

Eurocompatibles, les assurances

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1092

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1022000>

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.

Domaine Public DP

JAA
1002 Lausanne

6 août 1992 - n° 1092
Hebdomadaire romand
Vingt-neuvième année

Bouchons

Avec l'été reviennent les traditionnels «bouchons» sur les grands axes routiers européens, pudiquement baptisés ralentissements, même lorsqu'ils contraignent les migrants estivaux à la plus complète immobilité temporaire. Dans la journée du 1^{er} août, la France a dénombré sur son territoire des colonnes de véhicules à l'arrêt totalisant 500 kilomètres.

On peut bien sûr préconiser le développement du réseau afin de mieux adapter les infrastructures aux besoins. Quitte, en répondant à un besoin de pointe quelques jours par an seulement, à stimuler le trafic le reste de l'année. Il y a quelques semaines à la TV française, Jacques Delors n'a pas hésité à recommander ce choix, à la fois pour améliorer le réseau européen et pour stimuler la relance économique.

On peut aussi imaginer mettre un frein à cette frénétique transhumance en fixant des prix de déplacement plus conformes aux nuisances et aux coûts qu'ils engendrent — bruit, pollution de l'air et du sol, destruction des paysages, décès, blessures et invalidités (voir p. 2 l'article sur le développement durable). L'économie mondiale n'est pas au mieux de sa forme. Les locomotives que sont le Japon, l'Allemagne et les Etats-

Unis ne semblent pas prêtes à remettre en mouvement le convoi. Les instruments classiques de la relance n'opèrent plus et les consommateurs inquiets sont plutôt réticents à la dépense. L'avenir économique paraît bouché. L'occasion de se poser la question de la validité d'un système qui ne survit qu'au rythme accéléré de la consommation et de distinguer les besoins prioritaires à l'aune d'un capital de ressources naturelles limité et du déséquilibre grandissant entre les populations de la planète dès lors qu'il s'agit d'accéder aux biens et aux services.

L'endettement et le déficit budgétaire des collectivités publiques suisses, s'ils n'atteignent pas le niveau de nos voisins, ne laissent pas d'inquiéter. Comme la charge fiscale est chez nous relativement modérée en comparaison internationale, il est tentant pour faire face d'augmenter les impôts. Mais en Suisse c'est une décision qui relève du peuple, lequel montre actuellement une réticence marquée à donner son accord. Blocage. Les uns crient à la catastrophe, comme si chaque franc dépensé par l'Etat et chaque poste de la fonction publique représentaient un apport essentiel à la

JD

suite en page 2

Eurocompatibles, les assurances

(y) Les compagnies d'assurances comptent, et c'est notoire, au nombre des sociétés les mieux préparées à l'Europe et à ses exigences, notamment en matière de présentation des comptes et du bilan. Pour preuve: les derniers rapports annuels pour l'exercice 1991 des groupes Zurich et de La Bâloise, avec comptes consolidés et force explications sur les principes de consolidation et d'évaluation.

La Bâloise se lance même dans un lexique des termes techniques «pour une meilleure compréhension du langage de l'assurance» tandis que le groupe Zurich pousse la transparence jusqu'à donner le détail de la répartition du bénéfice net (262 969 321 francs) en précisant que les

dix administrateurs (dont la moitié membres du comité) touchent des tantièmes pour 800 000 francs. De quoi alimenter la petite caisse de M^{me} Vreni Spoerry, conseillère nationale, comme de MM. David de Pury (ABB), Helmut Maucher (Nestlé) ou du conseiller aux Etats Markus Kündig.

Au reste, les deux compagnies soulignent tout l'intérêt des marchés offerts par les nouveaux Etats fédérés allemands, où La Bâloise enregistre «une croissance extraordinaire de la production» tandis que le groupe Zurich y a réalisé «une bonne moitié» de la croissance des primes obtenue en Allemagne.

A noter enfin cette bonne nouvelle pour les automobilistes: l'assurance casco de La Bâloise couvre désormais aussi les dommages causés par les «morsures» de petits animaux vivant en liberté, par exemple les martres. ■