

Nouveaux enjeux de la théorie du risque

Georges Dionne
HEC-Montréal

L'analyse théorique du risque est en pleine évolution car les marchés sont bousculés par des événements que personne n'avait anticipés. Les risques de catastrophe naturelle ont beaucoup augmenté. Les coûts économiques et sociaux des risques écologiques atteignent des niveaux records. Les risques de consommation alimentaire inquiètent plusieurs populations, et ceux des chocs des marchés financiers sont devenus très imprévisibles.

On peut associer ces tendances à des nouveaux phénomènes naturels exogènes à l'homme, on peut les considérer plutôt endogènes, c'est-à-dire résultant d'une mauvaise gestion privée et sociale des risques et, en particulier, de niveaux de prévention privés et sociaux trop faibles. Bien souvent on a supprimé des institutions ou des mécanismes, on a déréglementé, sans se soucier de mettre en place des substituts incitatifs à la prévention des accidents. Certains vont même jusqu'à avancer qu'il y a une négligence collective qui peut être dangereuse à long terme – voire à court terme – pour les prochaines générations. Un exemple récent est celui de la déréglementation de la production d'énergie en Californie, où on a oublié les risques d'approvisionnement; un autre est celui de la déréglementation de la surveillance de la production agricole, où on a oublié les risques de maladie des différentes populations. L'exemple un peu moins spectaculaire sur lequel j'ai travaillé au cours des derniers mois, mais qui a peut-être des conséquences plus importantes, est celui de la déréglementation de l'assurance automobile et le risque d'accidents routiers. En effet, depuis quelques mois, les Américains se demandent si on ne devrait pas déréglementer complètement la tarification de l'assurance automobile. J'ai fait partie du groupe d'experts consultés.

Pour ceux qui ne le savent pas, la réglementation des tarifs d'assurance est volontaire pour chaque État américain. Actuellement, une forme de réglementation de ces tarifs existe dans trente et un États, alors que dans les dix-neuf autres ils ne sont pas réglementés. Une statistique intéressante que j'ai présentée à la Brookings en janvier dernier, le jour même où les pannes d'électricité ont commencé en Californie, est celle qui montre que le nombre de morts sur les routes (par 100 000 habitants) est beaucoup plus élevé dans les États déréglementés. Il ne s'agit pas de dire qu'il y a un lien direct entre la déréglementation des marchés et le risque d'accidents automobiles, mais que cette relation statistique devrait être étudiée en profondeur avant de tout déréglementer trop rapidement.

Les problèmes d'information (risque moral et antisélection) jouent un rôle important dans les marchés d'assurance et certaines formes de réglementation de ces marchés ont été mises en place, du moins en partie, pour en tenir compte. Des résultats de recherches récentes mettent en lumière le rôle de l'engagement des parties aux contrats pour rendre efficaces les contrats à long terme. En particulier, en présence de risque moral, les contrats d'assurance avec plein engagement sur le bonus-malus sont efficaces pour inciter les conducteurs à être plus prudents. Le plein engagement empêche la renégociation des contrats et rend donc crédible l'application contingente des ajustements des primes en fonction des expériences observées dans le temps.

Il est difficile de faire respecter le plein engagement des parties aux contrats sur une base volontaire. À court terme, les parties peuvent vouloir renégocier les termes des contrats. Si cette renégociation est anticipée, elle annule les effets incitatifs de long terme prévus à la signature des contrats. L'encadrement d'un système bonus-malus dans une loi réduit les possibilités de renégociation. Il permet en outre à une industrie de s'engager aux termes du contrat, sans nécessairement éliminer toute forme de concurrence.

Des recherches récentes ont montré que l'introduction d'un système bonus-malus avec plein engagement, basé sur les infractions au Code de la route, a été efficace pour réduire le nombre d'accidents. D'autres recherches ont montré que le coefficient bonus-malus en France est significatif pour expliquer les accidents et le choix de l'assurance tous risques. Ces résultats n'impliquent pas que ce système ne peut pas être remplacé, mais que des mécanismes substitutifs doivent être mis en place avant de l'éliminer, car il semble avoir des propriétés incitatives à la sécurité routière. Or, mettre en place des substituts efficaces, cela prend du temps.

Un article récent dans *Insurance Day* montrait que les réclamations pour dommages corporels augmentaient en Angleterre depuis quelques mois. Certains experts étaient d'avis qu'une explication de ce phénomène résidait dans les politiques de tarification de l'assurance. Une conclusion semblable vient d'être publiée par des experts américains qui ont étudié les effets de la réglementation des tarifs d'assurance pour la couverture des accidents du travail.

D'une façon générale, la prévention contre les différents risques ne peut pas être considérée comme une activité strictement privée. Celle-ci génère des externalités que les prix de marché ne peuvent pas internaliser, particulièrement en présence d'asymétries d'information entre les participants dans les marchés. Ne pas considérer cette réalité peut être très coûteux à long terme.