

Numéro du rôle : 2207
Arrêt n° 109/2002 du 26 juin 2002

A R R E T

---

*En cause* : les questions préjudicielles relatives aux articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale et à l'article 10, § 1er, alinéas 2 et 3, et § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, posées par le Tribunal de première instance de Nivelles.

La Cour d'arbitrage,

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

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*   \*

## I. *Objet des questions préjudicielles*

Par jugement du 21 juin 2001 en cause de F. Al Haddad et autres contre la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 2 juillet 2001, le Tribunal de première instance de Nivelles a posé les questions préjudicielles suivantes :

« Les articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, interprétés dans le sens qu'ils rendraient le juge répressif incompétent pour statuer sur la demande de la partie civile fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 et dirigée contre l'assureur du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur impliqué dans l'accident litigieux, ne violent-ils pas les articles 10 et 11 de la Constitution ?

Subsidiairement :

L'article 10, § 1er (alinéas 2 et 3) et § 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs - qui règle les obligations de certains organismes de transport en l'absence d'assurance et qui les assimilent, quant aux obligations de réparer les dommages et à la possibilité de leur mise en cause devant les juridictions répressives, à des assureurs et qui concerne également la dispense d'assurance de certains organismes d'intérêt public de transport en commun - n'est-il pas contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne concernerait, en raison de sa combinaison avec l'article 1er de la même loi du 21 novembre 1989, que les véhicules automoteurs appartenant à ces organismes ou immatriculés à leur nom qui ne sont pas liés à une voie ferrée ? »

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

1. Le 21 juin 2000, la Cour de cassation a cassé un jugement du Tribunal correctionnel de Bruxelles qui, notamment, statuait sur des actions civiles exercées contre la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.) et condamnait celle-ci, dans les mêmes conditions qu'un assureur (article 10, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs) à payer des indemnités aux ayants droit de R. Al Haddad, décédée en 1997 à la suite d'un accident de la circulation lors duquel elle avait été renversée par un tram de la S.T.I.B. alors qu'elle traversait les rails.

Dans l'arrêt qui renvoie l'affaire au juge *a quo*, la Cour de cassation décide :

« Attendu qu'en vertu des articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, le juge répressif ne peut allouer des dommages et intérêts à la partie civile que dans la mesure où l'action exercée par celle-ci a pour objet la réparation du dommage causé par une infraction;

Attendu que l'obligation d'indemnisation instituée par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque de l'assuré et n'est pas fondée sur une infraction commise par celui-ci;

Attendu que, dès lors, l'action fondée sur ladite obligation échappe à la compétence du tribunal correctionnel, lequel ne pouvait statuer à l'égard de la demanderesse que selon les règles du droit commun de la responsabilité;

Qu'en décidant, au contraire, que la demanderesse devait, en vertu de l'article 29bis précité, indemniser intégralement les défendeurs, quelle que soit la part de responsabilité pouvant incomber à la victime, les juges d'appel ont violé les règles d'ordre public relatives à la compétence des juridictions pénales; ».

Le juge *a quo* constate qu'il doit déterminer s'il est ou non compétent pour statuer sur la citation directe fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 précitée et que l'usager faible protégé par cette loi est traité différemment selon que la demande d'indemnisation est portée devant les juridictions civiles, qui pourront appliquer ledit article 29bis et condamner l'assureur du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule impliqué dans l'accident à l'indemniser de l'intégralité de son dommage corporel sans tenir compte d'un éventuel partage de responsabilités, ou que la demande d'indemnisation est soumise aux juridictions répressives qui se verraient contraintes de tenir compte d'un éventuel partage de responsabilité jusque dans les montants auxquels l'assureur du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule impliqué dans l'accident serait, par hypothèse, condamné.

Constatant en outre que l'usager faible, s'il se limite à la procédure civile, risque de se voir opposer l'adage « le pénal tient le civil en état », notamment en raison de la notion de « faute inexcusable de la victime », seule cause de l'accident, et que, s'il se constitue partie civile devant le juge pénal, il devra, après l'éventuelle condamnation, introduire une nouvelle demande contre l'assureur du véhicule impliqué, devant une juridiction civile, pour obtenir le complément destiné à lui assurer l'intégralité de la réparation de son préjudice corporel, le juge estime que l'usager faible, qui, dans ces deux hypothèses, court le risque lié à des décisions contradictoires, se trouve dans une position moins favorable lorsque le dommage est causé par une infraction que lorsqu'il n'est pas causé par une infraction. Se référant à cet égard à l'arrêt n° 25/95 de la Cour, le juge adresse à celle-ci la première question préjudicielle reproduite plus haut.

2. Dans la même affaire, les ayants droit de la victime ont cité la S.T.I.B. en intervention forcée et en déclaration de jugement commun le 27 décembre 1999 en invoquant l'article 10, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 précitée. Le Tribunal constate cependant que les véhicules automoteurs liés à une voie ferrée sont exclus du champ d'application de cette loi et que la demande d'indemnisation formulée dans cette citation directe n'est pas recevable sur la base de l'article 10, § 1er, précité. Estimant que l'arrêt n° 92/98, par lequel la Cour a décidé que l'article 29bis de la même loi était, en raison de cette exclusion, contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution, ne pouvait être étendu à l'article 10, § 1er, précité, le juge *a quo* a adressé à la Cour la seconde question préjudicielle précitée.

### III. *La procédure devant la Cour*

Par ordonnance du 2 juillet 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 5 septembre 2001.

Par ordonnance du 26 septembre 2001, la Cour a complété le siège par le juge E. Derycke.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 11 septembre 2001.

Des mémoires ont été introduits par :

- F. Al Haddad, Ibtisam Al Haddad et N. Al Haddad, demeurant à 1090 Bruxelles, rue T. De Baisieux 115, R. Al Haddad, sans domicile connu en Belgique, Ifit Al Haddad, A. Chamoun, Nagham Chamoun et Nancy Chamoun, demeurant à 1120 Bruxelles, rue de la Tour Japonaise 11, boîte 17, et H. Al Haddad, demeurant à 1000 Bruxelles, avenue de Versailles 140, par lettre recommandée à la poste le 12 octobre 2001;

- la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, dont le siège est établi à 1050 Bruxelles, avenue de la Toison d'Or 15, par lettre recommandée à la poste le 17 octobre 2001;

- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 18 octobre 2001.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 31 octobre 2001.

Par ordonnance du 20 décembre 2001, la Cour a prorogé jusqu'au 2 juillet 2002 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 26 mars 2002, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 17 avril 2002.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 28 mars 2002.

A l'audience publique du 17 avril 2002 :

- ont comparu :

. Me F. Wauthier, avocat au barreau de Bruxelles, pour F. Al Haddad et autres;

. Me G. Bernard, avocat au barreau de Bruxelles, pour la Société des transports intercommunaux de Bruxelles;

. Me N. Van Laer, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs L. François et L. Lavrysen 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 -

*Quant aux articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale*

A.1.1. Les demandeurs originaires, après avoir rappelé les antécédents, font valoir que les imperfections entravant l'indemnisation automatique et rapide de l'usager faible par les tribunaux de police n'ont pas échappé à la doctrine et à la jurisprudence, certains juges du fond ayant estimé que le juge pénal, valablement saisi de la constitution de partie civile à l'encontre du prévenu, reste compétent pour statuer sur le montant de la réclamation de la victime à l'encontre de l'assureur sur la base de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989.

Ces parties relèvent aussi que la doctrine a critiqué la jurisprudence de la Cour de cassation, l'argumentation de celle-ci étant jugée contraire à celle tenue par cette même Cour à propos de l'intervention volontaire ou forcée du Fonds commun de garantie et selon laquelle l'intervention du Fonds est recevable notamment lorsque la juridiction acquitte le prévenu parce que le dommage des victimes pourrait avoir été causé par un conducteur inconnu.

Il a donc été déjà défendu et admis qu'une juridiction répressive peut avoir compétence pour déterminer le dommage civil - et ce, même apparemment en cas d'acquiescement du prévenu -, l'indemnisation trouvant sa justification dans une autre cause que celle de la faute du prévenu; la loi devrait être adaptée pour qu'il soit possible d'introduire devant le juge répressif l'action fondée sur l'article 29*bis* précité.

A.1.2. Les mêmes parties se réfèrent à des arrêts de la Cour de cassation des 3 mars 1999 et 2 février 2000 qui décident que la juridiction pénale, saisie à la fois de l'action publique et de l'action civile, est incompétente pour statuer sur cette dernière action lorsqu'elle décide que la prévention n'est pas établie. Il ne s'ensuit pas qu'une constitution de partie civile contre un prévenu ne pourrait pas être examinée si celui-ci n'est pas acquitté; en décider autrement reviendrait à créer une nouvelle discrimination entre les usagers faibles qui seraient encore plus « faibles » que ceux qui ont pu faire valoir leurs droits devant une chambre civile du tribunal de police puisqu'en cas de poursuites pénales initiées par le parquet, les parties civiles ne pourraient pas se prévaloir du régime d'indemnisation « automatique » consacré par l'article 29*bis*, alors qu'elles le pourraient, si le parquet avait décidé de classer sans suite l'information répressive.

Enfin, si une citation de la société de transport public devait, à défaut de pouvoir faire appliquer l'article 29*bis* devant le juge répressif, être faite devant une chambre civile du tribunal de police, cela entraînerait une dissociation des procédures qui ôterait à la loi une partie de ses objectifs (souci d'indemnisation complète et rapide de certains usagers faibles de la route) et entamerait l'harmonie dans les décisions de justice.

Dans cette interprétation stricte, les articles 3 et 4 en cause violent les articles 10 et 11 de la Constitution.

A.2.1. Selon la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.), l'action fondée sur l'article 29*bis* précité existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque du conducteur et n'est pas fondée sur une infraction.

La victime de l'accident - l'usager faible - est libre de s'adresser au juge civil en application de cette disposition et de s'épargner ainsi les retards liés à la procédure pénale. Elle dispose du même choix que les voyageurs victimes d'un accident au cours de l'exécution d'un contrat de transport qui peuvent agir en dommages et intérêts devant le juge civil et, sur la base de l'article 1382 du Code civil, se constituer partie civile devant le juge répressif en cas de poursuites contre l'auteur responsable de l'accident et ensuite reprendre et

poursuivre son action *ex contractu* devant le juge civil en cas d'acquiescement au pénal, les deux actions ayant des causes distinctes.

La situation de l'usager faible comporte cependant un avantage en ce qu'il doit seulement prouver que dans l'accident dont il est victime se trouve impliqué l'un des véhicules visés par l'article 29*bis*. Cette situation a été rendue encore plus confortable depuis les améliorations apportées par la loi du 19 janvier 2001 à cette disposition qui admet maintenant la réparation même en cas de faute inexcusable. Les considérations des demandeurs originaires relatives à l'adage « le criminel tient le civil en état » sont sans intérêt puisqu'elles omettent de tenir compte de la possibilité qui leur est offerte par l'article 29*bis*. En outre, on ne voit pas le danger pour l'usager faible de se trouver exposé à des décisions contradictoires qui ne pourraient être que celle décidant au civil son indemnisation sur pied de l'article 29*bis* et celle au pénal acquittant le conducteur du véhicule impliqué, l'inverse ne se concevant pas.

La situation de l'usager faible a aussi été améliorée par la loi du 19 janvier 2001 en ce que l'article 29*bis* couvre à présent des dommages plus étendus que ceux couverts à l'origine.

A.2.2. Selon la S.T.I.B., les demandeurs originaires partent du présumé en réalité inexact que l'action qui leur est donnée par l'article 29*bis* est dépendante - s'il y a information répressive ouverte à la suite de l'accident - du contenu de celle-ci et, si elle débouche sur des poursuites au pénal, de la décision définitive qui les clôturera. En réalité, si la demande fondée sur l'article 29*bis* et l'action civile fondée sur l'article 1382 du Code civil ont des objets désormais assez superposables (l'indemnisation sur pied de l'article 1382 du Code civil n'étant plus qu'à peine plus étendue que celle admise en application de l'article 29*bis* depuis sa modification par la loi du 19 janvier 2001), leurs causes sont par contre totalement distinctes; cela autorise évidemment à introduire devant le juge civil l'action spéciale donnée par l'article 29*bis* à l'usager faible sans attendre l'issue d'une éventuelle information répressive. Leur vision est à l'évidence déformée par l'expérience vécue dans le déroulement du présent procès qu'ils durent engager en se constituant parties civiles à l'audience du 26 mars 1998 du tribunal de police, quand ils ne disposaient pas encore d'autre voie d'action, l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 15 juillet 1998 n'ayant pas encore été prononcé.

L'article 29*bis* conduit à une indemnisation rapide qui n'est pas tributaire d'un procès pénal, lequel constitue un détour inutile. Conférer au juge pénal la compétence portant sur le dommage subi par l'usager faible bouleverserait les règles du procès pénal en raison de l'intrusion de règles de la procédure civile, puisqu'un procès en réalité purement civil fondé sur une cause propre sans rapport avec l'article 1382 du Code civil, gouverné par des règles civiles ou de procédure civile, se trouverait porté devant le juge répressif; le risque de voir naître des déséquilibres que l'on critiquerait sur la base des articles 10 et 11 de la Constitution n'est pas à exclure.

Enfin, s'il est vrai que la procédure pénale est gratuite au contraire de l'introduction de la demande de l'usager faible devant une juridiction civile, il reste que les débiteurs de l'indemnisation visée par l'article 29*bis* sont des compagnies de transport ou d'assurances qui, par hypothèse solvables, peuvent rembourser au demandeur ses frais et dépens.

A.3.1. Le Conseil des ministres relève que la différence de traitement en cause est fonction d'un critère objectif et rappelle que la victime d'une infraction dispose, en principe, d'un libre choix pour déterminer la juridiction (civile ou répressive) qu'elle entend saisir de sa demande en indemnisation sauf lorsque la loi dispose autrement : tel est le cas en matière d'accidents du travail et en matière d'accidents dont sont victimes les usagers faibles visés par la loi en cause; il s'agit là d'une responsabilité objective incombant à l'assureur, indépendante de toute infraction et garantissant une indemnisation automatique.

On n'aperçoit pas, dès lors, en quoi l'usager faible victime d'une infraction serait discriminé par rapport à la victime d'un accident à l'occasion duquel aucune infraction n'a été commise : dans les deux hypothèses, les victimes sont, du point de vue de leur dommage corporel, traitées de manière identique puisque leur demande sera examinée par le juge civil.

A.3.2. Selon le Conseil des ministres, la seule distinction effectuée entre ces deux types de victimes apparaît pour l'indemnisation des autres dommages que le dommage corporel. Dans ce cas, la victime d'une infraction dispose d'un choix supplémentaire par rapport aux autres victimes : alors que la victime d'un accident impliquant un véhicule automoteur sans qu'aucune infraction ne puisse être reprochée à l'assuré ne peut obtenir réparation de l'intégralité de son préjudice moral, matériel et corporel que devant les juridictions civiles, celle d'un accident impliquant un véhicule automoteur alors qu'une infraction peut être imputée à l'assuré peut, soit demander réparation de l'intégralité de son préjudice moral, matériel et corporel devant les juridictions civiles (dans cette hypothèse, elle se trouve dans la même situation que la victime d'un accident impliquant un véhicule automoteur sans qu'aucune infraction ne puisse être reprochée à l'assuré), soit saisir les juridictions répressives d'une demande tendant à la réparation des dommages exclus du champ d'application de l'article 29*bis* litigieux et demander l'indemnisation de son dommage corporel auprès des juridictions civiles.

On n'aperçoit pas en quoi ce choix serait discriminatoire dans le chef de la victime de l'accident puisqu'elle dispose d'une option supplémentaire par rapport à la victime d'un accident impliquant un véhicule automoteur sans qu'aucune infraction puisse être reprochée à l'assuré. Certes, l'option répressive peut être moins favorable, mais elle relève du choix des intéressés.

A.3.3. Le Conseil des ministres admet que devant les juridictions civiles, la victime risque de se voir temporairement et partiellement opposer la règle contenue dans l'article 4 du Code de procédure pénale selon laquelle « le criminel tient le civil en état », mais estime que cette règle ne s'applique pas lorsque la décision à rendre ultérieurement par le juge répressif n'est susceptible ni de contredire la décision du juge civil ni d'exercer une influence sur la solution du litige dont celui-ci est effectivement saisi; elle ne peut donc concerner l'indemnisation du dommage corporel fondée sur l'article 29*bis* dès lors, précisément, que cette indemnisation intervient en application d'une responsabilité objective indépendamment de toute faute et de toute infraction pénale.

L'indemnisation du préjudice corporel doit donc se faire de la même manière dans les deux cas. S'il est vrai, en ce qui concerne le préjudice matériel et moral, que le juge civil a actuellement tendance à surseoir dans l'attente de la décision pénale, il reste que cet élément est étranger à la question préjudicielle, laquelle se limite aux demandes fondées sur l'article 29*bis* précité.

Par ailleurs, l'article 4 du Code de procédure pénale précité vise à éviter les contradictions entre décisions de justice et ce souci d'une bonne administration de la justice justifie la différence de traitement en cause.

A.3.4. Contrairement au juge *a quo*, le Conseil des ministres n'estime pas qu'il existe un risque de décisions contradictoires dans l'appréciation de la notion de « faute inexcusable de la victime, seule cause de l'accident » puisque la Cour de cassation garantit l'unité de la jurisprudence. En outre, la discrimination éventuelle ne trouve pas son origine dans la loi mais dans l'application qui en est faite. Le risque est d'autant moins grand que l'article 29*bis* ne présente aucun lien avec l'existence d'une infraction et prévoit une action, non contre un prévenu, mais contre un assureur.

*Quant à l'article 10, § 1er, alinéas 2 et 3, et § 2, de la loi du 21 novembre 1989*

A.4. Les demandeurs originaires, se référant à l'arrêt n° 92/98, estiment qu'il convient d'appliquer le même raisonnement à l'article 10, combiné avec l'article 1er de la loi du 21 novembre 1989 qui définit la notion de véhicules automoteurs et qui exclut du régime d'indemnisation prévu par l'article 29*bis* de la même loi les véhicules qui sont liés à une voie ferrée; cet article, combiné avec l'article 1er, viole donc les articles 10 et 11 de la Constitution car il n'existe aucune justification au fait que les véhicules sur rails soient exclus du système d'assurance obligatoire. La seule justification pertinente qui pouvait être avancée réside dans le fait que la plupart des véhicules sur rails sont mis en circulation par des sociétés publiques de transport, lesquelles couvrent elles-mêmes la responsabilité à laquelle ces véhicules peuvent donner lieu. La solution qui consistait à déclarer recevable l'action de l'usager faible devant le juge répressif à l'encontre des organismes ci-avant visés, devait donc également s'appliquer aux sociétés publiques qui, comme la S.T.I.B., sont exonérées de l'obligation d'assurance.

L'article 29bis a d'ailleurs été modifié, pour en rétablir la constitutionnalité, par une loi du 19 janvier 2001; cette loi crée pourtant des incohérences puisque l'article 29bis nouveau vise à présent les véhicules liés à une voie ferrée alors que ceux-ci sont toujours exclus du champ d'application de la loi du 21 novembre 1989 : l'article 1er n'a pas été modifié, ce qu'au cours des travaux préparatoires, le ministre des Transports avait pourtant relevé.

A.5. La S.T.I.B. estime que la disposition en cause est conforme aux articles 10 et 11 de la Constitution puisque le législateur, en votant la loi du 19 janvier 2001 réformant le système initial de l'article 29bis, notamment pour en adapter le texte à l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 15 juillet 1998, n'a pu manquer d'être attentif à la cohérence à maintenir entre les différentes dispositions de la loi du 21 novembre 1989 et entendait étendre le bénéfice de l'article 29bis de ce texte aux usagers faibles victimes d'accidents dans lesquels se trouve impliqué un véhicule lié à une voie ferrée.

A.6. Le Conseil des ministres observe que l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 permet la mise à la cause d'un tiers devant une juridiction pénale, mais que la S.T.I.B. ne peut faire l'objet d'une mise en cause lorsque l'accident a été causé par un tram, ce type de véhicule n'étant pas compris dans le champ d'application de la loi précitée.

Si la victime d'un accident impliquant un tram peut engager la responsabilité civile du conducteur devant les juridictions pénales comme devant les juridictions civiles (article 4 du titre préliminaire du Code de procédure pénale), il est vrai que la mise en cause du civilement responsable, qui n'a en principe aucun lien avec l'action pénale, doit être faite devant le juge civil. Cette application des règles traditionnelles de la responsabilité civile et de la compétence des juridictions a pour effet que la victime d'un accident impliquant un tram est traitée de la même façon que toutes les autres victimes qui souhaitent mettre en œuvre la responsabilité d'un tiers civilement responsable de l'auteur de l'infraction.

Certes, dans certaines hypothèses, le législateur a permis aux victimes ou à l'auteur de l'infraction de mettre la personne civilement responsable à la cause devant le juge pénal. Cette possibilité doit rester exceptionnelle et relève d'un choix d'opportunité qui appartient au seul législateur.

En l'espèce, le législateur a choisi de ne pas permettre la mise en cause, lors du procès pénal, du civilement responsable lorsque l'accident a impliqué un tram. On n'aperçoit pas en quoi ce choix se révélerait manifestement déraisonnable; il ne prive pas la victime de la possibilité de mettre en œuvre la responsabilité de la personne civilement responsable, mais de déterminer la juridiction compétente.

- B -

### *Quant aux articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878*

B.1.1. Les articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, tels qu'ils sont d'application dans le litige pendant devant le juge *a quo*, disposent :

« Art. 3. L'action pour la réparation du dommage causé par une infraction appartient à ceux qui ont souffert de ce dommage.



Art. 4. L'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique. Elle peut aussi l'être séparément; dans ce cas, l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique, intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile.

Le tribunal correctionnel saisi conformément à l'article 216<sup>quater</sup> et le tribunal de police réservent d'office les intérêts civils, même en l'absence de constitution de partie civile, si la cause n'est pas en état d'être jugée quant à ces intérêts.

Sans préjudice de son droit de saisir la juridiction civile, toute personne lésée par l'infraction peut ensuite obtenir sans frais que la juridiction pénale visée à l'alinéa précédent statue sur les intérêts civils, sur requête déposée au greffe en autant d'exemplaires qu'il y a de parties en cause.

Cette requête vaut constitution de partie civile.

Elle est notifiée aux parties et le cas échéant à leurs avocats par le greffe, avec mention des lieu, jour et heure de l'audience à laquelle l'examen de l'affaire est fixé. »

B.1.2. Il ressort de la question préjudicielle et de la motivation du jugement *a quo* que seul l'alinéa 1er de l'article 4 est soumis au contrôle de la Cour.

B.1.3. L'article 29<sup>bis</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, auquel le juge *a quo* se réfère, disposait, dans la rédaction qui lui fut donnée par la loi du 13 avril 1995 et dans laquelle il s'applique aux faits du litige pendant devant ce juge :

« § 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.1.4. En ce que le régime d'indemnisation qu'il prévoit ne vaut pas pour les véhicules liés à une voie ferrée, cet article a été jugé contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution par l'arrêt n° 92/98 de la Cour.

B.2. Le juge *a quo* se réfère à une interprétation des articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 précitée qui est donnée par la Cour de cassation dans l'arrêt du 21 juin 2000 qui le saisit et selon laquelle, en tant qu'ils autorisent le juge pénal à accorder réparation pour un

dommage causé par une infraction, ils ne permettent pas à ce juge d'accorder la réparation prévue à l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 précitée puisque cette disposition ne fonde pas l'obligation de réparer sur une infraction.

Le juge *a quo* interroge la Cour sur la différence de traitement qui en résulte, entre celui qui demande réparation en s'adressant au juge répressif et celui qui le fait en s'adressant au juge civil, notamment en ce que le premier risque seul de se heurter à un partage de responsabilités.

B.3.1. La différence de traitement entre les parties au procès pénal et les parties dans une procédure civile, en ce que l'indemnisation pouvant être réclamée par les premières doit être limitée aux dommages résultant d'infractions, repose sur un critère objectif, à savoir la nature des procédures.

B.3.2. Cette différence de traitement des deux catégories de personnes est conforme aux objectifs poursuivis dans l'un et l'autre cas par le législateur : la procédure pénale est organisée afin de faire juger les atteintes à l'ordre public que constituent les infractions et accessoirement afin de permettre au même juge de statuer sur les intérêts privés en ce qui concerne le dommage causé par ces infractions en tant que constitutives d'une faute civile.

Le législateur a pu considérer que la protection qu'il entendait accorder à « l'usager faible » pouvait conduire à déroger aux principes de la responsabilité civile, sans pour autant requérir qu'il soit aussi dérogé aux principes gouvernant la compétence des juridictions répressives.

B.3.3. L'action introduite devant le juge civil sur la base de l'article 29bis de la loi en cause est indépendante de toute infraction et est dirigée contre l'assureur ou les personnes publiques visées à l'article 10, § 1er, de cette loi; les inconvénients liés à la priorité de l'action répressive et au risque de décisions contradictoires, auxquels le juge *a quo* se réfère, ne sont donc pas à prendre en considération lorsqu'une telle action est exercée.

Quant à l'inconvénient pouvant être subi par le demandeur en réparation qui s'est adressé au juge pénal, il n'est pas disproportionné par rapport aux objectifs que les dispositions en cause doivent atteindre. En effet, cette partie peut, après que le juge pénal s'est prononcé, s'adresser au juge civil en vue de compléter la réparation de son dommage, sans distraire les juridictions pénales de leur mission essentielle.

B.3.4. La circonstance que les demandeurs originaires n'ont pas fait usage de l'action fondée sur l'article 29bis parce qu'à l'époque où ils ont entamé la procédure, cette disposition n'avait pas encore été jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle ne s'appliquait pas aux véhicules sur rail, n'est pas de nature à établir que les articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 seraient contraires aux articles 10 et 11 précités.

B.3.5. La première question préjudicielle appelle une réponse négative.

*Quant à l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989*

B.4.1. L'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tel qu'il est d'application devant le juge *a quo*, dispose :

« Art. 10. § 1er. L'Etat, les régions, les communautés, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux et la Régie des postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions

que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur s'en est rendu maître par vol, violence ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'Il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci.

Le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations. »

B.4.2. L'article 1er de la même loi 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.4.3. 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 mettre en cause les personnes morales de droit public visées à l'article 10, § 1er, alinéa 1er, et § 2, alinéa 1er, précité, devant le juge pénal saisi d'une action civile intentée contre l'auteur du dommage que si le véhicule impliqué dans l'accident et appartenant à ces personnes publiques n'est pas lié à une voie ferrée.

B.5.1. 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 dix-neuvième siècle, les règlements de police relatifs au roulage ont exclu de leur champ d'application les véhicules sur rails, ceux-ci ayant déjà fait l'objet de tels règlements antérieurement. 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.5.2. 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 dix-neuvième 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, en toute circonstance, d'être pensée abstraction faite des véhicules sur rails.

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 en cause.

B.6. 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 à ce point spécifique qu'il se justifie de prévoir un régime de mise en cause devant le juge répressif de l'organisme qui exploite les véhicules, moins favorable aux victimes lorsque ceux-ci sont sur rails que lorsqu'il s'agit d'autres véhicules.

La seconde question préjudicielle appelle une réponse positive.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

- Les articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, interprétés dans le sens qu'ils rendraient le juge répressif incompétent pour statuer sur la demande de la partie civile fondée sur l'article 29*bis* 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.

- L'article 10, § 1er, alinéas 2 et 3, et § 2, 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 ne concerne, en raison de sa combinaison avec l'article 1er de la même loi, que les véhicules automoteurs appartenant aux organismes de transport qu'il vise ou immatriculés à leur nom qui ne sont pas 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 26 juin 2002.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior