

Numéro du rôle : 2186
Arrêt n° 121/2002 du 3 juillet 2002

A R R E T

En cause : la question préjudicielle concernant l'article 29*bis* 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 modifié par la loi du 19 janvier 2001, posée par le Tribunal de police d'Anvers.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents A. Arts et M. Melchior, et des juges R. Henneuse, M. Bossuyt, A. Alen, J.-P. Snappe 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 17 mai 2001 en cause de l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes contre la s.a. Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.), dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 31 mai 2001, le Tribunal de police d'Anvers a posé la question préjudicielle suivante :

« 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'introduit par la loi du 30 mars 1994 et modifié par la loi du 13 avril 1995 et la loi du 19 janvier 2001, contient-il une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre, d'une part, les usagers de trains, victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un train et qui a donc lieu à un autre endroit que ceux visés à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 et, d'autre part, 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 automoteur lié ou non à une voie ferrée et se déplaçant sur cette voie ou ces terrains ? »

II. *Les faits et la procédure antérieure*

Le 6 août 1998, H. Erickx est tombée lorsqu'elle a voulu monter à bord d'un train à l'arrêt en gare centrale d'Anvers. L'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, à laquelle elle est affiliée, intente auprès du juge *a quo* une action contre la Société nationale des chemins de fer belges (ci-après : S.N.C.B.) fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. La demande vise au remboursement du montant des frais pour soins médicaux que l'Alliance précitée avait versé à la victime.

Devant le juge *a quo*, la S.N.C.B. invoque l'incompétence du tribunal de police, au motif que l'accident ne constituerait pas un accident de la circulation. Quant au fond, la S.N.C.B. estime que l'article 29bis précité ne serait pas applicable.

Le juge *a quo* considère qu'il s'agit effectivement, en l'espèce, d'un accident de la circulation. Il renvoie ensuite à la loi du 19 janvier 2001, qui a modifié le régime de l'indemnisation automatique du dommage subi par les usagers de la route vulnérables et les passagers de véhicules automoteurs en ce sens que les accidents de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée donnent également lieu à cette indemnisation.

Le juge *a quo* constate que l'arrêt n° 92/98 de la Cour porte exclusivement sur les trams. Dès lors que l'article 29bis, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 renvoie explicitement à l'article 2 de cette loi et qu'il résulte de cette disposition que les trains n'entrent pas dans le champ d'application de la loi du 21 novembre 1989, le juge *a quo* pose la question préjudicielle reproduite ci-avant.

III. *La procédure devant la Cour*

Par ordonnance du 31 mai 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.

Par ordonnance du 19 juillet 2001, le président en exercice a prorogé jusqu'au 15 septembre 2001 le délai pour introduire un mémoire.

La décision de renvoi a été notifiée conformément à l'article 77 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 20 juillet 2001; l'ordonnance du 19 juillet 2001 a été notifiée par les mêmes lettres.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 31 juillet 2001.

Des mémoires ont été introduits par :

- l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, ayant son siège social à 1030 Bruxelles, chaussée de Haecht 579, par lettre recommandée à la poste le 10 septembre 2001;

- la s.a. S.N.C.B., ayant son siège social à 1060 Bruxelles, rue de France 85, par lettre recommandée à la poste le 13 septembre 2001;

- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 14 septembre 2001.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 1er octobre 2001.

La s.a. S.N.C.B. a introduit un mémoire en réponse par lettre recommandée à la poste le 25 octobre 2001.

Par ordonnances des 22 mai 2001 et 26 septembre 2001, la Cour a complété le siège respectivement par les juges J.-P. Snappe et E. Derycke.

Par ordonnances des 30 octobre 2001 et 30 avril 2002, la Cour a prorogé respectivement jusqu'aux 31 mai 2002 et 30 novembre 2002 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 28 mars 2002, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 23 avril 2002, après avoir invité les parties à faire connaître, dans un mémoire complémentaire à faire parvenir au greffe le 22 avril 2002 au plus tard et qu'elles échangeront entre elles, leur point de vue sur la question de savoir « quelle version de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs est applicable en l'espèce. S'agit-il plus précisément de la version antérieure ou postérieure à la modification de l'article 29bis précité par la loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules (*M.B.* du 21 février 2001) ? ».

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 29 mars 2002.

Des mémoires complémentaires ont été introduits par :

- l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, le 22 avril 2002;

- la s.a. S.N.C.B., le 22 avril 2002;

- le Conseil des ministres, le 22 avril 2002.

A l'audience publique du 23 avril 2002 :

- ont comparu :

. Me E. Devroe *loco* Me J. Devroe, avocats au barreau d'Anvers, pour l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes;

. Me L. De Gryse, avocat à la Cour de cassation, et Me J. Van Doninck, avocat au barreau de Bruxelles, pour la s.a. S.N.C.B.;

. Me O. Vanhulst, qui comparaisait également *loco* Me P. Hofströssler, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs E. Derycke et R. Henneuse 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 l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes

A.1.1. L'Alliance nationale des mutualités chrétiennes estime en ordre principal que la question préjudicielle est superflue, d'une part, eu égard à l'arrêt n° 92/98 et, d'autre part, en égard à la modification législative qui l'a suivi, opérée par la loi du 19 janvier 2001.

Selon l'Alliance, cet arrêt a une portée générale et porte sur tous véhicules liés à une voie ferrée, qu'il s'agisse d'un train ou d'un tram. La Cour a donc déjà statué sur le caractère discriminatoire de la différence de traitement entre les victimes de véhicules automoteurs et les victimes de véhicules sur rails.

Par suite de cet arrêt, le législateur a d'ailleurs élargi, par la loi du 19 janvier 2001, le régime d'indemnisation aux véhicules liés à une voie ferrée, en sorte qu'à l'estime de l'Alliance, le caractère discriminatoire de ce régime a disparu.

A.1.2. En ordre subsidiaire, l'Alliance considère que si la Cour estimait que la modification législative précitée ne porte pas sur les trains, il y aurait lieu de constater à nouveau une discrimination, dès lors qu'il n'existe aucun critère objectivement justifié pour maintenir cette distinction entre les trams et les trains. L'Alliance souligne encore que la circonstance que la voie de tram fait partie de la voie publique, à l'inverse d'une voie de train (à l'exception du passage à niveau), est sans importance en l'espèce, puisque les trams roulent eux aussi souvent en site propre, site qui est, comme une voie de train, entièrement isolé de la chaussée.

A.1.3. L'argument selon lequel il ressortirait de certaines interventions faites au cours des travaux préparatoires de la loi du 19 janvier 2001 que le but n'était pas d'étendre la responsabilité objective aux accidents impliquant un train ne suffit pas pour en déduire que telle n'aurait pas été l'intention du législateur. La raison pour laquelle les trains n'ont pas été eux aussi explicitement repris dans la nouvelle disposition législative (bien qu'ils ne soient pas explicitement exclus) réside sans doute dans le nombre limité d'accidents impliquant un train et un usager de la route vulnérable, exception faite pour les accidents dus à un suicide.

L'Alliance conclut que l'article 29bis est discriminatoire, en tant que les usagers de la route vulnérables qui sont victimes d'un accident de la circulation impliquant un train seraient exclus du régime d'indemnisation prévu par cette disposition.

Mémoire de la Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.)

A.2.1. Selon la S.N.C.B., la loi du 19 janvier 2001 ne saurait en aucun cas être déterminante pour trancher le litige au fond, dès lors que l'accident qui a donné lieu à la question préjudicielle date du 6 août 1998, alors que la loi précitée n'est applicable qu'aux accidents de la circulation qui se sont produits depuis l'entrée en vigueur de cette loi, soit le 3 mars 2001.

A.2.2. Selon la S.N.C.B., le juge *a quo* a implicitement considéré que la loi du 19 janvier 2001 réagissait à l'arrêt n° 92/98, dans lequel, selon le juge *a quo*, la Cour s'est uniquement prononcée sur les accidents de la circulation impliquant un tram, et non un train.

A.2.3. La S.N.C.B. estime que la question préjudicielle est contradictoire. En effet, pour les deux catégories de victimes, il est question d'un « accident de la circulation », le juge *a quo* considérant que l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 s'oppose à ce que l'article 29bis de la même loi soit applicable aux accidents impliquant un train. La notion d'« accident de la circulation » est toutefois utilisée comme étant un des éléments permettant de délimiter le champ d'application de l'article 29bis précité par rapport aux accidents de droit commun; à cet égard, il est admis qu'un accident de la circulation est un accident qui s'est produit sur la voie publique. Etant donné qu'un train ne circule pas sur la voie publique ou à un endroit y assimilé par l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, mais circule toujours en site propre, il n'était pas possible de conclure, dans les deux hypothèses, à l'existence d'un « accident de la circulation ».

A.2.4. Selon la S.N.C.B., la question préjudicielle vise en réalité à obtenir une réponse à la question de savoir si la distinction entre le régime d'indemnisation des victimes d'accidents impliquant un train, qui, selon le juge *a quo*, ne sont pas soumises à l'article 29bis, et le régime applicable aux usagers de la route vulnérables, qui sont, quant à eux, soumis à cette disposition, est compatible avec le principe d'égalité.

La S.N.C.B. estime que, dans cette hypothèse, il n'est nullement question de catégories comparables. Elle rappelle que l'article 29bis a été inséré dans la loi du 21 novembre 1989 pour améliorer, par le biais d'un régime de la responsabilité objective, le statut de la victime d'accidents de la circulation trop fréquents et aussi pour répercuter sur les assureurs de véhicules automoteurs les indemnisations colossales qui s'en suivaient, au lieu de les faire supporter par l'assurance maladie-invalidité jusqu'au moment d'une éventuelle récupération. Selon la S.N.C.B., les victimes d'un accident impliquant un train se trouvent toutefois dans une situation différente. Contrairement aux trams, les trains circulent toujours en site propre, c'est-à-dire dans une zone clairement séparée de la voie publique. Pour cette raison, contrairement aux trams, les trams sont soumis à plusieurs dispositions du règlement sur la circulation routière. Pour ce qui est des trains, il n'est dès lors nullement question d'une interaction intense, au niveau de la circulation, entre les véhicules automoteurs et les usagers de la route vulnérables, qui aurait amené le législateur à instaurer un régime de la responsabilité objective pour les accidents de cette catégorie.

A.2.5. Si la Cour devait néanmoins considérer que les situations évoquées par le juge *a quo* sont comparables, la S.N.C.B. estime pour les raisons précitées qu'il conviendrait de considérer que le traitement distinct est justifié. Elle observe encore que les articles 4 et 17 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport contiennent des dispositions en faveur des victimes d'un accident.

Mémoire du Conseil des ministres

A.3.1. A l'estime du Conseil des ministres, le juge *a quo* fait une lecture erronée de la disposition en cause, estimant tout à fait à tort que les trains n'entrent pas dans le champ d'application de la loi du 21 novembre 1989. Selon le Conseil des ministres, cette vision est manifestement contraire aux travaux préparatoires de la loi du 19 janvier 2001. Selon lui, il ne peut être contesté que les victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhiculé lié à une voie ferrée sont automatiquement indemnisées.

A.3.2. Le Conseil des ministres estime ensuite que, contrairement à ce que soutient le juge *a quo*, une gare ferroviaire entre bel et bien dans le champ d'application de l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989. S'en référant à la jurisprudence et à la doctrine, le Conseil des ministres soutient que les gares, et notamment les quais, sont des terrains accessibles au public au sens de l'article 2 précité.

A.3.3. Le Conseil des ministres conclut qu'une question préjudicielle qui procède d'une lecture erronée de la disposition litigieuse manque en fait. Par ailleurs, selon le Conseil des ministres, lorsque la différence de traitement invoquée par le juge *a quo* n'existe pas, la question préjudicielle appelle une réponse négative.

Mémoire en réponse de la Société nationale des chemins de fer belges

A.4.1. Selon la S.N.C.B., les mémoires de l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes et du Conseil des ministres méconnaissent la jurisprudence de la Cour en tant qu'il est considéré dans ces mémoires que la question préjudicielle est superflue, qu'il est fait une lecture erronée de la disposition litigieuse ou que cette disposition est appliquée de façon erronée.

A.4.2. Ensuite, la S.N.C.B. réitère en substance les arguments qu'elle a développés dans son mémoire concernant le caractère contradictoire de la question préjudicielle et la non-comparabilité des catégories mentionnées dans la question préjudicielle.

La S.N.C.B. observe encore que, si la Cour souhaitait impliquer l'article 29bis dans son examen, dans la rédaction que lui donne la loi du 19 janvier 2001, il y aurait lieu de constater, avec le juge *a quo*, que l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 s'oppose à ce que l'article 29bis soit appliqué aux trains. En effet, un train ne circule pas sur la voie publique, mais en site propre.

A.4.3. La S.N.C.B. conclut, en ordre principal, que la question préjudicielle n'appelle pas de contrôle au regard du principe d'égalité, puisque les catégories de personnes mentionnées dans cette question sont incomparables. En ordre subsidiaire, elle estime que l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution en tant que cette disposition, lue en combinaison avec l'article 2, § 1er, de la loi précitée, est interprétée en ce sens que l'article 29bis précité ne peut être appliqué à l'égard des victimes d'un accident impliquant un train.

Mémoires complémentaires

A.5.1. La Cour a invité les parties à exposer leur point de vue, dans un mémoire complémentaire, concernant la question de savoir quelle version de l'article 29bis litigieux est en cause en l'espèce. S'agit-il plus précisément de la version antérieure ou postérieure à la modification de cette disposition par la loi précitée du 19 janvier 2001 ?

A.5.2. Selon l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, c'est en l'espèce la version postérieure à la modification opérée par la loi du 19 janvier 2001 qui est applicable. Toutefois, dans la mesure où la Cour estimerait que c'est la version antérieure à cette modification législative qui est applicable, elle devrait constater une discrimination au niveau du régime d'indemnisation des usagers vulnérables en cas d'accident de la circulation impliquant des véhicules liés à une voie ferrée.

A.5.3. La Société nationale des chemins de fer belges répète que la loi du 19 janvier 2001 n'est pas pertinente pour trancher l'instance principale, étant donné que l'accident s'est produit avant l'entrée en vigueur de la loi précitée. Si la Cour devait estimer qu'il y a lieu de prendre en compte cette modification législative, la S.N.C.B. estime que la question préjudicielle appelle une réponse négative à défaut de catégories comparables. Si la Cour devait estimer qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de cette modification législative, la S.N.C.B. soutient que l'exclusion des trains du champ d'application de la disposition litigieuse n'est pas contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution.

A.5.4. Le Conseil des ministres estime que le législateur, en adoptant la loi du 19 janvier 2001, a mis fin à l'inconstitutionnalité constatée par l'arrêt n° 92/98. Selon le Conseil des ministres, l'article 29bis ne viole dès lors pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

- B -

B.1. La question préjudicielle porte sur l'ensemble de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi R.C. automobile), dans la rédaction que lui a donnée la loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules (*Moniteur belge*, 21 février 2001).

Il ressort de la motivation de la décision de renvoi que seuls les deux premiers alinéas du paragraphe 1er de l'article 29bis précité, tel qu'il a été modifié par les *litterae* A) et B) de la loi précitée du 19 janvier 2001, sont soumis à l'examen de la Cour.

B.2.1. Les dispositions en cause de l'article 29bis énoncent :

« § 1er. En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1er, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.

En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévue à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule. »

B.2.2. Le mécanisme d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation que prévoit l'article 29bis précité est applicable lorsqu'un « véhicule automoteur » est « impliqué » dans l'accident. Le paragraphe 3 de cette disposition définit la notion de « véhicule automoteur » par référence à l'article 1er de la même loi R.C. automobile, lequel dispose :

« 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.2.3. Le nouvel article 29bis, § 1er, alinéa 1er, de la loi R.C. automobile, tel qu'il a été remplacé par la loi du 19 janvier 2001, est applicable aux accidents de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules « aux endroits visés à l'article 2, § 1er ».

L'alinéa 1er de l'article 2, § 1er, précité dispose :

« Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus. »

B.3.1. Le litige devant le juge *a quo* porte sur l'indemnisation du dommage qu'a subi une personne qui est tombée en tentant de monter à bord d'un train à l'arrêt.

Il ressort des éléments du dossier que cet accident a eu lieu le 6 août 1998.

Le juge *a quo* paraît estimer que la loi du 19 janvier 2001 serait applicable à cet accident. La Cour constate toutefois que cette loi est entrée en vigueur le 3 mars 2001, soit dix jours après sa publication au *Moniteur belge* du 21 février 2001.

B.3.2. Eu égard, d'une part, à la date des faits sur lesquels porte l'instance principale devant le juge *a quo* - le 6 août 1998 - et, d'autre part, à la date d'entrée en vigueur de la disposition de la loi du 19 janvier 2001 qui est soumise à la censure de la Cour - le 3 mars 2001 -, la Cour estime qu'il convient d'inviter le juge *a quo* à examiner si la question telle qu'il l'a posée reste indispensable à la solution du litige et, le cas échéant, s'il ne doit pas en modifier les termes pour tenir compte de la circonstance que la norme devant être contrôlée n'est entrée en vigueur qu'après que les faits ayant donné lieu à l'instance principale se sont produits. C'est au juge *a quo* qu'il appartient de déterminer s'il y a lieu de poser, le cas échéant, une nouvelle question préjudicielle.

Par ces motifs,

la Cour

renvoie la cause au juge *a quo*.

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 3 juillet 2002.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts