L'assurance RC-automobile en Suisse : hier, aujourd'hui, demain

Autor(en): **Amsler, Marc-Henri**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen / Vereinigung Schweizerischer Versicherungsmathematiker = Bulletin / Association des Actuaires Suisses = Bulletin / Association of Swiss Actuaries**

Band (Jahr): **75 (1975)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-967115

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

L'assurance RC-automobile en Suisse: hier, aujourd'hui, demain

Par Marc-Henri Amsler, Lausanne [1]

La sécurité sociale, dans notre pays, a ses modes! Nous avons vécu des années AVS. On attend impatiemment la mode «deuxième pilier». L'année dernière a été celle de l'assurance-maladie: à tant discuter, on l'a rendue malade! Puis viendra le «new-look» de l'assurance-accidents. Enfin 1975 aura été l'année de celle que l'on n'attendait pas: l'assurance-chômage. C'est en 1971 que, pour la dernière fois, l'assurance de la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles, l'assurance RC-automobile pour tout un chacun, a imposé sa mode: on s'est disputé! Et l'on reparlera à nouveau très prochainement de RC-automobile puisque le Conseil fédéral, suivi par les Chambres, soumettra sous peu au peuple et aux cantons l'initiative lancée par la VPOD tendant à étatiser cette branche d'assurance [2]. Par le présent exposé, je désire vous orienter, dans le calme séparant deux vagues RC-automobile, sur ce que fut la mode RC, sur ce qu'elle est actuellement et sur ce qu'elle pourrait être dans le futur.

1. Information générale

Le rôle de l'assurance RC-automobile est, comme on le sait, d'indemniser les lésés impliqués dans des accidents causés par des véhicules à moteur. En Suisse, comme dans les pays qui nous entourent, l'assurance est obligatoire. Elle est réglée dans ses principes par la loi. Chez nous, l'exécution n'est pas du ressort de l'Etat; elle est confiée à des institutions privées. Quelques chiffres refléteront l'importance économique de l'assurance RC-automobile dans notre pays: 2 millions de véhicules, 900 millions de francs de primes, 27 compagnies pratiquant la branche, 3000 places de travail, en chiffres ronds.
L'assurance RC-automobile est une assurance de dommages, dans laquelle les indemnités ne sont pas fixées d'avance, comme c'est le cas en assurance sur la vie, mais se déterminent au vu de l'ampleur du dommage. Les prestations

[1] Conférence présentée le 20 septembre 1975 à l'assemblée générale de l'Association des actuaires suisses.
[2] VPOD: Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste – Fédération suisse du personnel des services publics.

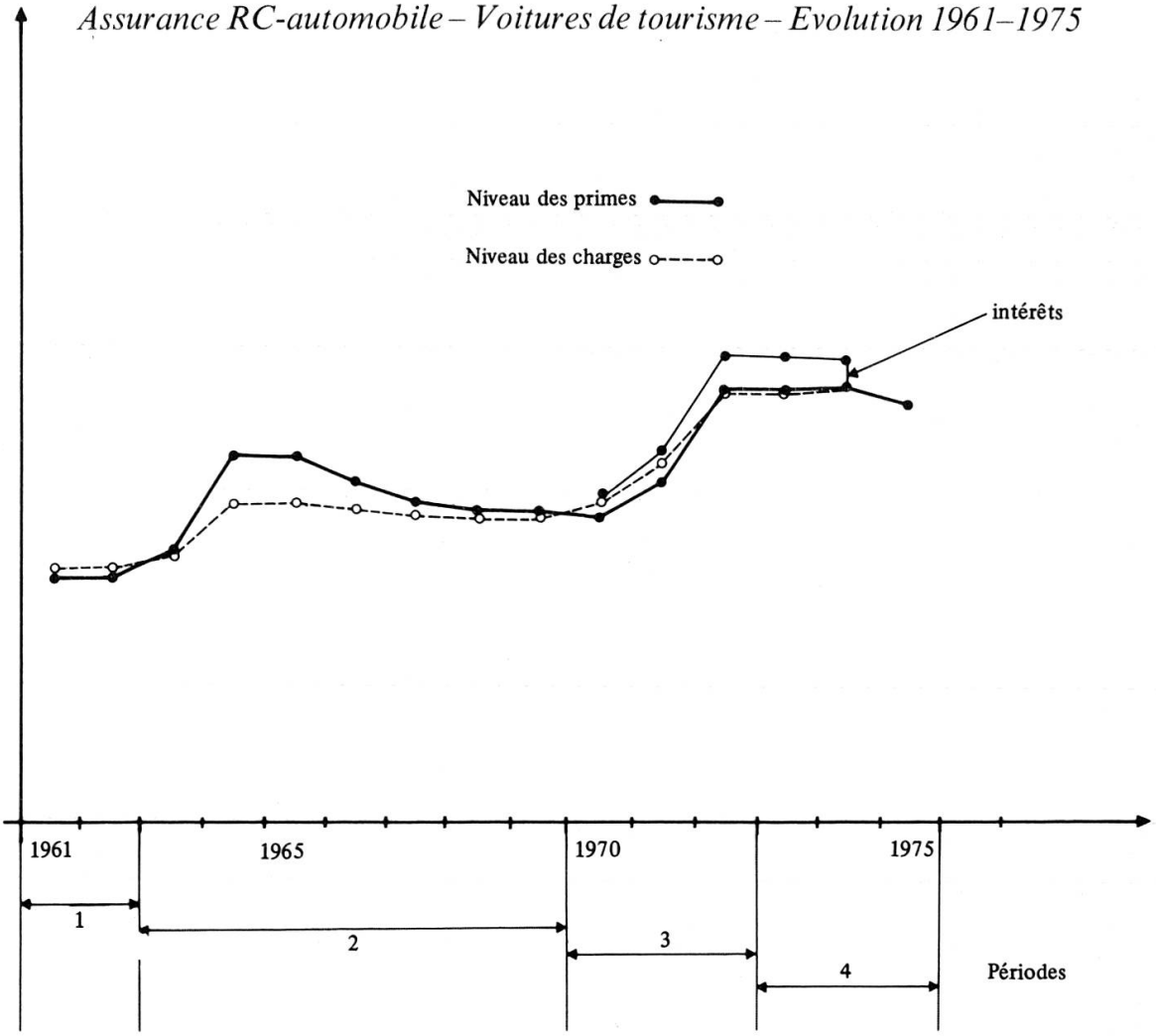
d'assurance sont essentiellement de deux types: les indemnités pour dommages matériels, tels les dégâts aux véhicules, et les indemnités pour dommages corporels, entraînant des frais de guérison, une perte de gain, une invalidité ou le décès. La charge d'assurance se répartit assez exactement en deux moitiés d'égale importance entre ces deux types de prestations. Des franchises sont mises à la charge des fauteurs d'accidents dans quelques cas bien précis. Le montant de la prime dépend du type du véhicule utilisé, et aussi, en fin de compte, de l'habileté du conducteur à circuler sans causer d'accidents.
Comme je vous le signalais il y a quelques instants, l'assurance RC-automobile a eu la vedette en 1971 lorsque les assureurs ont relevé leurs tarifs de façon sensible. Devant les continuelles discussions menées entre groupements intéressés à l'affaire, discussions qui ont trouvé un écho non négligeable jusque dans le public, le Conseil fédéral décida d'instituer un groupe d'étude avec mandat d'éclaircir la situation et de faire des propositions de réforme, si nécessaire. Le groupe d'étude a travaillé de 1971 à 1974, sous la présidence du professeur Walther Hug de la Haute Ecole de St-Gall. Siégeaient à cette commission des assureurs, des membres dirigeants de clubs d'usagers de la route et des personnes indépendantes. Le Bureau fédéral des assurances avait voix consultative aux délibérations. Le 1er octobre 1974, le groupe d'étude déposait son rapport. C'est notamment sur la base de ce rapport que le Conseil fédéral a proposé aux Chambres de soumettre au peuple l'initiative de la VPOD tendant à étatiser la RC-automobile, avec préavis de rejet sans contreprojet. Les Chambres ont suivi le Conseil fédéral.
Nous allons tenter maintenant un survol des dernières années afin de prendre connaissance de ce qui s'est passé, des causes principales de l'agitation de 1971, et de saisir l'essentiel des réformes proposées par le groupe d'étude. Dans ce survol, je concentrerai mes remarques essentiellement sur le financement de l'assurance, notamment sur la question de l'équilibre de l'assurance au niveau de la totalité des affaires suisses.

2. Equilibre financier

En assurance RC-automobile, l'équilibre financier s'acquiert, au niveau des portefeuilles, par le système de la répartition, plus précisément par le système de la répartition des capitaux de couverture: pour une période donnée, une année p. ex., les recettes doivent équilibrer les charges totales consécutives à l'ensemble des accidents de l'année. Ces charges comprennent les prestations

payées, les capitaux à constituer en fin de période pour liquider les cas encore en suspens et – bien sûr – les frais de gestion.
Pour l'actuaire-vie, c'est une vision à court terme. Cette vision est usuelle en assurance de dommages. Pour la RC-automobile, je parlerais plutôt d'une vision à moyen terme, car la liquidation des sinistres dans cette branche prend souvent du temps. En RC, en effet, il y a lieu d'éclaircir la question de la responsabilité avant de vouloir régler la question de l'indemnisation. En fin d'année, en RC-automobile, seuls 40% environ des charges provenant des sinistres de l'année ont pu être versés aux ayant-droit; 60% des charges doivent être mis en réserve et portés aux bilans des compagnies. Après 5 ans, la liquidation a atteint un taux de 90% de la charge finale. En moyenne suisse, la provision pour sinistres en suspens se monte environ à 130% de l'encaisse de prime. Le montant de la provision n'est donc pas négligeable.

Assurance RC-automobile – Voitures de tourisme – Evolution 1961–1975



Voyons ensemble dans quelle mesure le système de la répartition des capitaux de couverture a pu assurer l'équilibre des affaires suisses RC-automobile ces dernières années (cf. graphique).

Pendant les 15 ans allant de 1961 à 1975, on peut dégager quatre périodes:

La première période, de 1961 à 1962, se caractérise par un niveau de prime trop faible: 5% manquent en 1961, 7% en 1962.

La deuxième période comprend 7 années, de 1963 à 1969. La correction, en 1963, du niveau trop faible des tarifs précédents et la modification des conditions d'assurance ont pour effet d'augmenter considérablement le niveau des primes. L'évolution des sinistres est moins catastrophique que prévu: 1964 et 1965 terminent avec un excédent de primes de l'ordre de 15%. Pour ramener le tarif au niveau désiré, les assureurs réduisent les primes. Les excédents se ramènent à 9%, puis à 6%, enfin à 3% en 1968, c.-à-d. à la marge de 3% que l'on considérait correcte de laisser aux assureurs «pour leur peine» en cette affaire.

Puis vient la troisième période, la période agitée de 1970 à 1972. Sur la base des expériences favorables des dernières années et pour des raisons que je relèverai tout à l'heure, le niveau du tarif est encore réduit en 1970. Mais les sinistres en font à leur tête. Les charges augmentent: 1970 boucle avec une perte de 8%! On redresse précipitamment le niveau des tarifs: relèvement de 10% en 1971, puis de 18% en 1972 pour les voitures de tourisme. Certains clubs d'usagers de la route s'opposent à ces rectifications. Ils en appellent même au Tribunal fédéral. Sans succès. Tous comptes faits, 1972 se termine avec un excédent de prime de... 1% seulement!

Mais l'ascension des tarifs ne s'est pas réalisée sans concessions de la part des assureurs. Vu l'augmentation très sensible des taux d'intérêt sur le marché des capitaux, les assureurs réalisent sur les provisions techniques des bénéfices d'intérêt de plus en plus appréciables. Du fait que l'assurance est obligatoire et vu la situation défavorable de 1970, l'autorité de contrôle – en l'occurrence le Bureau fédéral des assurances – exige que les assureurs incluent dans les recettes la plus grande partie des intérêts produits par les provisions techniques. Et c'est ainsi que depuis l'exercice 1970, le financement de l'assurance est réalisé non seulement par les primes mais également par les intérêts sur les provisions techniques, du moins par une grande partie de ces intérêts.

La quatrième période, 1973 à 1975, est apparemment sans histoire. Primes et sinistres plafonnent, avec même un léger fléchissement des primes en 1975. Est-ce le calme avant l'orage? Nul ne le sait, mais les forces qui s'affrontent et se neutralisent dans cette ligne horizontale sont colossales.

Voilà pour les faits. Mais revenons à notre question : le système de la répartition des capitaux de couverture a-t-il fonctionné et comment? Sur l'ensemble des 15 années considérées, l'équilibre n'est pas trop mauvais, mais certaines années, les écarts ont été grands. Personne n'ayant le pouvoir de lire dans l'avenir, il y a eu dans la détermination des tarifs bien des imprécisions dans un sens comme dans l'autre. Le niveau du tarif se fixait en fait à court terme : l'année de rang t, on fixait le tarif pour l'année suivante, de rang $t + 1$, sur la base des observations des années de rang $t-1$ et antérieures. Le jeu se jouait donc sur trois ans : les années de rang $t-1$, t et $t + 1$. Des excédents positifs obtenus l'année de rang $t-1$ étaient utilisés pour réduire le niveau des primes de l'année de rang $t + 1$, et inversement des déficits en $t-1$ étaient récupérés avec la prime de l'année de rang $t + 1$. Que faut-il penser de cette règle d'équilibre sur 3 ans? Si l'on regarde le passé, on remarquera que la règle des 3 ans n'a pas permis de bien équilibrer le bateau. Plaçons-nous en 1969, p. ex., et tentons de déterminer le niveau de 1970, par la règle d'équilibre des 3 ans. En 1969, des excédents positifs sur les exercices antérieurs attendent d'être restitués aux assurés ; la politique anti-surchauffe de la Confédération, lancée en 1964, participe à la stabilisation des charges de l'assurance. On fixe donc le tarif 1970 «bas», et à cet instant précis la seconde vague de surchauffe économique et de renchérissement se met en route. Résultat : déficit de 8% en 1970. Et, ce qui est plus préoccupant encore, pour affronter la vague de renchérissement, les assureurs disposent d'un tarif 1970 artificiellement insuffisant par suite de l'utilisation d'anciens excédents. A cette époque, il a fallu premièrement remettre le niveau du tarif à flot, ensuite l'adapter à la vague de renchérissement qui se dessinait, enfin tenter de compenser les pertes de 1970. Prospective et réalité ne se sont guère entendus!

Deuxième essai : fixer en 1972 le niveau du tarif 1973. Les années 1970 et 1971 sont mauvaises, la vague de renchérissement s'accentue. Seule la perspective de la limitation de vitesse généralisée à 100 km/h introduite au 1er janvier 1973 peut laisser espérer que l'on pourra éviter une nouvelle escalade des primes. Toutes choses considérées, les signes annoncent un nouveau relèvement des tarifs. Quelle a été la réalité? Les sinistres plafonnèrent! Et pourquoi? En septembre 1973, après la guerre du Kippour, les pays producteurs de pétrole ferment d'un tour le robinet de l'essence. Dimanches sans circulation. L'Europe tremble... de froid ou croit trembler de froid. L'automobiliste fait attention, il «respecte» les règlements. L'hécatombe sur nos routes se réduit sensiblement. La charge d'assurance se stabilise malgré le renchérissement. Une nouvelle fois donc, en 1972/1973, la réalité n'a pas obéi aux planificateurs des tarifs.

Ces deux exemples montrent clairement le défaut de la règle d'équilibre des

3 ans, utilisée alors. A la veille d'un renchérissement (que l'on ne peut ou que l'on ne veut pas voir), la règle a conduit à une réduction des tarifs avec toutes les complications qui s'ensuivent pour relever le niveau des primes. En période de renchérissement, la règle mène à une augmentation des primes, parfois même artificiellement forte.

La règle des 3 ans, appliquée en assurance RC-automobile à cette époque, a donc failli. C'est ce qu'a constaté le groupe d'étude institué en 1971 par le Conseil fédéral. Il fallait abandonner la règle des 3 ans et passer, pour la fixation des tarifs, à une politique à plus long terme. Il fallait renoncer à une compensation immédiate et totale des excédents (positifs et négatifs), créer un fonds d'égalisation des tarifs, en somme absorber et niveler les irrégularités du parcours et non les subir.

C'est à la conception et à la formulation de cette nouvelle optique que le groupe d'étude a consacré une partie importante de ses travaux, de même qu'à la mise au point des moyens techniques, statistiques, comptables et légaux nécessaires pour réaliser la réforme.

Je ne désire pas entrer aujourd'hui dans les détails. Mentionnons simplement que le nouveau système d'équilibre comporte deux provisions techniques. Ces provisions devront être constituées par une action concertée des diverses compagnies participantes.

La première provision technique a pour rôle d'absorber les grands imprévus, telles les catastrophes routières ou la dégradation subite de l'économie. Il s'agit-là d'une «provision de fer», provision qui doit être évidemment reconstituée dans un délai raisonnable après emploi. Elle a été baptisée «provision pour fluctuation, frais et sécurité» ou de façon plus concise, «provision FFS», en allemand «Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheits-Rückstellung» ou simplement «SUS-Rückstellung». Pour l'ensemble du portefeuille suisse, cette provision FFS devrait se monter – toujours selon le groupe d'étude – à environ 20% de l'encaisse de prime, soit pour 1 milliard de primes, à 200 millions de francs. Avec la provision FFS, on retrouve une idée qui fait son chemin actuellement sur le plan européen, celle de la réserve de solvabilité, et dont la théorie du risque collectif a donné une justification sans équivoque.

La seconde provision technique est celle qui sera constituée par les excédents annuels des comptes d'exploitation – toujours au niveau de l'ensemble des affaires suisses. Les excédents pouvant être négatifs et faire virer cette provision au rouge, le groupe d'étude propose de l'appeler un compte, soit le «compte d'égalisation des tarifs» ou «Tarifausgleichskonto». C'est par une utilisation judicieuse de ce compte d'égalisation que l'on peut espérer faire évoluer les

primes de la RC-automobile suisse sur une route moins caillouteuse que par le passé.
Si, à l'époque, la RC-automobile avait disposé des provisions d'équilibre dont je viens de vous parler, il est fort probable que les secousses de 1963/1964 et de 1971/1972 auraient été moins fortes. On aurait pu corriger le niveau des primes non sur une ou deux années seulement mais sur une plus longue période, et notamment corriger les tarifs par la méthode bien connue des approximations successives.
En proposant un équilibre à plus long terme, comportant des provisions techniques d'équilibre global, les experts font confiance à ceux qui devront appliquer le nouveau système. Leur sagesse sera assurément mise à l'épreuve, car disposer de moyens financiers d'équilibre de l'ordre de 200 millions de francs peut transformer la route caillouteuse du passé en une autoroute... savonneuse!

3. Les propositions du groupe d'étude pour l'avenir

L'incursion dans le passé, dans ce qui a été «hier», m'a permis d'expliquer l'idée centrale de la réforme proposée pour «demain» par le groupe d'étude. Abordons maintenant l'ensemble des mesures qui devraient permettre, à l'avenir, et selon le groupe d'étude, de gérer l'assurance RC-automobile à la satisfaction de tous les milieux intéressés. J'ai classé les mesures en six groupes de propositions, ma classification tenant évidemment compte du fait que je m'adresse à un auditoire d'actuaires:
1° Couverture d'assurance et tarifs
2° Décompte annuel toutes compagnies réunies
3° Décompte annuel par compagnie
4° Réduction des coûts de l'assurance
5° Commission consultative
6° Bases légales.
Ces propositions, bien que portant sur des domaines divers, sont liées les unes aux autres, comme nous allons le voir.
Point 1, couverture d'assurance et tarifs. Sur le plan de la couverture d'assurance et de la structure des tarifs, la commission propose d'en rester au statu quo: une gamme de couvertures d'assurance bien délimitée, satisfaisant la loi et la demande, mais une gamme identique pour l'ensemble des compagnies. Quant aux tarifs de primes, le principe retenu est celui du tarif unique: l'achat d'une couverture d'assurance bien définie par un nouveau détenteur de véhicule, bien

défini également, doit se réaliser à un prix uniforme à travers toute la Suisse. C'est en fait perpétuer la situation actuelle, avec cette légère différence qu'actuellement la situation résulte d'un comportement volontaire des assureurs (ou plus ou moins volontaire, selon certains), tandis que la règle deviendrait obligatoire dans le nouveau système. Nous verrons tout à l'heure comment le groupe d'étude propose de réduire la rigidité du principe, très dirigiste, qui consiste à imposer un tarif uniforme en Suisse.

L'idée de pratiquer des couvertures d'assurance uniformes et des tarifs uniformes pour toutes les compagnies opérant en Suisse se justifie pour deux raisons : l'uniformité permet un meilleur contrôle des affaires, et réduit les coûts administratifs.

Au sujet du contrôle des affaires, si l'on désire obtenir une vue claire et précise du ménage financier de l'assurance au niveau du pays, réaliser notamment les mesures prévues sous points 2 et 3, on ne peut laisser l'assurance se diversifier à l'infini. Pour obtenir des statistiques sûres et aussi complètes que possible, il faut disposer d'éléments comparables, et en nombre suffisant. La politique de la maison de verre se pratique beaucoup plus aisément dans le cas d'une assurance clairement définie et structurée que dans le cas d'une assurance abandonnée au libre jeu de la concurrence commerciale.

L'uniformité réduit les coûts administratifs. Pour une compagnie, la recherche périodique de formes nouvelles, d'astuces nouvelles, coûte, de même que la gestion de formes d'assurance très diverses (ne serait-ce que par le salaire de l'actuaire de service). De plus, des différences sur des points marginaux – avec une assurance obligatoire de couverture légale donnée, il ne peut être question que de variantes marginales – des différences sur des points marginaux, dis-je, engageraient trop d'assurés à changer inutilement d'assureur, aidés en cela par l'agent acquisiteur friand d'une commission toujours bienvenue. Les humains étant ce qu'ils sont, il vaut mieux prévenir que s'exciter ultérieurement sur des situations forcément inévitables. Une assurance obligatoire doit se réaliser aux moindres faux frais !

Ainsi pas de modification dans le domaine des formes d'assurance et de la structure des tarifs par rapport à la situation actuelle.

Le *point 2* – décompte annuel toutes compagnies réunies – englobe les mesures proposées pour équilibrer le ménage financier au niveau du pays. Nous avons parlé, il y a quelques instants, de l'élément central du nouveau mécanisme, qui a deux têtes, la provision FFS et le compte d'égalisation des tarifs. Chaque année, les assureurs présenteront un compte d'exploitation global pour l'ensemble des affaires suisses. Ce compte global d'exploitation déterminera les excédents

globaux, excédents qui seront repris par le compte d'égalisation des tarifs. Le compte global déterminera également, chaque année, le niveau le plus récent des coûts de l'assurance, et, partant, permettra d'estimer par extrapolation le niveau des coûts probables dans le futur immédiat. Le compte global sera à la base même du calcul des tarifs. Il reflétera la tendance moyenne de l'évolution dans le pays.

Le *point 3* est essentiel dans la conception globale proposée par le groupe d'étude. Les points 1 et 2 prévoient des pratiques uniformes, ayant même une odeur de dirigisme. Le caractère obligatoire de l'assurance, l'ampleur de l'enjeu (bientôt 1 milliard de primes par année), de même que les «disputes» de ces dernières années ont amené les experts à proposer pour l'avenir, mais peut-être pas pour l'éternité, un schématisme assez rigoureux, il est vrai. Par les propositions comprises sous l'étiquette «décompte annuel par compagnie», l'assurance RC-automobile devrait retrouver le cadre plus helvétique de la «liberté contrôlée». L'idée du décompte par compagnie est celle-ci : à la fin de l'exercice, chaque compagnie présentera un compte d'exploitation de ses affaires RC-automobile, de façon à pouvoir se situer par rapport au modèle standard global adopté pour l'ensemble du portefeuille suisse. Des différences favorables, par suite d'une gestion plus rationnelle, p. ex., donneront lieu, pour les assurés, à une participation aux bénéfices. Pour récompense de sa bonne gestion, la compagnie pourra conserver pour elle une partie des économies réalisées.

Il est essentiel de relever ici que, dans la nouvelle optique, les décomptes annuels par compagnie seront obligatoires, que la participation des assurés sera imposée si la gestion est favorable à long terme.

Par le biais du décompte par compagnie et de la participation des assurés aux bénéfices RC de l'entreprise, il est possible de corriger le caractère rigide du tarif uniforme. Le résultat de ce mécanisme sera une certaine libéralisation des tarifs. On trouvera sur le marché des compagnies avec des primes différentes, participation déduite. Les différences ne seront pas très grandes évidemment. Ce n'est peut-être que le début d'une nouvelle évolution. C'est le premier pas qui compte.

Le système proposé de la participation aux bénéfices a un avantage essentiel par rapport à celui qui consisterait à laisser les compagnies fixer chacune leur prix selon leurs propres estimations. Le système de la participation repose sur l'idée de distribuer des excédents, et, il faut bien le répéter, des excédents réalisés. La méthode qui consisterait à déterminer des coûts sur des estimations par entreprise comporterait pour les compagnies la tentation de sous-estimer les charges. Ce risque n'est pas négligeable. Le phénomène s'est réalisé dans d'autres pays, comme on le sait, au grand dam des assurés.

Pour un actuaire-vie, le système de la participation proposé n'a rien de fondamentalement nouveau. Mais pour un assureur-dommages, il est révolutionnaire!

Dans le *4e groupe* de recommandations, les experts relatent les résultats auxquels les ont conduits leurs études sur les moyens susceptibles de réduire les coûts d'assurance. Certaines pratiques p. ex. sont inacceptables. Pourquoi les pièces détachées importées augmentent-elles de prix alors que les monnaies des pays producteurs tombent par rapport à notre franc? Pourquoi certains hôpitaux pratiquent-ils des tarifs supérieurs lorsque la RC-automobile doit intervenir? D'un mot comment amener les participants à cette grande kermesse de carrosseries endommagées, et de misères aussi, à renoncer à pratiquer, à leur propre profit, le système de la taxe à la valeur ajoutée? Les recommandations des experts sous ce point 4 ont leur importance. En effet par le mécanisme du décompte annuel global (mon point 2) toute charge d'assurance se répercutera tôt ou tard sur les primes. Toute charge inutile doit donc être éliminée. Ce ne sont pas les assureurs qui paient, mais l'institution, donc la masse des payeurs de primes.

Un chapitre particulier est consacré – sous cette rubrique 4 – à la prévention des accidents. Prévention des accidents dit plus qu'économie dans les dépenses; elle dit économie en êtres humains, économie en douleurs. Dans ce domaine, les experts ont dû se rendre à une évidence regrettable! Personne ne conteste la nécessité d'une action prophylactique. Mais voilà, si la RC-automobile est obligatoire, de par la loi, la prévention, elle, ne l'est pas. La prévention des accidents ne peut donc plus être financée par une surprime sur la prime RC, comme par le passé, car cette surprime deviendrait obligatoire à son tour, ce qui est illégal (pour le moment). Ce sont donc des raisons légales et même constitutionnelles qui empêchent d'avoir actuellement une action dans le domaine de la prévention des accidents par le canal de la RC-automobile. La prévention des accidents de circulation par le canal de la RC doit attendre une base légale pour retrouver un second souffle, reprise qui, à mes yeux, est essentielle.

Sous *point 5*, nous abordons ce que je nommerai le «ciment fonctionnel» de tout le système. Comme je l'ai relevé il y a un instant, le groupe d'étude propose d'appliquer à l'avenir la politique de la maison de verre. Evidemment qu'avec une maison de verre toute seule, immaculée dans sa splendeur, les choses n'avanceraient pas vite. Il faut encore des yeux pour regarder dedans! Une commission consultative permanente devra présider aux destinées de l'assurance RC-automobile, donner notamment son avis aux autorités fédérales sur toute question touchant cette branche d'assurance. La commission consultative est bien le

rouage grâce auquel pourront se réaliser et les propositions de réforme et à l'avenir le développement harmonieux de cette branche d'assurance.
Sous *point 6*, nous touchons «le ciment juridique» du système. Pour l'instant les bases légales font défaut pour mener à bien la réforme: à l'occasion des discussions de ces dernières années, notre plus haute instance judiciaire, le Tribunal fédéral, bien qu'ayant donné tort aux opposants du tarif 1972, a reconnu sans fondement légal certaines pratiques du Bureau fédéral des assurances dans ses opérations de surveillance. En fait, la Tribunal fédéral a enlevé au Bureau fédéral des assurances des pouvoirs qui, aux yeux du public, devraient lui être spécialement reconnus dans le cas d'une assurance obligatoire qui concerne pratiquement toute la population du pays. La réforme proposée par le groupe d'étude étant encore plus stricte dans les opérations de surveillance, les bases légales font donc défaut pour aller de l'avant. Mais le hasard fait parfois bien les choses. La loi de surveillance des institutions d'assurance privées étant justement en révision, le groupe d'étude a proposé d'inclure dans la nouvelle loi les articles nécessaires pour permettre de réaliser la réforme selon ses vœux.
Dans le domaine du droit, les expériences faites avec la RC-automobile ont révélé une situation qui va probablement créer retrospectivement des frayeurs à plus d'un assureur, vie ou dommages: selon la jurisprudence actuelle, toute décision du Bureau fédéral des assurances portant sur des tarifs peut être l'objet d'un recours administratif auprès du Département fédéral de justice et police. Selon le Tribunal fédéral ce recours a un effet suspensif (aufschiebende Wirkung)! Aussi, tant qu'un recours n'a pu être tranché en faveur du BFA, le tarif ne peut entrer en vigueur.
Devant cette situation, pour le moins inattendue, le groupe d'étude, tout en conservant inaltéré le droit de recours, propose de supprimer l'effet suspensif lors d'une contestation de tarif. La suppression de l'effet suspensif pourrait se réaliser par une nouvelle disposition de la future loi de surveillance. Cette nouvelle disposition devrait être applicable à l'assurance RC-automobile aussi bien qu'à toutes les autres branches de l'assurance, l'assurance-vie comprise.
Voilà donc les grandes lignes des réformes que propose le groupe d'étude dans le domaine de la RC-automobile. Il me reste encore, après l'esquisse d'hier et les projets pour demain, à vous parler d'aujourd'hui.

4. Situation actuelle

La situation actuelle est caractérisée par deux faits:

1° les pratiques actuelles pour diriger le ménage financier de l'assurance reposent sur des bases légales assez faibles;

2° une initiative, celle de la VPOD, a abouti, tendant à étatiser cette branche d'assurance.

Quelques mots sur ces deux faits.

De l'ensemble des réformes proposées par le groupe d'étude, une seule a pu être mise en œuvre, à savoir la constitution d'une commission consultative fédérale. Le Conseil fédéral avait le pouvoir de prendre cette décision. Cette commission est à l'œuvre. Son président est le professeur Alfred Meier, de la Haute Ecole de St-Gall. Mais, en Suisse, on ne travaille heureusement pas seulement à coups de paragraphes ou de références à des articles de lois. Bien que la base légale fasse largement défaut, les milieux intéressés à l'assurance RC-automobile, les assureurs, les clubs d'usagers de la route et le Bureau fédéral des assurances semblent vouloir jouer le jeu rendu maintenant possible officiellement par l'institution de la nouvelle commission fédérale. A l'intérieur de la commission, on ne peut pas prétendre à une unanimité sur tous les sujets, mais le désir de collaboration est évident; il l'a été dans le cadre des travaux du groupe d'étude, il semble se poursuivre dans la nouvelle commission fédérale.

Quant à l'initiative de la VPOD, nous avons vu que le Conseil fédéral nous la soumettra avec préavis de rejet, sans contreprojet. Ce n'est ici ni le lieu, ni le moment de me lancer dans un débat politique. Je me suis efforcé de vous exposer ce que pourrait être le régime de la RC-automobile dans le cas où cette branche d'assurance, dans son exécution, resterait du domaine de l'assurance privée. C'est d'ailleurs la seule perspective dans laquelle on peut avoir actuellement quelque vision précise, les initiateurs de l'étatisation n'ayant pas encore révélé comment ils voyaient la réalisation de leurs projets.

Je m'avancerai tout de même un peu plus avant. L'initiative de la VPOD a été lancée dans les années d'agitation, en 1971/1972, sous le slogan: les assureurs privés montent leurs primes, que l'Etat prenne la relève! Or, l'Etat, nous le savons bien, augmente aussi ses prix. Les services qu'il nous rend sont plus chers: transports, poste, électricité. Aujourd'hui, en 1975, il serait difficile de prétendre que l'Etat puisse nous protéger contre le renchérissement. De plus, aujourd'hui, la situation est autre encore: l'Etat semble avoir trop à faire et manquer de moyens financiers. L'économie privée – peut-être pas encore ses actuaires – cherche du travail dans plusieurs secteurs. Faut-il alors transférer

sur les épaules de l'Etat déjà surchargé une activité qui, après certaines réformes, pourrait fort bien rester du domaine de l'économie privée? Pour ma part, mon opinion est faite.

5. Conclusions

L'assurance RC-automobile a acquis, dans notre pays comme dans tous les pays dits avancés, une place de choix, pas toujours enviable il est vrai, mais toujours en vue. Par un effort soutenu de la part des assureurs professionnels, l'assurance RC-automobile a pu suivre le rythme du développement fulgurant de la motorisation et spécialement de la motorisation privée. C'est une performance qu'il faut reconnaître. Mais la voiture n'est pas un bien de consommation quelconque. Elle concrétise pour beaucoup un certain mode de vie. On y tient! Signe des temps, on se bat pour le prix de l'essence ou pour le prix de l'assurance RC-automobile, mais le consommateur suisse ne se bat plus – ou presque plus – pour le prix du pain. Beau sujet de digression philosophique, assurément! La défense de la voiture et l'exploitation de ses «richesses terrestres» a favorisé la création de groupes de pression. Alors que les assureurs RC-automobile, il y a 20 ans, menaient le jeu de façon très largement indépendante – bien sûr sous le contrôle de l'Etat – la généralisation de l'assurance RC-automobile les amène actuellement à composer avec les consommateurs. C'est chose faite en Suisse.
La coopération réalisée en Suisse entre assureurs et assurés devrait permettre à l'avenir une évolution plus sereine de l'assurance RC que par le passé. Des mesures d'ordre technique, mathématique et statistique, d'ordre financier de même que des mesures d'ordre juridique devraient encore pouvoir être arrêtées pour réaliser la restructuration qui, à mon avis, s'impose. Il n'y a pas lieu de jeter bas tout ce qui, en RC-automobile, a été mis sur pied dans notre pays jusqu'à ce jour. Il n'y a pas lieu non plus de charger la Confédération de réparer toutes les folies que nous nous permettons de faire sur nos routes. Prenons nous-mêmes en charge, tous ensemble, en pleine conscience de notre responsabilité collective, les dommages que nous infligeons à notre prochain! Que les assureurs RC-automobile restent assureurs privés, que les assurés restent assurés privés et que la Confédération reste en dernier ressort juge de la situation et ne devienne pas partie dans cette affaire!

Zusammenfassung

Im ersten Teil seines Vortrages schildert der Redner die Entwicklung des schweizerischen Motorfahrzeug-Haftpflichtgeschäftes im Laufe der letzten 15 Jahre. Durch den Vergleich zwischen Prämienniveau und Belastung der Versicherung werden insbesondere die kritischen Perioden 1963/1964 und 1970/1971/1972 näher analysiert. Im zweiten Teil werden die Vorschläge der durch die Bundesbehörden eingesetzten Studiengruppe besprochen, die zu einer ruhigeren Entwicklung dieser Versicherungssparte führen sollten. Die Neuordnung ist statistischer, mathematischer, finanzieller und juristischer Natur. Der Vortrag schildert somit den Rahmen, wie das schweizerische MH-Geschäft künftighin verwaltet werden könnte, für den Fall, dass Volk und Stände die von der VPOD lancierte Initiative zur Verstaatlichung der Versicherung verwerfen würden.

Résumé

Dans la première partie de son exposé, le conférencier retrace l'évolution des affaires suisses RC-automobile au cours des 15 dernières années. La comparaison entre le niveau des primes et le niveau des charges de l'assurance lui permet notamment d'analyser les périodes critiques de 1963/1964 et de 1970/1971/1972. La seconde partie est consacrée aux réformes que le groupe d'étude, constitué par les autorités fédérales, propose de réaliser de façon à permettre une évolution plus sereine de ce portefeuille d'assurance. Les réformes portent sur les aspects statistiques, mathématiques, financiers et juridiques de la question. L'exposé esquisse donc ce que pourrait être la gestion des affaires suisses RC-automobile dans le cas où peuple et cantons repousseraient l'initiative de la VPOD proposant d'étatiser cette branche d'assurance.

Marc-Henri Amsler
Professeur à l'Université
de Lausanne
3, chemin des Prouges
1009 Pully