

Numéro du rôle : 5127
Arrêt n° 35/2012 du 8 mars 2012

A R R E T

En cause : la question préjudicielle concernant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tel que cet article a été modifié par l'article 2 de 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, posée par la Cour d'appel d'Anvers.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents M. Bossuyt et R. Henneuse, et des juges E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul et F. Daoût, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président M. Bossuyt,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* * *

I. Objet de la question préjudicielle et procédure

Par arrêt du 8 mars 2011 en cause de la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (SNCB) contre « Mensura Caisse Commune d'Assurances », dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 16 mars 2011, la Cour d'appel d'Anvers a posé une question préjudicielle qui, par ordonnance de la Cour du 6 avril 2011, a été reformulée comme suit :

« L'article 29bis de la loi RC-automobile viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété en ce sens que les assureurs visés au paragraphe 1er, alinéa 1er, peuvent seulement être appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, alors que les propriétaires d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, visés au paragraphe 1er, alinéa 2, peuvent être appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation quel que soit le lieu de l'accident ? ».

Des mémoires ont été introduits par :

- la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (SNCB), dont le siège est établi à 1060 Bruxelles, avenue de la Porte de Hal 40;
- le Conseil des ministres.

La SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (SNCB) a également introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 13 décembre 2011 :

- ont comparu :
 - . Me K. Janssens, avocat au barreau d'Anvers, pour SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (SNCB);
 - . Me L. Schuermans, avocat au barreau de Turnhout, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs L. Lavrysen et J. Spreutels 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 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *Les faits et la procédure antérieure*

Un travailleur est décédé sur le chemin du travail après avoir été percuté par un train de marchandises à un endroit où le chemin de fer ne croise pas une voie publique. L'assureur-loi réclame le remboursement de ses dépenses à la SNCB.

En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs prévoit que le propriétaire de ce véhicule doit réparer le dommage. Le Tribunal de première instance d'Anvers estime que cette disposition est applicable à tout accident impliquant un véhicule lié à une voie ferrée, quel que soit le lieu de l'accident. Il déclare dès lors la demande fondée.

La Cour d'appel d'Anvers partage la vision du premier juge concernant l'applicabilité de la disposition précitée. Avant de statuer sur la demande, elle pose cependant, à la demande de la SNCB, la question préjudicielle reproduite plus haut.

III. *En droit*

- A -

A.1. La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) observe en premier lieu que la circulation illégale sur la voie ferrée, à un endroit qui n'est pas accessible au public, est punie de peines correctionnelles. Elle se réfère à cet égard à l'article 20.1 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

La SNCB estime ensuite que l'application de la disposition en cause pour la circulation ferroviaire doit être limitée aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et dès lors aux accidents de la circulation qui ont lieu à un passage à niveau. Si la disposition en cause devait néanmoins être considérée comme applicable aux accidents impliquant des véhicules sur rails, quel que soit le lieu de l'accident, les propriétaires de véhicules sur rails seraient discriminés par rapport aux assureurs qui couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'autres véhicules automoteurs. En effet, ces assureurs sont seulement tenus de réparer les accidents de la circulation qui ont eu lieu aux endroits visés à l'article 2, § 1er, précité.

A.2. Le Conseil des ministres déduit de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (arrêt n° 93/2006 du 7 juin 2006) et de la Cour de cassation (arrêt C.09.0165.F du 11 janvier 2010) que la disposition en cause est applicable à un accident survenu à un endroit où le train roule en site propre. Il se réfère ensuite à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, dont il ressort que les victimes d'accidents de la circulation impliquant un véhicule sur rails roulant en site propre ne peuvent être traitées autrement que les victimes d'accidents de la circulation n'impliquant pas un véhicule sur rails. Un régime d'indemnisation fondamentalement différent pour les passagers d'un train qui roule en site propre, d'une part, et les passagers d'une voiture ou d'un bus, d'autre part, ne serait dès lors pas justifié.

Faisant référence à l'arrêt n° 158/2002 du 6 novembre 2002, le Conseil des ministres observe ensuite que la limitation du champ d'application du régime de réparation pour les accidents impliquant un véhicule automoteur qui n'est pas lié à une voie ferrée aux endroits visés à l'article 2, § 1er, précité, est justifiée par le danger d'abus et de fraude auquel l'extension de ce système aux terrains privés peut conduire. Selon le Conseil des ministres, pareil danger ne peut être démontré pour les accidents impliquant un train qui roule en site propre.

Enfin, le Conseil des ministres estime que la SNCB et les assureurs visés dans la disposition en cause ne se trouvent pas dans des situations identiques ou comparables, vu que la SNCB n'est pas un assureur et qu'elle est en outre dispensée de l'obligation d'assurance.

A.3. Faisant référence à l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998, la SNCB soutient, dans son mémoire en réponse, que le critère de distinction décisif pour la Cour constitutionnelle est le risque d'accident. La Cour ne s'est pas encore prononcée sur l'application de la disposition en cause aux accidents impliquant un train roulant en site propre, donc à un endroit dont l'accès est interdit au public et est même pénalement réprimé. Lorsque cette situation est examinée sur la base du risque créé, il est raisonnablement justifié d'établir une distinction entre un accident impliquant un train traversant la voie publique et un accident impliquant un train roulant en site propre.

Contrairement à ce qu'ont jugé la Cour de cassation dans l'arrêt précité du 11 janvier 2010, ainsi que la juridiction *a quo* en l'espèce, le texte de la disposition en cause ne permettrait pas de conclure que le législateur a visé, pour les véhicules sur rails, tout accident, quel que soit le lieu où il se produit. Etant donné que l'alinéa 2 renvoie expressément à l'alinéa 1er, la même restriction doit également être lue à l'alinéa 2. En outre, il ne peut être perdu de vue que l'indemnisation des voyageurs ferroviaires ne dépend pas de l'application de la disposition en cause. L'article 4 de la loi du 25 août 1891 concernant les contrats de transport oblige depuis longtemps chaque transporteur - et donc également le transporteur ferroviaire - à indemniser les voyageurs en cas d'accident dont il est responsable.

- B -

B.1. L'article 29bis, § 1er, 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, dispose :

« 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. Dans l'arrêt n° 93/2006 du 7 juin 2006, la Cour a constaté que, contrairement à l'article 29bis, § 1er, alinéa 1er, l'alinéa 2 de cette disposition ne limitait pas le régime d'indemnisation qu'il prévoit aux endroits visés à l'article 2, § 1er, à savoir la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains qui ne sont ouverts qu'à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter.

Selon l'arrêt du 11 janvier 2010, C.09.0165.F, de la Cour de cassation, « il ressort des travaux préparatoires de la loi du 19 janvier 2001 [...] que le législateur a entendu viser tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, dont un usager vulnérable serait victime, quel que soit le lieu de la survenance d'un tel accident » et pas seulement les « accidents se produisant à un endroit où le véhicule lié à une voie ferrée emprunte ou traverse la voie publique ».

B.3.1. Le mécanisme d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation prévu par l'article 29bis a dès lors un champ d'application *ratione loci* plus large lorsqu'un véhicule sur rails est impliqué dans l'accident de la circulation que lorsque ce n'est pas le cas. La différence de traitement qui en découle, en particulier pour celui qui doit réparer le dommage, constitue l'objet de la question préjudicielle.

B.3.2. Il apparaît des faits de l'espèce soumise au juge *a quo* que la question qu'il pose est soulevée à propos d'un accident impliquant un train et survenu à un endroit où la voie ferrée est totalement isolée des voiries ouvertes à la circulation. La Cour limite son examen à cette hypothèse.

B.4. Lorsqu'un véhicule sur rails est impliqué dans l'accident de la circulation, l'obligation de réparation repose sur le propriétaire de ce véhicule. Lorsqu'il ne s'agit pas d'un véhicule sur rails, le dommage est réparé par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur.

En vertu de l'article 10, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, la Société nationale des chemins de fer belges, qui, dans l'affaire soumise au juge *a quo*, est la propriétaire du véhicule sur rails impliqué dans l'accident, n'est pas tenue de contracter une assurance pour ses véhicules. En l'absence d'une assurance, elle couvre cependant elle-même la responsabilité civile engagée par le véhicule.

Contrairement à ce que soutient le Conseil des ministres, la Société nationale des chemins de fer belges et les assureurs se trouvent donc dans des situations comparables.

B.5. Dans plusieurs arrêts, la Cour a constaté que l'exclusion du régime d'indemnisation automatique, qui existait autrefois, lorsqu'un véhicule sur rails était impliqué dans l'accident de la circulation, violait les articles 10 et 11 de la Constitution. En effet, la circonstance que les véhicules sur rails roulent en site propre peut certes justifier que ces véhicules n'entrent, en règle générale, pas dans le champ d'application du règlement général sur la police de la circulation routière, mais ce constat n'est pas de nature à démontrer à suffisance que les véhicules sur rails, lorsqu'ils font usage de la voie publique ou croisent entièrement ou partiellement la voie publique, impliquent un risque moindre à un point tel qu'il se justifierait de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent (voy. les arrêts n^{os} 92/98, 158/2003 et 93/2006).

B.6.1. Lorsqu'il a supprimé la discrimination constatée, plus précisément en incluant, par la loi du 19 janvier 2001, les accidents de la circulation impliquant un véhicule sur rails dans le régime d'indemnisation en cause, le législateur a pu, en ce qui concerne les véhicules autres que ceux sur rails, limiter le champ d'application *ratione loci* de l'article 29bis aux accidents de la circulation qui ont lieu sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains uniquement ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. L'exclusion des accidents survenus sur un terrain privé, justifiée par le risque d'abus et de fraude (*Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, DOC 50-2010/005, p. 10) n'a pas été jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution (voy. l'arrêt n^o 158/2002).

B.6.2. En ce qui concerne les véhicules sur rails, le législateur a pu prendre en compte le risque qu'ils créent lorsqu'ils circulent en des endroits qui ne sont pas isolés complètement des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi en cause, dès lors que ce risque est analogue à celui créé par les autres véhicules. Il en va ainsi même lorsque la voie publique est temporairement interdite par l'abaissement de barrières de sécurité ou par des feux de signalisation destinés à permettre le passage du train.

B.6.3. Toutefois, lorsque, comme en l'espèce, le train circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, § 1er, précité, le risque créé par ce véhicule pour l'utilisateur faible de la route doit être tenu pour essentiellement

différent de celui créé pour ce même usager par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, § 1er, précité.

En ce qu'elle oblige les propriétaires du train à réparer le dommage résultant d'un accident survenu dans cette hypothèse, la disposition en cause n'est pas raisonnablement justifiée.

B.7. La question préjudicielle appelle une réponse affirmative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

En ce qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un train qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

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 constitutionnelle, à l'audience publique du 8 mars 2012.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt