

Numéro du rôle : 2205
Arrêt n° 74/2002 du 23 avril 2002

A R R E T

---

*En cause* : la question préjudicielle concernant les articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, lus en combinaison avec l'article 4, 1<sup>o</sup>, b, de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, posée par le Tribunal de première instance de Courtrai.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents A. Arts et M. Melchior, et des juges P. Martens, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Moerman et E. Derycke, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président A. Arts,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*

## I. *Objet de la question préjudicielle*

Par jugement du 22 juin 2001 en cause du ministère public et de C. Deckmyn contre H. Fraeyman et en cause de H. Fraeyman contre la s.a. « Les Assurances Populaires » et autres, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 27 juin 2001, le Tribunal de première instance de Courtrai a posé la question préjudicielle suivante :

« Les articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, lus en combinaison avec l'article 4, 1<sup>o</sup>, b, de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance, violent-ils les articles 10 et 11 de la Constitution en tant qu'une distinction injustifiée serait faite et qu'une inégalité serait créée entre :

- la catégorie des personnes, passagères d'un véhicule, qui ont pris place derrière le volant et qui mettent en mouvement ou manœuvrent le véhicule en provoquant un dommage et une autre catégorie de personnes qui posent les mêmes actes sans avoir pris place derrière le volant mais sur le siège du passager et qui, de manière égale, ont la maîtrise et la responsabilité du véhicule, ce véhicule aussi bien que son contrôle par cette personne étant la cause du dommage et une couverture étant due, du fait de l'assurance obligatoire, pour la première catégorie de personnes mais pas pour la deuxième catégorie de personnes, par le simple fait que la première catégorie de personnes n'a pas conclu d'assurance légalement obligatoire;

- la catégorie des personnes, passagères d'un véhicule, qui posent un acte dommageable déterminé consistant à manœuvrer le véhicule, ou du moins, une partie de celui-ci et à générer le dommage, cette personne ayant la maîtrise et la responsabilité du véhicule, qui est la cause d'un fait dommageable, alors qu'aucune autre personne ne pose un acte de conduite, de mise en mouvement ou de manœuvre à l'égard de ce véhicule, ce véhicule étant assuré valablement et légalement en responsabilité civile et la victime du fait dommageable précité pouvant recevoir une indemnité de l'assureur précité, et la catégorie des personnes, passagères d'un véhicule, qui posent un acte dommageable déterminé identique consistant à manœuvrer le véhicule, ou du moins une partie de celui-ci, et générant le dommage, cette personne ayant la maîtrise et la responsabilité du véhicule, qui est la cause d'un fait dommageable, alors qu'aucune autre personne ne pose un acte de conduite, de mise en mouvement ou de manipulation à l'égard de ce véhicule, ce véhicule n'étant pas assuré valablement et légalement en responsabilité civile et la victime du fait dommageable précité ne pouvant recevoir une indemnité de l'assureur légal en responsabilité civile, ce qui crée donc une distinction injustifiée entre deux situations différentes, la victime pouvant, dans un cas, obtenir une indemnité et non dans l'autre cas, de la part d'un assureur en responsabilité civile légalement prévu, par le simple fait que le propriétaire du véhicule qui a causé le fait dommageable mais qui est conduit ou manœuvré par une personne qui possède, elle, une

assurance en responsabilité civile ' automobile ' légalement prévue, n'avait pas d'assurance en responsabilité civile ' automobile ' légalement prévue, alors que la situation dommageable, l'auteur du dommage et le véhicule automoteur avec lequel le dommage a été causé sont identiques ? »

## II. *Les faits et la procédure antérieure*

Le 23 septembre 1997, un accident s'est produit lorsque l'appelant devant le juge *a quo*, H. Fraeyman, qui avait pris place en tant que passager du véhicule automoteur conduit par D. Bossue et rangé le long d'une piste cyclable, a ouvert la portière. C. Deckmyn, qui conduisait un cyclomoteur, a heurté cette portière et a ainsi subi des lésions. Le véhicule automoteur était la propriété de D. Bossue mais s'avéra ne pas être assuré. La victime, C. Deckmyn, a introduit trop tard sa plainte auprès de la gendarmerie, en sorte qu'elle ne peut agir contre le Fonds commun de garantie automobile, conformément aux dispositions législatives en la matière, pour obtenir réparation du dommage résultant de lésions corporelles.

Selon H. Fraeyman, la s.a. « Les Assurances Populaires », son propre assureur en responsabilité civile « automobile », doit intervenir pour indemniser C. Deckmyn du dommage et il invoque pour ce faire la clause de sa police d'assurance automobile concernant le conducteur occasionnel d'un véhicule automoteur non assuré (article 4, 1<sup>o</sup>, b, du contrat-type établi par l'arrêté royal du 14 décembre 1992). H. Fraeyman estime qu'il doit être considéré comme un « conducteur » au sens large, parce qu'il manœuvrait le véhicule automoteur d'un tiers au moment de l'accident et que ce fait se trouve en relation causale directe avec le fait dommageable.

Le juge *a quo* confirme la décision du premier juge, selon laquelle, sur la base de la jurisprudence de la Cour de justice Benelux, l'appelant ne peut être considéré comme un conducteur du véhicule automoteur, « étant donné que le fait d'ouvrir la portière du véhicule n'a pas entraîné en l'espèce la mise en mouvement du véhicule ». Le juge *a quo* estime qu'il n'est pas opportun de poser une question préjudicielle sur ce point à la Cour de justice Benelux mais soumet à la Cour d'arbitrage le traitement inégal dénoncé par H. Fraeyman et pose la question préjudicielle précitée.

## III. *La procédure devant la Cour*

Par ordonnance du 27 juin 2001, 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 qu'il n'y avait pas 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 2 août 2001.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 8 août 2001.

Par ordonnance du 5 septembre 2001, le président en exercice a prorogé de quinze jours le délai pour l'introduction d'un mémoire, à la suite de la demande du Conseil des ministres du 3 septembre 2001.

Cette ordonnance a été notifiée au Conseil des ministres par lettre recommandée à la poste le 7 septembre 2001.

Des mémoires ont été introduits par :

- H. Fraeyman, demeurant à 3600 Genk, Laathoedstraat 15, par lettre recommandée à la poste le 12 septembre 2001;

- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 28 septembre 2001.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 5 octobre 2001.

Par ordonnance du 29 novembre 2001, la Cour a prorogé jusqu'au 27 juin 2002 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 21 février 2002, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 13 mars 2002.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 22 février 2002.

Par ordonnance du 13 mars 2002, le président en exercice a constaté que le juge-rapporteur E. De Groot était légitimement empêché et qu'il était remplacé par le juge E. Derycke.

A l'audience publique du 13 mars 2002 :

- a comparu Me O. Vanhulst, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs E. Derycke et J.-P. Moerman ont fait rapport;
- l'avocat précité a été entendu;
- 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 -

A.1.1. Analysant les dispositions en cause, le Conseil des ministres attire l'attention sur la jurisprudence de la Cour de justice Benelux, selon laquelle « la notion ' détenteur ' figurant à l'article 3, § 1er, des dispositions communes annexées à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ne peut pas être étendue à une personne qui n'exerce pas, par elle-même ou par un tiers, le pouvoir de fait sur le véhicule automoteur. [...] Il faut rechercher dans chaque cas si ladite personne avait le véhicule en son pouvoir de fait ».

A.1.2. S'agissant de la première partie de la question préjudicielle, le Conseil des ministres estime, en ordre principal, que celle-ci repose sur une lecture erronée des dispositions législatives applicables et qu'elle n'appelle de ce fait pas de réponse. L'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs prévoit en effet explicitement que l'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, ainsi que de toute personne transportée. L'assurance d'un véhicule automoteur ne couvre donc pas seulement le dommage causé par le conducteur, mais aussi celui causé par le passager. Selon le Conseil des ministres, on ne se trouve donc pas en présence de deux catégories distinctes de personnes, comme le laisse entendre la question, puisque tant le conducteur que le passager d'un véhicule automoteur peuvent invoquer la couverture d'une même assurance. Le motif pour lequel la victime ne peut, en l'espèce, être indemnisée par l'assureur du véhicule automoteur réside dans le fait que le véhicule automoteur qui a causé l'accident n'était pas assuré. Le Conseil des ministres affirme que la différence de traitement dénoncée découle dès lors du fait qu'un véhicule automoteur non assuré est impliqué en l'espèce et il

soutient que la thèse contenue dans la question préjudicielle méconnaît par conséquent manifestement les dispositions législatives applicables.

A.1.3. En ordre subsidiaire, le Conseil des ministres estime que la première partie de la question préjudicielle est non fondée. Il considère que le critère utilisé par le législateur pour imposer l'obligation d'assurance, à savoir la mise en circulation d'un véhicule automoteur, est objectivement et raisonnablement justifié. L'obligation d'assurance, définie à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989, couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule automoteur. Le législateur a pensé, compte tenu du risque qu'un véhicule automoteur représente pour les autres usagers de la route, que le propriétaire d'un véhicule automoteur devait couvrir sa responsabilité par une assurance obligatoire.

La loi du 21 novembre 1989 a pour objectif de protéger les victimes d'accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des véhicules automoteurs. Par le système de l'assurance obligatoire, la victime peut toujours s'adresser à un assureur solvable. Le Conseil des ministres souligne que le législateur a tenu compte du fait que certains propriétaires de véhicules automoteurs ne respecteraient pas leurs obligations légales et qu'il a donc créé le Fonds commun de garantie automobile. Ce Fonds répare, dans un certain nombre de cas limitativement énumérés dans la loi, le dommage résultant des lésions corporelles des victimes. Ainsi, le Fonds intervient lorsque l'obligation d'assurance n'est pas respectée, en sorte que la victime d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur peut être indemnisée, même si le véhicule automoteur n'est pas assuré.

Le Conseil des ministres estime que le critère utilisé par le législateur est pertinent. Il ne saurait être contesté que les véhicules automoteurs représentent un risque considérable pour les autres usagers de la route. Puisque le risque est lié aux véhicules automoteurs mis en circulation, il est logique que l'obligation d'assurance repose sur le propriétaire. Le critère « conducteur d'un véhicule automoteur » utilisé par la jurisprudence est également pertinent. En outre, conformément à l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989, il s'étend à ceux qui sont transportés dans le véhicule automoteur. Le Conseil des ministres souligne que l'exemple de l'ouverture soudaine d'une porte par un passager a explicitement été donné dans les travaux préparatoires. Le Conseil des ministres insiste sur le fait que si le véhicule automoteur de D. Bossue avait été assuré, le dommage causé par H. Fraeyman aurait été couvert par l'assureur responsabilité civile du véhicule automoteur.

Selon le Conseil des ministres, le législateur a raisonnablement pu décider que l'assurance responsabilité civile que doit prendre le propriétaire s'étend exclusivement à un véhicule automoteur appartenant à un tiers, que conduit occasionnellement le preneur d'assurance. Puisque cette extension de la couverture déroge à la règle générale, elle doit être interprétée restrictivement. Etant donné que l'assurance obligatoire responsabilité civile du véhicule automoteur couvre tant les actes du conducteur et des passagers que ceux du conducteur occasionnel, la mesure est proportionnée à l'objectif poursuivi.

A.1.4. S'agissant de la deuxième partie de la question préjudicielle, le Conseil des ministres estime, en ordre principal, que la différence de traitement dénoncée ne présente aucun lien avec la différence de traitement, évoquée dans la question, entre les passagers d'un véhicule automoteur non assuré et les passagers d'un véhicule automoteur assuré. La situation visée n'a à son tour rien à voir avec l'existence de différentes catégories de personnes, mais bien avec l'existence ou non d'une police en règle.

En ordre subsidiaire, le Conseil des ministres estime, pour les mêmes motifs que ceux exposés au A.1.3, que le critère de distinction est objectif et pertinent au regard du but et que la mesure est raisonnablement justifiée.

A.2.1. L'appelant devant le juge *a quo*, H. Fraeyman, souligne tout d'abord que le véhicule automoteur qui a causé le dommage à la victime aurait normalement été tenu de couvrir celui-ci s'il avait été assuré. Son propre assureur aurait également été tenu de couvrir le dommage, si lui-même avait été le conducteur du véhicule automoteur non assuré. Il a toutefois été jugé que H. Fraeyman ne pouvait être considéré comme étant le conducteur.

H. Fraeyman soutient qu'il est fait une distinction injustifiée entre deux catégories de personnes qui se trouvent dans une situation égale, à savoir, d'une part, la personne qui est assise sur le siège du conducteur, alors que le véhicule automoteur est à l'arrêt, et qui ouvre une portière, causant ainsi un dommage, et, d'autre part, la personne qui est assise sur le siège du passager, alors que le véhicule automoteur est à l'arrêt, et qui ouvre elle aussi une portière et cause un dommage. Cet acte doit, selon lui, être considéré, dans les deux cas, comme un acte de conduite, de mise en mouvement ou de manœuvre du véhicule automoteur. Compte tenu du but de la loi

du 21 novembre 1989, qui consiste en la réparation du dommage subi par la victime, il considère que l'objectif du législateur était clairement de prévoir un cas de couverture dans la situation où l'assuré est le conducteur occasionnel d'un véhicule automoteur appartenant à un tiers, sans que ce véhicule automoteur soit lui-même assuré. En pareil cas, la victime pourrait obtenir réparation de l'assurance responsabilité civile de celui qui n'est pas propriétaire du véhicule automoteur, lorsque ce véhicule automoteur n'est pas assuré. Si le véhicule automoteur était assuré, ce serait l'assurance responsabilité civile du véhicule automoteur concerné qui interviendrait.

L'appelant devant le juge *a quo* souligne que l'acte dommageable est identique dans les deux cas. Malgré cela, la victime a droit, dans un cas, à une indemnité de la part de l'assureur du véhicule automoteur lui-même ou de l'assureur du conducteur occasionnel, alors que, dans l'autre cas, la victime n'a pas droit à l'indemnité, pour le seul motif que le véhicule automoteur lui-même n'est pas assuré. La victime elle-même n'a cependant rien à voir avec le fait que le véhicule automoteur soit assuré ou non.

A.2.2. Cette situation décrite par H. Fraeyman fait, selon lui, naître encore une deuxième différence de traitement. La victime serait en effet indemnisée si la personne responsable avait commis le même acte dommageable en étant assise sur le siège du conducteur du véhicule automoteur à l'arrêt et qu'aucune autre personne n'aurait donc accompli un acte de conduite, de manœuvre ou de mise en mouvement du véhicule automoteur. Si la personne responsable exécute le même acte dommageable, dans les mêmes circonstances, en étant assise à la place du passager, l'assurance de la personne responsable n'intervient toutefois pas. Il existe ainsi une distinction injustifiée, selon que « la personne assurée est assise sur le siège du conducteur ou sur le siège du passager, alors qu'aucun autre acte que l'ouverture de la portière n'est accompli à l'égard du véhicule et que, de cette manière, la maîtrise et la responsabilité du véhicule sont exercées de manière identique et que l'acte dommageable est totalement identique, lui aussi, dans les deux cas ». La place occupée dans le véhicule automoteur est donc déterminante, ce qui est en contradiction avec l'objectif explicite du législateur consistant à couvrir la responsabilité d'une personne « qui commet un acte dommageable au moyen d'un véhicule dont cette personne a donc la maîtrise et la responsabilité et [...] l'acte dommageable est le seul acte accompli à l'égard du véhicule ». Le seul fait que l'acte dommageable soit commis depuis le siège du passager et non depuis le siège du conducteur, alors que tous les autres éléments sont identiques, ne justifie pas, selon H. Fraeyman, la différence de traitement dénoncée et est contraire à l'objectif explicite du législateur, qui a voulu faire en sorte que, par le biais d'une assurance responsabilité légale obligatoire, la victime ait droit à une indemnité.

H. Fraeyman conclut que les dispositions en cause violent les articles 10 et 11 de la Constitution.

- B -

B.1. Les deux parties de la question préjudicielle ont trait aux articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et à l'article 4, 1<sup>o</sup>, b, de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Les articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 sont libellés comme suit :

« Art. 3. § 1er. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes

précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

1° au véhicule assuré;

2° aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1er, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 2. La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

Pour les cas prévus à l'article 8, la couverture peut être limitée à cinq cents millions de francs par sinistre.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non couverts par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1er, a), i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

§ 4. Le Roi peut adapter le 1er janvier de chaque année les montants visés aux paragraphes précédents en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume en prenant comme base l'indice au 1er janvier 1983.

Art. 4. § 1er. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles :

- le conducteur du véhicule;
- le preneur d'assurance;
- le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré;
- le conjoint du conducteur, du preneur d'assurance, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule;
- pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses deniers, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précitées.

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 8. »

L'article 4, 1°, b, de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 est libellé comme suit :

« 1° La garantie du présent contrat s'étend, sans qu'une déclaration ne soit requise, à la responsabilité civile du preneur d'assurance ainsi que de ses conjoint et enfants, s'ils habitent avec lui et ont atteint l'âge légal de conduire, en leur qualité de conducteur ou de civilement responsable du conducteur :

[...]

b) d'un véhicule automoteur appartenant à un tiers, conduit occasionnellement, alors même que le véhicule désigné serait en usage.

Lorsque le preneur d'assurance est une personne morale, la garantie est acquise au conducteur du véhicule désigné, dont l'identité est reprise aux conditions particulières, ainsi qu'à ses conjoint et enfants, s'ils habitent avec lui et ont atteint l'âge légal de conduire, en leur qualité de conducteur ou de civilement responsable du conducteur.

On entend par ' tiers ' au sens du présent article, toute personne autre que :

- le preneur d'assurance du présent contrat et, si le preneur d'assurance est une personne morale, le conducteur visé en a) ou b);
- son conjoint;
- ses enfants habitant avec lui;
- le propriétaire ou le détenteur du véhicule désigné lui-même.

[...] »

B.2. La première partie de la question préjudicielle invite à comparer une catégorie de personnes, celles « qui ont pris place derrière le volant » et qui, alors que le véhicule automoteur est à l'arrêt, commettent un acte dommageable, avec la catégorie des personnes qui, en qualité de passager du véhicule automoteur, ont, dans les mêmes circonstances et de la même manière, causé un dommage. Selon les termes de la question, l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de la première catégorie de personnes couvrirait le dommage causé, tandis qu'aucune « couverture [n'est] due [...] pour la deuxième catégorie de personnes, par le simple fait que la première catégorie de personnes n'a pas conclu d'assurance légalement obligatoire ».

B.3.1. La Cour constate que si le véhicule automoteur est assuré conformément à l'obligation imposée par l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989, il n'existe aucune différence de traitement entre les catégories de personnes mentionnées dans la première partie de la question, étant donné que tant la responsabilité civile du conducteur que celle du passager sont assurées. Une telle distinction n'existe pas non plus lorsque le véhicule automoteur n'est pas assuré et que le propriétaire, à qui incombe l'obligation de contracter une assurance conformément à l'article 2, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989, n'a pas respecté cette obligation : dans cette hypothèse, ni la responsabilité civile du propriétaire ni celle du passager ne sont couvertes.

B.3.2. La différence de traitement décrite dans la première partie de la question préjudicielle étant inexistante, cette partie de la question n'appelle pas de réponse.

B.4. Selon les termes de la deuxième partie de la question préjudicielle, une catégorie de personnes, à savoir les occupants d'un véhicule automoteur assuré responsables du dommage causé à une victime, est comparée à celle des occupants d'un véhicule automoteur non assuré responsables du dommage causé à une victime. Le traitement inégal résulterait du fait que la victime, dans le premier cas, sera indemnisée et, dans le second cas, ne sera pas indemnisée par l'assureur légal de la responsabilité civile.

En réalité, la question dénonce la différence de traitement entre les victimes d'un acte dommageable commis par l'occupant d'un véhicule automoteur assuré et les victimes d'un acte dommageable commis par l'occupant d'un véhicule automoteur non assuré. Dans le premier cas, l'assureur du propriétaire du véhicule automoteur indemniser la victime, conformément à l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989, sans avoir égard au fait que la faute incombe au conducteur ou au passager du véhicule automoteur assuré. Dans le second cas, cet assureur ne couvrira pas le dommage. Il ressort aussi du jugement de renvoi que l'assureur de la responsabilité civile de l'occupant intervient seulement si les conditions formulées à l'article 4, 1<sup>o</sup>, b, de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs sont remplies, en d'autres termes, si cet occupant commet l'acte dommageable en sa qualité de conducteur occasionnel d'un véhicule automoteur appartenant à un tiers.

B.5. Avec la loi du 21 novembre 1989, le législateur a voulu poursuivre sur la lancée de la loi du 1er juillet 1956, qui visait à protéger les victimes d'accidents de la circulation impliquant des véhicules automoteurs et à leur procurer une réparation certaine et rapide en la personne de l'assureur responsabilité civile (*Doc. parl.*, Sénat, 1988-1989, n<sup>o</sup> 696/2, pp. 6 et 7; *Doc. parl.*, Chambre, 1954-1955, n<sup>o</sup> 351/4, pp. 2 et 3), et il a aussi voulu actualiser cette loi.

B.6. La différence de traitement contestée repose sur un critère objectif, à savoir le fait que le véhicule automoteur est assuré ou non, et est pertinente par rapport à l'objectif de la loi. Compte tenu des risques qu'entraîne la mise en circulation d'un véhicule automoteur pour les autres usagers de la route, il est adéquat de poser que les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique que si la responsabilité civile à laquelle ils donnent lieu est couverte par un contrat d'assurance et de faire peser en principe sur le propriétaire du véhicule automoteur l'obligation de souscrire cette assurance. Ainsi, du fait que ne circulent en principe que des véhicules automoteurs assurés, les victimes d'un accident de la circulation obtiennent la garantie d'être indemnisées dans la plupart des cas pour le dommage subi, par un assureur, sur la base d'un contrat d'assurance qui répond aux dispositions de la loi du 21 novembre 1989.

B.7. Un tel mécanisme d'assurance, qui est basé sur l'obligation de contracter une assurance, ne saurait être considéré comme injustifié. Eu égard à la définition extensive des personnes assurées contenue dans les articles 3 et 4 de la loi, à la règle en vertu de laquelle l'immatriculation d'un véhicule automoteur est subordonnée à la couverture de la responsabilité civile (articles 6 et suivants) et aux dispositions pénales fixées au chapitre V de la loi du 21 novembre 1989, le législateur a pris suffisamment de mesures afin de garantir que seuls des véhicules automoteurs assurés soient en principe mis en circulation et que les victimes d'accidents de la circulation puissent ainsi être indemnisées de leur dommage. Le législateur a prévu en outre la création d'un Fonds commun de garantie qui indemnise les victimes qui, nonobstant l'assurance obligatoire de la responsabilité pour les véhicules automoteurs, ne peuvent être indemnisées parce qu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à ladite réparation, du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée (article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances).

B.8. La différence de traitement dénoncée dans le mémoire de l'appelant devant le juge *a quo* à l'égard de son propre assureur responsabilité civile, selon que la personne assurée cause un dommage en sa qualité de conducteur du véhicule automoteur appartenant à un tiers ou de passager d'un tel véhicule automoteur, se rapporte à l'article 4, 1<sup>o</sup>, b, de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Ni l'article 26, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, adoptée en exécution de l'article 142 de la Constitution, ni aucune autre disposition constitutionnelle ou législative ne confèrent à la Cour le pouvoir de statuer, à titre préjudiciel, sur la question de savoir si les dispositions d'une annexe d'un arrêté royal sont compatibles ou non avec les articles 10 et 11 de la Constitution. En tant qu'elle vise aussi la différence de traitement qui en résulte, la question préjudicielle ne relève manifestement pas de la compétence de la Cour.

B.9. La deuxième partie de la question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

- La première partie de la question préjudicielle n'appelle pas de réponse.
- En ce qui concerne la deuxième partie de la question préjudicielle :

Les articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ne violent pas les articles 10 et 11 de la Constitution en tant qu'ils prévoient l'indemnisation des personnes lésées uniquement dans le cas où le véhicule automoteur est assuré.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise et en langue française, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 23 avril 2002.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts