

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1962-1963

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 juin 1963.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, instituant une obligation d'assurance pour les exploitants de chemins de fer funiculaires ou à crémaillère, de téléphériques ou d'autres engins de remontée mécanique,

Par M. Léon JOZEAU-MARIGNÉ,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Par la loi n° 58-208 du 27 février 1958, le législateur a institué l'assurance automobile obligatoire en raison du considérable accroissement des véhicules en circulation et du nombre alarmant des accidents de la route.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Etienne Rabouin, Georges Boulanger, secrétaires ; Abel-Durand, Paul Baratgin, Daniel Benoist, Robert Bouvard, Robert Bruyneel, Maurice Charpentier, Louis Courroy, Jacques Delalande, Emile Dubois, Jules Emaile, Pierre Fastinger, Jean Geoffroy, Emile Hugues, Léon Jozeau-Marigné, Paul-Jacques Kalb, Edouard Le Bellegou, Pierre Marilhacy, Pierre-René Mathey, Marcel Molle, François Monsarrat, Louis Namy, Jean Nayrou, Louis Talamoni, Fernand Verdeille, Robert Vignon, Joseph Voyant, Paul Wach, Modeste Zussy.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 132, 284 et in-8° 26.

Sénat : 102 (1962-1963).

Aujourd'hui, le Gouvernement nous suggère de prendre une mesure analogue en ce qui concerne les chemins de fer funiculaires ou à crémaillère, les téléphériques ou autres engins de remontée mécanique utilisant des câbles porteurs ou tracteurs.

La vogue que connaissent le tourisme et les sports de montagne justifie cette initiative. Il est évident, en effet, que le nombre des accidents dus aux engins visés ci-dessus évolue dans le même sens que le taux de fréquentation des stations d'altitude. Et si l'on peut se féliciter de voir les citadins jouir des bienfaits que procure un séjour en montagne, force est aux pouvoirs publics de prendre, en matière de sécurité, les mesures qui s'imposent.

En général, les propriétaires des installations mécaniques de remontée se font un devoir de couvrir leur responsabilité civile par une assurance. L'indemnisation des victimes a, de ce fait, lieu dans des conditions à peu près satisfaisantes.

Compte tenu de la gravité des accidents qui peuvent survenir, cette obligation morale n'est, toutefois, pas satisfaisante et il convient de la transformer en obligation légale. D'autant que, dans les stations en voie de création ou de faible importance, les responsables peuvent être tentés, du moins pendant une certaine période, de faire l'économie de primes d'assurance.

L'objet du projet de loi qui nous est soumis, après son vote par l'Assemblée Nationale, est, en conséquence, d'offrir aux usagers des garanties nouvelles s'ajoutant à celles qui existent déjà, notamment sur le plan du contrôle technique sévère assuré par les services préfectoraux qui délivrent l'autorisation d'exploitation.

Ce texte, dont nous allons examiner les articles, s'inspire très largement de la loi précitée du 27 février 1958 sur l'assurance automobile obligatoire.

L'article premier pose le principe de l'obligation d'assurance qui s'applique à toute personne physique ou morale exploitant sous quelque forme que ce soit un des engins visés plus haut.

Une seule exception est prévue en faveur de l'Etat qui, là comme ailleurs, est son propre assureur. A cet égard, il importe de souligner que le texte déposé par le Gouvernement comportait un article 2 permettant d'exonérer de l'obligation certaines per-

sonnes justifiant de garanties suffisantes. L'Assemblée Nationale, à la demande de sa Commission des Lois, a fort opportunément supprimé cet article, dans la crainte que l'abus des dérogations ne finisse par enlever à la loi une partie de sa force.

L'article 3 détermine les organismes d'assurances auprès desquels les contrats devront être souscrits.

L'article 4 prévoit les sanctions applicables à ceux qui n'auront pas respecté l'obligation d'assurance : emprisonnement de deux à six mois et amende de 2.000 à 50.000 F ou l'une de ces deux peines seulement.

Dès la constatation de l'infraction, le préfet pourra suspendre l'autorisation d'exploitation jusqu'à ce que la situation ait été régularisée. Il n'est pas inutile de souligner à ce sujet que, dans le texte du Gouvernement, l'autorisation dont il est question ne pouvait être suspendue qu'à partir de la « constatation de l'infraction ».

La Commission des Lois de l'Assemblée Nationale, dans l'excellent rapport fait par notre distingué collègue, M. Delachenal, a fait observer à juste titre que l'emploi de ces derniers termes donnerait à penser que la suspension ne pourrait intervenir qu'après la condamnation du délinquant. Or, il serait pour le moins choquant que l'exploitant non assuré puisse continuer son activité pendant tout le temps qui séparerait la constatation du défaut d'assurance de la condamnation par le tribunal correctionnel.

Suivant la même idée, la Commission des Lois du Palais Bourbon a proposé l'adjonction d'un article 4 bis (nouveau), aux termes duquel aucune autorisation nouvelle ne pourra être délivrée s'il n'est justifié de l'existence d'un contrat d'assurance. De cette manière, la délivrance de l'autorisation administrative et la constatation de la souscription d'un contrat d'assurance seront dans les faits intimement liées.

L'Assemblée Nationale a ratifié les propositions de sa commission.

L'article 5 vise le cas où un exploitant se verrait refuser par une compagnie d'assurances la souscription d'un contrat.

C'est ce qu'il est convenu d'appeler « le mauvais risque » que personne ne veut assurer au tarif normal pour la raison, par exemple, que l'installation, même édifiée suivant les règles de la

meilleure technique, présente plus de risques que la moyenne des engins ordinaires.

Il est alors prévu, comme en matière d'assurance automobile, que l'exploitant s'adressera à un bureau de tarification. Le rôle de ce bureau sera exclusivement de fixer le montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance qui a refusé la souscription d'un contrat sera tenue de garantir le risque qui lui a été proposé.

La société d'assurance qui aura maintenu son refus de garantir un risque dont la prime sera fixée par le bureau de tarification encourra le retrait d'agrément, ce qui aura pour conséquence la cessation de son activité.

Aux termes de l'article 6, un règlement d'administration publique fixera les conditions d'application de la loi, notamment la nature et l'étendue de la garantie que devra comporter le contrat.

Conformément à un amendement voté par l'Assemblée Nationale, ce règlement devra être pris dans un délai de six mois.

Votre Commission souhaite vivement que la totalité de ce délai ne soit pas utilisée par le Gouvernement, de façon à ce que l'assurance soit obligatoire dès la prochaine saison hivernale.

Si on tient compte de l'existence du premier alinéa de l'article 7, aux termes duquel la loi n'entrera en vigueur que le premier jour du sixième mois suivant la publication du règlement d'administration publique, la date d'application effective de la loi ne pourra pas, en effet, se situer avant janvier 1964, dans la meilleure des hypothèses.

Il conviendrait donc que le règlement soit publié dans le courant du mois de juillet prochain.

Votre Commission a songé à vous proposer la réduction à trois mois du délai de six mois ci-dessus prévu pour l'entrée en vigueur de la loi, mais elle s'est rendu compte que dans cette voie elle irait directement à l'encontre du but poursuivi. Une navette serait en effet ouverte, ce qui aurait pour conséquence directe de retarder la publication de la loi.

Néanmoins, elle insiste vivement auprès du Gouvernement pour que toutes les diligences soient faites afin de hâter la mise en place du système organisé par le présent texte.

L'article 7, par ailleurs, règle certaines mesures concernant l'entrée en vigueur de la loi et son application aux contrats en cours. En ce qui concerne ces derniers contrats, il est prévu que ceux ne comportant pas des garanties équivalentes à celles fixées par le règlement d'administration publique pourront faire l'objet d'un changement de taux des primes, l'assuré ayant la faculté, s'il n'accepte pas ce taux, de résilier le contrat.

Telles sont les dispositions essentielles du texte qui nous est soumis.

En conclusion, votre Commission vous propose d'adopter sans modification le projet de loi, adopté par l'Assemblée Nationale, et dont le texte est ainsi conçu :

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

Toute personne physique ou morale autre que l'Etat, exploitant pour le transport des voyageurs, sous quelque régime juridique que ce soit, un chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, un téléphérique, un remonte-pente ou tout autre engin de remontée mécanique utilisant des câbles porteurs ou tracteurs doit être couverte par une assurance garantissant sa responsabilité civile pour tous dommages causés par ce moyen de transport.

.....

Art. 3.

Les contrats d'assurance doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé, par application des dispositions de l'article 7 du décret du 14 juin 1938 unifiant le contrôle de l'Etat sur les compagnies d'assurances, pour les opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile.

Art. 4.

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article premier sera puni d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 2.000 à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Dès la constatation du défaut d'assurance, le préfet suspendra l'autorisation d'exploitation jusqu'à ce que la situation soit régularisée.

Art. 4 bis (nouveau).

Aucune autorisation nouvelle d'exploitation ne sera accordée s'il n'est justifié de l'existence du contrat d'assurance visé à l'article premier.

Art. 5.

Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui n'a pu obtenir la souscription d'un contrat auprès d'au moins trois des sociétés d'assurances ou assureurs visés à l'article 3 ci-dessus peut saisir un bureau central de tarification dont les conditions de constitution et les règles de fonctionnement seront fixées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 6 ci-après.

Le bureau central de tarification a pour rôle exclusif de fixer le montant de la prime moyennant laquelle les sociétés d'assurances ou les assureurs auprès desquels la souscription d'un contrat a été sollicitée, ainsi qu'il est dit à l'alinéa ci-dessus, sont tenus de garantir le risque qui leur a été proposé. Il peut, dans les conditions qui seront fixées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 6, déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

Toute société d'assurance ou tout assureur ayant maintenu son refus de garantir un risque dont la prime aura été fixée par le bureau central de tarification sera considéré comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 8 du décret du 14 juin 1938.

Est nulle toute clause des traités de réassurance tendant à exclure de la garantie de réassurance certains risques faisant l'objet de la présente loi.

Art. 6.

Un règlement d'administration publique, pris après consultation du conseil national des assurances, dans les six mois de la promulgation de la présente loi, fixera les conditions de son application, et notamment la nature et l'étendue de la garantie que devra comporter le contrat d'assurance.

Art. 7.

La présente loi entrera en vigueur en France métropolitaine le premier jour du sixième mois suivant celui de la publication du règlement d'administration publique prévu à l'article 6 ci-dessus.

A compter de la date d'entrée en vigueur de la loi, tout contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'exploitant d'un des moyens de transport visés à l'article premier sera, nonobstant toutes clauses contraires, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées dans le règlement d'administration publique.

Dans les trois mois qui suivront la publication du règlement d'administration publique, pour les contrats en cours qui ne comporteront pas les garanties visées à l'alinéa précédent, la société d'assurance ou l'assureur pourra proposer à l'assuré un nouveau taux de prime prenant effet à la date d'entrée en vigueur de la loi. L'assuré pourra, dans le mois suivant la notification de cette proposition, résilier le contrat moyennant préavis de dix jours ; il aura droit, alors, à la restitution d'une fraction, calculée au prorata du temps de la prime payée.

Art. 8.

Des règlements d'administration publique, pris dans les conditions prévues par le décret n° 60-406 du 26 avril 1960 relatif à l'adaptation du régime législatif et de l'organisation administrative des départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, fixeront pour ces départements la date d'entrée en vigueur et les modalités d'application et d'adaptation de la présente loi.