

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION ORDINAIRE DE 1957-1958

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 février 1958.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur.

Par M. JOZEAU-MARIGNÉ

Sénateur.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée Nationale a adopté, le 6 décembre dernier, un projet de loi dont chacun d'entre vous connaît sûrement l'objet, tant le problème qu'il traite a, au cours des dix années passées, suscité de discussions et de controverses, maintenant apaisées.

Il s'agit de l'assurance automobile obligatoire.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Georges Pernot, *Président* ; de La Gontrie, Gaston Charlet, *Vice-Présidents* ; Rabouin, Joseph Yvon, *Secrétaires* ; Ajavon, Baratgin, Chérif Benhabyles, Biatarana, Robert Chevalier, Delalande, Jean Geoffroy, Gilbert-Jules, Jacques Grimaldi, Louis Gros, Jozeau-Marigné, Kalb, Mahdi Abdallah, Marcihacy, Minvielle, Marcel Molle, Motais de Narbonne, Namy, Pauly, Périquier, Reynouard, Schwartz, Edgar Tailhades, Henry Torrès, Fodé Mamadou Touré.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 2689, 380, 5480, 2189, 6049 et in-8° 908.

Conseil de la République : 83 (session de 1957-1958).

Ce système est pratiqué, sous différentes formules, par de nombreux pays étrangers (Grande-Bretagne, Luxembourg, Suède, Suisse, Irlande, Allemagne, Belgique, Maroc, notamment).

En France, la progression, malheureusement constante, du nombre des accidents, fait que les pouvoirs publics ne peuvent plus différer une décision que l'opinion attend depuis longtemps. (Pour 1955, 8.060 morts et 176.000 blessés, d'après les statistiques officielles; pour 1956, la presse a récemment avancé les chiffres de 12.000 morts et 200.000 blessés).

A la vérité, il serait inexact de dire que, dans notre pays, rien n'a été fait pour couvrir les risques nouveaux créés par les véhicules qui circulent toujours plus vite et en nombre sans cesse croissant.

L'article 15 de la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 sur les comptes spéciaux du Trésor a, en effet, institué un Fonds de garantie automobile chargé de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement ou partiellement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur.

Au moment où ce texte était venu en discussion devant le Conseil de la République, votre Commission de la justice avait déjà proposé que la création du Fonds de garantie fût assortie de l'institution de l'assurance obligatoire. On fit valoir, à l'époque, que l'intervention de cette dernière mesure était moins urgente que celle de la première, les statistiques révélant que les accidents occasionnés par des non-assurés ne dépassaient pas une proportion de 5 %. Depuis, la situation a sensiblement évolué, notamment en ce qui concerne les véhicules à deux roues, motocyclettes et surtout scooters, qui comptent parmi les plus dangereux et pour lesquels la proportion des non-assurés atteint 25 à 30 %.

L'obligation d'assurance ne rendra d'ailleurs pas inutile le Fonds de garantie, il s'en faut. Certaines circonstances feront, en effet, que la victime d'un accident ne pourra pas toujours percevoir les sommes qui lui auront été allouées à titre d'indemnité, notamment :

— si l'auteur de l'accident ne s'est pas assuré, au mépris de l'obligation pesant sur lui;

— si le contrat d'assurance a été résilié, pour défaut de paiement des primes, par exemple;

— si le responsable des dommages a pris la fuite et, partant, demeure inconnu;

— si l'assureur lui-même est insolvable, ce qui est rare mais non impossible, quelques exemples le montrent.

Les deux systèmes, Fonds de garantie et assurance obligatoire, se compléteront heureusement pour assurer aux victimes une protection à peu près totale. Notre législation sera sur ce point, on ne peut que s'en féliciter, la plus complète de l'Europe occidentale.

De plus, la récente loi du 31 décembre 1957, qui a transféré aux tribunaux judiciaires la connaissance de tous les litiges concernant les accidents de la circulation, conduira à une uniformisation des règles de réparation, dont la disparité était, jusqu'à maintenant, dans bien des cas, extrêmement choquante.

Le remarquable rapport fait à l'Assemblée Nationale par M. Jacques Rolland dispense votre Rapporteur d'analyser plus longuement les données du problème. En vous y reportant, vous y trouverez des précisions fort utiles, notamment sur la législation comparée et l'évolution qui a conduit au vote du présent texte (rapport n° 6049, A. N., 3° législ.).

Votre Commission, après avoir étudié minutieusement les dispositions qui vous sont soumises et dont l'examen article par article va suivre, vous propose de les adopter sans modification.

*
* *

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

C'est dans cet article que se trouve posé le principe de la nouvelle obligation légale.

Cette obligation pèse sur toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile risque d'être engagée du fait de la mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur, quel qu'il soit, ainsi que des remorques ou semi-remorques.

Elle s'applique aussi bien aux dommages matériels que corporels.

A cet égard, il est bon de rappeler que le Fonds de garantie n'est tenu de prendre en charge que les accidents corporels.

Dans le cadre de l'assurance obligatoire, aucune ventilation n'est à opérer entre ces deux catégories de dommages.

D'une part, en effet, les textes applicables en matière de responsabilité (art. 1382 et suivants du Code civil) et la jurisprudence ne font pas de distinction selon la nature des dommages.

D'autre part, les contrats d'assurance couvrent, en général, tous les dommages causés aux tiers.

Articles 2 et 3.

Ces deux articles apportent à l'obligation imposée par l'article premier des dérogations en faveur de certaines catégories de véhicules (art. 2, chemin de fer et tramways) ou de personnes (art. 3, Etat, collectivités publiques, organismes justifiant de garanties financières suffisantes). Ces dérogations sont parfaitement justifiées, étant donné que la solvabilité des personnes morales susceptibles d'en bénéficier, qui, déjà, à l'heure actuelle, sont leurs propres assureurs, ne saurait être mise en cause.

Votre Commission a, cependant, relevé l'anomalie qui consiste à établir, d'un côté, des dérogations de plein droit au profit de certains véhicules (art. 2) et, d'un autre côté, à n'admettre en faveur des personnes qu'une simple faculté de solliciter l'octroi desdites dérogations (art. 3).

On pourrait, en effet, aboutir à cette conséquence paradoxale qu'une société exploitant, sous contrôle d'une collectivité publique, une ligne de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, bénéficierait de plein droit de la dérogation, alors que la même mesure ne s'appliquerait pas à ladite collectivité.

Il eût été plus logique de placer sur un même pied d'égalité tous les bénéficiaires et de n'admettre la dérogation qu'après examen de chaque cas particulier. La suppression de l'article 2 permettrait de rétablir cet équilibre.

Votre Commission ayant, par ailleurs, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, adopté sans modification le texte qui lui était soumis, n'a pas voulu, pour ce seul motif, provoquer une seconde lecture du projet de loi.

Elle a tenu, cependant, à souligner ce manque d'harmonie.

Article 4.

Cet article se borne à rappeler que les contrats doivent être souscrits auprès de sociétés d'assurances légalement habilitées à fonctionner en application des dispositions du décret du 14 juin 1938.

Article 5.

Il n'y a pas d'obligation sans sanction; aussi, l'objet de l'article 5 est-il d'édicter des peines à l'encontre de ceux qui, sciemment, auront omis de s'assurer.

Les peines prévues sont relativement lourdes : emprisonnement de dix jours à six mois et amende de 10.000 francs à 5 millions de francs, ou l'une de ces deux peines seulement.

Bien entendu, par le jeu des circonstances atténuantes, le tribunal pourra tempérer très largement la rigueur de ces sanctions.

Il est, de plus, spécifié que les amendes prononcées sont affectées d'une majoration de 50 % au profit du Fonds de garantie automobile.

Votre Commission ne peut qu'approuver cette disposition.

Il est, en effet, parfaitement équitable que les non-assurés participent au financement du Fonds de garantie destiné à prendre en charge les accidents qu'ils causent et dont le budget est, à l'heure actuelle, il importe d'insister sur ce point, alimenté en presque totalité par les assurés.

Une remarque mérite d'être faite en passant. Dans bien des cas, le délit de défaut d'assurance sera découvert à l'occasion d'un accident corporel et il se cumulera avec le délit d'homicide ou de blessures involontaires. Les deux infractions feront l'objet d'une poursuite unique et une seule condamnation sera prononcée, conformément au principe du non-cumul des peines.

La majoration de 50 % sera, alors, appliquée sur l'amende infligée, non plus seulement pour défaut d'assurance, mais, aussi, pour le second délit.

De la sorte, en cas de cumul d'infractions, le prélèvement opéré au profit du Fonds de garantie sera plus lourd. Cette conséquence, que les principes du droit pénal imposent, heurte quelque peu la logique, mais il est difficile, pour ne pas dire impossible de l'éviter.

Ceci dit, il convient de ne pas perdre de vue que la majoration sera rarement récupérable dans la situation qui vient d'être exposée. Le condamné sera, en effet, débiteur de réparations civiles élevées et, de ce fait, insolvable dans la plupart des cas.

Article 6.

Si une contestation s'élève sur l'existence ou la validité de l'assurance et que la juridiction civile en soit saisie, il importe que la juridiction pénale appelée à sanctionner le défaut d'assurance puisse surseoir à statuer.

L'article 6 prévoit expressément cette hypothèse.

Article 7.

Afin de permettre aux autorités compétentes de contrôler l'application de la loi, sans que, pour autant, il en résulte des formalités tracassières, il est nécessaire que tout conducteur d'un véhicule soumis à l'obligation dont il est question soit en mesure de présenter un document attestant qu'il a souscrit une police d'assurance.

Certaines mesures sont édictées dans ce sens par l'article 7.

Bien entendu, toute délivrance ou utilisation d'un certificat de complaisance sera punie des peines prévues par le Code pénal pour ce genre d'infractions, sans qu'il soit besoin de le rappeler expressément ou d'instituer des pénalités spéciales.

Article 7 bis.

Cet article autorise la victime et le fonds de garantie automobile à opérer la saisie conservatoire prévue par les articles 48 à 57 du Code de procédure civile, lorsque l'auteur de l'accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a satisfait à l'obligation d'assurance.

Article 8.

Pour qu'un système d'assurance obligatoire fonctionne, encore faut-il que celui à qui s'impose l'obligation trouve dans tous les cas un assureur, sous peine de se voir refuser la possibilité de circuler.

Or, tel est, cependant, la situation d'un certain nombre d'automobilistes réputés dangereux qui, en raison du grand nombre d'accidents qu'ils ont déjà occasionnés voient se fermer devant eux les portes de toutes les sociétés d'assurance.

D'autre part, l'expérience montre que certains risques présumés « lourds » sont systématiquement rejetés par les compagnies, sans même qu'intervienne le facteur personnel; il s'agit par exemple des taxis, autocars et scooters.

Comme l'assurance est déjà obligatoire pour certains de ces véhicules: taxis parisiens (ordonnance du Préfet de Police), véhicules affectés au transport public (Art. 47 du décret du 14 novembre 1949 sur la coordination des transports), la Direction des assurances est amenée à intervenir pour que soit acceptée par un assureur la garantie de ces risques et cela ne va pas sans mal.

Etant donné que, dans ce domaine, les pouvoirs publics ne peuvent agir que par persuasion et qu'ils rencontrent, déjà, les pires difficultés pour que soit satisfaite l'obligation d'assurance, que sera-ce lorsque cette obligation se généralisera, au lendemain de la publication de la présente loi ?

Les assureurs ont admis qu'il y avait là un problème, mais ont vivement insisté pour que ne fût pas retenu le projet, un moment envisagé, de la création d'un nouvel organisme destiné à prendre en charge les « risques lourds ». La crainte était grande, en effet, que cet organisme officiel n'absorbe peu à peu la totalité des assurances automobiles.

Les longues négociations qui se sont déroulées sur cette question ont finalement conduit à la création d'un Bureau central de tarification, dont le rôle n'est pas de prendre des assurés en charge, mais de déterminer le tarif qui correspond à la couverture du risque dont aucune société ne veut accepter la garantie.

Une fois le tarif ainsi fixé, le refus de garantir le risque ne peut plus être admis, sinon la société d'assurance qui oppose à nouveau ce refus est considérée comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourt le retrait d'agrément.

Le schéma du fonctionnement de ce système est le suivant:

Un automobiliste s'adresse à une compagnie d'assurance pour faire couvrir un risque. La compagnie refuse.

L'automobiliste peut, bien entendu, s'adresser à d'autres assureurs, mais la faculté lui est reconnue de saisir le bureau de tarification qui examine le cas, au vu, notamment, de la statistique des accidents qui ont pu être antérieurement imputés à l'automobiliste. Le bureau décidera, alors, si le demandeur doit être garanti au tarif normal ou à un tarif supérieur concrétisé par une augmentation de la prime ou par une « franchise » laissant une part du risque à la charge de l'assuré.

La décision du Bureau de tarification s'imposera à toute compagnie à qui s'adressera l'automobiliste, mais elle ne s'imposera pas à celui-ci qui pourra, soit renoncer à l'assurance et, par suite, à l'utilisation de son véhicule, soit rechercher sur le marché un autre assureur lui accordant des conditions qu'il estimera plus favorables.

Les conditions de constitution et de fonctionnement du Bureau de tarification, qui sera assisté d'un commissaire du Gouvernement, seront déterminées par un règlement d'administration publique.

La commission, à cet égard, formule le souhait que, pour bien préciser le caractère d'organisme d'arbitrage du Bureau de tarification, soient appelés à en faire partie des représentants qualifiés des différentes personnes assujetties à l'obligation d'assurance.

Il n'est pas sans intérêt, par ailleurs, d'insister sur le fait que, à notre avis, le rôle du Bureau de tarification ne s'arrête pas à la fixation de la prime au moment de la souscription d'un nouveau contrat. Cet organisme doit pouvoir également intervenir lorsqu'il s'agit de la modification ou de l'extension d'un contrat existant déjà, notamment dans le cas d'un transporteur routier qui se voit accorder la possibilité d'étendre sa zone d'action ou qui augmente le nombre de ses véhicules.

L'expression « souscription d'un contrat », figurant au début de l'article 8, doit s'interpréter dans ce sens.

Enfin, il paraît nécessaire de mettre l'accent sur le fait que, aux termes de l'article 11 du projet de loi, les dispositions nouvelles ne portent pas atteinte aux prescriptions réglementaires en vigueur, dans la mesure où ces prescriptions imposent des obligations plus étendues.

Au moment de décider si une franchise doit être laissée à la charge de l'assuré, le Bureau central de tarification devra, en particulier, tenir compte de l'obligation de s'assurer sans limitation imposée aux transporteurs routiers par l'article 47 du décret du 14 novembre 1949.

Le fonctionnement de ce système n'ira pas sans difficultés, cela est évident, mais la bonne volonté aidant, notamment de la part des sociétés d'assurance, les difficultés seront vite aplanies. Il ne faudrait pas, par exemple, que les petites compagnies se voient imposer l'acceptation d'un pourcentage excessif de risques anormalement dangereux, ce qui compromettrait leur équilibre financier. Il serait bon, à ce sujet, que le règlement d'administration publique autorise les assureurs et réassureurs à se grouper en vue de procéder à une équitable répartition desdits risques.

Article 9.

Cet article prévoit qu'un règlement d'administration publique fixera les conditions d'application de la loi.

Article 10.

L'article 19 de la loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance stipule qu'en cas de décès de l'assuré ou d'aliénation de la chose assurée, l'assurance continue de plein droit au profit de l'héritier ou de l'acquéreur. Ce droit de suite suscite, dans la pratique, de nombreuses difficultés, notamment lorsque certaines sociétés sont conduites à assurer des personnes que statutairement elles ne peuvent accepter.

Tel est le cas, par exemple, des mutuelles professionnelles, que le jeu de l'article 19 amène à comprendre temporairement parmi leurs adhérents des acquéreurs de véhicules d'occasion dont la profession ne rentre pas dans celles qui sont limitativement fixées par leur objet social.

C'est pourquoi l'article 10 du projet de loi dispose que les prescriptions de l'article 19 de la loi du 13 juillet 1930 ne s'appliqueront pas au cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur.

Article 11.

Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, l'article 11 précise que les dispositions de la loi nouvelle ne portent pas atteinte aux prescriptions réglementaires en vigueur, dans la mesure où ces prescriptions concernent des risques différents ou imposent des obligations plus étendues.

Article 12.

Cet article, enfin, fixe les modalités suivant lesquelles la loi sera appliquée dans les départements algériens et dans les départements d'Outre-Mer.

C'est dans ces conditions que votre Commission vous demande de vouloir bien adopter sans modification le projet de loi dans le texte voté par l'Assemblée Nationale, qui est le suivant :

PROJET DE LOI

Article premier.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que par ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées au règlement d'administration publique prévu à l'article 9 ci-après.

Art. 2.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux dommages causés par les chemins de fer et les tramways.

Art. 3.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat.

Des dérogations totales ou partielles peuvent, en outre, être accordées, par arrêté du Ministre des Affaires économiques et financières, aux collectivités publiques et aux entreprises ou organismes qui justifieront de garanties financières suffisantes. S'il s'agit de collectivités publiques départementales ou communales, l'arrêté sera pris conjointement par le Ministre des Affaires économiques et financières et le Ministre de l'Intérieur. S'il s'agit d'entreprises ou de groupements d'entreprises de transports publics, l'arrêté sera pris conjointement par le Ministre des Affaires économiques et financières et le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

Art. 4.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Les contrats d'assurance prévus à l'article premier doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé par application des dispositions du décret du 14 juin 1938 pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents résultant de l'emploi de véhicules automobiles.

Art. 5.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article premier sera puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 10.000 à 5.000.000 de francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les amendes prononcées en application de l'alinéa précédent, y compris les amendes qu'une mesure de grâce aurait substituées à l'emprisonnement, sont affectées d'une majoration de 50 p. 100 perçue, lors de leur recouvrement, au profit du Fonds de garantie automobile, institué par l'article 15 de la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951.

Art. 6.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Art. 7.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Sous peine d'une amende de 300 à 1.800 francs, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article premier doit, dans les conditions prévues aux alinéas ci-après, être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfaite ou que les dispositions de l'article 3 sont applicables.

Cette présomption résultera de la production, aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation, d'un des documents dont les conditions d'établissement et de validité seront fixées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 9.

A défaut d'un de ces documents, la justification sera fournie aux autorités judiciaires par tous moyens.

L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de quinze jours, sous peine d'une amende de 300 à 1.800 francs.

Les documents justificatifs prévus au présent article n'impliquent pas une obligation de garantie à la charge de l'assureur.

Art. 7 *bis*.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Lorsque l'auteur de l'accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente loi, la victime et le Fonds de garantie automobile seront fondés à se prévaloir des mesures conservatoires prévues aux articles 48 à 57 du Code de procédure civile.

Art. 8.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui, ayant sollicité la souscription d'un contrat auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur, dont les statuts n'interdisent pas la prise en charge du risque en cause, en raison de sa nature, se voit opposer un refus, 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 9.

Le bureau central de tarification a pour rôle exclusif de fixer le montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance ou l'assureur intéressé est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé. Il peut, dans les conditions qui seront fixées par le règlement d'administration publique susvisé, déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

Le bureau central de tarification est assisté d'un commissaire du Gouvernement.

Toute société d'assurance ou 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 certains risques de la garantie de réassurance en raison de la tarification adoptée par le bureau central de tarification.

Art. 9.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Un règlement d'administration publique, pris après avis du Conseil national des assurances, fixera les conditions d'application de la présente loi et, notamment, l'étendue de la garantie que devra comporter le contrat d'assurance, les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs prévus à l'article 7 pour l'exercice du contrôle, ainsi que les obligations imparties aux utilisateurs de véhicules en circulation internationale munis d'une lettre de nationalité autre que la lettre française.

A compter de la date d'application de la présente loi, tout contrat d'assurance souscrit par une personne assujettie à l'obligation instituée 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 prévu à l'alinéa précédent.

Art. 10.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

L'article 19 de la loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance, est complété par l'alinéa suivant :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables au cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur. »

Art. 11.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

Les dispositions de la présente loi ne portent pas atteinte aux prescriptions réglementaires en vigueur, dans la mesure où ces prescriptions concernent des risques différents ou imposent des obligations plus étendues.

Art. 12.

(Adoption du texte de l'Assemblée Nationale.)

La présente loi est applicable à l'Algérie.

Elle entrera en vigueur en France métropolitaine et en Algérie le premier jour du trimestre civil suivant la publication du règlement d'administration publique prévu à l'article 9 ci-dessus.

Des règlements d'administration publique en fixeront la date d'entrée en vigueur, ainsi que les modalités d'application ou d'adaptation dans les départements d'Outre-Mer.