

Numéro du rôle : 5764
Arrêt n° 148/2014 du 9 octobre 2014

A R R E T

En cause : le recours en annulation de l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, introduit par Martine Dufond.

La Cour constitutionnelle,

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

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* * *

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 5 décembre 2013 et parvenue au greffe le 6 décembre 2013, Martine Dufond, assistée et représentée par Me J.-E. Barthelemy, avocat au barreau de Mons, a, à la suite de l'arrêt de la Cour n° 31/2013 du 7 mars 2013 (publié au *Moniteur belge* du 5 juin 2013), introduit un recours en annulation de l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me P.-A. Foriers, avocat à la Cour de cassation, et Me R. Jafferli, avocat au barreau de Bruxelles, a introduit un mémoire, la partie requérante a introduit un mémoire en réponse et le Conseil des ministres a également introduit un mémoire en réplique.

Par ordonnance du 18 juin 2014, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs T. Giet et R. Leysen, a décidé que l'affaire était en état, qu'aucune audience ne serait tenue, à moins qu'une partie n'ait demandé, dans le délai de sept jours suivant la réception de la notification de cette ordonnance, à être entendue, et qu'en l'absence d'une telle demande, les débats seraient clos le 9 juillet 2014 et l'affaire mise en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, l'affaire a été mise en délibéré le 9 juillet 2014.

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. *En droit*

- A -

A.1.1. La requérante est la partie concernée par le litige qui a donné lieu à l'arrêt n° 31/2013. Elle rappelle avoir été victime, le 20 décembre 1990, d'un accident causé par un bus de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV).

Par jugement du 5 février 1996, le Tribunal de première instance de Nivelles estima que l'accident était dû à un cas fortuit et condamna la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), qui avait repris les droits de la SNCV, à indemniser les victimes de l'accident.

Par deux arrêts du 20 octobre 2003 et du 10 octobre 2005, la Cour d'appel de Bruxelles reforma ce jugement en considérant que la SNCV ne pouvait être assimilée au Fonds commun de garantie automobile (FCGA) et que, partant, le FCGA devait indemniser les victimes.

Saisie par le FCGA, la Cour de cassation a, par un arrêt du 16 mai 2008, cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles au motif que le juge d'appel n'avait pas légalement justifié sa décision, et renvoya l'affaire ainsi limitée à la Cour d'appel de Mons, qui posa à la Cour une question préjudicielle ayant conduit à l'arrêt n° 31/2013, qui conclut à une violation des articles 10 et 11 de la Constitution.

A.1.2. La requérante estime avoir intérêt à l'annulation dès lors que les deux arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles du 20 octobre 2003 et 10 octobre 2005, coulés en force de chose jugée, confirment la mise hors cause de la SRWT.

Il appartient à la Cour d'appel de Mons, compte tenu de la réponse de la Cour donnée dans son arrêt n° 31/2013, de déterminer qui, du FCGA ou de la SRWT, doit prendre en charge l'indemnisation de la victime d'un cas fortuit, dans les circonstances rappelées ci-dessus.

Or, pour que la SRWT puisse apparaître, au même titre que le FCGA, parmi les protagonistes de la cause, la requérante devra agir – au préalable – en rétractation des arrêts précités de la Cour d'appel de Bruxelles, ce qui n'est possible qu'en cas d'annulation par la Cour constitutionnelle; la juridiction constitutionnelle elle-même s'est d'ailleurs, dans son arrêt n° 31/2013, référée à cette voie de recours extraordinaire pour répondre à l'Etat belge qui contestait l'utilité de la question.

A.2. La demande d'annulation est fondée sur la réponse donnée par la Cour dans son arrêt n° 31/2013, qui conclut que l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne prévoyait pas, à compter de l'entrée en vigueur de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, l'indemnisation de la victime d'un accident de circulation dû à un cas fortuit et causé par un véhicule ayant fait l'objet d'une dispense d'assurance.

La requérante sollicite donc l'annulation de l'article 14, § 1er, attaqué.

A.3. Le Conseil des ministres s'en réfère à l'appréciation de la Cour dans l'arrêt n° 31/2013, et conclut qu'il y a lieu d'annuler la disposition attaquée dans la mesure de l'inconstitutionnalité constatée.

Afin d'assurer le respect de la sécurité juridique, il demande cependant de maintenir définitivement les effets de la disposition annulée jusqu'au 5 juin 2013, date de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêt précité. Ce maintien des effets se justifie particulièrement dans le cas d'espèce d'un recours en annulation introduit sur la base de l'article 4, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, qui intervient de nombreuses années après l'entrée en vigueur de la disposition attaquée.

A.4. La requérante répond qu'en raison de l'inconstitutionnalité constatée par l'arrêt n° 31/2013, la disposition attaquée doit être annulée purement et simplement. A titre subsidiaire, si la Cour décidait de n'annuler que dans la mesure de l'inconstitutionnalité constatée dans l'arrêt précité, la requérante s'oppose à ce que les effets de la disposition annulée soient maintenus. Non seulement le Conseil des ministres ne démontre pas l'existence de motifs impérieux d'intérêt général qui justifieraient ce maintien des effets, mais le nombre de situations identiques à la sienne est certainement très limité.

En outre, une annulation avec maintien des effets empêcherait la requérante de poursuivre la rétractation des arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles mettant la SRWT hors cause, ce qui équivaldrait, dans les faits, à un rejet du recours en annulation, alors même que la Cour a constaté que la disposition attaquée discrimine la requérante. Si la Cour décidait de maintenir les effets de la disposition annulée, la requérante demande que sa situation soit distinguée de celle de toute autre partie qui n'aurait pas saisi la Cour.

A.5. En ce qui concerne l'étendue de l'annulation, le Conseil des ministres estime que la demande de la requérante dans son mémoire en réponse d'annuler purement et simplement la disposition attaquée ne peut être suivie, l'annulation devant être limitée à la mesure de l'inconstitutionnalité constatée dans l'arrêt n° 31/2013.

En ce qui concerne le maintien des effets qu'il sollicite, le Conseil des ministres précise qu'il appartient à la Cour de décider, comme elle l'a fait dans l'arrêt n° 140/2008, s'il se justifie d'exempter la requérante du maintien des effets de la disposition annulée; il est par contre essentiel, compte tenu de l'impact budgétaire imprévisible d'une annulation illimitée dans le temps, que les effets de la disposition annulée soient maintenus à l'égard des autres personnes qui ne sont pas intervenues, alors qu'elles le pouvaient, dans la procédure qui a donné lieu à l'arrêt n° 31/2013.

- B -

B.1.1. Avant son abrogation par l'article 32, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs » disposait :

« L'Etat, 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, la Régie des transports maritimes et la Régie des Postes sont dispensés de l'obligation de contracter une assurance pour leurs véhicules automoteurs à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les conditions de la présente loi.

Si le conducteur s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence, ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 16.

La déclaration de garantie sera faite par les représentants légaux à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi. Cette autorité en délivrera un certificat ».

B.1.2. La loi du 21 novembre 1989 précitée est entrée en vigueur le 6 mai 1991.

Plus particulièrement, l'article 10, § 1er, de cette loi dispose :

« L'Etat, les Régions, les Communautés, BELGACOM, la Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.), la Société nationale des chemins de fer belges, la S.N.C.B. Holding, Infrabel, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, et bpost 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 19bis-11, § 1er, 3° et 4°, 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 ».

B.2. Par son arrêt n° 31/2013 du 7 mars 2013, rendu sur question préjudicielle, la Cour a dit pour droit :

« L'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne prévoyait pas, dans les conditions définies en B.16, l'indemnisation de la victime d'un accident de la circulation dû à un cas fortuit et causé par un véhicule visé à cet article ».

Cet arrêt a été publié au *Moniteur belge* le 5 juin 2013.

B.3. Le recours en annulation est introduit sur la base de l'article 4, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, qui – abstraction faite de la modification apportée par la loi spéciale du 4 avril 2014 - disposait :

« Un nouveau délai de six mois est ouvert pour l'introduction d'un recours en annulation d'une loi, d'un décret ou d'une règle visée à l'article 134 de la Constitution par le Conseil des Ministres, par le Gouvernement d'une Communauté ou d'une Région, par les présidents des assemblées législatives à la demande de deux tiers de leurs membres ou par toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, lorsque la Cour, statuant sur une question préjudicielle, a déclaré que cette loi, ce décret ou cette règle visée à l'article 134 de la Constitution viole une des règles ou un des articles de la Constitution visés à l'article 1er. Le délai prend cours, respectivement, à la date de la notification de l'arrêt rendu par la Cour, selon le cas, au Premier Ministre et aux présidents des Gouvernements et aux présidents des assemblées législatives, ou à la date de la publication de l'arrêt au *Moniteur belge* ».

Le recours est recevable en ce qu'il est introduit sur la base de cette disposition.

B.4. Par ailleurs, la requérante, qui était partie au litige qui a donné lieu à l'arrêt n° 31/2013, justifie de l'intérêt à agir en annulation sur la base de l'article 4, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, dès lors qu'elle tend à obtenir, à la suite du constat d'inconstitutionnalité contenu dans cet arrêt, la rétractation de la décision

passée en force de chose jugée qui met hors de cause l'organisme public ayant fait usage de la dispense visée dans la disposition attaquée, la rétractation n'étant possible qu'en cas d'annulation préalable, comme le prévoit l'article 16 de la loi spéciale du 6 janvier 1989.

Quant au fond

B.5.1. L'ancien article 49, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance – devenu l'article 79 de la même loi, en vertu de l'arrêté royal du 12 août 1994, puis abrogé par la loi du 22 août 2002 – disposait :

« Le Roi agréé, aux conditions qu'Il détermine, un Fonds commun de garantie qui a pour mission de réparer les dommages causés par un véhicule automoteur dans les cas cités par l'article 50 ».

B.5.2. Dans sa version initiale, l'ancien article 50, § 1er, de la même loi – devenu l'article 80, § 1er, de la loi, en vertu de l'arrêté royal du 12 août 1994, puis abrogé par la loi du 22 août 2002 – disposait :

« Toute personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages résultant de lésions corporelles causées par un véhicule automoteur :

1° lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

2° lorsqu'aucune entreprise d'assurances agréée n'est obligée à ladite réparation en raison soit d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée;

3° lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée, conformément à l'exclusion légalement permise;

[...]

L'étendue et les conditions d'octroi de ce droit à réparation sont déterminées par le Roi.

Dans les cas prévus aux 2°, 3°, 4° et 5°, le Roi peut étendre les obligations du Fonds commun de garantie à l'indemnisation des dégâts matériels dans les limites spéciales qu'Il détermine ».

B.5.3. Conformément à l'article 69, alinéa 2, de la loi du 9 juillet 1975, l'article 2 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 « portant mise en vigueur et exécution des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances » a mis en vigueur les articles 49 et 50 de la loi précitée; conformément à l'article 25 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981, son article 2 est entré en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, soit le 26 janvier 1982.

Avant sa modification par l'arrêté royal du 6 mai 1991, l'article 15 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 disposait :

« Le Fonds n'est pas tenu de réparer les dommages causés par les véhicules automoteurs visés à l'article 14 de la loi du 1er juillet 1956 concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs lorsqu'il a été fait usage de la faculté de dispense dont question à l'article précité ».

B.6. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 1975, la victime d'un accident de circulation causé par un cas fortuit peut, en principe, bénéficier de l'intervention du Fonds commun de garantie automobile (ci-après : FCGA). Toutefois, il ressort de l'ancien article 50 de cette loi que le FCGA ne peut intervenir lorsque le véhicule ayant causé l'accident dû à un cas fortuit est, comme en l'espèce, un de ceux pour lesquels l'Etat ou un organisme public a fait usage de sa faculté de dispense d'assurance (Cass., 16 mai 2008, C.06.0146.F).

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 21 novembre 1989, la victime d'un tel accident peut être indemnisée par l'Etat ou l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance, lequel est tenu d'intervenir aux mêmes conditions que le FCGA.

Toutefois, les personnes qui, comme la requérante, ont été, avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 novembre 1989, victimes d'un accident dû à un cas fortuit causé par un véhicule pour lequel l'Etat ou un organisme public a fait usage de sa faculté de dispense d'assurance sont donc dans l'impossibilité d'obtenir réparation du préjudice subi, l'article 14 de la loi du 1er juillet 1956 ne prévoyant aucune intervention de l'Etat ou de l'organisme public, puisqu'il ne s'agissait ni d'un cas où la responsabilité civile du conducteur du véhicule était engagée, ni d'un cas où le conducteur s'était rendu maître dudit véhicule par vol ou par violence.

B.7. La différence de traitement entre victimes d'un accident dû à un cas fortuit repose sur un critère objectif, à savoir le fait que le véhicule automoteur ayant causé le dommage appartient ou non à l'Etat ou à un organisme public qui a fait usage de la dispense d'assurance.

B.8.1. Au cours des travaux préparatoires de la loi du 1er juillet 1956, il fut précisé :

« L'article 15 dispense l'Etat et les sociétés de chemins de fer de contracter une police d'assurance à condition de se constituer eux-mêmes assureurs des détenteurs et conducteurs des véhicules leur appartenant [...].

Cette obligation de garantie ne doit évidemment pas dépasser celle que la loi prévoit en cas d'assurance d'une compagnie agréée.

En cas de vol du véhicule ou si le conducteur n'est pas identifié, la garantie due par l'Etat ou par les sociétés de chemin de fer sera ramenée au niveau de celle qui est mise à charge du fonds de garantie prévu à l'article 16.

Le dit fonds de garantie, composé d'assureurs, exclut naturellement l'obligation d'indemniser les victimes des accidents occasionnés par ces véhicules » (*Doc. parl.*, Chambre, 1954-1955, n° 351/1, p. 4).

« L'Etat n'est donc exonéré de l'obligation d'assurance qu'à la condition que la responsabilité de tout conducteur de ses véhicules soit garantie conformément à l'article 3. Il doit donc, soit s'assurer, soit donner sa propre garantie pour couvrir tous les dommages causés par tous ses préposés, par tous ses organes, par tous les conducteurs de ses véhicules, de quelque façon que ce soit et dans n'importe quelle circonstance. La restriction de

l'article 3 concernant ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol ou par violence est évidemment ici aussi d'application » (*Doc. parl.*, Chambre, 1954-1955, n° 351/4, p. 10).

Il fut encore souligné, au cours des discussions au Sénat, que « les organismes dispensés eux-mêmes de l'assurance rempliront donc le rôle d'assureur ou de fonds de garantie (en cas de vol à l'égard des conducteurs et détenteurs de leurs véhicules, que leur responsabilité soit ou non engagée) » (*Doc. parl.*, Sénat, 1955-1956, n° 276, p. 5).

B.8.2. Le législateur entendait donc prendre une mesure par laquelle le régime d'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation causé par un véhicule pour lequel l'Etat ou un organisme public a fait usage, conformément à l'article 14 de la loi du 1er juillet 1956, de sa dispense d'assurance serait aligné sur le régime d'indemnisation applicable aux victimes d'un accident de la circulation causé par tout autre véhicule, que ce régime implique l'intervention d'un assureur agréé ou du FCGA.

B.9.1. Au cours des travaux préparatoires de la loi du 9 juillet 1975 précitée, il fut estimé que « pour des raisons de justice sociale, il ne [convenait] pas de laisser sans réparation les victimes d'accidents de la circulation qui ne peuvent être dédommagées » au motif que l'accident est « imputable à un événement fortuit ou de force majeure » (*Doc. parl.*, Sénat, 1970-1971, n° 570, p. 52).

Il ressort aussi des travaux préparatoires de cette loi que ses anciens articles 49 et 50 y furent intégrés à partir d'un autre projet de loi (n° 503) afin de ne pas retarder leur adoption (*Doc. parl.*, Sénat, 1970-1971, n° 269, p. 49). C'est au cours des discussions relatives au projet de loi en passe de devenir la loi du 9 juillet 1975 que les missions du FCGA ont été étendues à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation causé par un cas fortuit.

B.9.2. Le projet de loi, duquel les articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 ont été dégagés, aboutit, en définitive, à la loi du 21 novembre 1989 précitée. Au cours des travaux préparatoires, il fut précisé à propos de ce qui allait devenir son article 10, § 1er, alinéa 4 :

« Les modifications apportées à cet alinéa tiennent compte du fait que les dispositions concernant le Fonds commun de garantie qui figuraient dans le projet qui fait l'objet des présents amendements (articles 19 et 20) ont été reprises par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances (articles 49 et 50).

Comme, en application de l'article 50 de la loi précitée, le Fonds est tenu d'intervenir dans les cas où la responsabilité du conducteur ne peut pas être engagée par suite d'un cas fortuit, il convient d'étendre dans la même mesure les obligations mises à charge de l'Etat et de certains organismes publics » (*Doc. parl.*, Sénat, 1988-1989, n° 696-2, p. 50).

B.10. La différence de traitement entre les victimes d'un accident dû à un cas fortuit provient donc de ce que les obligations à charge de l'Etat ou de l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance, telles qu'elles découlent de l'article 14 de la loi du 1er juillet 1956 précitée, n'ont pas été directement adaptées à l'extension, par l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975, des missions dévolues au FCGA, mais ne l'ont été qu'à dater de l'entrée en vigueur de la loi du 21 novembre 1989.

B.11.1. Il ressort des travaux préparatoires de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances que le FCGA a pour mission de réparer le dommage causé par les véhicules automoteurs dans les hypothèses où, malgré le caractère obligatoire de l'assurance de la responsabilité en la matière, le dommage en question n'est pas couvert pour l'une des raisons précisées à l'ancien article 50, § 1er, de la loi du 9 juillet 1975. A cet égard, le législateur s'est basé sur le caractère obligatoire de l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs pour mettre à charge des entreprises d'assurances qui pratiquent ladite assurance le financement dudit Fonds.

Cette fonction de substitution du FCGA implique que l'intervention de ce Fonds soit limitée à la réparation de dommages en principe couverts par l'assurance obligatoire de la responsabilité.

B.11.2. Compte tenu du rôle de substitution attribué au FCGA et des possibilités budgétaires de ce Fonds, qui doit être financé au moyen de cotisations des entreprises d'assurances autorisées à assurer la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

(article 79, § 4, de la loi du 9 juillet 1975), il n'est ni injustifié ni déraisonnable que le Fonds ne soit tenu à intervention que dans les hypothèses où le dommage donne lieu à une responsabilité couverte par l'assurance obligatoire.

B.12.1. Compte tenu des risques qu'entraîne la mise en circulation d'un véhicule automoteur pour les autres usagers de la route, il est adéquat de poser que les véhicules automoteurs ne sont, en principe, admis à la circulation sur la voie publique que si la responsabilité civile à laquelle ils donnent lieu est couverte par un contrat d'assurance. Ainsi, du fait que ne circulent en principe que des véhicules automoteurs assurés, les victimes d'un accident de la circulation obtiennent la garantie d'être indemnisées dans la plupart des cas par un assureur pour le dommage subi.

Par ailleurs, il ressort des travaux préparatoires de la loi du 9 juillet 1975 précitée que le législateur a voulu garantir l'intervention du FCGA afin d'indemniser les victimes d'un accident de la circulation causé par un cas fortuit parce que, « pour des raisons de justice sociale, il ne [convenait] pas de laisser sans réparation » ce type de victimes.

B.12.2. Les catégories de victimes d'un accident dû à un cas fortuit se trouvent dès lors dans des situations qui, au regard des objectifs du législateur, sont en tous points semblables. La seule circonstance que le véhicule ayant causé l'accident de la circulation est l'un de ceux pour lesquels l'Etat ou un organisme public a fait usage de sa dispense d'assurance n'est pas pertinente pour justifier la différence de traitement critiquée.

B.12.3. Si le principe d'égalité et de non-discrimination n'impose pas au législateur, lorsqu'il étend le champ d'application d'un régime d'indemnisation à une nouvelle catégorie d'accidents, de couvrir également d'autres types d'accidents comparables, en l'espèce, le législateur est toutefois resté en défaut de prévoir la possibilité pour toutes les victimes d'une seule et même catégorie d'accidents de la circulation, à savoir ceux causés par un cas fortuit, d'être couvertes d'une manière égale.

B.13.1. En n'adaptant pas la portée de l'article 14, § 1er, alinéa 2, de la loi du 1er juillet 1956 dès l'entrée en vigueur de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975, le législateur a créé une différence de traitement entre les victimes d'un accident de circulation causé par cas fortuit, qui n'est pas raisonnablement justifiée, et qui a perduré jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 21 novembre 1989.

B.13.2. De surcroît, il n'apparaît pas que le législateur aurait été confronté à des implications importantes et graves s'il avait prévu, dès l'entrée en vigueur de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975, l'obligation pour l'Etat ou l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance d'assumer les mêmes obligations que le FCGA lorsque l'accident de la circulation était dû à un cas fortuit exonérant de sa responsabilité civile le conducteur d'un de leurs véhicules.

Le législateur n'a prévu aucune mesure transitoire à cet égard, lors de l'adoption de l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, ni même fait mention, au cours des travaux préparatoires de cette loi, d'une quelconque difficulté à étendre les obligations d'indemnisation de l'Etat ou des organismes publics ayant fait usage de leur faculté de dispense d'assurance à ce type d'accidents de la circulation.

B.14. Il convient donc d'annuler l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 en ce qu'il n'a pas prévu, à compter de l'entrée en vigueur de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975 précitée, que l'Etat ou l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance ait les mêmes obligations que le FCGA à l'égard des victimes d'un accident de la circulation dû à un cas fortuit et causé par un de leurs véhicules.

Quant au maintien des effets

B.15. Le Conseil des ministres invite la Cour, afin de pallier l'insécurité juridique qui pourrait résulter de l'annulation, à maintenir les effets de la disposition annulée jusqu'au 5 juin 2013, date de la publication de l'arrêt n° 31/2013.

B.16. Le Conseil des ministres ne démontre pas que l'absence de maintien des effets générerait une insécurité juridique telle qu'elle justifierait de priver de toute possibilité d'obtenir une indemnisation les personnes qui, comme la requérante, ont été victimes d'un accident de la circulation dû à un cas fortuit et causé par un véhicule de l'Etat ou l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance, à compter de l'entrée en vigueur de l'ancien article 50 de la loi du 9 juillet 1975 précitée et avant l'entrée en vigueur de l'article 10, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 précitée.

Par ces motifs,

la Cour

annule, à compter de l'entrée en vigueur de l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs en ce qu'il ne prévoit pas que l'Etat ou l'organisme public ayant fait usage de sa dispense d'assurance ait les mêmes obligations que le Fonds commun de garantie automobile à l'égard des victimes d'un accident de la circulation dû à un cas fortuit et causé par un de leurs véhicules.

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 9 octobre 2014.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

J. Spreutels