

Numéro du rôle : 5881
Arrêt n° 74/2015 du 28 mai 2015

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 Dinant.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents J. Spreutels et A. Alen, et des juges E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût et T. Giet, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, 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 24 mars 2014 en cause de Stéphanie Lenoir, agissant tant en nom personnel qu'en sa qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Zaccaria, Sofiann et Rania El Hajjaji, et d'Alexandre Lenoir, contre la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » et la SA de droit public « Infrabel », dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 25 mars 2014, le Tribunal de police de Dinant a posé la question préjudicielle suivante :

« Interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation se produisant sur une voie ferrée 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 mais fréquentée par une personne expressément autorisée à le faire dans le cadre de son travail, l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution ? ».

Des mémoires et mémoires en réponse ont été introduits par :

- la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges », assistée et représentée par Me G. Kuyper, avocat au barreau de Bruxelles;
- la SA de droit public « Infrabel », assistée et représentée par Me L. Kennes, avocat au barreau de Bruxelles;
- le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me L. Schuermans, avocat au barreau de Turnhout.

Par ordonnance du 3 mars 2015, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs F. Daoût et T. Merckx-Van Goey, 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 25 mars 2015 et l'affaire mise en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, l'affaire a été mise en délibéré le 25 mars 2015.

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 25 octobre 2008, André Lenoir effectuait des travaux pour le compte de la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (ci-après : SNCB) sur la ligne Couvain-Charleroi, en vue du remplacement de traverses en bois par des traverses en béton. Il est happé par un train en passage et décède sur le coup. Les travaux qu'il était occupé à réaliser ne pouvaient en principe débiter avant la mise en place effective d'un dispositif de protection et donc en l'absence de factionnaires et d'un agent d'infrastructure.

Suite à l'accident, la SNCB, antérieurement SNCB Holding, a supporté les frais funéraires et indemnisé les ayants droit du défunt en application de la réglementation relative aux accidents du travail. Ces ayants droit ont toutefois décidé d'assigner, en réparation du préjudice moral qu'ils ont subi, la SNCB 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 et la SA de droit public « Infrabel » (ci-après : Infrabel) sur la base de l'article 1382 du Code civil. C'est dans ce cadre qu'une question préjudicielle est posée à la Cour.

### III. *En droit*

- A -

A.1.1. Dans son mémoire, la SCNB, partie défenderesse devant le juge *a quo*, commence par souligner qu'elle a indemnisé les ayants droit du défunt en application du fascicule 572, lequel instaure un régime d'indemnisation des accidents du travail comparable à celui organisé par les lois du 3 juillet 1967 et 10 avril 1971 sur les accidents du travail, respectivement dans le secteur public et le secteur privé.

La Cour aurait admis à plusieurs reprises que le régime spécifique d'indemnisation des accidents du travail ne violait pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

A.1.2. D'après la partie défenderesse devant le juge *a quo*, le régime juridique de l'indemnisation des accidents du travail serait fondé sur des prémisses qui lui sont propres et qui seraient sans relation avec la problématique de l'indemnisation des usagers faibles. D'après la SNCB, le régime d'indemnisation automatique de l'article 29*bis* en cause ne vise pas à couvrir les risques professionnels.

La loi sur les accidents du travail, qui n'est pas basée sur la notion de faute mais sur celle de risques professionnels, constitue une transaction sociale entre les intérêts des employeurs et ceux des travailleurs. L'employeur est ainsi obligé de souscrire une assurance et bénéficie par conséquent d'une certaine immunité, tandis que le travailleur est indemnisé de façon forfaitaire. Afin que le travailleur ne soit pas contraint de prouver une faute dans le chef de l'employeur ou d'un compagnon de travail, la loi du 10 avril 1971 a instauré une obligation d'assurance dans le chef de l'employeur qui crée le risque et en tire profit. La SNCB cite la jurisprudence de la Cour de cassation pour déterminer quand il y a lieu de considérer que l'accident survient dans le cours de l'exécution du contrat de travail et par le fait de l'exécution de ce contrat.

Quant au régime d'indemnisation automatique de l'article 29*bis* en cause, celui-ci vise à assurer une indemnisation rapide des usagers faibles victimes d'un accident de la circulation en les dispensant d'avoir à mener à terme une procédure lourde en droit commun qui nécessite la démonstration d'une faute du conducteur du véhicule automoteur impliqué dans l'accident et subissant le risque de voir sa propre responsabilité recherchée. Il s'agissait d'alléger les charges de la sécurité sociale en reportant la charge des indemnisations pour les compagnies d'assurance, lesquelles ont été autorisées à augmenter à due concurrence le montant des primes d'assurances. Le régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route est donc organisé par une loi d'assurance : celle relative à l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs.

A.1.3. La SNCB décrit ensuite le champ d'application spatial de l'article 29*bis* en cause. Elle précise que les lieux privés sont exclus, en ce compris les zones de chantier, lesquelles n'ont pas vocation à servir de lieu de circulation. Les engins de chantier sont donc formellement exclus du champ d'application de l'article 29*bis* lorsqu'ils sont utilisés comme véhicules-outils. D'après la SNCB, l'article 29*bis* ne trouve pas non plus à s'appliquer lorsque l'accident subi par l'usager faible est étranger à la circulation. Appliquant ce principe au cas d'espèce, la SNCB indique que le risque encouru par la victime est exclusivement un risque professionnel adéquatement couvert par la réglementation relative aux accidents du travail.

S'il fallait considérer que l'article 29*bis* en cause est applicable pour la seule raison du passage du train qui a causé le décès de la victime, cela signifierait que la SNCB serait tenue d'indemniser les assureurs-loi, lesquels

voient pourtant les risques couverts par les primes d'assurance perçues auprès des employeurs. Cela impliquerait que les charges d'indemnisation seraient transférées du secteur privé vers le secteur public, ce qui reviendrait à détourner les objectifs du législateur. La SNCB ajoute qu'outre le fait qu'il s'agit en l'espèce d'un risque qui doit être qualifié de professionnel et non de circulation, la nature même du risque est différente selon qu'il s'agit d'une personne qui travaille sur les voies isolées de la circulation ou d'un piéton qui circule sur la voie publique, un terrain ouvert au public ou un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes qui ont le droit de le fréquenter.

A.1.4. La SNCB se fonde sur l'arrêt de la Cour n° 35/2012 du 8 mars 2012 pour indiquer que le risque créé par le passage d'un train sur une voie complètement isolée est essentiellement différent de celui créé pour un usager faible de la route par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989.

La SNCB ajoute que si un accident du travail se produit sur une voie publique, il demeure un accident du travail. Il en ira *a fortiori* de même pour un accident du travail qui se produit dans un lieu qui n'est pas totalement isolé du reste de la circulation.

A.1.5. La SNCB conclut qu'il n'existe aucune différence de traitement entre un travailleur travaillant le long d'une voie ferrée et qui croiserait un endroit visé par l'article 2, § 1er, de la loi précitée et celui qui travaille en site propre. Dans les deux cas, en effet, il s'agit d'un risque professionnel, de sorte que les conséquences dommageables de l'accident doivent être prises en charge par l'assureur-loi de l'employeur sans que l'article 29bis en cause puisse trouver à s'appliquer.

A.2. Dans son mémoire, Infrabel, deuxième partie défenderesse devant le juge *a quo*, fait savoir à la Cour qu'elle s'en remet à l'appréciation de celle-ci sur la question préjudicielle posée.

A.3.1. Après avoir rappelé la jurisprudence de la Cour et celle de la Cour de cassation relatives à l'article 29bis en cause, le Conseil des ministres soutient que ledit article 29bis ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation se produisant sur une voie ferrée 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 mais fréquentés par une personne expressément autorisée à ce faire dans le cadre de son travail.

A.3.2. Le Conseil des ministres relève que dans son arrêt n° 35/2012, la Cour a considéré que l'article 29bis ne pouvait être applicable lorsque l'accident a lieu à un endroit où la voie ferrée est complètement isolée des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi assurance RC automobile. Inversement, elle a considéré que le régime d'indemnisation de l'article 29bis était applicable lorsque le véhicule lié à une voie ferrée circule au moment de l'accident en des endroits qui ne sont pas isolés complètement des endroits visés audit article 2, y compris 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.

Il résulterait des arrêts n°s 116/2013 et 25/2014 que la distinction reposant sur le champ d'application territorial de l'article 29bis selon l'endroit où le véhicule circule sur la voie ferrée au moment de l'accident ne pourrait en tout cas être faite quand l'usager faible de la route est un passager d'un véhicule lié à une voie ferrée.

A.3.3. D'après le Conseil des ministres, la situation en l'espèce se distingue de celle visée dans l'arrêt n° 35/2012 dès lors qu'il s'agit d'une personne autorisée à se trouver sur ou le long des voies ferrées qui est également un travailleur affecté à des travaux ferroviaires et qui n'a pas d'autre choix que de circuler à cet endroit. Dès lors, la distinction qui repose sur le champ d'application territorial de l'article 29bis selon l'endroit où le véhicule circule sur la voie ferrée au moment de l'accident ne peut en tout cas être faite quand l'usager faible de la route est une personne expressément autorisée dans le cadre de son travail à fréquenter des endroits sur ou le long de la voie ferrée.

D'après le Conseil des ministres, le risque encouru par une personne ainsi expressément autorisée lorsque le véhicule sur rail circule en des endroits qui sont complètement isolés des endroits visés à l'article 2, § 1er, de

la loi assurance RC automobile est au moins analogue au risque créé par le véhicule sur rail ou tous autres véhicules lorsqu'ils circulent en des endroits qui ne sont pas complètement isolés des endroits visés audit article 2 précité.

Le Conseil des ministres ajoute qu'il est généralement admis que l'article 29*bis* est applicable aux travailleurs, ce qui serait confirmé par la Cour de cassation dans un arrêt du 7 mars 2010 et qu'il résulterait de l'enseignement des arrêts de la Cour que le régime d'indemnisation dudit article 29*bis* s'applique aux travailleurs lorsque le véhicule circule au moment de l'accident en des endroits qui ne sont pas isolés complètement.

A.3.4. D'après le Conseil des ministres, la solution retenue par la Cour dans son arrêt n° 35/2012 limiterait la protection de l'usager faible et reviendrait à créer une nouvelle discrimination entre les travailleurs occupés à l'entretien de la voie ferrée et toute personne amenée à travailler sur ou le long de la voie ferrée en fonction du lieu où l'accident se produit.

A.3.5. Le Conseil des ministres relève encore qu'il est généralement admis que l'article 29*bis* n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les travailleurs effectuant des travaux dans un tunnel réservé aux véhicules non liés à des rails sur l'autoroute ou sur une voie d'accès à une autoroute. La Cour aurait déjà également souligné qu'aucune distinction ne se justifie entre les victimes selon qu'elles sont passagères d'un véhicule ou non. Admettre une distinction entre ces catégories de victimes, « selon l'endroit où le véhicule lié à une voie ferrée circule, entraînerait une nouvelle discrimination entre les victimes ».

A.3.6. Le Conseil des ministres se penche ensuite sur la question de la portée et de la signification de la notion de voie ferrée complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi assurance RC automobile. Il constate que cette notion a donné naissance à un florilège casuistique et qu'il ressort des travaux préparatoires de la loi modificative du 19 janvier 2001 que le site propre d'un train était assimilé à la voie publique et que l'intention du législateur était d'éviter toute discussion quant à la nature de l'endroit où un accident impliquant un véhicule sur rails s'était produit.

A.4.1. Dans son mémoire en réponse, la SNCB indique que s'il fallait suivre l'interprétation extensive du champ d'application de l'article 29*bis* donnée par le Conseil des ministres, cela impliquerait de considérer que ledit article 29*bis* est une disposition de droit commun et que toute dérogation aux limitations nécessiterait une disposition légale dont l'interprétation serait restrictive. Pareille interprétation serait douteuse et n'exclurait en tout état de cause pas les limites inhérentes à la disposition légale, à savoir qu'elle ne peut viser que les accidents de la circulation et non « un accident du travail ' pur ' ».

A.4.2. D'après la SNCB, l'arrêt de la Cour n° 35/2012 démontrerait le caractère inconstitutionnel de l'interprétation que la Cour de cassation fait de la portée de l'article 29*bis*. La SNCB relève que la Cour s'est prononcée depuis de nombreuses années sur la controverse relative aux accidents du travail et aux accidents survenus sur le chemin du travail.

A.4.3. Par son arrêt n° 3/97, la Cour aurait étendu l'application du régime de l'indemnisation de l'accident sur le chemin du travail aux accidents du travail lorsque ceux-ci résultent d'un accident de roulage. Suite à cet arrêt, le législateur a introduit un sixième alinéa à l'article 46, § 1er, de la loi du 10 avril 1971 qui autorise le recours de la victime ou de ses ayants droit selon les règles de la responsabilité civile contre l'employeur lorsque l'accident est un accident de roulage. Abandonnant une jurisprudence classique, la Cour a proposé une nouvelle définition de l'accident survenu sur le chemin du travail fondée sur les travaux préparatoires de la loi de 1964. Cette définition écarte le critère du lien de subordination mais retient deux autres critères, à savoir que l'accident ait lieu en dehors des lieux du travail et en dehors de l'activité professionnelle du travailleur. Dans le cas d'espèce, il ne ferait aucun doute qu'André Lenoir a été victime d'un accident du travail sur chantier. A la différence du piéton qui n'a strictement rien à faire sur la voie ferrée, un ouvrier peut être amené à travailler sur voie. Le risque que ce travailleur a pris en entamant les travaux sans que l'équipe soit au complet et sans attendre le passage du dernier train, ne serait pas un risque lié à la circulation mais bien à la seule cause d'avoir à effectuer des travaux. Ce risque ne serait objectivement pas comparable à celui de tout usager faible lorsqu'il circule en rue.

A.4.4. La SNCB relève que le Conseil des ministres ne tient aucun compte du régime d'indemnisation automatique applicable aux travailleurs. Il ne précise donc pas en quoi il serait discriminatoire ou non par rapport au régime prévu par l'article 29bis.

A.4.5. La SNCB répète encore qu'à suivre la position défendue par le Conseil des ministres, elle devrait indemniser les assureurs loi pour les accidents du travail sans que l'Etat n'alloue aucun budget pour permettre à la SNCB de faire face à ces nouvelles obligations.

A.5. Dans son mémoire en réponse, Infrabel indique avoir pris connaissance des mémoires déposés par la SNCB et le Conseil des ministres et déclare s'en remettre à l'appréciation de la Cour quant à la question préjudicielle posée.

A.6.1. Dans son mémoire en réponse, le Conseil des ministres indique que contrairement à ce que soutient la SNCB, le régime de compensation érigé par l'article 29bis s'applique à toutes les victimes d'accidents de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée et ne fait à cet égard aucune distinction selon l'activité déployée par la victime au moment de l'accident. Il est expressément stipulé que ce régime s'applique également lorsque la victime peut être indemnisée en vertu de la législation particulière en matière d'accidents du travail. Ce principe aurait d'ailleurs été consacré par la Cour dans son arrêt n° 190/2009. Le régime de compensation instauré par l'article 29bis concernerait en outre une obligation d'indemnisation automatique qui incombe à l'assurance RC automobile ou au propriétaire du véhicule lié à une voie ferrée, entraînant dès lors l'inapplicabilité des dispositions en matière d'immunité de l'employeur, de son personnel et de ses préposés dans le cadre de la législation sur les accidents du travail.

A.6.2. Le Conseil des ministres ajoute que dans le cas soumis au juge *a quo*, il ne s'agit pas d'un risque professionnel mais au contraire d'un risque de la circulation au sens de l'article 29bis. Il ajoute qu'en l'espèce, la victime a été happée au passage d'un train et non pas par un véhicule utilisé comme engin de travail. Il s'agit donc bien d'un accident au sens de l'article 29bis de la loi assurance RC automobile. Le Conseil des ministres cite à l'appui de son argumentation les arrêts de la Cour de cassation du 5 décembre 2003 et du 15 novembre 2012.

- 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 » (ci-après : la loi du 21 novembre 1989), 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. L'accident qui est à l'origine du litige devant le juge *a quo* concerne un ouvrier heurté par un train alors qu'il effectuait des travaux sur une voie de chemin de fer en vue du remplacement de traverses en bois par des traverses en béton.

La Cour est invitée à contrôler la compatibilité, avec les articles 10 et 11 de la Constitution, de l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la loi du 21 novembre 1989 dans l'interprétation selon laquelle cette disposition n'exclurait pas du régime d'indemnisation automatique qu'elle prévoit les accidents de la circulation se produisant sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi mais fréquentée par une personne expressément autorisée à le faire dans le cadre de son travail.

B.3.1. 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.

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.

B.3.2. Dans l'affaire pendante devant le juge *a quo*, la victime de l'accident était habilitée à se trouver sur la voie ferrée dans le cadre de son travail. Comme le relève, en effet, le juge *a quo*, l'article 5, 3°, de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer dispose qu'il est interdit à quiconque ne fait pas partie du personnel de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure ou du gestionnaire de la gare, désigné à cet effet, d'entrer dans les parties de l'infrastructure ferroviaire non accessibles au public ou de s'y trouver, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure.

B.3.3. L'hypothèse d'un accident qui concerne cette catégorie de victimes est différente de celle d'un accident survenu à un piéton se trouvant sur ou à proximité de la voie sans y être autorisé.

B.4.1. Dans son mémoire, la SNCB soutient que le risque encouru par la victime de l'accident constituerait un risque professionnel dû à la seule cause d'avoir à effectuer des travaux et non un risque lié à la circulation. Il y aurait donc lieu d'appliquer le régime d'indemnisation prévu par le fascicule 572 du règlement général du personnel et des services sociaux, lequel instaure un régime d'indemnisation des accidents du travail comparable à celui organisé par les lois du 3 juillet 1967 et du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, respectivement dans le secteur public et dans le secteur privé.

B.4.2. Il appartient au juge *a quo* de déterminer les dispositions qui sont applicables au litige dont il est saisi; les parties ne sont pas habilitées à mettre ce choix en cause devant la Cour. La Cour ne pourrait par ailleurs s'abstenir de répondre à la question qui lui est posée que si la réponse à cette question n'était manifestement pas utile pour la solution de ce litige.

B.4.3. L'article 14*bis* de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public dispose :

« § 1er. Sans préjudice des dispositions 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, les



personnes morales ou les établissements visés à l'article 1er ainsi que les employeurs des catégories de personnels visées à l'article 1er*bis* restent tenus au paiement des indemnités et rentes résultant de la présente loi.

§ 2. La réparation accordée conformément à l'article 29*bis* de la loi précitée du 21 novembre 1989, qui ne peut se rapporter à l'indemnisation des dommages corporels telle qu'elle est couverte par la présente loi, peut se cumuler avec les indemnités résultant de la présente loi.

[...] ».

L'article 48*bis* de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail dispose :

« § 1. Sans préjudice des dispositions 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, l'entreprise d'assurances reste tenu du paiement des indemnités résultant de la présente loi dans les délais fixés aux articles 41 et 42.

§ 2. La réparation accordée conformément à l'article 29*bis* de la loi précitée du 21 novembre 1989 qui ne peut se rapporter à l'indemnisation des dommages corporels telle qu'elle est couverte par la présente loi, peut se cumuler avec les indemnités résultant de la présente loi ».

B.4.4. Il ressort des dispositions précitées que celles-ci s'appliquent sans préjudice de l'article 29*bis* en cause et que la réparation accordée en vertu de ce dernier article peut se cumuler avec les indemnités résultant desdites dispositions.

B.4.5. L'exception est rejetée.

B.5. Par son arrêt n° 93/2006 du 7 juin 2006, la Cour a jugé que, contrairement à l'article 29*bis*, § 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, *Pas.*, 2010, I, p. 59, 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.6. 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.

B.7. 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<sup>os</sup> 92/98, 158/2003 et 93/2006).

B.8.1. 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<sup>o</sup> 158/2002).

B.8.2. 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.8.3. 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.8.4. En revanche, 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 personnes qui sont autorisées à se trouver sur la voie ferrée dans le cadre de leur travail. Il n'y a dès lors aucune justification raisonnable pour exclure du régime d'indemnisation automatique créé par l'article 29*bis* 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 aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est une personne qui est autorisée à se trouver sur la voie ferrée dans le cadre de son travail.

Il n'est en effet pas raisonnablement justifié que cette personne soit exclue de l'indemnisation automatique prévue par l'article 29*bis* en cause pour le seul motif qu'au moment de l'accident dont elle est victime, le véhicule circule sur une voie ferrée complètement isolée alors qu'elle pourrait bénéficier de cette indemnisation lorsque le véhicule circule aux endroits qui ne sont pas isolés complètement des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989.

B.9. La question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

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 une personne autorisée à circuler sur une voie ferrée dans le cadre de son travail, 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 rendu en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 28 mai 2015.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels