de 0%. Elle a noté qu'elle avait observé une différence significative entre les taux de tendance historiques et récents (depuis 2021). Sonnet suggère également que les récentes augmentations des vols rendront la tendance de fréquence Multirisques plus positive à l'avenir. Le comité n'a accordé aucune valeur à la référence faite par Sonnet aux données de 2024 dans sa version finale modifiée, puisque ces données ne faisaient pas partie de son dépôt ni des questions posées par l'intermédiaire de la Commission ou de ses actuaires-conseils.

[39] Pour démontrer le caractère raisonnable de la tendance de fréquence future, Sonnet a également examiné des modèles alternatifs dans sa soumission finale. Le premier prenait en considération les données de la période 2016-2023 et comprenait un scalaire produisant une tendance de -3,4%. Le deuxième était un modèle de tendance basé sur les données de l'industrie pour 2016-2023 et comprenait un scalaire, produisant une tendance de +1,5%. Sur la base de ces vérifications de vraisemblance, Sonnet a soutenu que la tendance de fréquence future globale sélectionnée de +0,0% était raisonnable.

[40] Le comité n'a pas été convaincu par les observations de Sonnet selon lesquelles il est peu probable que la tendance historique se poursuive pendant la période prospective immédiate, et il est ordonné à Sonnet d'adopter une tendance de fréquence future de -5,6% pour la couverture Multirisques.

D. Majoration pour sinistres catastrophiques

[41] Sonnet a retenu une charge de +7,2% pour estimer les pertes pouvant découler d'un événement catastrophique. Pour ce faire, Sonnet s'est appuyée sur les données relatives aux pertes catastrophiques dans les provinces de l'Atlantique. La charge sélectionnée était supérieure à la moyenne historique des cinq (5) dernières années. Sonnet a justifié ce choix en faisant valoir qu'elle observe une tendance à la hausse des pertes liées aux catastrophes naturelles, tant au Canada qu'à l'échelle mondiale.

[42] Les directives de dépôt de la Commission indiquent que « *la province du Nouveau-Brunswick est rarement touchée par des catastrophes ayant une incidence sur les réclamations d'assurance automobile. La CANB ne s'attend pas à ce qu'une majoration soit appliquée à ce titre, sauf circonstances exceptionnelles, lesquelles devraient être pleinement divulguées et justifiées.* »

[43] Les ratios historiques des pertes catastrophiques subies par rapport aux primes gagnées sont considérablement plus faibles au Nouveau-Brunswick, comparativement aux ratios de l'Atlantique, selon les données combinées de Sonnet et de sa société sœur, Definity.

[44] Le comité a déterminé que l'écart entre les ratios du Nouveau-Brunswick et de l'Atlantique était significatif, et a demandé à la requérante de fournir une charge pour catastrophe calculée uniquement à partir des données du Nouveau-Brunswick. Dans sa réponse du 30 avril 2025, Sonnet a indiqué ce qui suit :

En raison des données limitées de Sonnet et conformément à l'approche utilisée dans le dépôt, Sonnet retient une charge de catastrophe de 3,5% basée sur l'expérience de Definity au Nouveau-Brunswick, tel que suggéré par Oliver Wyman [...]

[45] Le comité estime que la proposition de la requérante d'adopter une majoration pour catastrophe de +3,5% est raisonnable dans les circonstances et lui ordonne de modifier le dépôt en conséquence.

E. Variable tarifaire pour les véhicules à haut risque de vol

[46] S'appuyant sur le « Rapport sur les tendances du vol de véhicules automobiles 2024 » publié récemment par Équité, Sonnet a justifié l'introduction d'une variable tarifaire à deux niveaux visant les véhicules à haut risque de vol, afin d'attribuer plus précisément le risque aux véhicules de son portefeuille jugés plus susceptibles d'être volés. Le premier niveau (Niveau 1) repose sur les données du Québec, et le second (Niveau 2) s'appuie sur celles de l'expérience en Atlantique. Certes, le volume de données n'est pas important, mais Sonnet soutient que son approche est néanmoins raisonnable.

[47] Pour le niveau 1, les affectations sont fondées sur l'expérience du Québec, en identifiant les véhicules présentant un taux élevé de vol. Un véhicule à haut risque de vol est défini comme ayant un ratio de sinistres liés au vol supérieur à 200 % sur trois (3) ans, supérieur à 100 % sur un (1) an, et ayant connu une hausse de plus de 100% du ratio de sinistres. Les véhicules sont identifiés à la fois par modèle et par année-modèle. Les véhicules classés dans le niveau 1 seraient assujettis à une surprime de 10%.

[48] Le niveau 2 repose sur les données des provinces de l'Atlantique pour Sonnet et sa société sœur Definity, entre le deuxième trimestre 2022 et le premier trimestre 2024. Pour le niveau 2, un véhicule à haut risque de vol est défini comme ayant une fréquence de vol supérieure à deux (2) fois la fréquence globale de tous les véhicules combinés, ou ayant fait l'objet de plus de quatre (4) réclamations pour vol. Les véhicules de niveau 2 seraient assujettis à une surprime de 30%.

[49] En ce qui concerne le niveau 1, le comité a jugé que les données provenant du Québec n'étaient pas suffisamment représentatives de l'expérience du Nouveau-Brunswick. L'analyse de la requérante et la surprime proposée pour le niveau 1 ne sont pas retenues. Le comité ordonne leur retrait du dépôt.

[50] En ce qui concerne le niveau 2, le comité s'est inquiété du fait que l'analyse n'opérait aucune distinction selon l'année-modèle des véhicules. Sonnet a démontré que les données de l'Atlantique étaient moins crédibles lorsqu'elles étaient ventilées par année de modèle. Cette justification n'a pas rendu l'analyse plus convaincante. En outre, les véhicules proposés au niveau 2 qui seraient assujettis à une surprime ne coïncident pas avec les dix véhicules les plus volés au Nouveau-Brunswick (dossier d'audience, pages 263/264).

[51] Le comité conclut que la surprime proposée pour le niveau 2 n'est pas étayée dans le dépôt et doit être retirée. Une justification plus rigoureuse de cette variable serait nécessaire pour appuyer une hausse aussi importante de la prime imposée aux propriétaires concernés.

[52] En lien avec la suppression de la variable relative aux véhicules à haut risque de vol, la requérante doit également retirer les variables HRV Niveau 1 et HRV Niveau 2 de la surprime « Système antivol x Véhicule à haut risque ».

4. Décision

[53] Pour les raisons exposées ci-dessus, le comité conclut que le dépôt de la requérante n'est pas juste et raisonnable dans son intégralité, et il est ordonné à la requérante de modifier son dossier conformément à la demande formulée au paragraphe 5.

[54] Les modifications tarifaires proposées par la requérante de +5,79% avant plafonnement (+5,77% après plafonnement) sont appropriées à la lumière de la modification tarifaire globale indiquée de +5,82%. La requérante est autorisée à adopter les barèmes suivants :

Couverture	Modification tarifaire approuvée (non plafonnée)	Modification tarifaire approuvée (plafonnée)
Dommages corporels (RC-DC)	+4,00%	+3,98%
Dommages matériels (RC-DM)	Incluse avec DC	Incluse avec DC
Dommages matériels – indemnisation directe (DMID)		+3,97%
Assurance individuelle (AI)	+10,00%	+9,98%
Automobile non assurée (ANA)	-0,48%	-0,48%
Collision (COL)	+5,00%	+4,96%
Multirisques (MUL)	+10,01%	+9,95%
Risques spécifiés (RS)	+9,99%	+9,99%
Automobiliste sous-assuré (ASA) – SEF44	+0,00%	-0,02%
Total	+5,79%	+5,77%

[55] Les barèmes approuvés entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2025 pour les nouveaux contrats et 15 août 2025 pour les renouvellements.

Fait à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, le 28 mai 2025.

Mme Marie-Claude Doucet, présidente

NOUS SOMMES D'ACCORD :

Mme Brigitte M. Ouellette, membre de la
Commission

Mme Heather Stephen, membre de la
Commission