

| |
|---------------------------------------|
| Numéro du rôle : 5615 |
| Arrêt n° 25/2014 du 6 février 2014 |

A R R E T

En cause : la question préjudicielle concernant 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, 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 le Tribunal de police de Liège.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents J. Spreutels et A. Alen, des juges L. Lavrysen, E. Derycke, P. Nihoul et T. Giet, et, conformément à l'article 60bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, du président émérite M. Bossuyt, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président J. Spreutels,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par jugement du 8 mars 2013 en cause de « Ethias Accidents du Travail » et de la SA « La Poste » contre la SNCB Holding, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 19 mars 2013, le Tribunal de police de Liège a posé la question préjudicielle suivante :

« 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 viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété en ce sens que seuls peuvent être indemnisés de manière automatique les passagers d'un véhicule lié à la voie ferrée lorsque l'accident se produit à un endroit visé à l'article 2, § 1er, de cette même loi, c'est-à-dire sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter ou à un endroit qui n'est pas complètement isolé des endroits précités et non les passagers d'un tel véhicule lorsque l'accident se produit à un endroit qui est complètement isolé des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 précitée ? ».

Des mémoires ont été introduits par :

- « Ethias Accidents du Travail », dont le siège est établi à 4000 Liège, rue des Croisiers 24;
- la SA « Société nationale des chemins de fer belges Holding » (SNCB Holding), dont le siège est établi à 1060 Bruxelles, rue de France 85;
- le Conseil des ministres.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- « Ethias Accidents du Travail »;
- la SA « Société nationale des chemins de fer belges Holding » (SNCB Holding).

A l'audience publique du 17 décembre 2013 :

- ont comparu :
 - . Me L. Papart *loco* Me J. Clesse et Me O. Moureau, avocats au barreau de Liège, pour « Ethias Accidents du Travail »;
 - . Me D. Devillez *loco* Me C. Philippart de Foy, avocats au barreau de Liège, pour la SA « Société nationale des chemins de fer belges Holding » (SNCB Holding);
 - . Me E. Abbeel *loco* Me L. Schuermans, avocats au barreau de Turnhout, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs T. Giet et L. Lavrysen 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*

Le litige devant le juge *a quo* concerne les conséquences dommageables d'un accident sur le chemin du travail survenu au passager d'un véhicule circulant sur voie ferrée, l'accident ayant eu lieu alors que le train se trouvait entre deux gares. « Ethias Accidents du Travail », qui a indemnisé la victime sur la base de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tend à entendre condamner la SCNB Holding à lui rembourser les débours exposés en lien causal avec l'accident.

Après avoir constaté que l'accident survenu sur le chemin du travail s'analyse comme un accident de la circulation au sens de l'article 29*bis* précité, le juge *a quo* constate que le champ d'application territorial de cette disposition est controversé. Se référant à l'arrêt n° 35/2012, le juge *a quo* constate que l'hypothèse qui a donné lieu à cet arrêt concernait un travailleur happé par un train de marchandises à un endroit complètement isolé, et que cette situation est fondamentalement différente de celle d'un passager victime d'un accident entre deux gares. Il en déduit qu'il pourrait exister une discrimination entre les passagers d'un train suivant l'endroit où se produit l'accident, si l'article 29*bis* en cause est interprété comme s'appliquant aux lieux qui ne sont pas complètement isolés de la circulation au sens de l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 précitée, mais comme ne s'appliquant pas si l'accident est survenu à un endroit où le train circulait en site propre. Le juge *a quo* décide donc de poser à la Cour la question préjudicielle reproduite ci-dessus.

III. *En droit*

- A -

A.1.1. « Ethias Accidents du Travail » invite la Cour à répondre positivement à la question préjudicielle. Elle considère qu'il est admis par la doctrine et la jurisprudence que l'article 29*bis*, § 1er, alinéa 2, en cause s'applique aux passagers qui se blessent au cours de leur transport dans un véhicule sur rails, par exemple à la suite d'un freinage brusque et soudain; cette position a été confirmée par la Cour de cassation dans son arrêt du 30 septembre 2010. L'arrêt n° 35/2012 semble toutefois induire une distinction quant au champ d'application territorial de la disposition en cause, selon l'endroit où se produit l'accident.

A.1.2. La partie demanderesse devant le juge *a quo* constate cependant que, dans l'arrêt n° 35/2012, la Cour s'est limitée à examiner l'hypothèse dont elle était saisie, à savoir celle d'un travailleur qui traversait, de manière illégale, les voies ferrées à un endroit totalement isolé de la circulation, ce qui n'est pas comparable à la situation d'un passager du train.

Elle estime donc que l'enseignement de cet arrêt ne peut être transposé à l'hypothèse d'un accident impliquant un passager du train : outre la difficulté de déterminer l'endroit précis où se trouvait le train quand s'est produit l'accident, la transposition de l'arrêt n° 35/2012 aurait pour conséquence de créer une discrimination entre les passagers d'un train selon l'endroit où s'est produit l'accident, alors même qu'ils sont dans une situation identique au regard du risque encouru - critère de distinction retenu par la Cour dans cet arrêt.

Rien ne permet en effet de justifier que des passagers soient exclus du régime d'indemnisation en fonction de l'endroit où se produit l'accident : tout d'abord, le régime instauré par la disposition en cause est lié au risque créé par l'énergie cinétique des véhicules automoteurs, et cette énergie est, quand le train est en pleine voie, supérieure ou à tout le moins égale à celle qu'il aura quand il croise la voie publique; par ailleurs, en payant leur ticket ou abonnement, les passagers sont autorisés à se trouver sur les voies ferrées durant leur transport, ces voies pouvant ainsi être assimilées à des terrains privés ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter au sens de l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989; enfin, lorsque l'accident se produit en site propre, il n'y a aucun risque de fraude ou d'abus justifiant une exclusion du régime d'indemnisation.

A.1.3. La partie demanderesse devant le juge *a quo* estime que les assureurs de véhicules automoteurs et les propriétaires de véhicules ferrés ne se trouvent pas dans des situations comparables en ce qui concerne le risque à couvrir, de sorte qu'il est justifié de ne pas les soumettre à un régime d'indemnisation *ratione loci* identique : lors d'un parcours en train, les endroits complètement isolés sont en effet systématiquement et majoritairement traversés, à la différence d'un parcours en voiture, où les endroits complètement isolés ne seront empruntés que par exception.

Il est donc cohérent, au regard du risque couvert, que le régime d'indemnisation de l'article 29bis ne s'applique pas aux accidents de la circulation impliquant un véhicule automoteur en dehors des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989. Si, par contre, l'on excluait du régime d'indemnisation les passagers d'un train victimes d'un accident survenu à un endroit complètement isolé, il en résulterait une discrimination entre l'assureur d'un véhicule automoteur et le conducteur d'un véhicule ferré, en ce qu'on appliquerait un traitement identique à des personnes qui ne se trouvent pas dans des situations comparables; le propriétaire d'un véhicule ferré ne serait ainsi appelé à indemniser la victime que de manière exceptionnelle et aléatoire lorsque, par hasard, l'accident se produit à un endroit qui n'est pas complètement isolé de la circulation.

Cette interprétation serait source de grave insécurité juridique, tant pour le propriétaire du véhicule que pour la victime.

A.2.1. Le Conseil des ministres rappelle la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et celle de la Cour de cassation. Il expose que la jurisprudence de cette dernière, la jurisprudence des juridictions de fond et la doctrine majoritaire considèrent que le régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 trouve à s'appliquer aux accidents ferroviaires quel que soit le lieu de leur survenance.

A.2.2. Le Conseil des ministres invite la Cour à répondre positivement à la question préjudicielle parce qu'à son estime, la distinction faite par la Cour dans l'arrêt n° 35/2012 selon l'endroit où se trouve le véhicule au moment de l'accident ne peut être faite lorsque l'utilisateur faible est un passager du véhicule lié à une voie ferrée. Il considère en effet que lorsqu'il s'agit d'un passager d'un véhicule lié à une voie ferrée, le risque créé par ce véhicule ne peut être considéré comme étant substantiellement différent selon qu'au moment de l'accident, le véhicule circule sur une voie ferrée qui est isolée de la circulation ou non.

A.2.3. Le Conseil des ministres indique que l'article 4 de la loi du 25 août 1891 sur les contrats de transport n'offre pas de solution équivalente en faveur des victimes d'accidents survenus aux voyageurs parce que la mise en œuvre de cette disposition suppose que le transporteur soit déclaré responsable de l'accident, qu'elle n'est applicable qu'aux contrats de transport à titre onéreux et que le transporteur peut échapper à toute responsabilité en prouvant que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. En outre, le délai de prescription est plus court.

A.2.4. Le Conseil des ministres ajoute que la distinction établie par la Cour dans l'arrêt du 8 mars 2012 est source d'insécurité juridique pour les victimes, passagers ou piétons. Il souligne que la solution retenue par cet arrêt limite la protection de l'utilisateur faible et induit une discrimination entre les victimes, en fonction du lieu où l'accident se produit.

A.3.1. La SNCB Holding, partie défenderesse devant le juge *a quo*, invite la Cour à répondre négativement à la question préjudicielle.

A son estime, le juge *a quo* interprète erronément la disposition en cause, ainsi que l'arrêt n° 35/2012, dont il résulte que ce n'est pas la qualité de passager ou de piéton de la victime de l'accident ferroviaire qui compte, mais la localisation de l'accident. Le législateur ne prévoit ainsi aucune indemnisation pour des accidents survenus en dehors des endroits visés par l'article 2, § 1er, précité : s'il n'y a pas de discrimination entre les victimes d'un accident de la circulation selon l'endroit où se produit l'accident, il en va de même pour les passagers d'un train victimes d'un accident de la circulation.

A.3.2. La SNCB Holding rappelle que le but de la disposition en cause est d'imposer aux assureurs l'indemnisation des usagers faibles victimes d'un accident de la circulation survenu aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989.

Si le régime d'indemnisation prévu par l'article 29bis a été étendu aux accidents impliquant un véhicule sur rails dans les endroits où ce véhicule participe à la circulation routière, il ne serait pas raisonnablement justifié d'appliquer ce régime lorsque l'accident survient à un endroit complètement isolé, puisqu'à cet endroit le véhicule sur rails ne participe pas aux risques inhérents à cette circulation.

Enfin, l'extension de ce régime d'indemnisation aux accidents ferroviaires survenus sur un site propre créerait une discrimination puisque « l'assureur d'un véhicule automoteur serait dispensé d'intervenir pour les accidents survenus sur un terrain privé ou non ouvert au public, alors que le propriétaire du véhicule sur rails serait quant à lui contraint d'indemniser la victime d'un accident survenu en un endroit complètement isolé de la circulation routière ».

- B -

B.1. La question préjudicielle porte sur 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 « modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules », qui 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.

[...] ».

La question porte plus précisément sur l'alinéa 2 de cette disposition.

B.2. La question préjudicielle concerne un accident qui s'est produit à l'intérieur d'un véhicule lié à une voie ferrée. La victime de cet accident était un passager de ce véhicule. La Cour limite son examen à cette hypothèse.

B.3. La Cour est invitée à contrôler la compatibilité, avec les articles 10 et 11 de la Constitution, de l'article 29*bis*, § 1er, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989 dans l'interprétation selon laquelle cette disposition exclut du régime d'indemnisation automatique qu'elle prévoit les accidents se produisant à l'intérieur d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée qui surviennent alors que le véhicule se trouve à un endroit qui est complètement isolé de la circulation.

B.4.1. Par son arrêt n° 35/2012 du 8 mars 2012, la Cour a dit pour droit que la disposition en cause, en ce qu'elle 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, viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.4.2. L'affaire ayant donné lieu à cet arrêt concernait un accident survenu à un piéton se trouvant sur ou à proximité d'une voie ferrée, heurté par un train alors que celui-ci circulait à un endroit où la voie ferrée était complètement isolée des voiries ouvertes à la circulation.

L'hypothèse de l'accident dont est victime un passager du véhicule est fondamentalement différente de celle de l'accident survenu à un piéton se trouvant sur ou à proximité de la voie. La réponse donnée par la Cour à la question posée dans l'arrêt n° 35/2012 ne peut donc être retenue dans la présente affaire.

B.5.1. En ce qui concerne les véhicules sur rails, le législateur a pu prendre en compte le risque qu'ils créent pour les autres usagers lorsque ces véhicules 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.5.2. Par son arrêt n° 35/2012 précité, la Cour a toutefois jugé que lorsque 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'usager faible de la route devait 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.

Elle en a conclu qu'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.5.3. Toutefois, comme la Cour l'a jugé par son arrêt n° 116/2013 du 31 juillet 2013, le fait que le véhicule lié à une voie ferrée se trouve en un lieu complètement isolé du reste de la circulation n'a aucune incidence sur le risque créé par ce véhicule pour les passagers qui se trouvent à l'intérieur. Il n'y a dès lors aucune justification raisonnable pour exclure du régime d'indemnisation automatique créé par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 les accidents de la circulation impliquant un véhicule circulant sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est un passager du véhicule concerné.

B.5.4. Dans l'interprétation selon laquelle l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989 exclut du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est un passager du véhicule concerné, la question préjudicielle appelle une réponse positive.

B.6.1. La Cour constate toutefois que la disposition en cause peut faire l'objet d'une autre interprétation.

B.6.2. Par son arrêt n° 93/2006 du 7 juin 2006, la Cour a en effet jugé que, contrairement à l'article 29*bis*, § 1er, alinéa 1er, l'alinéa 2, en cause, de cette disposition ne limite pas le régime d'indemnisation qu'il prévoit aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi.

Comme il a été indiqué en B.4 et B.5, l'arrêt n° 35/2012 ne concerne qu'un usager faible qui se trouve sur ou à proximité d'une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, et non un passager qui se trouve à l'intérieur du véhicule circulant sur ces voies.

L'article 29*bis*, § 1er, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989 peut en effet être interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est un passager du véhicule concerné.

B.6.3. Dans cette interprétation, la disposition en cause n'est pas discriminatoire et la question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

- Interprété en ce sens qu'il exclut du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule 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, lorsque la victime de l'accident est un passager de ce véhicule, 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.

- Interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule 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, lorsque la victime de l'accident est un passager de ce véhicule, l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, ne viole 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 6 février 2014.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

J. Spreutels