

CORRESPONDANCE SYNDICALE SUISSE  
SERVICE DE PRESSE DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

CSS

2.57

3000 Berne 23, 8 septembre 1976  
Case postale 64

EDITION 1976 - N° 33

Initiative RC de la VPOD:

Réduire les dividendes pour accroître la protection des assurés!

L'assurance responsabilité civile des véhicules à moteur est caractérisée par toutes sortes d'insuffisances, et même d'abus dont les assurés - et parmi eux beaucoup de travailleurs - sont les victimes. Même celui qui ne possède pas de véhicule est concerné. En effet, les sociétés d'assurance sont si puissantes qu'elles déterminent non seulement le montant des primes, mais manipulent les prix des terrains, les loyers - et l'emploi dans la construction. De 1950 à la fin de 1973, le nombre des logements entre leurs mains a sextuplé, passant de 10 000 à plus de 60 000!

Dans le secteur des assurances, la concentration des capitaux a atteint un point dangereux. Dans le domaine de l'assurance RC, la falsification de la concurrence consécutive au poids et à l'influence des grandes sociétés, fait peser une lourde hypothèque sur les assurés. Cette falsification est tolérée par l'autorité de surveillance. On ne saurait s'y plier plus longtemps. On ne peut pas davantage admettre que le principe - incontestable - de l'assurance RC obligatoire ait pour effet de garantir un quasi-monopole (et les prébendes qu'il implique) à de puissants intérêts privés!

Il est illusoire de penser que le Bureau fédéral des assurances (BFA) et la commission consultative récemment instituée puissent corriger cet état de choses. Ces deux organes sont trop désarmés. Le Tribunal fédéral ne vient-il pas d'adresser un blâme au BFA pour avoir couvert les abus des assureurs? Au sein de la commission consultative, ce sont ces derniers - forts de leur autorité technique - qui donnent le ton. Seule l'initiative VPOD permet de

sortir de l'impasse.

Elle préconise l'institution d'une assurance fédérale coiffant les 2,1 millions de véhicules à moteur et les 2,2 millions de cycles (avec ou sans moteur). Ils seront ainsi assurés de manière optimale et à plus bas prix que par les assurances privées. Si l'initiative est acceptée, le législateur peut créer soit un établissement fédéral qui concurrence les sociétés privées soit une institution détenant le monopole de l'assurance RC. Dans un cas comme dans l'autre,

les avantages seront multiples:

- \* La puissance du cartel des directeurs des sociétés privées d'assurance-accidents sera brisée.
- \* Les assurés seront représentés au sein du conseil d'administration d'un établissement fédéral d'assurance. Ils participeront aux décisions.
- \* Même si la Confédération ne confère pas le monopole au nouvel établissement, elle sera néanmoins en mesure de contrôler efficacement les agissements des sociétés privées.
- \* Un établissement fédéral ne visant pas au profit pourra imposer un abaissement des coûts et des primes (et plus encore s'il détient un monopole).
- \* Un tel établissement limitera l'accumulation de réserves au strict nécessaire (les réserves des sociétés privées sont supérieures aux besoins réels et masquent ainsi des bénéfices).

- \* Un établissement fédéral, surtout s'il détient le monopole, pourra épargner les frais de publicité et d'acquisition et simplifier l'administration; un bureau de poste, par exemple, pourra délivrer les polices. Nombre d'autres économies sont prévisibles, en matière de détermination des dommages notamment.
- \* On a lieu de penser que les dépenses d'exploitation, actuellement de 23%, pourront être ramenée à 10% (taux de la CNA).
- \* Les nombreux véhicules à moteur de la Confédération - PTT, armée, etc. - seront assujettis à une assurance RC spéciale, dont les coûts seront minimaux.
- \* Le coûteux système de réassurance en vigueur deviendrait superflu, la Confédération offrant une garantie suffisante.
- \* La création d'un établissement fédéral n'aurait pas seulement pour effet un abaissement des primes: il empêcherait aussi que les riches sociétés privées ne deviennent toujours plus riches.

Toutes ces raisons sont de nature à engager les usagers de la route et les citoyens à accepter l'initiative de la VPOD. Céder aux arguments fallacieux qu'on lui oppose, ce serait se condamner à verser indéfiniment des primes dont l'excès explique les bénéfices indus des sociétés d'assurance et leur puissance tentaculaire.

8.9.76

Walter Renschler