

Numéro du rôle : 1243
Arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998

A R R E T

En cause : la question préjudicielle concernant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tel qu'il a été inséré par l'article 45 de la loi du 30 mars 1994 et modifié par l'article 1er de la loi du 13 avril 1995, posée par le Tribunal de police de Bruxelles.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et L. De Grève, et des juges L. François, P. Martens, J. Delruelle, H. Coremans et M. Bossuyt, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet de la question préjudicielle*

Par jugement du 8 décembre 1997 en cause de P. Cowez et l'Union nationale des mutualités socialistes contre la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 11 décembre 1997, le Tribunal de police de Bruxelles a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs, tel qu'introduit par la loi de 30 mars 1994 et modifié par la loi du 13 avril 1995, comprend-il une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre les usagers de la voie publique ou de terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de [les] fréquenter, qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur, victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule lié à une voie ferrée et s'y déplaçant et les usagers des mêmes voies publiques ou terrains qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur, victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur ne circulant pas sur une voie ferrée, lesquels peuvent [se] prévaloir des dispositions contenues dans cet article ? »

II. *Les faits et la procédure antérieure*

P. Cowez impute la responsabilité d'un accident de roulage dont il a été victime à un conducteur de tram, préposé de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.). Il a demandé au juge de police de Bruxelles d'adresser à la Cour une question préjudicielle portant sur une discrimination pouvant exister en matière de réparation du préjudice entre les victimes d'un accident de circulation suivant que le véhicule impliqué est un véhicule sur rails ou un véhicule automoteur.

Constatant que l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui prévoit un régime d'indemnisation automatique de la victime, n'est applicable qu'aux véhicules automoteurs qui ne sont liés à aucune voie ferrée et que la victime, si elle avait été renversée par un véhicule automobile, voire par un autobus de la S.T.I.B., défenderesse, aurait pu solliciter réparation de son préjudice - hormis le cas de la faute inexcusable - à l'assureur de la défenderesse sur la base dudit article 29bis, le juge a fait droit à la demande et a adressé à la Cour la question reproduite plus haut.

III. *La procédure devant la Cour*

Par ordonnance du 11 décembre 1997, le président en exercice a désigné les juges du siège conformément aux articles 58 et 59 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Les juges-rapporteurs ont estimé n'y avoir lieu de faire application des articles 71 ou 72 de la loi organique.

La décision de renvoi a été notifiée conformément à l'article 77 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 6 janvier 1998.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 31 janvier 1998.

Des mémoires ont été introduits par :

- la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, dont les bureaux sont établis à 1050 Bruxelles, avenue de la Toison d'Or 15, par lettre recommandée à la poste le 19 février 1998;

- P. Cowez, demeurant à 1030 Bruxelles, avenue Philippe Thomas 2, boîte 23, par lettre recommandée à la poste le 20 février 1998;

- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 23 février 1998.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 5 mars 1998.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 27 mars 1998;

- P. Cowez, par lettre recommandée à la poste le 3 avril 1998;

- la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 6 avril 1998.

Par ordonnance du 27 mai 1998, la Cour a prorogé jusqu'au 11 décembre 1998 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du même jour, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 24 juin 1998 après avoir invité les parties à introduire un mémoire complémentaire, le 19 juin 1998 au plus tard, constatant, s'il en est, des données de fait, aussi précises que possible, permettant de comparer les risques réels, et non pas simplement supposés, que font courir, spécialement aux « usagers faibles », les tramways d'une part, les autres véhicules automoteurs, en ce compris les autobus, d'autre part.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats par lettres recommandées à la poste le 28 mai 1998.

Des mémoires complémentaires ont été introduits par :

- P. Cowez, par lettre recommandée à la poste le 18 juin 1998;

- la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 19 juin 1998;

- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 19 juin 1998.

A l'audience publique du 24 juin 1998 :

- ont comparu :

. Me R.O. Dalcq, avocat au barreau de Bruxelles, pour P. Cowez;

. Me G.-I. Bernard et Me P. Boucquey *loco* Me P. Galand et Me E. Gillet, avocats au barreau de Bruxelles, pour la Société des transports intercommunaux de Bruxelles;

. Me L. De Coninck *loco* Me M. Uyttendaele, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs L. François et H. Coremans ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

La procédure s'est déroulée conformément aux articles 62 et suivants de la loi organique, relatifs à l'emploi des langues devant la Cour.

IV. *En droit*

- A -

Mémoire de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles

A.1.1. Les véhicules sur rails et les autres véhicules motorisés ne se trouvent pas dans des situations comparables. Trains et tramways sont exclus du champ d'application du Code de la route et, contrairement aux autres véhicules, ont une trajectoire entièrement prévisible de telle sorte, d'une part, qu'ils ne peuvent surgir de manière inattendue (la priorité des trams sur les autres usagers tient à cette circonstance que les voies du tram et les caténaires sont visibles et ne peuvent donc surprendre les autres usagers; de même, une ambulance ou un véhicule de police n'est prioritaire que lorsque son signal sonore prévient les autres usagers de la voie publique, c'est-à-dire lorsque ceux-ci ne peuvent être surpris par le véhicule prioritaire) et, d'autre part, que leur conducteur ne dispose ni de la même mobilité ni, partant, de la même capacité d'éviter un obstacle que les autres véhicules dont, par ailleurs, la distance de freinage est plus courte.

A.1.2. Le législateur a entendu protéger l'utilisateur faible (cycliste et piéton) en mettant sur pied un système de responsabilité objective permettant l'indemnisation automatique de la victime par l'assureur du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule en cause. Ce mécanisme ne se comprend que dans le cadre d'une assurance obligatoire. Hors de celle-ci, l'indemnisation automatique ne peut s'envisager logiquement, de telle sorte que les législations régissant l'une et l'autre qui vont nécessairement de pair doivent avoir un domaine d'application qui coïncide. Tel est le cas, en Belgique du moins.

L'exclusion des trams du champ d'application de la disposition en cause se comprend ainsi par référence à l'article 1er de la loi sur l'assurance obligatoire. Cette dernière exclusion doit s'analyser, quant à elle, comme étant le résultat de la différence objective et raisonnable existant entre les trams et les autres véhicules circulant sur la voie publique.

A.1.3. L'intégration des tramways dans le champ d'application de la disposition en cause serait non seulement un non-sens mais aussi une discrimination. Lors de son élaboration, il a été reconnu que le régime d'indemnisation automatique était possible dans la mesure où les frais inhérents à ce régime seront répartis sur l'ensemble des conducteurs, par le biais d'une augmentation des primes de 5 p.c., de telle sorte que le conducteur impliqué sans faute dans un accident de la circulation dans lequel un piéton ou un cycliste aura été blessé ou aura trouvé la mort ne sera pas pénalisé en conséquence par une augmentation de sa prime d'assurance individuelle. Cet aspect de la réforme perd son sens si l'on doit faire peser l'obligation d'indemniser automatiquement sur les épaules des personnes qui ne sont pas soumises à l'assurance obligatoire. En effet, tous les risques seraient, dans cette hypothèse, supportés par le seul exploitant de tramways, dont l'équilibre financier sera menacé.

Il serait par ailleurs incohérent que l'utilisateur faible soit, dans de telles espèces, automatiquement indemnisé tout en étant condamné, au pénal (article 422 du Code pénal) comme au civil, pour avoir causé un accident mettant en péril les passagers du tram.

A.1.4. La loi de 1989 a entendu protéger l'utilisateur faible contre les risques causés par tous les véhicules soumis à l'assurance obligatoire et le mécanisme qu'elle met en place paraît davantage fondé sur la mise en circulation du véhicule sur la voie publique, fait générateur de l'obligation d'assurance, que sur la participation du véhicule à la circulation.

A.1.5. Enfin, la disposition en cause n'apparaît pas disproportionnée puisque les droits essentiels de la catégorie désavantagée ont été sauvegardés : la victime d'un accident impliquant un tram reste soumise aux règles normales de la responsabilité civile et conserve la possibilité d'obtenir réparation du préjudice qu'elle a subi.

Mémoire de P. Cowez

A.2.1. L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, qui, de façon regrettable, n'a pas été inséré dans le Code civil, établit un régime de responsabilité objective nettement plus favorable que le droit commun pour la victime d'un dommage consécutif à un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur ne circulant pas sur une voie ferrée puisqu'elle est dispensée de rapporter la preuve d'une faute, d'un dommage et d'un lien de causalité et que la faute qu'elle aurait elle-même commise n'a - sauf faute inexcusable - aucune incidence sur son droit à une indemnisation complète et automatique.

A.2.2. La différence de traitement n'est pas raisonnablement justifiée : le régime institué par la disposition en cause est fondé, selon les travaux préparatoires de la loi, sur le risque créé par l'énergie cinétique des véhicules automoteurs. Cette notion couvre tous les véhicules circulant sur le sol et actionnés par une force mécanique et ce, qu'ils soient en déplacement, à l'arrêt ou en stationnement, puisque ce qui importe c'est qu'ils puissent être actionnés et qu'ils soient impliqués dans un accident de la circulation, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs. Cette exclusion est justifiée par l'idée que le risque qu'ils créent est nettement plus faible que celui présenté par les autres véhicules automoteurs; elle remplace l'exclusion, prévue par le texte initial de la loi, des véhicules ne pouvant circuler à une vitesse supérieure à celle du pas mais qui ne sont, en réalité, pas moins générateurs de risques pour les usagers faibles de la route que les autres véhicules.

A.2.3. Dès lors qu'ils sont des véhicules circulant sur le sol et actionnés par une force mécanique, qu'ils créent un risque au moins aussi important que les autres véhicules visés par la loi, et que la logique de la disposition en cause est exclusivement fondée sur le risque créé par l'énergie cinétique, l'exclusion des véhicules sur rails - en particulier les tramways, qui circulent presque toujours dans des zones urbaines et sont, dans une très large mesure, tenus de respecter le Code de la route - ne peut être raisonnablement justifiée.

Elle ne s'explique que par la technique utilisée par le législateur, à savoir, de manière générale, l'incorporation du régime d'indemnisation automatique dans la loi du 21 novembre 1989 et, de manière plus spécifique, le renvoi à la définition du véhicule automoteur donnée par l'article 1er de cette loi. Cette technique, dont l'exclusion en cause est un effet pervers, n'est évidemment pas de nature à justifier la différence de traitement qui résulte de celle-ci.

A.2.4. La disposition en cause a été rangée dans la loi sur l'assurance obligatoire et non dans le Code civil parce qu'il a été, à tort, considéré que l'opinion accepterait moins bien un régime prévoyant que la responsabilité des conducteurs de véhicules automoteurs est engagée, même s'ils n'ont pas commis de faute, qu'un régime selon lequel l'assureur du conducteur dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation est tenu d'indemniser les victimes. Or, il n'y a aucune différence concrète, si ce n'est d'ordre logique : un régime est cohérent et l'autre ne l'est pas. Et il est cohérent de décider qu'un assureur de responsabilité doit couvrir la responsabilité sans faute de son assuré; en revanche, on peut se demander comment expliquer qu'un assureur de responsabilité doive indemniser les victimes des dommages causés par un accident dont son assuré n'est pas responsable.

L'inscription de la disposition en cause dans le cadre de l'assurance obligatoire ne confère donc pas une justification pertinente et raisonnable à la différence de traitement critiquée.

A.2.5. Il n'est pas plus raisonnablement justifié que les propriétaires, détenteurs ou conducteurs de véhicules sur rails puissent se prévaloir du fait qu'ils ne sont pas légalement tenus de souscrire une assurance couvrant de tels véhicules pour échapper à l'indemnisation automatique prévue par la disposition en cause puisque la plupart des véhicules liés à une voie ferrée sont mis en circulation par des sociétés publiques de transport, comme c'est le cas de la S.T.I.B. dans la procédure *a quo* et que ces sociétés sont, conformément aux principes généraux, leur propre assureur. L'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 leur permet d'ailleurs d'être dispensées de l'obligation d'assurance en ce qui concerne les véhicules automoteurs visés à l'article 1er de la loi qu'elles mettent en circulation, et il ne fait pourtant aucun doute qu'elles sont tenues au respect de l'obligation d'indemnisation automatique même si elles ont fait usage de cette faculté de dispense.

En France, il n'y a pas de coïncidence parfaite entre le régime d'assurance obligatoire des véhicules automoteurs et le régime d'indemnisation automatique de l'usager faible, le premier excluant sans restriction les véhicules sur rails alors que le second ne les exclut que lorsqu'ils circulent sur des voies qui leur sont propres (c'est-à-dire celles que n'emprunte normalement aucun usager), de telle sorte que ces véhicules sont soumis au régime d'indemnisation lorsqu'ils sont mêlés au reste de la circulation. Même dans ce cas, une discrimination reste possible : l'on peut en effet se demander s'il est logique, par exemple, qu'un cycliste qui circule sur une route longeant une voie ferrée nettement séparée et qui est victime d'une chute à la suite du déplacement d'air causé par un train, ne puisse prétendre à une indemnisation automatique, alors que ce même cycliste aurait droit à une indemnisation automatique si le déplacement d'air avait été causé par un camion. Dès lors, si la Cour devait estimer que la différence de traitement en cause peut, dans certaines conditions bien précises, être considérée comme raisonnablement justifiée, encore devrait-elle circonscrire ces conditions de manière plus restrictive que ne le fait la loi française.

Mémoire du Conseil des ministres

A.3.1. La distinction en cause repose sur un critère objectif eu égard à la différence qui existe entre véhicules sur rails et autres engins motorisés, à la fois en droit (les trams ne sont pas soumis au Code de la route et bénéficient d'une priorité absolue) et en fait (leur mobilité est limitée, leur trajectoire est prévisible et le

développement des sites propres leur octroie un espace de circulation particulier). Il s'ensuit qu'avant même la loi du 30 mars 1994, les victimes d'un accident impliquant ces différents types de véhicules se trouvaient dans une situation différente et qu'il eût été discriminatoire de les soumettre à un même régime.

A.3.2. La mesure en cause est proportionnée à l'objectif poursuivi; elle vise, comme la loi sur l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs - qui, en raison de la distinction existant en droit et en fait entre véhicules ordinaires et véhicules sur rails, excluait déjà en 1956 ceux-ci de son champ d'application -, à protéger des usagers faibles.

Les concepts d'assurance et d'indemnisation sont indissociablement liés et le lien entre l'assurance obligatoire des véhicules et l'indemnisation des usagers faibles a été mis en évidence lors des travaux préparatoires de la disposition en cause: il aurait été incohérent de concevoir la seconde en dehors de la première. L'alinéa 4 de l'article 29bis, qui prévoit qu'il s'applique aux accidents impliquant des véhicules exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la loi, ne porte pas atteinte à la cohérence voulue. En effet, malgré l'exemption de différentes personnes morales de droit public de l'obligation d'assurance, la loi du 21 novembre 1989 prévoit qu'elles seront néanmoins soumises au même régime que les organismes assureurs en matière de responsabilité civile.

Remettre en cause le champ d'application de l'article 29bis aboutirait à remettre en cause l'exclusion des véhicules sur rails de celui de l'assurance obligatoire, alors que cette exclusion se justifie par une différence objective.

Enfin, s'il existe une différence de traitement, elle est particulièrement limitée puisque le droit commun de la responsabilité s'applique lorsque l'accident implique un véhicule sur rails : cette différence de traitement ne crée donc pas un régime exorbitant.

Mémoire en réponse du Conseil des ministres

A.4. La différence de traitement en cause est justifiée parce que le danger auquel le piéton est confronté est plus grand lorsqu'il se trouve face à un véhicule ordinaire que lorsqu'il se trouve face à un véhicule sur rails, dont les caractères ont été exposés dans le mémoire et qui n'est pas soumis à l'assurance obligatoire précisément en raison de la circonstance qu'il est, ainsi, moins générateur de risque. Il est parfaitement cohérent d'avoir donné au régime de l'assurance obligatoire et à celui de l'indemnisation automatique de l'utilisateur faible un champ d'application identique.

La différenciation ainsi établie n'est nullement disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi puisque la disposition en cause ne porte pas atteinte au droit des autres victimes d'obtenir réparation sur la base du droit commun de la responsabilité.

Mémoire en réponse de P. Cowez

A.5.1. S'il est vrai qu'il existe une différence objective entre véhicule ordinaire et véhicule sur rails (dont l'exclusion du Code de la route n'est pas absolue puisqu'il doit respecter les signaux lumineux lorsqu'il circule sur la chaussée), il n'en reste pas moins que le piéton, le cycliste ou le passager garde sa qualité d'« usager faible » s'il est victime d'un accident impliquant un véhicule sur rails et que sa vulnérabilité est liée à la preuve de la faute éventuelle du conducteur, difficile à démontrer s'il s'agit d'un conducteur de tram.

A.5.2. Les parties adverses entendent lier le régime de l'indemnisation automatique à celui de l'assurance obligatoire mais ne s'expliquent pas sur l'exclusion des véhicules sur rails du champ d'application de la seconde. Cette exclusion tiendrait à ce que ces véhicules sont mis en circulation par des sociétés publiques de transport qui couvrent elles-mêmes la responsabilité qui y est liée. Cette justification n'est pas de nature à rendre acceptable la discrimination en cause et la S.T.I.B. est malvenue d'invoquer à son profit la nécessité de lier les deux régimes puisqu'elle peut être dispensée de l'obligation d'assurance et éviter par là d'avoir à participer au financement du régime d'indemnisation, dont le législateur a entendu répartir le poids sur l'ensemble des conducteurs.

Mémoire en réponse de la S.T.I.B.

A.6.1. La différence de traitement en cause ne peut être appréciée sans tenir compte de la différence objective entre véhicules sur rails et autres véhicules. Le tram reste un véhicule du même type qu'un train, dont le volume aurait été réduit et qui circulerait en ville, et dont, eu égard à son poids et aux rails sur lesquels il circule, les mécanismes de traction, de circulation et de freinage sont complètement différents de ceux des véhicules ordinaires, qui s'adaptent plus aisément aux différentes circonstances de la circulation.

A.6.2. Le régime de l'indemnisation automatique n'a pas été mis sur pied en raison uniquement du risque créé par l'énergie cinétique (puisque'un véhicule à l'arrêt peut être impliqué dans un accident).

A.6.3. L'exclusion des véhicules sur rails ne découle pas uniquement de l'insertion du régime de l'indemnisation automatique dans la loi du 21 novembre 1989 puisque le projet d'un article 1385bis du Code civil, entre-temps abandonné, définissait lui-même le véhicule automoteur en faisant référence à cette loi; l'exclusion tient, d'une part, à la différence essentielle qui existe entre les véhicules sur rails et les autres véhicules et, d'autre part, au lien naturel entre l'assurance obligatoire et l'indemnisation automatique.

A.6.4. La victime d'un accident impliquant un véhicule sur rails, qui sera indemnisée sur la base de l'article 1382 du Code civil, bénéficie des dispositions de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport, qui établit déjà un régime de faveur dérogatoire au profit des personnes victimes d'un accident lié au transport et se trouvant dans les conditions prévues par la loi. En vertu de cette loi, le régime de la preuve est renversé à l'avantage des voyageurs; le transporteur est présumé responsable, sauf faute du voyageur ou d'un tiers, ou démonstration que la responsabilité ne peut lui incomber. La contrepartie de cette présomption est seulement la courte prescription d'un an, pour engager l'action en responsabilité du transporteur. Le principe de proportionnalité n'est donc pas méconnu.

A.6.5. S'il est vrai que la loi française n'exclut que les trams circulant en site propre, la majorité des législateurs étrangers, liant l'indemnisation automatique à l'assurance obligatoire, ont exclu le tram du régime d'indemnisation automatique, à l'instar du législateur belge.

- B -

B.1.1. L'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, inséré par une loi du 30 mars 1994 et remplacé par une loi du 13 avril 1995, dispose :

« § 1er. A l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la présente loi.

Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles.

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation impliquant des véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption.

Les victimes ayant commis une faute inexcusable qui est la seule cause de l'accident ne peuvent se prévaloir des dispositions visées au premier alinéa.

Est seule inexcusable la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

La preuve d'une faute inexcusable n'est pas admise à l'égard de victimes âgées de moins de quatorze ans.

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1er de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§ 4. L'assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun.

Les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation

ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article. »

B.1.2. Le mécanisme d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation que prévoit cette disposition est d'application lorsqu'un «véhicule automoteur » est « impliqué » dans l'accident. Le paragraphe 3 de l'article 29*bis* précité définit la notion de véhicule automoteur par référence à l'article 1er de la même loi, lequel dispose :

« Article 1er. Pour l'application de la présente loi, on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

[...] »

B.1.3. Une différence de traitement est ainsi créée parmi les victimes d'accidents de la circulation suivant que le véhicule automoteur impliqué dans l'accident est lié à une voie ferrée ou ne l'est pas, les victimes ne pouvant bénéficier du mécanisme d'indemnisation des dommages corporels prévu par la disposition en cause que dans la seconde hypothèse.

B.2. Lorsqu'il a établi le régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le législateur a entendu donner à la notion de véhicule automoteur une définition large, en excluant toutefois les véhicules liés à une voie ferrée. Cette exclusion, figurant dans l'article 1er de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, maintenue par la loi du 21 novembre 1989, et prévue par les conventions Benelux de 1955 et de 1966 dont ces lois

sont issues, semble correspondre à une tradition : depuis la fin du XIXe siècle, les règlements de police relatifs au roulage, postérieurs à ceux qui avaient été élaborés en premier lieu pour les véhicules sur rails dès l'apparition de ceux-ci, ont exclu les véhicules sur rails de leur champ d'application. Or, en élaborant en 1994 le régime de l'indemnisation automatique en cause, le législateur a entendu se référer au champ d'application de l'assurance obligatoire.

B.3. La différence, quant à leur régime juridique, entre les véhicules sur rails que sont les tramways et les autres véhicules qui utilisent la voie publique, paraît s'expliquer, sinon se justifier, par l'histoire. Au XIXe siècle, l'apparition de véhicules sur rails fit l'objet d'une réglementation avant même qu'il en fût ainsi du roulage en général, d'autant que ces véhicules ne tardèrent pas à assurer l'essentiel du transport public. Il était donc naturel que la réglementation générale de la police de la circulation routière, apparue postérieurement, exclût les véhicules sur rails de son champ d'application. Il ne se justifie pas pour autant que l'élaboration des règles relatives aux effets de la circulation continue d'être pensée abstraction faite des véhicules sur rails, quel que soit le problème.

Des organismes d'intérêt public de transport en commun assurent aujourd'hui une large part du transport public au moyen de véhicules qui ne sont pas liés aux rails; ils sont soumis à l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs en général - ou doivent couvrir eux-mêmes leur responsabilité civile, conformément à l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 - ainsi qu'à la disposition en cause en particulier, de telle sorte que les victimes des accidents de la circulation dans lesquels ils sont impliqués bénéficient de l'indemnisation automatique prévue par cette disposition.

B.4. Il a été allégué à l'audience que les tramways circulent à certains endroits en site propre, sur lequel la circulation leur est, en principe, manifestement réservée.

Il y a lieu de rappeler que la disposition en cause ne bénéficie pas aux victimes qui ont commis une « faute inexcusable ».

B.5. S'il peut être admis que les véhicules sur rails soient soumis à des règles de police de la circulation dérogeant à celles qui s'appliquent aux autres véhicules, par exemple parce que leur trajectoire est prévisible et que leur mobilité ainsi que leur capacité de freinage sont plus limitées, il n'est nullement démontré qu'ils représentent un risque moindre, à un point tel qu'il se justifie de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent.

La question appelle une réponse positive.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il exclut du régime d'indemnisation qu'il prévoit les véhicules qui sont liés à une voie ferrée.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 15 juillet 1998, par le siège précité, dans lequel le juge M. Bossuyt est remplacé, pour le prononcé, par le juge G. De Baets, conformément à l'article 110 de la même loi.

Le greffier,

Le président,

L. Potoms

M. Melchior