

505LH 22h/4

523

(19h3)

523

V. D. 523 : Assurances à contracter par  
les Organismes de Ravitaillement  
(Applic. des propos. relatives à la  
couverture des risques de guerre)

Couverture des dommages résultant  
de cas de force majeure - Création d'un régime  
spécial d'assurances

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. C.A. 25.12.43 11 Qd a)  
15.12.43

Couverture de dommages résultant de cas de force majeure - Création d'un  
régime spécial d'assurances.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----

- C O P I E -

Paris, le 15 décembre 1943.

Comme suite à la décision du  
Conseil du 15 décembre 1943.

Monsieur le Ministre,

En raison des nombreuses réclamations qui vous sont adressées pour des dommages qui ne sont pas couverts par la S.N.C.F. parce que résultant de cas de force majeure, vous m'avez demandé d'étudier une formule d'assurance des transports pour couvrir les risques nouveaux nés des circonstances actuelles.

J'ai l'honneur de vous indiquer ci-après les résultats de notre étude.

Assurance des voyageurs

L'assurance des voyageurs ne peut être laissée à l'initiative de ces derniers. La plupart ignorent le risque qu'ils courent et peuvent même croire, de bonne foi, que la S.N.C.F. est responsable des accidents qui peuvent leur arriver. Sauf de rares exceptions, ils ne s'assureront pas, si l'assurance est facultative, et il faut les assurer d'office si l'on veut éviter les difficultés devant lesquelles on se trouve actuellement à la suite notamment des attentats de la Région de Chalon.

La première question qui se pose est de savoir quels sont les risques à assurer. Il ne peut être question de couvrir tous les risques résultant de l'état de guerre. Les bombardements aériens, ou même des opérations militaires peuvent avoir, en effet, des conséquences telles que le remboursement des dommages ne puisse être envisagé. Au surplus, la situation des voyageurs tués ou blessés dans les enceintes du Chemin de fer ne serait pas, dans cette hypothèse, différente de celle des autres Français et il n'y a aucune raison de leur faire un sort privilégié.

Le risque spécial au Chemin de fer, qui nous paraît pouvoir être assuré, est celui des accidents provenant du déraillement de trains en marche, que ce déraillement soit d'ailleurs causé par un attentat ou par un acte de guerre, la discrimination entre ces deux causes étant dans certains cas à peu près impossible.

Dans le cas de tels accidents où la S.N.C.F. pourrait normalement décliner toute responsabilité, les intéressés seraient indemnisés dans les mêmes conditions que si la S.N.C.F. était responsable.

.....

Monsieur le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications,  
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS.-



Les sommes nécessaires à cette indemnisation seraient prélevées sur un compte spécial alimenté par une surtaxe frappant toutes les recettes du trafic voyageurs. Le taux de la surtaxe serait fixé à un niveau suffisant pour couvrir les dépenses. A défaut, le compte serait alimenté par des avances de l'Etat.

Un texte législatif serait nécessaire pour poser le principe de l'assurance envisagée, prévoir la création du compte spécial et la garantie du Trésor et fixer le taux de la surtaxe.

De plus, il paraît désirable de faire jouer l'assurance avec effet rétroactif, par exemple à partir du 1er octobre 1943, et par suite d'indemniser dans les conditions prévues, par prélèvement sur le compte spécial à créer, les victimes des accidents survenus depuis cette date.

#### Assurance des bagages

La police de la Compagnie Européenne d'Assurances des Bagages, en vente dans toutes les gares de la S.N.C.F., ne couvre pas le risque d'actes de sabotage, bien qu'en fait cette Compagnie ait accepté de payer dans certains cas. Il faudrait s'entendre avec elle - quitte à majorer légèrement ses primes - pour que les bagages à main ou enregistrés soient assurés dans le cas que nous avons admis pour les voyageurs (conséquences de déraillement de trains).

#### Assurance des marchandises

La question des marchandises ne paraît pas devoir recevoir une solution analogue à celle que nous proposons pour les voyageurs.

Les expéditeurs peuvent, en effet, ne pas désirer s'assurer soit qu'il s'agisse de transports sur des relations à petite distance sur lesquelles le risque est faible, soit qu'il s'agisse de marchandises dont la perte ne présente pas une importance telle qu'elle justifie une assurance et il n'y a guère de motif d'imposer une assurance si les clients ne le désirent pas. Ces derniers, au surplus, sont, en général, avertis de leurs droits et il n'est pas à craindre de les voir surpris par l'irresponsabilité du Chemin de fer dans certains cas, comme peuvent l'être les voyageurs.

Nous ajouterons qu'en matière de transport de marchandises, l'assurance risques de guerre est déjà pratiquée par les Compagnies d'assurances et couramment utilisée par l'industrie et le commerce. Cette assurance pourrait couvrir les risques de sabotage.

L'assurance demeurant facultative, il n'y a pas de raison que le Chemin de fer exerce ainsi une activité normale des Compagnies d'assurance, et les polices devraient être établies au nom d'un Consortium des Compagnies ou du Comité d'Organisation des assurances. Le rôle de la S.N.C.F. devrait se borner à donner au Consortium ou au Comité d'Organisation toutes facilités pour que les polices puissent être vendues dans les gares.

Ces polices, aussi simples que possible, pourraient être de deux types :

1°- Une assurance couvrant les dommages causés aux marchandises par des accidents provenant du déraillement de trains en marche, dans le seul cas où le chemin de fer, justifiant que ce déraillement est la conséquence d'un cas de force majeure, dégage sa responsabilité et refuse toute indemnité. Le risque étant ainsi précisé et limité, la prime pourrait être fixée à un taux relativement modéré;

2°- Une assurance couvrant tous les risques de guerre, y compris les sabotages - formule plus étendue - qui serait vendue à un prix plus élevé.

En conclusion de cette étude, je vous sou mets, ci-joint, un projet de loi qui me paraît susceptible de régler la question des voyageurs. Pour celle des bagages, si vous acceptez nos conclusions, je me rapprocherai de la Compagnie Européenne pour que celle-ci prévoie la couverture des risques supplémentaires prévus. Quant à la question des marchandises, si vous êtes d'accord, je la soumettrai au Comité d'Organisation des Assurances, à moins que vous ne préféreriez faire saisir directement ce Comité par son Commissaire du Gouvernement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.



Article 1er -

A partir du 1er octobre 1943, et jusqu'à une date qui sera ultérieurement fixée par décret, les dommages entraînés par la mort ou les blessures de voyageurs résultant, sur les lignes de la S.N.C.F., de déraillements de trains en marche causés par des attentats ou des actes de guerre seront indemnisés dans les mêmes conditions que si la S.N.C.F. était responsable de ces déraillements.

Article 2 -

A partir de la publication de la présente loi, et tant que les dispositions de l'article 1 seront applicables, toutes les perceptions prévues en matière de transport de voyageurs sur les lignes de la S.N.C.F. seront majorées de 2 %.

Article 3 -

Le produit de cette majoration de 2 % sera, sous déduction de tous impôts et taxes y afférents, versé à un fonds spécial géré par la S.N.C.F., sur lequel seront prélevées les indemnités allouées en application des dispositions de l'article 1er.

Article 4 -

La situation du fonds spécial sera arrêté au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année, et pour la première fois au 1er juillet 1944.

Au cas où le montant des indemnités versées dépasserait les ressources dont aura disposé le fonds depuis sa constitution, l'insuffisance serait comblée par un versement du Trésor.

Si l'insuffisance ou l'excédent dépassait 10 % du montant des indemnités versées depuis l'origine, le taux de 2 % prévu à l'article 2 serait modifié en conséquence.

Article 5 -

La situation du fonds spécial sera définitivement arrêtée après la clôture des opérations résultant de l'application de l'article 1er. Le Trésor bénéficiera de l'excédent ou, le cas échéant, gardera à sa charge le déficit.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'administration  
du 15 décembre 1943

Questions diverses

a) Couverture des dommages résultant  
de cas de force majeure.

P.V. (p.4)

M. LE PRESIDENT indique que M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, à la suite de nombreuses réclamations concernant les dommages qui ne sont pas couverts par la S.N.C.F. parce que résultant de cas de force majeure, a exprimé le désir que fut étudiée une formule d'assurance des transports couvrant les risques nouveaux nés des circonstances actuelles.

Il a été procédé à cette étude et celle-ci conduit à envisager les dispositions suivantes :

- les voyageurs, dans l'ignorance le plus souvent des dangers qu'ils peuvent courir, ne s'assureraient pas d'eux-mêmes ; il convient, dès lors, de prévoir, en ce qui les concerne, une assurance obligatoire ; celle-ci garantirait le risque spécial d'accident par suite de déraillement de trains en marche causé par un attentat ou par un acte de guerre ; elle donnerait droit à indemnité dans les mêmes conditions que si la S.N.C.F. était responsable, les sommes nécessaires à cette indemnisation étant prélevées sur un compte spécial alimenté par une surtaxe frappant toutes les recettes du trafic-voyageurs et, à défaut, par des avances du Trésor ;

- en ce qui concerne les bagages, les polices de la Compagnie Européenne d'Assurance des Bagages vendues dans les gares ne couvrent pas le risque d'actes de sabotage ; il serait demandé à cette Compagnie - moyennant, le cas échéant, une légère majoration des primes - d'étendre sa garantie aux mêmes cas que ceux admis pour les voyageurs ;

- enfin, l'assurance des marchandises demeurerait facultative, le chemin de fer n'intervenant qu'en vue de donner aux Compagnies d'Assurances les facilités nécessaires pour la vente de leurs polices dans les gares.

L'institution de l'assurance obligatoire des voyageurs supposerait la promulgation d'un texte de loi posant le principe de cette assurance, prévoyant la création du compte spécial et la garantie du Trésor et fixant le taux de la surtaxe.

Après échange de vues auquel prennent part M. LAURENT-ATTHALIN, M. BOUTET, M. DAYRAS, M. TIRARD, M. de TARDE et M. LE BESNERAIS, le Conseil donne son accord à ces propositions qui seront soumises au Ministre.

.....



M. LE PRÉSIDENT. - Les conditions actuelles d'exploitation du chemin de fer ont conduit le Gouvernement à s'inquiéter de la réparation des dommages entraînés par les circonstances présentes, dommages que la S.N.C.F. ne couvre pas parce qu'ils résultent de cas de force majeure. Il s'agit essentiellement des dommages causés par les déraillements de trains provoqués par des attentats, accidents de personnes ou pertes de marchandises dont nous n'assurons pas la responsabilité, étant donné qu'il y a cas de force majeure.

Le Gouvernement s'est préoccupé de cette question et nous a demandé d'étudier une formule d'assurance des transports intéressant non seulement le trafic-voyageurs, mais encore le service des bagages et des marchandises.

Les résultats de notre étude sont les suivants :

- les voyageurs, dans l'ignorance le plus souvent des dangers qu'ils peuvent courir, ne s'assureraient pas d'eux-mêmes ; il convient, dès lors, de prévoir, en ce qui les concerne, une assurance obligatoire ; celle-ci garantirait le risque spécial d'accident par suite de déraillement de trains en marche causé par un attentat ou par un acte de guerre ; elle donnerait droit à l'indemnité dans les mêmes conditions que si la S.N.C.F. était responsable, les sommes nécessaires à cette indemnisation étant prélevées sur un compte spécial alimenté par une surtaxe frappant toutes les recettes du trafic voyageurs dont le taux pourrait être fixé à 3 % et, à défaut, par des avances du Trésor ;

- en ce qui concerne les bagages, les polices de la Compagnie Européenne d'assurance des Bagages vendues dans les gares ne couvrent pas le risque d'actes de sabotage ; il serait demandé à cette Compagnie - moyennant, le cas échéant, une légère majoration des primes - d'étendre sa garantie aux mêmes cas que ceux admis pour les voyageurs ;

- enfin, l'assurance des marchandises demeurerait facultative, le chemin de fer n'intervenant qu'en vue de donner aux Compagnies



d'assurances les facilités nécessaires pour la vente de leurs polices dans les gares.

L'institution de l'assurance obligatoire des voyageurs supposerait la promulgation d'un texte de loi posant le principe de cette assurance, prévoyant la création du compte spécial et la garantie du Trésor et fixant le taux de la surtaxe.

L'ensemble de ces propositions que nous allons soumettre à M. le ministre n'engage pas les finances de la S.E.C.F., mais l'oblige seulement à quelques prestations de service.

M. D'YRÉ. - Cette surtaxe de 2 % ne servirait qu'à la réparation des dommages subis sans qu'il y ait faute imputable au chemin de fer.

M. LE PRÉSIDENT. - Uniquement. On ne prélèverait sur le compte spécial que lorsque la responsabilité de la S.E.C.F. ne pourrait être mise en cause par suite de cas de force majeure.

M. LE PRÉSIDENT. - Le taux de 2 % a été établi un peu arbitrairement en tablant sur un grave accident tous les 15 jours et en estimant les dommages analogues à ceux du dernier accident que nous avons eu à régler. Cette double hypothèse n'est pas déraisonnable, mais est forcément aléatoire.

M. TIKARD. - La S.E.C.F. renoncerait donc à faire état du cas de force majeure ?

M. LE PRÉSIDENT. - Non, nous continuerions à maintenir la distinction existante. Mais nous créerions un fonds spécial destiné à indemniser les dommages en cas de force majeure.

M. BOUTET. - Qui décidera s'il y a cas de force majeure ou non ?

M. LE PRÉSIDENT. - Les Tribunaux, le cas échéant. Les propositions qui vous sont soumises ne concernent que le principe même de l'opération. Il faut d'abord que l'Etat l'accepte. Après quoi

il conviendra d'en préciser et d'en déterminer les modalités d'application. En tout cas, je ne crois pas que la question de savoir si, pour un accident donné, il y a eu ou non cas de force majeure soit difficile à trancher, car les actes de sabotage peuvent être nettement établis.

M. de TARRA. - Que se passait-il avant la guerre lorsqu'un accident résultait d'un acte de malveillance ? Le chemin de fer invoquait-il le cas de force majeure ?

M. LE GÉNÉRAL. - Oui, encore que les exemples soient très rares. Je me souviens cependant d'un cas précis : un déraillement avait été provoqué à Montreuil par la pose d'un lorry sur la voie. Il s'agissait d'un acte de malveillance et la Compagnie P.L.M. a invoqué le cas de force majeure.

M. DAVAR. - Que se passera-t-il lorsque la cause de l'accident ne pourra pas être précisée ?

M. LE GÉNÉRAL. - Le S.N.C.F. sera responsable comme elle l'est déjà toutes les fois où il n'y a pas preuves formelles d'attentat.

M. LE PRÉSIDENT. - Il y a toujours présomption de faute du chemin de fer.

M. LE GÉNÉRAL. - C'est la théorie actuelle. Elle est, dans certains cas, abusive.

M. LAURENT-ATHALIN. - En définitive, et vis-à-vis des voyageurs, nous agirons comme si nous étions responsables. Les actions en dommages-intérêts seront dirigées contre nous. Seulement, en cas de force majeure, ce ne seront pas les finances de la S.N.C.F. qui seront engagées, mais celles du fonds spécial que nous gèrerons.

M. de TARRA. - Cette assurance couvrira-t-elle non seulement les accidents résultant d'actes de malveillance mais encore ceux provenant des faits de guerre ?



M. LE RESENERAIRE. - C'est un point qu'il faudra préciser, car, à l'heure actuelle, l'Etat couvre déjà les accidents causés aux personnes par les faits de guerre.

M. de TARDY. - Je fais allusion aux bombardements, par exemple.

M. LE RESENERAIRE. - L'Etat couvre déjà, et dans certaines conditions, les risques résultant, pour les personnes, des faits de guerre. En tout cas, il faudra préciser si le compte spécial couvrira les dommages résultant de faits de guerre. La question est importante, car le taux de la surtaxe doit être établi nettement en fonction de l'étendue des risques à couvrir.

M. BOUTRY. - Il faut rapprocher cette question de celle des dommages de guerre. Je crois savoir qu'une loi doit paraître incessamment qui permettra d'assimiler aux dommages de guerre les destructions résultant d'actes de malveillance ou d'autres actes se rattachant indirectement à la guerre. Les sinistrés pourront alors opter entre les différents moyens qui leur seront offerts pour obtenir réparation du préjudice causé.

M. LE PRESIDENT. - En l'espèce, nos propositions constituent la réponse à l'étude que le Ministre nous a demandée.

Le Conseil donne son accord à ces propositions.