

DIFFUSION RESTREINTE

INITIATIVE DE LA VPOD

ARGUMENTAIRE

COMITE ROMAND CONTRE L'ÉTATISATION DE L'ASSURANCE R.C. AUTOMOBILE  
CASE POSTALE 213

1211 GENEVE 3

1. Répartition des attributions entre Etat et économie privée

---

1.1 Notre ordre économique repose sur la liberté du commerce et de l'industrie. Le principe de la subsidiarité est la résultante de cette garantie constitutionnelle, principe selon lequel l'Etat ne saurait se charger d'une activité assumée à la satisfaction générale par l'économie privée.

Or, le Conseil fédéral, le Parlement et les associations d'usagers de la route (représentantes qualifiées des "consommateurs") ont bien souligné que l'assurance R.C. pour les véhicules à moteur et les cycles fonctionne à leur entière satisfaction (voir argument 7).

1.2 Certes, l'Etat établit souvent des normes obligatoires en matière de tâches assumées par l'économie privée. L'assurance obligatoire est précisément l'une de ces normes. Mais, son introduction relative à une branche d'assurance donnée ne signifie nullement qu'il faille créer un établissement d'Etat pour en assurer l'exploitation. Il y a d'ailleurs des normes obligatoires dans d'autres secteurs. Mais, personne ne s'aviserait d'exiger que la fabrication des signaux de circulation soit étatisée, parce que l'Etat impose l'installation de ces signaux. Personne ne s'attendrait non plus à ce que la Confédération ou les cantons exploitent des fabriques de pneus, parce qu'ils prescrivent aux détenteurs d'automobiles la nature des pneus utilisés...

1.3 L'obligation de s'assurer n'est donc absolument pas un motif d'étatisation. Preuve en sont les nombreuses branches d'assurance obligatoires, exploitées par des compagnies d'assurances privées, telle que l'assurance de la responsabilité des installations atomiques ou des transports par conduites. De même, en ce qui concerne les avions ou les bateaux.

1.4 Si l'Etat exploite lui-même, en matière d'assurances sociales, certaines branches obligatoires, telle que l'AVS, ce n'est pas parce qu'elles sont obligatoires. La raison en est plutôt que ces assurances, outre leur fonction de répartition des risques, ont d'autres tâches à assumer, par exemple la péréquation des revenus. En règle générale, les assurances d'Etat ne servent d'ailleurs que des prestations de base.

- 1.5 Les auteurs de l'initiative préconisent l'exploitation d'une assurance obligatoire par la Confédération. Cela est contraire non seulement à la pratique observée jusqu'ici, mais encore au principe de la subsidiarité, qui a largement fait ses preuves. Ce postulat est inspiré par l'idéologie politique de la VPOD, fédération qui s'est fixée comme objectifs une étatisation maximum et la transformation profonde de la société.
  
- 1.6 Détail à ne pas négliger: aucun pays d'Europe occidentale, respectant l'économie de marché, n'a chargé un établissement d'Etat d'exercer le monopole de l'exploitation de l'assurance R.C. autos...

2. Une assurance d'état n'est pas, par principe, meilleure qu'une assurance privée

---

- 2.1 Les auteurs de l'initiative prétendent qu'un organisme d'assurance d'Etat serait supérieur aux compagnies privées d'assurance. Cette conception de l'organisation de l'assurance, selon le seul critère de l'appartenance, est très significative. Car, pour les auteurs de l'initiative, les points de vue dogmatiques ou idéologiques - et non objectifs - priment. La question de la solution objectivement la meilleure n'est guère posée.
- 2.2 De tous les documents, il apparaît clairement que les auteurs de l'initiative aspirent à un organisme détenteur d'un monopole. Un tel monopole impliquerait:
- aucune obligation d'améliorer encore les prestations, les automobiliste ne pouvant désormais plus changer d'assureur;
  - esprit de fonctionnarisme;
  - en cas de sinistre, application aveugle des règlements;
  - augmentation du nombre des fonctionnaires (plusieurs milliers);
  - importants subsides de l'Etat pour financer la période de démarrage (plusieurs années);
  - les assureurs suisses devraient cesser de pratiquer, à l'étranger, l'assurance responsabilité civile de véhicules automobiles (l'excédent de la balance des revenus en serait diminué d'autant);
  - coût supérieur de l'assurance en général, car l'infrastructure existante des compagnies privées ne pourrait pas être démantelée dans la même proportion (elle sert naturellement à toutes les autres branches d'assurance).
- 2.3 Un organisme à monopole ne peut se soustraire aux critiques que les auteurs de l'initiative adressent à l'ordre établi (aucune transparence dans le calcul des primes, contrôles étatiques déficients, information insuffisante du public). Un établissement d'assurance d'Etat - l'expérience l'a démontré - ne garantit aucun droit de regard dans le détail de ses calculs des primes. Il ne permet pas non plus au public de participer à l'élaboration des tarifs. Surtout, il n'est pas soumis au contrôle du bureau des assurances. Les rapports annuels de gestion sont généralement le seul moyen d'information en main du public.

- 2.4 Dans leur propagande - pour des motifs purement tactiques - les promoteurs de l'initiative évoquent une éventuelle alternative au monopole. Selon eux, le nouvel organisme fédéral pourrait aussi, le cas échéant, entrer en concurrence avec les assureurs privés. L'automobiliste serait ainsi libre de conclure un contrat soit auprès d'une compagnie privée soit auprès de l'organisme d'Etat. En réalité, ce n'est qu'un leurre. Car, soit l'organisme d'Etat se soumet aux règles du marché et à la surveillance fédérale (il est alors incompréhensible que l'Etat adjoigne un 24ème assureur aux 23 existant déjà), soit cet "organisme concurrentiel étatique" n'est qu'une manoeuvre politique, premier pas vers l'établissement ultérieur d'un monopole.
- 2.5 Il ne faut pas s'y tromper: une fois fondé, l'organisme concurrentiel de l'Etat serait maintenu par tous les moyens, même s'il s'avérait être incapable d'atteindre son but. Les pertes seraient alors couvertes par des subventions massives (ou par l'attribution d'un pouvoir de monopole, justement).
- 2.6 L'organisation actuelle de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles présente une combinaison harmonieuse entre les règles de l'économie de marché et le contrôle de l'Etat. L'assuré...
- jouit des avantages d'une réglementation d'économie privée (capacité d'adaptation permanente aux conditions du marché, liberté du choix de la compagnie d'assurance, concurrence entre les compagnies d'assurance tant pour le service à la clientèle que pour le règlement des sinistres, etc);
  - participe, par l'intermédiaire des représentants de son club automobile dans la commission consultative, à l'élaboration des tarifs et des conditions d'assurance;
  - a, enfin, la possibilité de recourir contre les décisions de l'autorité de contrôle auprès du Département Fédéral de Justice et Police et, en seconde instance, auprès du Tribunal Fédéral.
- 2.7 Tant au Canada qu'aux USA, dans quelques Etats fédéraux, l'assurance R.C. a été partiellement ou totalement étatisée. Le résultat de ces expériences est édifiant. Un organisme concurrentiel étatique de l'Etat du Maryland, aux USA, a dû, une année après sa création, augmenter ses primes de 34% et ne peut plus, dès lors, concurrencer les assureurs privés. Dans la province canadienne du Saskatchewan existe un organisme à monopole: les automobilistes y payent actuellement des primes sensiblement supérieures à celles exigées par les

assureurs privés d'autres provinces. Dans la province du Manitoba, un établissement étatique a acquis un monopole en 1971: malgré de massives augmentations des primes, il doit actuellement être subventionné par une taxe supplémentaire sur les carburants. Et dans une autre province, la Colombie britannique, les pertes gigantesques de l'entreprise à monopole "Autoplan", fondée en 1974, provoquèrent un raz de marée lors des dernières élections au parlement.

3. Une assurance d'Etat n'est pas meilleur marché

- 3.1 Les auteurs de l'initiative prétendent qu'un établissement d'Etat pourrait offrir des primes moins chères que les compagnies d'assurance privées, sans toutefois apporter la moindre preuve à l'appui de cette affirmation.
- 3.2 74% des primes encaissées sont consacrés au règlement des sinistres, domaine où une assurance d'Etat ne saurait pas non plus faire d'économies (à moins, bien sûr, que ce ne soit aux dépens des lésés). En effet, le coût des sinistres est directement fonction du comportement des usagers de la route. Depuis de longues années, le coût des sinistres fait l'objet d'une statistique commune des assureurs, laquelle porte sur 95% du marché et constitue la principale base du calcul des primes. (Quelques rares compagnies, détenant un portefeuille R.C. autos minime, ne sont pas encore en état de fournir les données statistiques sous la forme qu'exige la saisie par ordinateur). L'introduction d'une assurance d'Etat n'entraînerait pas une diminution des accidents et, partant, ne modifierait pas ces statistiques.
- 3.3 Les primes sont calculées en se fondant sur la statistique commune, une calculation précise et des prévisions très rigoureuses. Cette tarification prospective est ultérieurement complétée par une tarification rétrospective, basée sur les résultats effectifs. Si l'on s'aperçoit alors qu'un tarif était trop élevé, il est tenu compte de la différence existant en faveur des automobilistes, lors de l'établissement des primes pour l'année suivante. Naturellement, les intérêts que rapportent les réserves financières constituées par les assurances sont également pris en considération lors de la fixation des primes. En ce qui concerne le calcul des primes, une assurance d'Etat ne saurait trouver de méthodes plus appropriées.
- 3.4 26% des primes sont acquis aux compagnies d'assurance pour leur permettre de couvrir leurs frais généraux et de dégager un bénéfice. En moyenne, le taux de bénéfice est limité à un maximum de 3%. On doit, du reste, relever que ce taux de 3% est celui auquel le projet de loi fédérale sur la surveillance des assurances privées limitera la marge de bénéfice des assureurs privés. Ce taux est inférieur à celui toléré généralement en matière de prestations de services obligatoires ou de marchandises de première nécessité. On ne

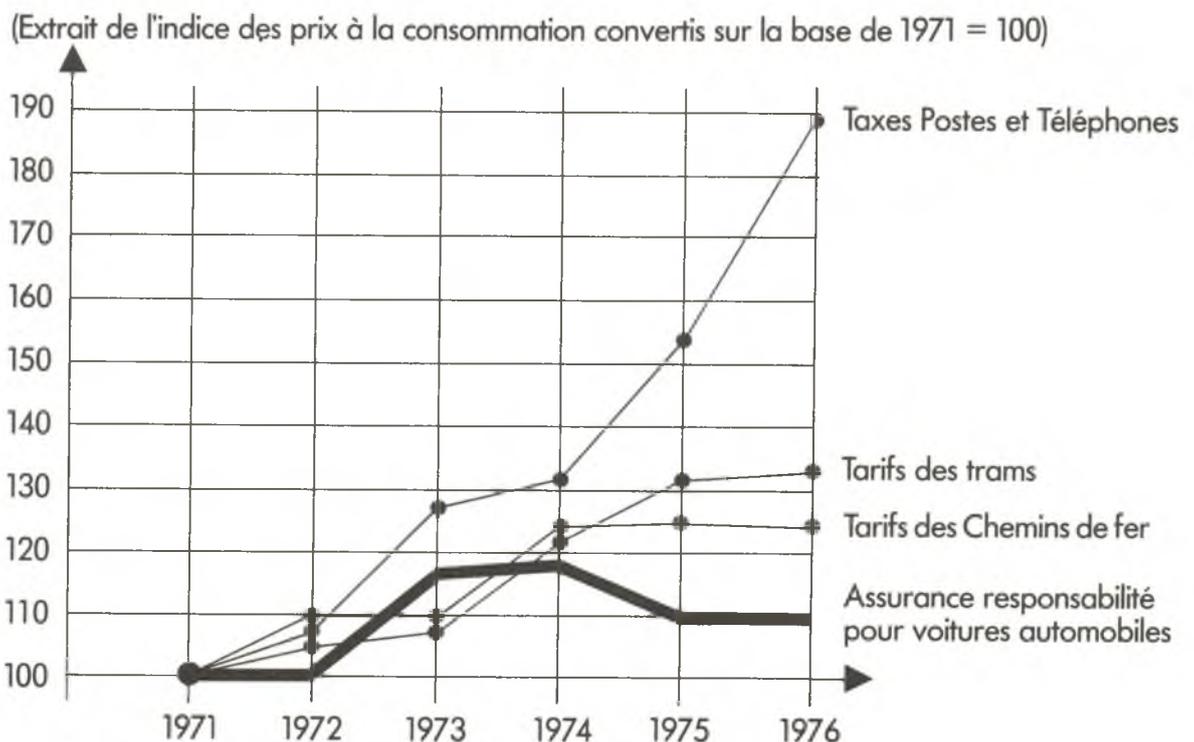
saurait donc parler "d'affaires d'or". Dans le cas contraire, le TCS aurait d'ailleurs depuis longtemps créé sa propre assurance R.C. Mais, après avoir, au cours des années 1958 à 1960, approfondi ce problème, le TCS était arrivé à la conclusion que la création de sa propre assurance R.C. comporterait de trop gros risques. Pourtant, à cette époque, la surveillance fédérale et la participation de l'opinion publique étaient moins développées qu'aujourd'hui.

- 3.5 En matière de frais généraux, un taux de 23% correspond au niveau moyen des frais effectifs. Mais, étant donné l'uniformité du risque, la concurrence que se livrent les compagnies d'assurance contraint celles-ci à rationaliser toujours mieux leurs frais administratifs. En revanche, un établissement d'Etat jouissant d'un monopole ne serait pas, lui, obligé de rechercher constamment les méthodes de travail les moins coûteuses.
- 3.6 Il arrive qu'on cite la CNA qui travaille avec "10% de frais administratifs, seulement". Mais, comparaison n'est pas raison. En effet, l'exploitation d'une assurance accidents collective servant des prestations schématiques ne saurait être comparée à une assurance R.C. automobile. En effet, les assureurs des véhicules à moteur ont à traiter directement avec environ deux millions d'automobilistes, tandis que la CNA ne traite qu'avec les entreprises assujetties lesquelles, par-dessus le marché, se chargent gratuitement d'une partie importante des tâches administratives. En outre, le règlement d'un dommage R.C. exige un travail beaucoup plus important que celui d'un dommage consécutif à un accident.
- 3.7 On prétend souvent que les réserves supplémentaires de sécurité, constituées par les assurances privées au-delà des réserves minimales pour sinistres, sont superflues. Or, comme l'exemple de la CNA le prouve, les assureurs d'Etat ont également besoin de telles réserves supplémentaires. En effet, la CNA dispose, outre ses réserves normales pour sinistres, de deux fonds de compensation (pour les secteurs "accidents professionnels" et "accidents non-professionnels" respectivement), ainsi que d'un fonds général de réserves. En 1975, ces trois fonds s'élevaient à 175 millions de francs. S'ils n'avaient pas été constitués, le déficit d'exploitation de l'année passée, s'élevant au total à 32 millions de francs, n'aurait pas pu être couvert.

- 3.8 Les auteurs de l'initiative font valoir qu'un établissement jouissant d'un monopole n'encourrait pas de frais de vente et, partant, serait moins cher. Cet argument n'est pas valable. D'une part, les frais de vente purs des compagnies privées ne représentent que 3 à 4%. D'autre part, ces frais correspondent à des prestations sous forme de service à la clientèle. Si l'on renonçait de façon générale au service à la clientèle tel qu'il est offert actuellement par l'assurance privée, il en résulterait une diminution des prestations. L'automobiliste y gagnerait-il vraiment?
- 3.9 Le commissionnement n'est pas un élément constitutif des frais, auquel l'établissement d'Etat pourrait sans autre renoncer. En effet, les commissions ne sont qu'une forme particulière de rémunération, tout à fait courante dans de larges secteurs de l'économie privée. Dans les comptes d'un établissement d'Etat, ce poste se retrouverait au chapitre des salaires. Les frais totaux n'en diminueraient donc pas pour autant.
- 3.10 Si un établissement d'Etat entrerait en concurrence avec les assureurs privés, ses frais généraux ne seraient guère inférieurs, car il serait obligé d'exercer son activité sur des bases similaires à celles de ses concurrents. Assurant exclusivement la branche R.C. véhicules à moteur, il devrait même s'attendre à des frais plus élevés que ceux encourus par les compagnies privées. En effet, celles-ci, grâce à l'exploitation de plusieurs branches par une seule et même organisation, peuvent répartir et réduire les frais occasionnés par chaque branche d'assurance particulière.
- 3.11 Bien entendu, un établissement d'Etat pourrait être privilégié, par une exonération d'impôt notamment. Mais, si l'Etat devait renoncer à des revenus fiscaux, parce qu'un établissement d'Etat exonéré d'impôts prend la place d'entreprises privées imposables, il rechercherait d'autres sources d'impôt. Par conséquent, l'ensemble des contribuables devrait supporter la charge découlant des avantages accordés aux assurés R.C. autos.

3.12 L'initiative a été lancée après l'augmentation des primes de 18%, intervenue au 1er janvier 1972. Cette augmentation, importante et peu populaire, était pourtant inévitable. Pour trois raisons. Premièrement, il s'était avéré que le tarif introduit en 1970 était insuffisant. Deuxièmement, la vague de renchérissement avait atteint son apogée. Troisièmement, le nombre des accidents de la circulation et des victimes (morts et blessés) avait atteint son maximum. Ultérieurement, les diverses procédures de recours, de même que les enquêtes des experts et des instances fédérales de surveillance, devaient bien mettre en évidence qu'une telle augmentation était parfaitement justifiée et fondée.

3.13 L'évolution des primes au cours de ces dernières années apporte la preuve évidente que les assureurs gardent la maîtrise des frais et qu'ils sont capables d'offrir aux automobilistes des prestations d'assurance, dont le prix - en dépit de la hausse générale du coût de la vie - reste singulièrement raisonnable.



6 \* Dès le 27 octobre 1976, les tarifs des CFF subiront une augmentation moyenne de 10%, dont il n'est pas tenu compte ici.

4. La surveillance des compagnies d'assurance par la Confédération: une garantie supplémentaire pour l'assuré
- 
- 4.1 Toutes les compagnies d'assurances privées - y compris les caisses maladie - sont déjà soumises à la surveillance d'une instance fédérale, indépendante et compétente (Bureau fédéral des assurances ou Office fédéral des assurances sociales).
- 4.2 La surveillance des compagnies d'assurances est basée sur le principe du contrôle matériel de l'Etat. Il ne s'agit pas d'un contrôle purement formel. Au contraire, un examen approfondi des conditions de travail de chaque institution d'assurance est exercé lors de l'octroi de l'autorisation de pratiquer et pendant toute la durée d'activité. Et il est important de souligner la faculté qu'a l'autorité de surveillance d'influencer l'activité des sociétés quand l'intérêt des assurés l'exige.
- 4.3 Lors de l'examen de chaque tarif d'assurance, l'autorité de surveillance vérifie si la solvabilité de l'assureur n'est pas mise en danger par des primes trop basses ou si, à l'inverse, l'assuré n'est pas soumis à des primes trop élevées. Dans le cadre de l'assurance R.C. auto, le contrôle va encore plus loin: l'autorité de surveillance examine en plus si, dans le cadre de cette fourchette d'insolvabilité et de profit excessif, les primes correspondent réellement au risque encouru et au coût des sinistres.
- 4.4 Par ailleurs, la législation en matière d'assurance donne la possibilité à l'assuré de recourir contre des décisions de l'autorité de surveillance auprès du Département fédéral de justice et police et, en deuxième instance, auprès du Tribunal fédéral. L'assuré a donc la possibilité de faire vérifier les primes de l'assurance R.C. auto par des instances judiciaires indépendantes.
- 4.5 Le Bureau fédéral des assurances exerce une surveillance très stricte sur les compagnies d'assurances privées. L'affirmation des auteurs de l'initiative relative à une défaillance de l'autorité de surveillance est un reproche totalement infondé. Les divers recours intentés contre des décisions tarifaires, dont une partie a été jugée par le Tribunal fédéral, l'ont démontré sans la moindre équivoque.

- 4.6 Dans les années 1972-1974, une commission d'experts a été nommée par le Département fédéral de justice et police. Cette commission paritaire soumettait à un contrôle supplémentaire l'ensemble des propositions de tarifs des compagnies d'assurances.
- 4.7 Mais, depuis 1975, une commission consultative permanente, nommée par le Conseil fédéral, est entrée en activité. Cette nouvelle commission s'occupe de tous les problèmes relevant des conditions d'exécution, de conception et de tarification. Des discussions très approfondies, dans le cadre de la commission consultative, précèdent la sortie et l'autorisation de tous les tarifs. A cette occasion, le matériel statistique fourni par les assureurs est vérifié.
- 4.8 La commission consultative, en tant que gérante des intérêts publics, est en possession de tous les documents qui lui sont nécessaires. Quelques critiques ont déjà été émises, affirmant qu'il s'agit d'un labyrinthe de chiffres. C'est bien souligner la complexité d'un problème que l'on ne pourra jamais régler par de simples slogans. Au surplus, c'est le secrétaire général actuel de la VPOD qui avait exigé en 1971, par le biais d'un postulat, la création d'une telle commission consultative.
- 4.9 La participation intensive des assurés (ou de leurs représentants qualifiés) à la conception des tarifs de l'assurance R.C. auto va bien au-delà des possibilités données par les institutions d'assurance d'Etat. En ce qui concerne la CNA, qui est souvent citée à titre d'exemple, aucune instance de contrôle externe n'existe. Les tarifs de la CNA sont établis par un organe de cette institution, à savoir le conseil d'administration. L'assuré ne peut pas, comme dans l'assurance R.C. auto, faire opposition auprès d'un département fédéral ou, en seconde instance, auprès du Tribunal fédéral.
- 4.10 La possibilité qui leur est réservée de participer à l'élaboration des tarifs et, au besoin, de faire vérifier les primes de l'assurance R.C. auto par une instance judiciaire indépendante, est une des raisons principales pour lesquelles les grandes associations d'automobilistes ne soutiennent pas l'initiative de la VPOD.

5. L'information du public est garantie

5.1 L'assurance reste - et restera - une combinaison de chiffres, de mathématiques et de statistiques. Le produit "assurance" est totalement abstrait. C'est la raison pour laquelle l'information du public est extrêmement difficile et doit surmonter de lourds handicaps. Mais les assurances d'Etat n'échappent pas non plus à cette contrainte. Qui peut juger du bien-fondé d'une prime de la CNA ou de la cotisation à l'AVS?

5.2 Pourtant, à l'heure actuelle, les organismes suivants diffusent déjà une information extrêmement complète sur tous les problèmes relatifs à l'assurance R.C. auto:

- le Bureau fédéral des assurances (Rapport annuel, communiqués de presse concernant des décisions tarifaires, conférences de presse, etc.)
- la Commission consultative (Publication de rapports d'expertise, conférences de presse)
- les Associations d'assureurs (Assurance-Information, Conférence des directeurs accidents)
- les compagnies d'assurances elles-mêmes
- les associations intéressées (Clubs automobiles)

Toutes ces instances ont considérablement développé leurs publications ces dernières années.

5.3 En revanche, la publicité des institutions d'assurance étatiques se limite, dans la règle, à un rapport annuel très sommaire.

6. Les conséquences politico-économiques d'une adoption de l'initiative sont considérables

---

- 6.1 L'étatisation de l'assurance R.C. conduirait à un gonflement ultérieur de l'appareil de l'Etat et à une augmentation substantielle du nombre des fonctionnaires. On ne peut pas exploiter correctement une assurance responsabilité civile couvrant l'ensemble des véhicules à moteur et des cycles du pays avec un ordinateur et quelques dactylos...
- 6.2 Une assurance d'Etat exigerait des capitaux de départ considérables. La loi sur l'assurance maladie et accidents de 1911 prévoyait, en vue de la création de la CNA, une contribution de dix millions de francs comme fonds de réserve et capital d'exploitation, montant très important pour l'époque. En outre, la Confédération avait pris en charge, au début, la moitié des frais administratifs, de même que toutes les dépenses survenues avant le commencement de l'exploitation. Ensuite, la Caisse fédérale dut financer des réductions de primes et des indemnités de renchérissement pour les rentes. De 1918 à 1968, la CNA a reçu une aide financière de plus de 350 millions. Converti en francs actuels, ce montant est proche de 1 milliard. Enfin, la Caisse Nationale est dispensée des frais de port et de l'impôt, ce qui alourdit indirectement le budget de l'Etat.
- 6.3 Il est donc évident que l'étatisation de l'assurance R.C., en définitive, exigera une participation financière supplémentaire de la part du contribuable, sans que l'assuré, lui, puisse espérer voir le montant de sa prime baisser. De plus, toute étatisation conduit à une diminution du nombre d'entreprises soumises à l'impôt et, par conséquent, alourdit encore la charge fiscale des autres contribuables.
- 6.4 Le message du Conseil fédéral donne à entendre qu'une étatisation pourrait peut-être donner lieu à des demandes d'indemnités de la part des compagnies d'assurance expropriées.

6.5 Une étude détaillée a démontré qu'une étatisation de l'assurance responsabilité civile automobiles en Suisse signifierait, pour les entreprises d'assurance travaillant dans les pays européens les plus importants, la perte de ce marché étranger. Cela aurait pour conséquence que le solde du revenu figurant au bilan dans le secteur de l'assurance privée, montant approximatif de 350 millions, serait sensiblement réduit. On peut donc en déduire que, dans ce domaine, l'assurance privée suisse jouit à l'étranger d'une grande confiance. Et il n'est pas à exclure qu'une étatisation d'une des branches principales exploitée dans le pays puisse nuire à cette confiance.

7. Conseil fédéral, Parlement et experts rejettent l'initiative

- 7.1 Le Conseil fédéral ne s'est jamais laissé intimider par le choix du cheval de bataille électoral de la VPOD. Le Département fédéral de Justice et Police avait décidé, dès le 12 août 1971, donc avant que la VPOD ne lance son initiative, la constitution d'un groupe de travail auquel il incomberait d'examiner tous les problèmes à long terme de l'assurance responsabilité civile pour véhicules à moteur. Dans son rapport du 1er octobre 1974, ce groupe arrivait à la conclusion que l'organisation actuelle doit être, dans son principe, maintenue. Il faisait des propositions complémentaires sur quelques points; celles-ci sont déjà devenues réalité.
- 7.2 Un rapport du 10 novembre 1971 de la commission des cartels était parvenu aux mêmes conclusions. Il refusait d'admettre que les conventions passées entre les compagnies aient eu un effet néfaste pour les consommateurs et constatait qu'elles avaient même un effet partiel certain sur les baisses de primes. Les propositions d'amélioration émises par la commission des cartels touchaient quelques points secondaires. Elle repoussait l'idée d'une assurance d'Etat, qu'il s'agisse d'un établissement à caractère concurrentiel ou d'un monopole, parce que celle-ci ne conduirait ni à un renforcement de la concurrence ni à une diminution des primes.
- 7.3 Le Conseil fédéral se ralliait sans objection, le 9 décembre 1974, aux conclusions du groupe d'étude et de la commission des cartels. Il recommandait le rejet de l'initiative, sans proposer de contre-projet.
- 7.4 Mais le 5 mai 1976, le Conseil fédéral a transmis à l'Assemblée fédérale son message concernant une nouvelle loi sur la surveillance des assurances. Elle contient l'essentiel des propositions du groupe d'étude. Dans cette loi sont ancrées différentes dispositions: les principes de calcul les plus importants, le principe d'une surveillance accrue (déjà appliquée), ainsi que le principe d'une commission consultative permanente (déjà créée, elle aussi, par arrêté du Conseil fédéral).
- Surtout, cette loi prévoit de limiter la marge de bénéfice de l'assurance R.C. à son niveau actuel (vérifié par les experts), soit 3% du chiffre d'affaires.

- 7.5 Le Conseil national et le Conseil des Etats eurent une attitude identique quant au jugement à porter sur l'initiative de la VPOD. Après une courte discussion, le Conseil national, suivant en cela le Conseil fédéral, rejeta l'initiative par 110 voix contre 32. Et le Conseil des Etats se prononça unanimement contre l'initiative populaire: même les représentants socialistes la jugèrent insoutenable.

8. Une initiative purement idéologique et dogmatique

- 8.1 Le lancement de l'initiative doit être replacé dans le contexte des discussions qui eurent lieu en été 1971, à propos des 18% d'augmentation des primes. La VPOD dési-rait mettre en évidence - et à profit - "l'indignation du peuple", en vue d'une action politique correspondant bien au type d'idéologie qu'elle professe.
- 8.2 Parallèlement, l'initiative devait servir d'argument pour les élections au Conseil national de fin octobre 1971. Pour des raisons de temps, la récolte des signatures n'a pu se faire de la façon la plus sérieuse, à tel point que des bulletins non valables furent malgré tout soumis à signature auprès des électeurs de Suisse romande et du Tessin.
- 8.3 Pour la VPOD, l'étatisation de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles représente la première étape d'une transformation globale du système économique. C'est pour cette raison qu'elle a décidé de ne pas faire marche arrière, malgré les prises de position claires du Conseil fédéral et du Parlement (l'initiative était pour-tant munie d'une clause de retrait).
- 8.4 Lors des différentes procédures de consultation, les auteurs de l'initiative ont semblé en fait moins intéres-sés par l'amélioration de l'assurance que par les questions d'idéologie et de pouvoir; le porte-parole de l'association l'a très clairement souligné, lors de son intervention au Conseil national.
- 8.5 "Jamais la VPOD n'acceptera de se cantonner dans un rôle stabilisateur au niveau syndical, permettant ainsi, grâce à des mesures individuelles adoptées dans le cadre du système (capitaliste), de faire supporter plus facilement aux travailleurs les défauts inhérents au système capita-liste et, partant, de renforcer la position de la classe dominante et de conserver le système capitaliste. De tout temps, notre fédération a été aussi un instrument de lutte au service de la classe ouvrière, lutte destinée à assurer le bien-être général et la transformation fonda-mentale de la société." (W.Renschler, secrétaire de la VPOD, lors du Congrès annuel du 26.6.76, à Lausanne.

8.6 Cependant, il est intéressant de relever que, lors du même congrès de la VPOD, à trois mois de la votation sur l'initiative qu'elle a lancée, aucun orateur et aucun participant n'a pourtant pensé à évoquer le problème de l'assurance R.C. ...