

Numéro du rôle : 2279
Arrêt n° 158/2002 du 6 novembre 2002

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 qu'il a été inséré par la loi du 30 mars 1994 et modifié par la loi du 13 avril 1995, posée par le Tribunal de police de Charleroi.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et A. Arts, et des juges L. François, P. Martens, M. Bossuyt, A. Alen et J.-P. Moerman, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*   \*

### I. *Objet de la question préjudicielle*

Par jugement du 18 octobre 2001 en cause de T. Wildschutz contre la s.a. Axa Royale Belge, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 25 octobre 2001, le Tribunal de police de Charleroi a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 1er de la loi du 13 avril 1995, ajoutant un article 29bis à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automobile, interprété comme étant applicable aux seules victimes d'accident survenu en un lieu public ou ouvert au public, à l'exclusion des victimes d'accident survenu en terrain privé, ne viole-t-il pas les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il n'existe pas de justification objective et raisonnable pour la différence de traitement ? »

### II. *Les faits et la procédure antérieure*

L'épouse du demandeur devant le juge *a quo* est décédée à la suite d'un accident survenu lorsqu'elle fut écrasée par sa propre voiture, tandis qu'elle fermait la porte d'un garage situé au bas d'une pente que la voiture descendit.

Le demandeur, invoquant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, remplacé par l'article 1er de la loi du 13 avril 1995, demande une indemnisation à l'assureur du véhicule, lequel refuse de faire droit à cette demande au motif que l'accident est survenu dans un lieu privé.

Le juge *a quo* constate que les travaux préparatoires de la disposition en cause - comme la doctrine - sont formels pour exclure les terrains privés du champ d'application de cette disposition. Il réfute les arguments qu'invoqua le Gouvernement lors des discussions parlementaires pour s'opposer à l'extension aux terrains privés : d'une part, les risques d'abus et de fraude ne le convainquent pas, dans la mesure où il appartiendra toujours à la victime ou à ses ayants droit de rapporter la preuve qu'un véhicule automoteur est impliqué dans l'accident et que le dommage dont elle ou ils sollicitent réparation trouve sa cause dans un accident de circulation; d'autre part, le fait qu'un certain nombre de véhicules (tels que des engins de chantiers) circulent exclusivement sur des terrains privés et ne sont donc pas nécessairement assurés n'est plus pertinent depuis que la loi du 19 janvier 2001 a étendu l'article 29bis aux véhicules liés à une voie ferrée.

Le juge *a quo*, faisant droit à la demande de la partie demanderesse, adresse à la Cour la question préjudicielle reproduite plus haut.

### III. *La procédure devant la Cour*

Par ordonnance du 25 octobre 2001, le président en exercice a désigné les juges du siège conformément aux articles 58 et 59 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Les juges-rapporteurs ont estimé qu'il n'y avait pas lieu de faire application des articles 71 ou 72 de la loi organique.

La décision de renvoi a été notifiée conformément à l'article 77 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 28 novembre 2001.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 6 décembre 2001.

Des mémoires ont été introduits par :

- la s.a. Axa Royale Belge, dont le siège social est établi à 1170 Bruxelles, boulevard du Souverain 25, par lettre recommandée à la poste le 9 janvier 2002;
- T. Wildschutz, demeurant à 6280 Gerpennes, Allée Pré Magnette 23, par lettre recommandée à la poste le 14 janvier 2002;
- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 14 janvier 2002.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 24 janvier 2002.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 21 février 2002;
- la s.a. Axa Royale Belge, par lettre recommandée à la poste le 22 février 2002;
- T. Wildschutz, par lettre recommandée à la poste le 22 février 2002.

Par ordonnances des 27 mars 2002 et 26 septembre 2002, la Cour a prorogé respectivement jusqu'aux 25 octobre 2002 et 25 avril 2003 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 6 juin 2002, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 27 juin 2002.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 11 juin 2002.

A l'audience publique du 27 juin 2002 :

- ont comparu :
  - . Me J. Kirkpatrick, avocat à la Cour de cassation, pour T. Wildschutz;
  - . Me J. Van Rossum, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me A. De Bruyn, avocat à la Cour de cassation, pour la s.a. Axa Royale Belge;
  - . Me O. Vanhulst, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs L. François et M. Bossuyt ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- l'affaire a été mise en délibéré.

La procédure s'est déroulée conformément aux articles 62 et suivants de la loi organique, relatifs à l'emploi des langues devant la Cour.

#### IV. *En droit*

- A -

A.1.1. La s.a. Axa Royale Belge expose que l'interprétation du juge *a quo* selon laquelle la disposition en cause n'est pas applicable aux victimes d'accidents survenus, comme en l'espèce, sur un terrain privé s'impose à la Cour. Elle soutient que le juge *a quo* n'a pas répondu à la question de savoir si la victime de l'accident qui a donné lieu au litige peut être considérée comme un usager faible mais que les faits de l'espèce indiquent qu'elle était le conducteur du véhicule, lequel est exclu par l'article 29bis, § 2, du bénéfice de l'indemnisation en cause.

A.1.2. Les ayants droit de la victime répliquent que cette question est étrangère à celle dont est saisie la Cour mais rappellent que la notion de conducteur a une portée restrictive dans l'article 29bis, de sorte que celui qui est sorti de son véhicule n'en est plus le conducteur.

A.2.1. Selon la s.a. Axa Royale Belge, la disposition en cause n'est pas applicable à la victime de n'importe quel accident dans lequel est impliqué un véhicule automoteur mais à celle d'un accident de la circulation, la Cour de justice Benelux estimant à cet égard qu'un accident est le résultat de la participation d'un véhicule à la circulation lorsque, d'une part, le déplacement du véhicule n'est pas dû uniquement à l'exécution d'un travail et lorsque, d'autre part, les dommages ont été causés dans la circulation, le véhicule serait-il même à l'arrêt. La notion d'accident de la circulation ne couvrant que les accidents qui se produisent sur la voie publique (ou sur des terrains non publics ouverts à un certain nombre de personnes), un accident survenu en terrain privé ne relève pas de cette notion et l'article 29bis en cause renvoie ainsi implicitement au champ d'application de la loi du 21 novembre 1989.

Un véhicule qui circule sur un terrain privé n'étant pas soumis à l'obligation d'assurance, on ne conçoit pas que l'article 29bis dont l'objet est d'étendre la couverture de l'assureur de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs doive indemniser la victime d'un accident survenu en un lieu où l'obligation d'assurance ne joue pas. Cet élément a été pris en compte par le législateur pour rejeter une proposition de loi étendant le bénéfice de la couverture en cause aux terrains privés; la crainte de fraude, également prise en compte, est justifiée dès lors que l'article 29bis prévoit un mécanisme d'indemnisation automatique dans les cas où un véhicule automoteur est « impliqué », même si le véhicule n'a pas directement causé l'accident, sauf à prouver que la victime a commis « une faute inexcusable qui est la seule cause de l'accident » (article 29bis, § 1er, alinéas 5 et 6). Or, des lésions corporelles pourraient être imputées au véhicule.

A.2.2. Les ayants droit de la victime rappellent les faits de la cause et l'origine de l'article 29bis en observant que la modification que lui a apportée la loi du 19 janvier 2001 indique clairement que les accidents de la circulation qui se sont produits aux endroits qui ne sont pas visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 ne sont pas régis par l'article 29bis. Cela ne constitue pas une nouveauté, mais seulement une précision. Ils observent aussi que le législateur a rejeté plusieurs fois des propositions de supprimer l'exclusion en cause mais contestent les motifs fondant le rejet du législateur.

A.2.3. Les ayants droit de la victime ne contestent pas que l'article 29bis ne s'applique pas aux terrains privés, mais c'est précisément ce qui est discriminatoire; ils contestent qu'un accident survenu sur de tels terrains ne puisse être considéré comme un accident de la circulation; à cet égard, l'avocat général Lenaerts a exposé devant la Cour de justice Benelux qu'il y a lieu à intervention de l'assureur lorsque le dommage est causé par le véhicule automoteur d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par des véhicules automoteurs dans la circulation, ce qui exclut le dommage causé par sa réparation, sans que le véhicule se soit mis en mouvement. C'est de toute manière au juge du fond de décider si l'accident en cause était un accident de la circulation au sens de l'article 29bis en cause.

A.2.4. Les ayants droit de la victime estiment que la référence au champ d'application de l'obligation de souscrire l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (le lieu où s'applique l'obligation de souscrire une telle assurance) n'est pas une justification pertinente de la différence de traitement.

Ils exposent que pour pouvoir circuler sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, les conducteurs de véhicules doivent avoir contracté l'assurance en cause mais que lorsque le véhicule est couvert par l'assurance obligatoire, la garantie d'assurance est appelée à jouer pour tous les sinistres dans lesquels est engagée la responsabilité à laquelle le véhicule désigné dans la police peut donner lieu, que ce soit sur la voie publique, sur un terrain public ou sur un terrain privé. En effet, selon l'article 1er, alinéa 5, du contrat-type joint à l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, « la garantie est accordée pour les sinistres survenus sur la voie publique ou sur les terrains publics ou privés ». Le champ d'application de l'obligation d'assurance mise à charge du propriétaire du véhicule automoteur ne se confond donc plus avec le champ d'application de l'obligation de garantie due par l'assureur, et la victime d'un accident survenu sur un terrain privé bénéficie contre l'assureur couvrant le véhicule à l'origine du dommage, de l'action directe prévue par la loi en son article 12.

L'exclusion en cause ne peut plus être justifiée par une prétendue nécessité de faire correspondre le champ d'application de l'obligation d'assurance et celui de l'article 29*bis* depuis que la Cour a, en ce qui concerne les véhicules sur rails, censuré celui-ci et que le législateur l'a ensuite modifié alors pourtant que le risque lié à des accidents impliquant de tels véhicules n'incombe certainement pas à un assureur de responsabilité automobile.

A.2.5. Le Conseil des ministres réplique à cet égard que le raisonnement des ayants droit de la victime repose sur une lecture partielle des travaux préparatoires : la loi de 1956 visait à protéger la collectivité contre les dangers que représentent les véhicules sur la voie publique, indépendamment de l'endroit où l'accident se produit; toutefois, le régime de l'article 29*bis* constituant une exception aux règles générales relatives à la responsabilité extra-contractuelle, le législateur a pu estimer ne pas devoir y englober les terrains privés, faute de circulation.

Quant aux véhicules sur rails, le Conseil des ministres estime que le fait que l'obligation d'indemniser n'incombe pas à un assureur mais à l'Etat, qui est son propre assureur, n'est pas de nature à créer une discrimination, les victimes étant toujours indemnisées (sauf erreur inexcusable) lorsque l'accident n'a pas lieu sur un terrain privé.

A.2.6. La s.a. Axa Royale Belge réfute pour sa part l'argument tiré de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 précité et expose que la combinaison de cette disposition avec l'article 2, § 1er, de la loi en cause conduit à distinguer selon que le propriétaire entend ou non utiliser son véhicule sur la voie publique, l'assurance étant obligatoire dans le premier cas (et couvrant les accidents survenus en terrain privé) et ne l'étant pas dans le second. Mais cette distinction n'est pas en cause puisqu'il s'agit ici de savoir, dans l'hypothèse où le véhicule est assuré, s'il est admissible que l'utilisateur faible victime d'un accident sur la voie publique doive simplement démontrer le dommage alors que, sur un terrain privé, il devrait prouver, tout en disposant d'une action directe contre l'assureur, la faute, le dommage et le lien de causalité.

A.3.1. Le Conseil des ministres estime que le critère de distinction est objectif et pertinent, l'assurance obligatoire visant à protéger la collectivité des risques inhérents aux véhicules automoteurs dans les endroits où la circulation présente un risque majeur, c'est-à-dire les voies publiques et les lieux où des personnes, même en nombre restreint, sont admises; c'est à ces endroits que l'assurance est obligatoire. Un tel objectif permettrait au législateur (en 1956 comme en 1989) d'exclure les terrains privés.

A.3.2. Les ayants droit de la victime répliquent que l'explication historique ainsi donnée ne constitue pas une justification de l'exclusion, comme l'a montré l'arrêt n° 92/98.

A.4.1. La s.a. Axa Royale Belge expose aussi que la disposition en cause est une règle commune aux Etats du Benelux, pour lesquels elle a été conçue comme se limitant aux endroits auxquels le public a accès et où, par conséquent, les usagers faibles courent un risque particulier qu'ils ne courent pas sur un terrain privé où l'accès est en principe interdit au public.

L'exclusion des terrains privés constitue donc une mesure raisonnablement justifiée, le risque étant d'autant plus grand que le véhicule participe à la circulation et que le terrain est ouvert au public. Elle n'est pas disproportionnée, la victime conservant la possibilité d'un recours de droit commun contre le responsable.

Un constat d'inconstitutionnalité affecterait non seulement les dispositions de la Convention Benelux mais également l'article 29*bis*, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 disposant que « le conducteur d'un véhicule automoteur ou ses ayants droit ne peuvent bénéficier du présent article » ou encore la loi elle-même du 21 novembre 1989 en ce qu'elle prévoit que seule doit être couverte par un contrat d'assurance la responsabilité à laquelle peut donner lieu la circulation d'un véhicule automoteur.

Dans son mémoire en réponse, l'intervenante ajoute que le risque couvert par la disposition en cause est fondamentalement différent selon que le véhicule est mis en circulation sur des terrains publics (ou ouverts au public) ou sur des terrains privés : le public n'a pas le droit de circuler sur ces derniers et le nombre de personnes qui s'y trouvent est forcément limité (à défaut, il s'agirait d'un terrain non public, mais ouvert à un certain nombre de personnes) et bien souvent, ces personnes sont des proches du propriétaire du véhicule.

Selon l'intervenante, il n'y a aucune raison objective pour justifier que la victime d'un tel accident puisse être indemnisée sans devoir procurer la faute du responsable; il y en a d'autant moins que l'utilisation d'un véhicule sur un terrain privé ne doit pas être couverte par l'assurance « R.C. automobile ».

A.4.2. Le Conseil des ministres estime que le critère retenu par le législateur - le risque que représentent les véhicules automobiles pour les autres usagers de la route - permet l'exclusion en cause sans porter d'atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'accidents survenus sur des terrains privés.

A.4.3. Les ayants droit de la victime répliquent que l'existence d'un recours au droit commun - qui n'est pas toujours possible - ne justifie pas l'exclusion en cause.

A.5.1. Le Conseil des ministres expose que le but poursuivi par le législateur était raisonnable et légitime. L'assurance obligatoire tendait à assurer aux victimes d'accidents de roulage une réparation plus certaine et plus rapide; mais il a été constaté que, faute de pouvoir prouver la responsabilité du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, les victimes n'étaient pas convenablement indemnisées et relevaient dès lors de l'INAMI, dont les charges augmentaient en proportion des accidents. La protection accordée par la disposition en cause aux usagers non motorisés de la route se situe dans le cadre général de la loi (laquelle exclut les terrains privés). Son premier objectif - la recherche de l'équilibre de la sécurité sociale - est un objectif déjà admis par la Cour. Son second objectif était d'accorder une protection accrue aux usagers faibles, doublement pénalisés par les lésions corporelles et les conséquences financières de l'accident dont les risques sont déterminés par la densité et la vitesse de la circulation routière, éléments qui font défaut sur des terrains privés. A titre subsidiaire, il est fait état de ce que les risques de fraudes sont plus élevés sur ces terrains : d'une part, il n'est pas invraisemblable de supposer que des victimes d'accidents domestiques tentent, en alléguant que l'accident implique un véhicule automobile, de se faire dédommager par leur assureur responsabilité puisque, le cas échéant, elles bénéficieront d'un dédommagement (intégral); d'autre part, il n'y a pas, en principe, de témoins objectifs permettant de corroborer la thèse de la victime.

A.5.2. Les ayants droit de la victime admettent que les accidents causés par les véhicules automoteurs sont plus nombreux sur les voies publiques ou sur les voies ouvertes au public que sur des terrains privés où seuls quelques véhicules peuvent avoir accès; mais ils répliquent que les usagers faibles restent tout aussi vulnérables si l'accident, causé par un véhicule automoteur, a eu lieu sur un terrain privé : le risque pour l'intégrité physique de ces personnes est identique parce que c'est l'énergie cinétique des véhicules qui constitue le danger.

A.6.1. Les ayants droit de la victime estiment que le risque d'abus ou de fraude ne constitue pas une justification de l'exclusion en cause parce que les accidents fictifs ou les fraudes à l'assurance ne se conçoivent guère dans les cas où il y a lésion corporelle ou décès (auxquels est limité le bénéfice de l'article 29bis, précisément pour prévenir le risque de fraude). L'article 29bis exclut d'ailleurs la faute inexcusable de la victime et impose à celle-ci de prouver que le dommage est la conséquence d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur.

Ils estiment que l'exclusion radicale en cause n'est pas proportionnée à l'objectif d'éviter les fraudes. Des présomptions irréfragables de fraude ont été censurées par les arrêts n<sup>os</sup> 26/95 et 80/98 (danger de collusion entre l'assuré et la victime qui serait son conjoint) et l'absence de proportionnalité qui y a été censurée se retrouve ici.

Dans leur mémoire en réponse, ils font référence à l'arrêt n<sup>o</sup> 147/2001, qui censure l'article 4, § 1er, 1<sup>o</sup>, de la loi du 1er juillet 1956 en tant qu'il exclut toujours du bénéfice de l'assurance obligatoire le preneur d'assurance non responsable de l'accident, qui est lui-même préjudicié, même dans l'hypothèse où la collusion est invraisemblable, voire exclue. Ils ajoutent que l'on voit mal, si les faits ne parlent pas d'eux-mêmes, comment la victime pourrait prouver l'implication du véhicule dans l'accident sans recours à des témoignages (l'accident survenu en terrain privé n'étant pas nécessairement caché à la vue de tous) ou aux constatations des verbalisants. Il appartient toujours au juge de déterminer si l'implication d'un véhicule automoteur est établie ou si un doute subsiste en raison d'une éventuelle collusion.

A.6.2. Le Conseil des ministres conteste catégoriquement que la loi en cause ait établi une présomption de fraude : l'exclusion critiquée a en effet été justifiée par le risque infime que représentent les terrains privés qui, par définition, ne sont pas ouverts à la circulation (et sur lesquels les risques d'abus sont sensiblement plus élevés, mais ce n'est là, selon les travaux préparatoires de la loi, qu'un motif subsidiaire).

Le raisonnement des arrêts n<sup>os</sup> 26/95 et 80/98, qui censurèrent des présomptions irréfragables de fraude, ne peut être transposé ici puisque l'exclusion en cause procède d'une donnée objective et pertinente, à savoir l'absence de circulation.

A.7.1. Les ayants droit de la victime estiment que la considération qu'un certain nombre de véhicules non assurés circulent sur les terrains privés (engins de chantier, locomotives ne circulant que dans les gares de formation, etc.) ne constitue pas une justification raisonnable à l'exclusion.

Ils considèrent en effet que cela n'a empêché ni le Roi d'étendre la garantie de l'assurance aux sinistres survenus en terrain privé, ni le législateur d'étendre l'article 29bis aux accidents impliquant les véhicules sur rails (y compris les locomotives ne circulant que dans les gares de formation, etc.).

Ils font valoir en outre que la circonstance qu'un véhicule automoteur soit considéré comme un engin, notion qui vise les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres opérations que le transport de personnes ou de choses, n'empêche pas l'intervention de l'assureur de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. La jurisprudence décide à cet égard que l'assurance obligatoire couvre les dommages causés par ces engins lorsque ces dommages ont les caractères de ceux causés par les véhicules automoteurs dans la circulation ou lorsque l'engin s'est mis brusquement en mouvement pendant le réglage du moteur dans l'atelier ou lorsqu'il a été mis en route ou a effectué une manœuvre, même en terrain privé.

Ils estiment que dès lors que l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs couvre même les dommages causés par les engins sur terrains privés, lorsque ceux-ci se déplacent et que le dommage causé est caractéristique de ceux provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, il n'y a aucune raison de refuser l'indemnisation automatique de l'article 29bis aux victimes d'un accident survenu en terrain privé, lorsque le dommage est également causé d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par des véhicules automoteurs dans la circulation.

A.7.2. Le Conseil des ministres réplique que l'objectif de la loi de 1956 - protéger la collectivité contre les risques de la circulation - est encore poursuivi par les lois qui ont modifié ou abrogé cette loi et qui se sont limitées à préciser cet objectif.

A.8. Les ayants droit de la victime observent enfin que le lieu de l'accident ne justifie pas une discrimination entre victimes et se réfèrent à cet égard aux enfants qui seraient renversés par un camion manœuvrant dans une cour privée; à la personne blessée à l'intérieur de son habitation par un véhicule dont le conducteur aurait perdu tout contrôle et qui se serait écarté de la voie publique; aux piétons coincés dans l'entrée d'un garage par une voiture qui recule.

Ils ajoutent dans leur mémoire en réponse que le coût de la prise en charge par les assureurs R.C. de l'indemnisation des usagers faibles a été compensé par une augmentation de 5 p.c. de la prime d'assurance. Or, cette augmentation de la prime comprend nécessairement le coût des accidents survenus en terrains privés, puisque la prime initiale a été calculée en fonction du risque couvert selon le contrat-type imposé par l'arrêté royal du 14 décembre 1992 et que ce contrat-type prévoit, en son article 1er, alinéa 5, la garantie des sinistres survenus sur la voie publique ou sur les terrains publics ou privés.

- B -

B.1. L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, dans la rédaction qui lui a été donnée par l'article 1er de la loi du 13 avril 1995 et à laquelle le juge *a quo* se réfère, dispose :

« Art. 29bis. § 1er. A l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la présente loi.

Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles.

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation impliquant des véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption.

Les victimes ayant commis une faute inexcusable qui est la seule cause de l'accident ne peuvent se prévaloir des dispositions visées au premier alinéa.

Est seule inexcusable la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

La preuve d'une faute inexcusable n'est pas admise à l'égard de victimes âgées de moins de quatorze ans.

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1er de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§ 4. L'assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun.

Les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article. »

B.2. La disposition en cause, qui ne précise pas les endroits où elle est applicable, est interprétée par le juge *a quo* comme excluant du bénéfice du régime qu'elle prévoit les victimes d'accidents survenus sur des terrains privés. Dans cette interprétation, que le juge *a quo* fonde notamment sur les travaux préparatoires - interprétation aujourd'hui consacrée par l'article 29bis lui-même, modifié par la loi du 19 janvier 2001 -, cette disposition crée une différence de traitement entre victimes d'un accident de la circulation suivant que celui-ci se produit ou non sur un terrain privé, le bénéfice de l'application de l'article 29bis leur étant refusé dans la première hypothèse.

B.3. La Cour constate que la s.a. Axa Royale Belge paraît considérer que la victime est le conducteur du véhicule, ce qui l'exclurait du bénéfice de l'indemnisation prévue par l'article 29bis, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 précitée.

C'est au juge *a quo* qu'il appartient en règle de statuer sur l'applicabilité au litige dont il est saisi des dispositions qu'il soumet au contrôle de la Cour.

B.4. Dès lors que, comme l'indique l'intitulé du chapitre *Vbis* de la loi du 21 novembre 1989 dans lequel figure la disposition en cause, le législateur entendait protéger les victimes d'accidents de la circulation et que celle-ci ne s'entend pas de la présence de véhicules sur des terrains privés, il pouvait, pour limiter le champ d'application de l'article *29bis* aux terrains publics, tenir compte, tout à la fois de ce que l'assurance prévue par la loi n'est obligatoire, conformément à l'article 2, § 1er, de celle-ci, que pour la mise en circulation de véhicules automoteurs sur la voie publique et du risque d'abus et de fraudes que pouvait créer l'extension de ce régime aux terrains privés.

B.5.1. Certes, comme le font observer les ayants droit de la victime qui ont saisi le juge *a quo*, le législateur a étendu le champ d'application de l'article *29bis* aux véhicules sur rails, qui ne sont pas soumis en tant que tels au régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité. Mais une extension ne va pas nécessairement de pair avec une autre : le principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination n'impose pas au législateur, lorsqu'il étend aux véhicules sur rails le régime d'indemnisation particulier applicable aux usagers vulnérables quand les uns et les autres participent à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, de prendre également en compte les situations dans lesquelles, en d'autres endroits, les usagers vulnérables et d'autres véhicules peuvent être impliqués.

B.5.2. La circonstance que le Roi a étendu la garantie de l'assurance obligatoire à des accidents survenus sur les terrains privés (arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs) qui ne sont pas visés à l'article 2 de la loi et la circonstance que la jurisprudence étend dans certains cas l'assurance obligatoire aux dommages causés sur des terrains privés par des engins de chantier n'impliquent pas que le législateur ait violé les articles 10 et 11 de la Constitution en n'étendant pas aux terrains privés un régime dérogatoire en ce qu'il établit une responsabilité sans faute.

B.6. La question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, dans la rédaction qui lui a été donnée par l'article 1er de la loi du 13 avril 1995, et interprété comme excluant du régime d'indemnisation qu'il prévoit les accidents se produisant sur un terrain privé, 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 d'arbitrage, à l'audience publique du 6 novembre 2002.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior