Hommage à Ernest Ansermet

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1963)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1029082

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Pourquoi les automobilistes doivent-ils avoir le réflexe rapide, mais l'esprit lent?

ou comment les compagnies d'assurance encaisseront 100 millions de plus en 1964 pour la R.C.

La pauvre C. D. A.

Connaissez-vous la C. D. A.? Non. Il est vrai que c'est un tout petit syndicat — et non affilié à l'Union syndicale suisse. Ils ne sont que dix-neuf: les compagnies d'assurance-accidents responsabilité civile.
On n'oserait, sans démagogie, imaginer les membres de ce « club » dans de gros fauteuils-club à Zurich, Bâle, Lausanne, Genève, Berne, ou jouant sur le velours des wagons de 1re classe, ou caressant la carrosserie de grandes Mercédès. De fait, aujourd'hui où la prospérité profite à tout le monde, où les ouvriers du bâtiment obtiennent 30 centimes de plus à l'heure, ces compagnies d'assurance-accidents n'avaient plus rien à se mettre sous la... dent. Elles ont donc demandé une augmentation. Environ 33 %, ce qui représente une encaisse supplémentaire de 100 millions, que débourseront les automobilistes.
A tous les mécontents qui voulaient klaxonner leur protestation, on a fait remarquer:

1. qu'il est notoire que les compagnies d'assurance-accidents R. C. ne faisaient plus d'affaires et qu'elles ne flottent encore que grâce aux autres branches d'assurance plus « payantes » qu'elles exploitent;
2. que le Touring-Club suisse est là pour défendre les automobilistes;
3. que le Bureau fédéral des assurances contrôle de très près les grands livres de comptes.

Mais, en reprenant la question, nous avons trouvé les chiffres suivants:

Les comptes d'une seule année

En 1961, les compagnies ont encaissé 276 millions en primes R. C. Pour les sinistres de cette même année, elles ont versé 64 millions et, de plus, elles ont ristourné 63 millions de bonus. Et, c'est là le hic! elles ont, envisageant le pire, mis de côté pour les sinistres encore à régler, 138 millions. Autrement dit, la charge s'est élevée pour 1961 à: 64 + 63 + 138 = 265 millions. L'encaisse était de 276 millions, or 11 millions sont insuffisants pour couvrir les frais (et assurer le bénéfice) de ce club des appauvris C. D. A.
— Convaincant?
— Le chiffre de 138 millions, qui représente donc les réserves pour les accidents non encore réglés, paraît un peu gonflé, car il est connu que les compagnies contestent, souvent argutieusement, que leur responsabilité soit engagée dans certains accidents.
— Creusons donc encore un peu. Et il faut pour cela examiner les chiffres de plusieurs années.

Les comptes de plusieurs années

En 1956, les compagnies ont encaissé 151 millions, payé pour les sinistres de la même année 29 millions et mis de côté 69 millions pour les sinistres en cours de cette même année.
Or, fin 1960, s'agissant des sinistres de 1956, les compagnies avaient jusque-là payé de 1957 à fin 1960: 47 millions et mettaient encore en réserve fin 1960, pour les sinistres de 1956, 8 millions. Or 47 + 8 millions, cela fait 55 millions. Mais en 1956, c'est 69 millions que l'on avait mis en réserve. **Ainsi fin 1960, pour les seuls sinistres 1956, une économie de 14 millions a été réalisée.**
Reprenons encore une fois la même démonstration pour l'année 1957. Fin 1960, pour les sinistres de 1957 non encore réglés, les compagnies mettaient de côté 15,5 millions. En 1961, les compagnies payaient pour ces sinistres 4,2 millions et mettaient de côté, à nouveau 9,9 millions. En tout, 14,1 millions; or l'année précédente, les réserves avaient été de 15,5 millions. Donc, en une année, elles ont fait (de 1960 à 1961), sur les seuls sinistres de 1957, une économie de 1,4 millions.
On comprend facilement le mécanisme du système. Au départ, on prend les plus grandes marges de sécurité, comme si tous les sinistres à liquider devaient être payés au maximum.
Dans la pratique, il en va autrement. D'où les économies, qui n'apparaissent que dans les comptes étudiés sur plusieurs années.
Mais on vous démontrera quand même, **chiffres d'une seule année à l'appui,** que les fauteuils ne sont plus rembourrés. Et il en coûtera 100 millions à l'économie suisse. C. Q. F. D.!

Un remède

Ce problème est sérieux. D'abord parce qu'il est resté assez confidentiel quand bien même la hausse des primes a touché des centaines de milliers d'automobilistes dont l'attention est braquée presque exclusivement sur le prix de l'essence.
Ensuite parce qu'il pose des questions de principe. Comment est organisée dans un tel cas la défense des intéressés? Cette assurance étant obligatoire, ne faut-il pas envisager une nationalisation de la R. C. auto, qui permettrait une sûre participation des « consommateurs » (d'ailleurs organisés) à la gestion?

Droits de reproduction particulièrement autorisé pour les bulletins des assurances-accidents, et les journaux des clubs automobilistiques.

Document 1

Les cinq « Grands » de l'assurance R. C. Auto en Suisse (1961)

	Primes encaissées
1. Winterthur - Accidents	67,3 millions
2. Zurich - Accidents	52,6 »
3. Mutuelle Vaudoise	30,4 »
4. Helvetia - Accidents	26,7 »
5. Bâloise - Accidents	22,5 »
Total des cinq « Grands »	199,5 »
Total de toutes les compagnies	276 »

D'après le rapport du Bureau fédéral des assurances (1961).

Document 2

Postulat Welter

Lors de la session de **juin 1963,** le conseiller national socialiste Welter, de Zurich, déposa sur le bureau du Conseil national un postulat demandant au Conseil fédéral d'intervenir afin

1. qu'aucune majoration des primes ne puisse intervenir tant que les besoins n'auront pas été clairement établis, sur la base des expériences de plusieurs années;
2. qu'aucun système » bonus-malus » ne soit autorisé qui n'ait pas une efficacité optimale pour la lutte contre les accidents;
3. que les réserves destinées à l'indemnisation des sinistres non liquidés soient contrôlées aussi exactement que possible.

Le conseiller national Welter demandait enfin au Conseil fédéral de faire en sorte qu'aucune décision ne soit prise par le Bureau fédéral des assurances jusqu'à ce que les points soulevés aient été élucidés à fond.
Le 1er juillet, soit quelques jours après le dépôt de ce postulat, le Bureau fédéral des assurances approuvait le nouveau tarif des primes d'assurances R. C. pour autos. Sous quelle pression?

Hommage à Ernest Ansermet

Les témoignages de reconnaissance et les hommages n'ont pas manqué à Ernest Ansermet, fêtant, avec quelle santé, son quatre-vingtième anniversaire. Le « cadeau » qui réjouira le plus ses admirateurs est la publication aux éditions de la Baconnière des « Entretiens sur la musique » d'Ernest Ansermet et de Jean - Claude Piguet. Vivant comme une conversation, riche en renseignements inédits parce que, lorsque nous aimerions en savoir davantage, l'interlocuteur est là pour poser avec bonheur la question, ce livre est digne d'être lu non seulement par le mélomane, mais par celui qui s'intéresse à l'histoire artistique de notre pays.
Or il y a comme une démonstration aveuglante: si nous sommes, aujourd'hui, en terre romande, quelque chose de plus que des provinciaux, c'est à des hommes comme Ernest Ansermet que nous le devons.
La grande presse a rappelé les étapes de cette étonnante carrière. Mais il faut insister sur le fait que c'est à tous les grands courants de l'art contemporain que nous avons été reliés par Ernest Ansermet. Quelques points de repère: il conduit les batailles post-symbolistes, debussystes. C'est le « Prélude à l'après-midi d'un faune » (Ansermet aurait pu, adolescent, rencontrer Mallarmé). En 1914, il fait connaître Strawinsky à la société riche et cosmopolite qui suivait les concerts du Kursaal de Montreux, mais aussi au public romand. C'est dans le numéro 2 des « Cahiers vaudois » (qui furent, pour ainsi dire, fondés à son foyer) qu'il présente Strawinsky, avant d'être témoin de la fameuse rencontre Ramuz - Strawinsky à Lavaux, au café de La Crochettaz, et de cette recherche esthétique d'un retour aux données les plus simples dont le Pays de Vaud fournissait les éléments: un demi de blanc, le pain et le fromage, ou les fanfares locales, ou les villages de Denges et de Denezy.

Mais au moment où l'équipe vaudoise se cherche par le langage une raison d'être, Ansermet, parce que la musique est un langage plus universel, participe en même temps aux grands courants européens. Les ballets russes (Diaghilew, Picasso), ce délicieux « Parade » de Satie où les bruits de machine à écrire ne nous effraient plus guère, mais où la génération de Breton et d'Aragon venait prendre ses premières leçons de défi, ces œuvres importantes pour la formation de la sensibilité du XXe siècle ont été dirigées par Ansermet. Sydney Bechet découvert à Londres en 1919 et révélé à nous dans la « Revue romande », Honegger « lancé » en 1921, à l'instigation d'Ansermet, qui avait demandé qu'on lui confie la partition du « Roi David ». Et Hindemith, et Bartok.
Qui, dans ce pays, peut prétendre avoir noué une telle gerbe?

Abonnez-vous

Merci aux premiers abonnés, qui sont en nombre réjouissant. Merci à ceux qui ont versé plus que les 12 francs demandés.
Attention, le numéro 3 ne sera pas adressé automatiquement aux non-abonnés.
Pour des raisons administratives, plusieurs abonnés recevront deux numéros. Un pour eux, et... un pour un deuxième abonné possible. Merci!

Dans le numéro 3:
UNE ENQUÊTE SURPRENANTE
Des militaires suisses ont-ils été entraînés, comme des marines ou des paras, aux « interrogatoires poussés »?