

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1976)
Heft: 375

Artikel: Initiative de la VPOD sur l'assurance RC : deux ou trois choses qu'il faut savoir
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Initiative de la VPOD sur l'assurance RC : deux ou trois choses qu'il faut savoir

« La Confédération instituera, par la voie de la législation, une assurance fédérale pour la couverture de la responsabilité civile des détenteurs de véhicules à moteur et de cycles ». Ce petit texte, destiné à devenir l'article 37 bis alinéa 3 de la Constitution fédérale, agite, semble-t-il, moins les esprits en attendant la votation de la fin du mois que l'article constitutionnel sur la radio et la télévision. A tort probablement : la VPOD a mis là le doigt sur un problème qui mérite à plus d'un titre de passer devant le peuple. Ne serait-ce que parce que c'est l'occasion de mettre à jour une partie de l'activité de grandes compagnies d'assurances dans un débat public d'envergure. Le principe défendu par la VPOD : tout en appuyant vigoureusement l'obligation faite aux détenteurs de véhicules à moteur et de cycles de conclure une assurance couvrant la responsabilité civile, le syndicat est opposé à ce que la Confédération déclare une assurance obligatoire sans que soit simultanément offerte aux intéressés la possibilité de s'assurer auprès d'une institution publique régie par la Confédération. C'est en somme mettre le holà à l'institutionnalisation d'une « source juteuse de bénéfices, garantie par l'Etat ».

Les hausses de 1971

Le détonateur : les augmentations de primes de 1971 et de 1972. Rappelez-vous ! Avec effet au 1er janvier 1971, les sociétés d'assurances avaient imposé aux détenteurs de véhicules une augmentation de primes de 10 %; quelques mois plus tard, elles exigeaient un supplément allant jusqu'à 35 %, supplément rabattu par le Bureau fédéral des assurances — pourtant peu suspect de fermeté et d'intransigeance à l'égard des dites assurances — à 18 %. Soit tout de même une augmentation totale, en l'espace d'une année, de 28 % (l'initiative était déposée à la Chancellerie fédérale le

11 avril 1972). Une situation telle que la Confédération elle-même y alla de quelques mesures immédiates, dont une enquête de la Commission des cartels sur les conditions de concurrence dans la branche de l'assurance RC auto.

Déjà des résultats

Premiers résultats : l'intervention de la Confédération, les mouvements dans l'opinion (interpellations aux Chambres, plaintes de droit administratif, pétitions diverses), mais surtout l'aboutissement de l'initiative de la VPOD ont déjà considérablement modifié le climat dans ce secteur des assurances. Qu'on en juge plutôt par ces premiers résultats (recensés par la VPOD au long d'un remarquable dossier, indispensable pour voter en toute connaissance de cause, et d'où nous sortons la plupart des données ci-dessous) :

- une réduction (de 31,5 à 26 %) de la marge pour frais et bénéfices, calculées sur les primes nettes; le paiement d'un intérêt sur les réserves pour sinistres à régler et les recettes provenant de ces primes; le paiement d'un intérêt partiel sur les autres réserves; l'extension des statistiques; un calcul des primes plus précis (nous aurons l'occasion de revenir sur le problème des réserves).
- la création d'une commission consultative permanente;
- l'accélération des travaux de révision de la loi relative à la surveillance des institutions privées d'assurance, en chantier depuis dix-huit ans (!);
- aucune augmentation des primes depuis 1972.

Aller plus loin

Une initiative, en somme, efficace avant d'être votée ! Mais la VPOD ne veut pas en rester là. En partie parce que certains des progrès cités promettent plus qu'ils ne peuvent tenir (« le système

plus précis de calcul des primes ne permet pas de faire la clarté dans l'imbroglio des primes, pas plus que ne peuvent être décelés avec toute la netteté désirable les bénéfices réels; la commission consultative ne peut pas — à cause de sa composition et de la complexité de la matière — défendre les intérêts des assurés comme elle devrait le faire »).

Voyons dans cette perspective quelques chapitres sur lesquels il est déjà possible de faire quelque lumière (nous conclurons la semaine prochaine).

Un pouvoir sans contrepoids

Une des conclusions du rapport entrepris dans la fébrilité de 1972 (hausses massives des primes) par la Commission des cartels était au moins sans équivoque : « Les conditions de concurrence dans la branche des assurances RC pour les véhicules à moteur et les cycles se caractérisent par une absence de concurrence au niveau des primes, ceci malgré l'existence d'outsiders (compagnies d'assurances non rattachées au cartel) ».

C'était mettre le doigt sur les activités d'une puissante conférence, la CDA ou Conférence des directeurs-accidents.

La toute-puissante conférence

Il vaut la peine de détailler plus avant les activités de cette CDA qui regroupe donc la majorité des compagnies d'assurance opérant en Suisse et concessionnaires dans le domaine des assurances accidents et responsabilité civile. Les statuts de cette Conférence — qui existe depuis 1922, mais dont les statuts n'ont été ratifiés qu'en 1971 — postulent entre autres une politique de limitation de la concurrence entre les compagnies affiliées. L'article définissant les buts de la CDA est clair à cet égard : « Préserver et promouvoir les inté-

● SUITE EN PAGE 6