

Numéro du rôle : 4894
Arrêt n° 17/2011 du 3 février 2011

A R R E T

En cause : la question préjudicielle relative à la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages, posée par le Tribunal de commerce de Namur.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents R. Henneuse et M. Bossuyt, des juges E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey et P. Nihoul, et, conformément à l'article 60bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, du président émérite M. Melchior, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président émérite M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par jugement du 10 mars 2010 en cause de l'ASBL « Association Belge des Consommateurs Test-Achats » contre la SA « Brussels Airlines », dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 12 mars 2010, le Tribunal de commerce de Namur a posé la question préjudicielle suivante :

« La loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages viole-t-elle les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle impose des obligations aux intermédiaires de voyages offrant le contrat de transport, au profit du consommateur, qui ne seraient pas applicables aux compagnies de transport aérien ? A titre d'exemple, les articles 12 et 24 de cette loi garantiraient la cessibilité du contrat de transport lorsqu'il est vendu par un intermédiaire de voyages alors qu'une telle garantie de cessibilité ne serait pas acquise au voyageur lorsque le contrat de transport est directement conclu avec un transporteur aérien ».

Des mémoires ont été introduits par :

- l'ASBL « Association Belge des Consommateurs Test-Achats », dont le siège social est établi à 1060 Bruxelles, rue de Hollande 13;
- la SA « Brussels Airlines », dont le siège social est établi à 1050 Bruxelles, avenue des Saisons 100-102;
- le Conseil des ministres.

Le Conseil des ministres a introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 24 novembre 2010 :

- ont comparu :
 - . Me M. Gouverneur *loco* Me E. Balate, avocats au barreau de Mons, pour l'ASBL « Association Belge des Consommateurs Test-Achats » et pour le Conseil des ministres;
 - . Me M. Godfroid, avocat au barreau de Bruxelles, pour la SA « Brussels Airlines »;
- les juges-rapporteurs P. Nihoul et T. Merckx-Van Goey ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 précitée relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *Les faits et la procédure antérieure*

Le Tribunal de commerce de Namur est saisi d'une demande de cessation introduite par l'ASBL « Test-Achats » contre la SA « Brussels Airlines », sur la base de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur. L'ASBL « Test-Achats » considère que plusieurs articles des conditions générales de transport de la SA « Brussels Airlines » sont contraires à la loi du 14 juillet 1991 et demande en conséquence au président du Tribunal de commerce de Namur d'en ordonner la cessation.

Parmi les conditions générales de transport visées par la demande figure l'article 3.1.3, qui exclut la cessibilité des billets d'avion émis par la compagnie. Le Tribunal constate que dans l'interprétation qu'il en retient, la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages, qui prévoit la cessibilité des contrats de voyages, n'est pas applicable aux transporteurs aériens, alors qu'elle est applicable aux intermédiaires et organisateurs de voyages qui offrent une prestation de transport. Il relève que dans cette interprétation, la loi crée une différence de traitement entre les transporteurs aériens et les intermédiaires de voyages. En conséquence, il pose à la Cour la question précitée.

III. *En droit*

- A -

A.1. L'ASBL « Test-Achats » expose que le contrat de voyages n'est pas défini en tant que tel par la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages, mais bien par la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. Elle estime que la définition du contrat d'intermédiaire de voyages s'applique aux contrats que les transporteurs aériens nouent avec les voyageurs. Elle en conclut qu'il n'y a pas de discrimination entre les règles générales qui trouveraient à s'appliquer pour le contrat de transport et les règles spéciales déduites de la loi du 16 février 1994, car rien ne permet de soustraire les entreprises de transport aérien à la réglementation relative au contrat de voyage. Elle souligne que cette interprétation est également celle du décret flamand du 2 mars 2007 portant statut des agences de voyage.

A.2.1. La SA « Brussels Airlines » fait valoir que l'article 3.1.3 de ses conditions générales, qui édicte le principe de l'incessibilité du billet, énonce un principe commun à toutes les compagnies qui font application des règles de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en vertu desquelles le billet est un titre nominatif et incessible. Elle considère que le transporteur aérien, qui vend des billets, n'est pas un « intermédiaire ». Elle renvoie, à l'appui de cette position, au décret wallon du 22 avril 2010 portant statut des agences de voyages, à la loi du 21 avril 1965 portant statut des agences de voyages, ainsi qu'à un arrêt rendu par la Cour de cassation le 22 juin 1978. Elle conclut qu'il ne peut être soutenu qu'elle serait soumise aux dispositions de la loi du 16 février 1994 au titre d'intermédiaire de voyages.

A.2.2. La SA « Brussels Airlines » considère que la différence fondamentale de statut entre l'agence de voyages et le transporteur aérien explique et justifie que les règles qui régissent leurs activités ne soient pas identiques. Elle expose que lorsqu'il s'agit d'un contrat d'organisation de voyage, le changement de bénéficiaire de l'ensemble des prestations ne suscite en général pas de difficultés, car l'émission du billet pour les voyageurs a lieu en dernière minute. Si la cession a lieu avant l'émission du billet, elle ne pose pas de problème, ce qui explique que la loi du 16 février 1994 impose au cédant d'informer l'intermédiaire ou l'organisateur « suffisamment longtemps avant le départ ». De même, lorsque le voyageur s'adresse directement à une compagnie, le changement de bénéficiaire ne peut « se faire que si et pour autant que le billet ne soit pas encore émis », et ce, pour des motifs à la fois techniques et commerciaux. Il en résulte que les règles applicables aux organisateurs et intermédiaires de voyages, d'une part, et aux transporteurs aériens, d'autre part, ne sont pas différentes, de sorte qu'il n'y a pas de discrimination.

A.3.1. Le Conseil des ministres rappelle que les dispositions concernées par la question préjudicielle réalisent en droit belge la transposition de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. Il expose qu'il se déduit toutefois de l'article 1er, 2°, de la loi du 16 février 1994 que la vente ou l'offre en vente d'une seule des prestations visées à l'article 1er, 1°, suffit pour que le contrat soit qualifié de contrat d'intermédiaire de voyages. Il en conclut que dès lors qu'un transporteur aérien s'engage à procurer à une personne une ou plusieurs prestations isolées permettant d'accomplir un voyage, il est soumis au champ d'application de la loi du 16 février 1994. Par conséquent, le Conseil des ministres soutient que si elle est interprétée comme s'appliquant au transporteur aérien agissant en tant que vendeur, la loi du 16 février 1994 ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution, alors que s'il est considéré que le transporteur aérien n'est pas une personne agissant en tant que vendeur dès lors qu'il vend ou offre en vente un voyage, les articles 10 et 11 de la Constitution sont violés.

A.3.2. A titre subsidiaire, le Conseil des ministres estime que l'interprétation selon laquelle seuls les organisateurs et les intermédiaires de voyages seraient soumis aux dispositions de la loi du 16 février 1994, à l'exclusion des transporteurs, ne trouve aucune justification dans les travaux préparatoires. Il ajoute que cette interprétation serait discriminatoire, étant donné que le consommateur, destinataire final de l'offre de voyage, pourrait bénéficier de la cessibilité dès lors qu'un intermédiaire de voyages au sens de la loi est identifié ou participe au processus de mise sur le marché du titre de transport, alors même qu'il ne pourrait en bénéficier dès lors qu'il agirait directement sans intermédiaire.

A.4.1. En réponse à l'argumentation de la SA « Brussels Airlines », le Conseil des ministres estime que si celle-ci persiste à considérer qu'elle ne peut être qualifiée d'intermédiaire de voyages, il faudrait qu'elle puisse justifier dans ce cas la raison pour laquelle la cessibilité s'impose à l'intermédiaire et à l'organisateur de voyages, et non au transporteur. Il estime que les explications données par la SA « Brussels Airlines » pour tenter d'objectiver *a posteriori* une discrimination injustifiée ne peuvent se concevoir.

A.4.2. Le Conseil des ministres estime qu'il est évident que le principe de la cessibilité est l'une des règles fondamentales de la loi du 16 février 1994, et que la question n'est donc pas tant de savoir quel est l'impact économique de cette cessibilité mais bien de savoir si en termes de protection du consommateur, le principe de la cessibilité ne doit pas être reconnu comme tel, quelle que soit la qualité du prestataire. Il ajoute que des motifs techniques ou commerciaux ne peuvent suffire à énerver le principe d'égalité de traitement affirmé par les articles 10 et 11 de la Constitution. Il en conclut que « ni le statut respectif de l'intermédiaire de voyages et du transporteur aérien, ni les raisons techniques ou commerciales ne justifient que la vente isolée de billets de transport ou la vente de billets de transport dans le cadre d'un contrat de voyages soit traitée différemment ».

- B -

B.1. La question préjudicielle porte sur la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages.

Il ressort des motifs du jugement de renvoi que sont plus précisément visés les articles 12 et 24 de cette loi, qui disposent :

« Art. 12. Le voyageur peut, avant le début du voyage, céder son voyage à un tiers qui devra remplir toutes les conditions du contrat d'organisation de voyages. Le cédant doit informer l'organisateur de voyages et, le cas échéant, l'intermédiaire de voyages, de cette cession, suffisamment longtemps avant le départ.

Le voyageur qui cède son voyage et le cessionnaire sont responsables solidairement du paiement du prix global du voyage et des frais de la cession ».

« Art. 24. Les articles 11 (révision du prix) et 12 (cessibilité de la réservation) sont applicables au contrat d'intermédiaire de voyages ».

B.2. La question porte sur la compatibilité avec les articles 10 et 11 de la Constitution de la loi du 16 février 1994, et plus particulièrement de ses articles 12 et 24 précités, dans l'interprétation selon laquelle ils ne seraient pas applicables aux compagnies de transport aérien.

Le juge *a quo* estime que, dans cette interprétation, il pourrait exister une différence de traitement contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre les transporteurs aériens, qui ne sont pas tenus de garantir au consommateur la cessibilité du titre de transport, et les intermédiaires de voyages offrant une prestation de transport, qui sont tenus de garantir la cessibilité du contrat d'intermédiaire, en vertu des articles 12 et 24 précités.

B.3.1. Selon le juge *a quo*, l'interprétation selon laquelle les articles 12 et 24 précités ne sont pas applicables aux compagnies de transport aérien est autorisée par l'article 2 de la loi du 16 février 1994, qui précise qu'elle est applicable aux contrats d'organisation et d'intermédiaire de voyages vendus ou offerts en vente en Belgique, dès lors qu'une compagnie aérienne, lorsqu'elle accomplit ses prestations de transporteur, agit pour son compte propre et n'est ni un organisateur de voyages ni un intermédiaire de voyages au sens de l'article 1er de la même loi.

B.3.2. Cette interprétation est confirmée par les développements de la proposition qui a donné lieu à la loi en cause :

« Il arrive aussi fréquemment que le voyageur prenne contact et passe des accords directement avec le prestataire de services. Ces derniers cas ne sont pas visés par la présente proposition de loi. Ils restent soumis au droit commun en général et à la loi relative aux pratiques du commerce et à l'information et à la protection du consommateur en particulier » (*Doc. parl.*, Sénat, S.E. 1991-1992, n° 488-1, p. 2).

B.3.3. La loi en cause réalise en droit interne la transposition de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. L'article 4,

paragraphe 3, de cette directive prévoit également que le consommateur peut céder sa réservation, après en avoir informé l'organisateur ou le détaillant dans un délai raisonnable avant le départ. Cette directive est, en vertu de son article 2, applicable aux organisateurs de forfaits de voyages ainsi qu'aux détaillants qui vendent ou offrent à la vente les forfaits établis par les organisateurs de voyages. Au sens de la directive, constitue un forfait la combinaison d'au moins deux des trois éléments suivants : le transport, le logement et d'autres services touristiques non accessoires à ceux-ci.

Il peut en être déduit que la directive ne vise pas la situation du transporteur aérien qui offre uniquement le transport.

B.3.4. Il résulte de ce qui précède que tant la loi du 16 février 1994 que la directive que cette loi transpose établissent une différence de traitement entre les transporteurs aériens et les intermédiaires de voyages.

B.4. Les articles 12 et 24 précités imposent aux organisateurs et aux intermédiaires de voyages de garantir au consommateur la cessibilité du contrat de voyage.

Le principe de cessibilité a toutefois été entouré de différentes limitations, afin notamment de tenir compte de contraintes techniques et de sécurité :

« Le fait que le voyageur-cédant et le cessionnaire sont tenus solidairement au paiement de tous les frais du remplacement, suffit à éviter que le voyageur ne cède son voyage à la légère.

L'article prévoit également que le remplaçant doit remplir toutes les conditions du voyage. Un jeune qui a réservé un voyage pour jeunes ne peut donc pas céder son voyage à sa grand-mère.

Pour permettre à l'organisateur de voyages (et le cas échéant à l'intermédiaire de voyages) de mettre les titres de transport et les autres réservations à un nom différent, la cession doit être signalée dans les meilleurs délais à l'organisateur de voyages (ou, le cas échéant, à l'intermédiaire de voyages) » (*Doc. parl.*, Sénat, S.E. 1991-1992, n° 488-1, p. 9).

B.5.1. Le consommateur qui réserve son voyage en avion directement auprès du transporteur est donc traité différemment, en ce qui concerne la possibilité de le céder à un tiers, de celui qui réserve son voyage auprès d'un intermédiaire de voyages.

B.5.2. Cette différence de traitement résulte cependant de la circonstance que le consommateur accepte de conclure des contrats de nature différente.

Ainsi, lorsque le consommateur réserve son voyage en avion auprès d'un intermédiaire de voyages, il accepte de conclure un contrat avec un intermédiaire, portant sur l'organisation de son transport aérien, sans conclure directement aucun contrat avec une compagnie aérienne; la prestation faisant l'objet du contrat d'intermédiaire de voyages n'est donc pas un titre de transport nominatif, mais l'engagement de l'intermédiaire de réserver celui-ci pour le compte du consommateur. La cessibilité prévue par les articles 12 et 24 précités ne peut donc concerner que l'objet du contrat conclu avec l'intermédiaire de voyages, à savoir l'engagement de l'intermédiaire, et non le titre de transport comme tel; cette cessibilité est donc une obligation pesant sur l'intermédiaire de voyages, qui pourra, le cas échéant, intégrer cet élément dans la tarification de ses prestations.

Par contre, lorsque le consommateur réserve son voyage en avion directement auprès de la compagnie aérienne, il accepte de conclure lui-même un contrat directement avec le transporteur aérien, conduisant à l'émission d'un titre de transport nominatif, seul objet du contrat conclu; ce contrat qu'il conclut directement avec la compagnie aérienne permet d'ailleurs au consommateur d'éviter des frais d'intermédiaire. Le consommateur qui choisit ce mode de réservation direct plutôt que de s'adresser à un intermédiaire de voyages peut être considéré comme ayant accepté les conditions générales du transporteur, et notamment l'absence de cessibilité de son titre de transport.

B.6. Il découle de ce qui précède que la différence de traitement en cause est raisonnablement justifiée.

B.7. La question appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

Les articles 12 et 24 de la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages ne violent pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

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 constitutionnelle, à l'audience publique du 3 février 2011.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior