

[Impressum]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Le messenger suisse de France : revue mensuelle de la Colonie suisse de France**

Band (Jahr): **9 (1963)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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>

Le communiqué relève que lorsqu'en automne 1962 les primes d'assurance responsabilité civile pour les camions ont été augmentées il était prévisible qu'une augmentation analogue était inévitable pour les voitures de tourisme.

Depuis lors, l'expérience a confirmé qu'un écart sensible existe entre les primes et les frais causés par les accidents. A titre d'exemple, relevons que la prime actuelle pour un véhicule de 6 CV-impôts est de 343 F. Or sur la base des statistiques de 1962, elle aurait dû s'élever à 409 F.

Pour les véhicules de 16 CV-impôts, l'écart est encore plus grand : 478 au lieu de 755 F. Les années 1960 et 1961 ont elles aussi été déficitaires. Les compagnies d'assurance ont de ce fait subi des pertes importantes, puisqu'en automne 1962 l'effectif des véhicules à moteur s'élevait à 650.000 environ.

Ces calculs se fondent sur des données précises fixées en accord avec les organisations d'automobiles en 1958, et approuvées par l'office fédéral des assurances. La marge de frais des compagnies d'assurances est inférieure à celle qui est appliquée dans d'autres pays.

Il est clair, poursuit le communiqué, que cette situation ne peut se prolonger. Le montant des primes doit être adapté aux dépenses effectives. Les compagnies d'assurance n'ont pas l'intention de récupérer les pertes subies ces dernières années, mais de rétablir l'équilibre. Comme il est à craindre que la spirale des prix ne s'immobilise pas, il faut tenir compte non seulement de l'évolution actuelle, mais aussi de l'évolution future. Les primes doivent permettre de couvrir les dépenses des assurés. Mais en dépit de toutes les mesures de lutte contre les accidents — financées d'ailleurs en grande partie par les assurances — aucun indice ne permet d'espérer une amélioration. Au contraire, le nombre des

sinistres ne cessent de s'accroître. Les statistiques officielles semblent prouver le contraire, mais elles ne se basent que sur les accidents recensés par la police.

Or, notre expérience nous montre que le nombre des accidents non signalés à la police augmente d'année en année.

Ceci ne doit pas nous décourager : la lutte contre les accidents reste une tâche essentielle des assureurs.

Le nouveau tarif est à l'étude. Le système de bonification sera plus raffiné. Le droit à la ristourne ne sera acquis que lorsqu'un conducteur aura roulé trois ans sans accident, au lieu d'une année. Mais le rabais maximum de 40 % après six années sans accident sera maintenu.

On envisage, en outre, une augmentation spéciale des primes pour les conducteurs provoquant un nombre d'accidents particulièrement élevé. Il est juste de « punir » ainsi les automobilistes fautifs et on pourrait même se demander si les conducteurs prudents ne devraient pas être exonérés de la hausse de prime. C'est toutefois impossible, car par bonheur le nombre des « fous du volant » est minime, en pourcentage du nombre des conducteurs suisses. De même, le nombre des automobilistes ayant beaucoup d'accidents par malchance ou par imprudence bénigne est lui aussi peu élevé. C'est pourquoi les primes supplémentaires qu'ils auront à payer ne suffisent pas à compenser les dépenses des autres automobilistes.

A l'avenir, conclut le communiqué, la règle de base doit rester en vigueur : le montant des primes d'assurance-responsabilité pour les autos et les motos doit correspondre à la situation sur nos routes. C'est donc en définitive les automobilistes eux-mêmes qui détermineront le montant des primes qu'ils ont à payer.

★ ★ ★

**l'Afrique,
le Proche-Orient,
l'Extrême-Orient
l'Amérique du Sud**

par
Le Convair 990 CORONADO
Le jet le plus moderne du monde
SWISSAIR

PARIS, LYON, NICE et tous agents IATA de voyages et de fret

REDACTION : SILVAGNI-SCHENK, 17 bis, quai Voltaire. — GERANT : F. LAMPART
SIEGE SOCIAL : 10, rue des Messageries, Paris, X^e. C.C.P. Messenger Suisse de France 12273-27. — Prix de l'abonnement : F 10
IMPRIMEUR : I.F.Q.A.-Cahors, 1, rue des Capucins, Cahors (Lot). — 31.558. — Dépôt légal : III-1963 — N° 95/1963
La revue n'est pas vendue au numéro, mais uniquement par abonnement. « Le Messager » n'est pas en vente publique. Pour vous le procurer, adressez-vous au siège du journal
Adressez toute la correspondance à la Rédaction, 17 bis, quai Voltaire, Paris, 7^e