

# L'assurance transport en Suisse

Autor(en): **Vosseler, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **65 (1985)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887059>

## **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.

# L'assurance transport en Suisse

L'assurance transport, que l'on considère pourtant comme la branche la plus ancienne dans le domaine de l'assurance, s'est implantée relativement tard en Suisse, il y a un peu plus de 100 ans. Quelques sociétés, et ce parmi les plus renommées en Suisse, ont fêté récemment le 100<sup>e</sup> anniversaire de leur fondation. Cette particularité tient certainement en premier lieu au fait que l'assurance maritime, qui fut à l'origine de la création de l'assurance transport, ne trouva pas en Suisse, pays dépourvu de débouchés maritimes, de terrain propice à son développement. La situation a entre-temps bien évolué : en effet, grâce à leur sérieux et à leurs solides bases commerciales, les sociétés suisses d'assurances transport jouissent aujourd'hui d'une grande confiance et d'une haute considération dans le monde entier.

## L'assurance transport en Suisse : un marché sain

Dès leurs débuts, les sociétés s'entendirent pour créer une sorte de communauté d'intérêts ; un dialogue s'établit, des directives furent édictées, et certains risques, dépassant les sommes maxima fixées, furent supportées en commun.

En 1921 fut fondée l'Association suisse des assureurs contre les risques de transport (STV) dans le but de défendre les intérêts communs des assureurs et d'encourager leur essor dans le domaine de l'assurance transport. Vingt-sept sociétés sont aujourd'hui membres de cette Association, qui collabore avec l'Union internationale des assureurs transport (UIAT). Les sociétés membres du STV ne sont pas toutes helvétiques ; plusieurs, dont les Assurances Générales de France et l'Union des Assurances de Paris, sont des sociétés étrangères concessionnées en Suisse, dont l'adhésion au STV est soumise à la condition qu'elles respectent les principes de la concurrence.

Ce système de collaboration s'est révélé jusqu'ici payant. Alors que l'on

enregistre dans les pays limitrophes des pertes parfois importantes, le marché de l'assurance transport en Suisse peut être considéré comme sain. Cela ne signifie pas qu'il n'existe aucune concurrence, mais celle-ci se limite aux conseils à la clientèle, à la capacité financière, à la souplesse de chaque société, et ne s'étend aux tarifs que si l'on a affaire à un des outsiders actifs sur le marché suisse.

En 1983 – nous ne disposons pas d'une statistique plus récente – les 40 sociétés établies en Suisse ont enregistré sur le marché intérieur exclusivement un volume de primes de FS 216 500 000.–. Les encaissements de primes que les sociétés suisses ont réalisés à l'étranger ne sont pas compris dans ce montant ; il est donc utile de préciser qu'en pratique, ils sont plus élevés que ceux réalisés sur le marché intérieur, où l'industrie d'exportation contribue pour une part prépondérante à la progression de l'assurance transport : citons principalement l'industrie des machines, les entreprises chimiques, textiles, et à nouveau l'industrie horlogère, qui a surmonté une grave crise économique. On ne peut accorder qu'une faible importance aux produits d'importation : les matières premières et les denrées alimentaires notamment sont garanties à l'étranger à

des primes très avantageuses, ou alors le risque est supporté directement par les grossistes.

L'assurance de marchandises classique offre, mise à part la garantie en cas de perte totale, trois variantes de couvertures au choix :

- l'assurance « franc d'avaries particulières », qui couvre les dommages suite à un accident du moyen de transport ainsi que la force majeure, avaries communes incluses,
- l'assurance « avec avaries particulières », qui inclut certains risques spécifiques,
- l'assurance tous risques.

La plupart des assureurs transport offrent de plus une vaste palette de garanties complémentaires à l'assurance transport. Citons entre autres :

- l'assurance-valeurs (papiers-valeurs, billets de banque, etc.),
- l'assurance casco pour la navigation maritime et fluviale ainsi que pour le matériel roulant sur rail et les conteneurs,
- les assurances de responsabilités des camionneurs et commissaires-expéditeurs liées au transport de marchandises,
- l'assurance des assortiments de voyage (collections d'échantillons),
- l'assurance-caution (garanties de douane et de chemin de fer),
- l'assurance bagages.

Cette liste n'est pas exhaustive ; dans ce secteur très diversifié, pratiquement tout ce qui est transportable peut être assuré aujourd'hui.

## Des investissements toujours plus onéreux

Contrairement à la plupart des pays occidentaux, le marché suisse n'a recours qu'exceptionnellement à des courtiers ; chaque compagnie dispose en effet de son propre réseau d'agents, dont on distingue deux types : les agences de régie et les agences de courtage, ces dernières étant cependant en train de disparaître. La conquête d'une part du marché plus impor-





**Helvetia Incendie  
Saint Gall**

Direction pour la France  
8 bis, rue de Châteaudun  
75009 Paris

**Incendie** — VOL — DÉGATS DES EAUX — BRIS DE  
GLACES — BRIS DE MACHINES  
**Transports** MARITIMES, TERRESTRES, FLUVIAUX,  
AÉRIENS

**LA NEUCHATELOISE**  
Compagnie Suisse d'Assurances Générales

au capital de 15 millions de francs suisses (entièrement versé)  
FONDÉE EN 1869

à NEUCHÂTEL (Suisse) - 2, rue de Monruz  
**ASSURE TOUS LES TRANSPORTS  
ET LE BRIS DE MACHINES**  
Directions en France

PARIS : 17, rue La Boétie - Tél. 42-66-11-30 - B.P. 54-08  
LYON : 8, rue Président-Carnot - Tél. 78-37-50-80  
BORDEAUX : 18, cours Xavier-Arnoz - Tél. 56-52-26-72  
CORRESPONDANTS ET AGENTS PAYEURS DANS LE MONDE ENTIER

**TRANSPORTS INTERNATIONAUX LAPERRIERE-SA**

BP 113 - ZI LE PLAN D'ACIER - 39200 SAINT-CLAUDE - TÉL. 84.45.00.11 - TÉLEX 360 697

**220 VÉHICULES  
DE TOUS TONNAGES**

**AGENCES EN DOUANE**

LIAISONS RÉGULIÈRES  
FRANCE-SUISSE &  
PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE

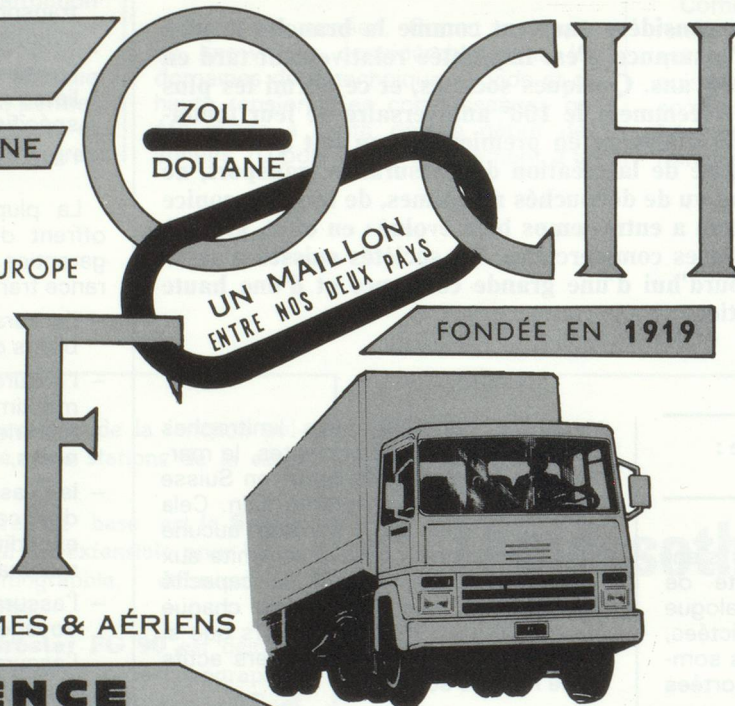
**TOUS LES JOURS**

PARIS - DIJON - BESANCON  
BELFORT - DOLE - LONS LE SAUNIER  
LYON - AMBÉRIEU - ST-ÉTIENNE  
GRENOBLE - VOIRON - CHAMBÉRY  
ANNECY - ANNEMASSE - CLUSES  
BELLEGARDE - TOUTES LOCALITÉS

**39 JURA & 01 AIN**

**SERVICES MARITIMES & AÉRIENS**

**L'EXPÉRIENCE  
LES MOYENS  
DE VOUS SATISFAIRE**



FONDÉE EN 1919

01102 OYONNAX CEDEX  
Rte de Dortan - BP 2010  
Tél. 74.77.68.77

94387 BONNEUIL-SUR-MARNE  
5, route de Stains  
Tél. (1) 43.39.78.02

69800 SAINT-PIERRE  
3, chemin du Lyonnais  
Tél. 78.20.57.57

39400 MOREZ  
2, rue Merlin  
Tél. 84.33.10.62

39220 LA CURE  
Tél. 84.60.00.88  
Télex 360.447

01220 Divonne-les-Bains  
Tél. 50.20.26.44

**ÉTRANGER**

NEW YORK  
MONTREAL TOKYO

**SUISSE**

1265 LA CURE (VD)  
Tél. (022) 80.14.48

1261 Chavannes-de-Bogis (VD)  
Tél. (022) 76.49.03

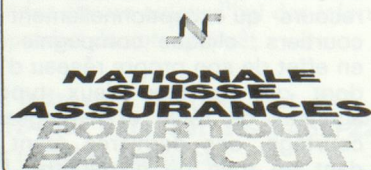
**PROTÉGEZ VOTRE SANTÉ ET VOS BIENS**

Maladie  
Accidents  
Transports  
Bijoux

Vol  
Incendie  
Eaux  
Glaces

Machines  
Casco  
Responsabilité  
civile

Vie  
Protection  
juridique



Agents généraux:

**R. ZINNER  
J. BEETSCHEN  
H. ZURBRIGGEN**

1, rue Céard  
Genève  
Téléphone 21 71 33



tante et d'une plus forte notoriété contraint les compagnies à des investissements toujours plus onéreux : on constate ainsi un « boom » sur les locaux de luxe, situés au centre des grandes comme des petites villes ; il s'y ajoute une adaptation de l'infrastructure aux exigences modernes, notamment dans le domaine de l'informatique, du traitement des données, des terminaux d'ordinateur, etc. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'un courtier indépendant, même dans les campagnes les plus reculées, ne puisse suivre l'évolution des compagnies bien établies. Selon l'importance de leur rayon d'action, les différentes agences obtiennent le rang de directions régionales, d'agences générales, principales ou spéciales.

Les collaborateurs du service externe, c'est-à-dire les vendeurs ou acquéreurs de polices d'assurances, travaillent en principe pour une seule compagnie.

Comparé à celui du courtage, le système suisse présente les avantages suivants :

- les contacts entre la compagnie et le preneur d'assurance sont plus directs,
- le contrôle d'un portefeuille acquis par sa propre organisation est plus simple et gagne en clarté,
- l'influence de la compagnie est plus marquée, en particulier en cas de taux de sinistres élevés,
- les frais de commissionnement sont plus bas.

### Une concurrence étrangère accrue

Sur le marché de l'assurance suisse, réputé conservateur, on a enregistré ces dernières années une certaine animation : on constate ainsi que de plus en plus de courtiers, surtout étrangers, tentent de s'établir sur le marché, notamment dans le secteur industriel.

Si une évolution structurelle devait se produire, les relations de dépendance internationale y joueraient un rôle non négligeable. L'« International Devision » prend actuellement une importance toujours plus grande. Les trusts et multinationales représentés dans le monde entier obligent les assureurs à rechercher toujours plus souvent des solutions en étroite collaboration internationale. S'ajoute à cela la couverture de risques importants, tels que par exemple les super-pétroliers, les plateformes de forage, les jumbo-jets. Les sommes d'assurances démesurées de certains risques dépassent souvent les possibilités d'un marché.



*L'assurance transports... « un secteur très diversifié où pratiquement tout ce qui est transportable peut être assuré aujourd'hui »...*

### Évolution de la criminalité et protectionnisme : deux problèmes auxquels l'assurance transport est confrontée

Les assureurs transport sont très préoccupés par l'évolution de la criminalité en Europe, cause de pertes importantes. On constate en France, en Italie et au Danemark surtout, une recrudescence des cas de détournements, vols et pillages, alors que l'Angleterre connaît une croissance de dégâts matériels causés par des délinquants. L'Allemagne n'est pas épargnée par ce phénomène : là aussi, les actes de vandalisme, entre autres les vols de camions et de cargaisons précieuses, sont en forte augmentation : il faut cependant préciser que ces forfaits sont l'œuvre de bandes organisées des milieux de la pègre italienne et française. Les mesures prises par les forces de police pour lutter contre les vols de camions n'aboutissent pas au succès escompté. Les assureurs transport européens devraient donc s'allier - l'action d'une association nationale isolée étant vouée à l'échec - pour exiger des mesures de sécurité et de contrôle accrues à tous les niveaux.

Un second problème, particulièrement épineux, se pose aux assureurs transport, et ceci non seulement d'un point de vue helvétique : toujours plus nombreux sont les états qui, notamment dans les pays de l'Est et du Tiers monde, promulguent de nouvelles lois et prennent des dispositions fiscales restreignant la liberté de l'assureur transport et de son assuré. Ces mesures discriminatoires ont pour but de favoriser le marché national de l'assurance et d'économiser des devises. Les pays en voie de développement recourent à cette forme de protectionnisme de peur que leur marché de l'assurance transport, en phase de croissance, ne soit pas en mesure de

soutenir la comparaison avec les marchés étrangers. Il est navrant de constater que des pays industrialisés pratiquent eux aussi une telle politique : la France a édicté de vastes mesures de restriction qui contraignent les entreprises nationales d'importation et d'exportation à privilégier les compagnies d'assurances françaises ; la situation est identique en Italie, tandis que l'Autriche tente de protéger son secteur national de l'assurance par la perception de taxes spéciales.

### Une branche tributaire de la conjoncture

Il est évident que l'assurance transport compte au nombre des branches d'assurances sensibles aux fluctuations conjoncturelles ; dans sa fonction auxiliaire de l'industrie, elle en partage le sort économique. Ces dernières années, la récession s'est traduite dans l'assurance transport par une stagnation, voire une régression, des encaissements de primes. La baisse du rythme de croissance et d'expansion industrielle constatée au début des années 1980 va vraisemblablement se poursuivre. On peut donc prévoir que l'époque des marges d'augmentation élevées est définitivement terminée pour les assureurs transport.

Conséquence directe de la stagnation du volume des primes, les positions se durcissent sur le marché de l'assurance ; chaque assureur compte évidemment s'approprier la plus grosse part du gâteau. Il reste à espérer que cette concurrence ne se fera pas au détriment de taux de primes conformes à la nature des risques et à leur importance. Si nous devions en arriver là, nous pourrions bien être amenés un jour, en comptabilisant des pertes techniques toujours plus élevées, à nous remémorer avec nostalgie « le bon vieux temps ».