

Numéros du rôle : 2570 et 2638
Arrêt n° 158/2003 du 10 décembre 2003

A R R E T

---

*En cause* : les questions préjudicielles 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, posées par le Tribunal de police d'Ypres et le Tribunal de police de Turnhout.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents A. Arts et M. Melchior, et des juges M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe et J.-P. Moerman, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président A. Arts,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*

## I. *Objet des questions préjudicielles et procédure*

a. Par jugement du 5 novembre 2002 en cause de M. Vandersyppe et autres contre la Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.), dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 14 novembre 2002, le Tribunal de police d'Ypres a posé la question préjudicielle suivante :

« 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 introduit par la loi du 30 mars 1994 et modifié par la loi du 13 avril 1995, comprend-il une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre les usagers de la voie publique ou de terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur, victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un train, d'une part, et les usagers des mêmes voies publiques ou terrains qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur, victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur ne circulant pas sur une voie ferrée, lesquels peuvent se prévaloir des dispositions contenues dans cet article, d'autre part ? »

b. Par jugement du 24 février 2003 en cause de P. Vervloet et S. Van Steen contre la s.a. Bobbejaanland et autres, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 26 février 2003, le Tribunal de police de Turnhout a posé les questions préjudicielles suivantes :

« 1. 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 était en vigueur le 6 avril 1999, viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution en traitant différemment, d'une part, les victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur non lié à une voie ferrée qui seront indemnisées par l'assureur R.C. automobile du véhicule (ou, lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, par le Fonds commun de garantie automobile, en application de l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975), et, d'autre part, les victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, pour lesquelles il n'a pas été désigné de personne tenue à indemnisation ?

2. L'article 29bis de la loi R.C. automobile, *juncto* l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975, tel qu'il était en vigueur le 6 avril 1999, viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution en traitant différemment, d'une part, les victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur non lié à une voie ferrée qui, en cas de non-respect de l'obligation d'assurance, sont indemnisées par le Fonds commun de garantie automobile, et, d'autre part, les victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, qui ne sont pas indemnisées par le Fonds commun de garantie automobile au motif qu'il n'y a pas eu de violation de l'obligation d'assurance ? »

Ces affaires, inscrites sous les numéros 2570 (a) et 2638 (b) du rôle de la Cour, ont été jointes.

Des mémoires ont été introduits par :

- M. Vandersyppe et C. Pectoor, demeurant à 8940 Wervik, Komenstraat 98, K. Vandesteene, demeurant à 8940 Wervik, Komenstraat 98, J. Deyredk, demeurant à 8940 Wervik, D. Geerbodelaan 47, et R. Vandersyppe et G. Mahieu, demeurant à 8940 Wervik, Donkerstraat 17;

- la S.N.C.B., ayant son siège social à 1060 Bruxelles, rue de France 85;

- P. Vervloet et S. Van Steen, demeurant à 2220 Heist-op-den-Berg, Westerlosesteenweg 64;

- le Fonds commun de garantie automobile, ayant son siège à 1210 Bruxelles, rue de la Charité 33/1;

- le Conseil des ministres (dans chaque affaire).

La S.N.C.B. a introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 17 septembre 2003 :

- ont comparu :

. Me M. Decramer, avocat au barreau d'Ypres, pour M. Vandersyppe et autres;

. Me J. Peeters, avocat au barreau de Turnhout, pour P. Vervloet et S. Van Steen;

. Me S. Sonck, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me H. Geinger, avocat à la Cour de cassation, pour le Fonds commun de garantie automobile;

. Me J. Van Doninck, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me L. De Gryse, avocat à la Cour de cassation, pour la S.N.C.B.;

. Me J.-F. De Bock, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs E. De Groot et J.-P. Moerman ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- les affaires ont été mises en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

## II. *Les faits et les procédures antérieures*

### *L'affaire n° 2570*

Le 5 août 1998 eut lieu un accident mortel à hauteur d'un passage à niveau, K. Vandersyppe, âgé de 13 ans au moment de l'accident, ayant, après le passage du premier train, bien que les barrières fussent encore abaissées et que les feux du passage à niveau fussent au rouge, traversé le passage à niveau, à la suite de quoi il fut happé par un train qui venait de l'autre direction. Le garçon décéda sur place.

Aux fins d'obtenir une indemnisation, M. Vandersyppe, C. Pectoor et K. Vandesteene citent à comparaître la Société nationale des chemins de fer belges sur la base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Dans son jugement, le Tribunal de police d'Ypres se réfère à l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998 mais considère que cet arrêt concernait la problématique d'un accident impliquant un tram. Se demandant si la Cour aboutirait à la même conclusion en cas d'accident impliquant un train, le Tribunal pose la question préjudicielle reproduite ci-avant.

### *L'affaire n° 2638*

L'instance principale concerne un accident de roulage survenu le 6 avril 1999 dans le parc d'attractions « Bobbejaanland », lors duquel un enfant de 7 ans, G. Vervloet, s'est blessé. Il a sauté ou est tombé d'un petit train en mouvement qui permet aux visiteurs de se déplacer sur le terrain du parc d'attractions. Les parties demanderesse, P. Vervloet et S. Van Steen, citent en justice la s.a. Bobbejaanland (première partie défenderesse), la s.a. Generali Belgium (deuxième partie défenderesse) et le Fonds commun de garantie automobile (troisième partie défenderesse). Par jugement interlocutoire, le Tribunal de police de Turnhout considère qu'il s'agit d'un accident de roulage, qu'il est satisfait aux conditions générales d'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, que la deuxième partie défenderesse ne peut être poursuivie sur la base de l'article 29bis de la loi précitée parce qu'elle n'est pas l'assureur R.C. automobile, que, sur la base de la même loi, il ne peut être reproché à la première partie défenderesse de n'avoir pas respecté l'obligation d'assurance, que l'article 29bis ne désigne aucune personne tenue à réparation pour un accident tel que celui qui fait l'objet de la présente contestation et que la question se pose de savoir si cette disposition n'est pas, de ce fait, contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution.

Le juge *a quo* pose en conséquence à la Cour les questions préjudicielles reproduites ci-avant.

## III. *En droit*

- A -

A.1.1. La Société nationale des chemins de fer belges (ci-après S.N.C.B.) fait valoir en premier lieu que la question porte sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi R.C. automobile) dans la version antérieure à sa modification 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 », car cette loi n'est applicable qu'aux accidents qui se sont produits après l'entrée en vigueur de la loi, soit après le 3 mars 2001. Toutefois, même après la modification de l'article 29bis de la loi R.C. automobile, la S.N.C.B. doute de l'applicabilité de cette disposition aux accidents impliquant des trains.

Selon la S.N.C.B., l'article 29bis a été inséré dans la loi R.C. automobile aux fins d'améliorer, par le biais d'un régime d'indemnisation automatique, la situation juridique des victimes des trop nombreux accidents de la circulation et de répercuter ensuite l'énorme masse des indemnisations qu'impliquaient de tels accidents de roulage sur les assureurs R.C. automobile au lieu de faire supporter cette charge par l'assurance maladie-invalidité jusqu'au moment d'une éventuelle récupération.

A.1.2. La S.N.C.B. soutient tout d'abord que la question repose sur une lecture erronée de la disposition litigieuse et n'appelle en conséquence aucune réponse. Le champ d'application spatial de l'article 29bis de la loi R.C. automobile est en effet limité, par l'article 2, § 1er, alinéa 1er, de la même loi, à la voie publique et aux terrains ouverts au public. Selon la S.N.C.B., ses trains ne roulent pas sur la voie publique ou sur un terrain y assimilé, mais roulent toujours en site propre. La S.N.C.B. déduit de la définition de la notion de « passage à niveau » figurant à l'article 2.11 du règlement sur la circulation routière et de la jurisprudence de la Cour de cassation qu'étant donné que le passage à niveau ne fait pas partie de la voie publique et que le passage à niveau muni de barrières et d'une signalisation interdisant la traversée ne peut, à la lumière de la jurisprudence de la Cour de cassation, être considéré comme un endroit ouvert au public, l'accident qui a lieu à cet endroit ne peut être considéré comme un accident de roulage tombant sous le coup de l'article 29bis de la loi R.C. automobile.

A.1.3. Plus subsidiairement, la S.N.C.B. estime que les victimes d'un accident impliquant un train ne sont pas comparables aux victimes d'un accident de roulage sur la voie publique impliquant un véhicule non lié à une voie ferrée. La circulation sur la voie publique exige un lourd tribut en termes de morts et de blessés de la route, de sorte qu'un régime d'indemnisation automatique dans ce domaine se justifie. Selon la S.N.C.B., l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998 s'inspire dès lors de cette *ratio legis*, étant donné que les trams font généralement usage de la voie publique, si bien qu'ils impliquent pour les autres usagers de la route un risque qui n'est pas moindre au point de justifier un régime d'indemnisation fondamentalement différent. Du fait que les trains font en revanche toujours usage d'un site propre et qu'un passage à niveau, lors du passage d'un train, n'est pas un endroit ouvert au public, l'usager vulnérable et le train ne se trouvent pas, selon la S.N.C.B., ensemble sur la voie publique et ils ne sont dès lors pas soumis au risque afférent à la participation conjointe à la circulation. Il n'est donc nullement question de situations comparables.

A.1.4. A titre infiniment subsidiaire, la S.N.C.B. estime que la différence de traitement dénoncée repose sur un critère objectif et est raisonnablement justifiée. Partant de la circonstance que les trains roulent en site propre, qu'un passage à niveau n'est, du fait de la signalisation et des barrières, pas un endroit ouvert au public lors du passage d'un train et qu'il ressort du rapport annuel de la S.N.C.B. que le nombre de morts et de blessés est de loin inférieur à celui de la circulation routière, la S.N.C.B. estime que les trains sont bel et bien des véhicules sur rails qui « représentent un risque moindre, à un point tel qu'il se justifie de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent », au sens du considérant B.5 de l'arrêt n° 92/98.

A.2. Tant dans l'affaire n° 2570 que dans l'affaire n° 2638, le Conseil des ministres constate que la Cour a conclu, dans l'arrêt n° 92/98, que le régime de réparation en question était discriminatoire en tant qu'il portait sur les véhicules liés à une voie ferrée, sans distinguer à cet égard les trams des trains. Le Conseil des ministres souhaite dès lors s'en remettre à la sagesse de la Cour s'agissant de la réponse qu'il convient de donner à la question préjudicielle.

A.3. Les parties demanderesses devant le juge *a quo* dans l'affaire n° 2570 estiment en ordre principal que le Tribunal de police n'était pas tenu de poser une question préjudicielle, eu égard à l'article 26, § 2, 1°, de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage, et que cette question appelle de toute manière une réponse affirmative, compte tenu de l'arrêt n° 92/98, dans lequel la Cour a estimé de façon la plus générale que l'article 29bis de la loi R.C. automobile viole les articles 10 et 11 de la Constitution en tant qu'il exclut les véhicules liés à une voie ferrée du régime d'indemnisation qu'il prévoit et ce, sans qu'il soit distingué entre les trams et les trains. Elles soulignent également que le législateur, par suite de l'arrêt précité, a modifié l'article 29bis de la loi R.C. automobile par la loi du 19 janvier 2001 en ce sens que la distinction par rapport aux véhicules sur rails est abandonnée. Elles relèvent que l'article 29bis de la loi R.C. automobile, dans la version qui est soumise à la Cour, n'établit aucune distinction entre les divers types de véhicules sur rails.

Les parties demanderesses devant le juge *a quo* estiment qu'il est logique que l'on ait élaboré un système d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de roulage, étant donné que participer à la circulation de véhicules automobiles implique un danger continu au sens le plus large qui soit. Elles considèrent qu'il n'existe en substance aucune différence s'agissant de la façon dont un train ou un tram participe à la circulation : les deux roulent en site propre. Un train croise à divers endroits les centres urbains ou communaux et crée à ces endroits un risque accru. Il en est d'autant plus ainsi que les passages à niveau, contrairement à ce qui était le cas par le passé, ne sont plus surveillés par du personnel. Il existe toujours un risque de problèmes techniques aux installations et les passages à niveau ne sont que partiellement fermés par des barrières. De même, le risque d'accidents impliquant des véhicules automoteurs aux passages à niveau n'est pas inimaginable. Les parties estiment que l'historique de l'article 29bis de la loi R.C. automobile démontre que le but est de conférer une portée générale au système de l'indemnisation automatique au profit de l'usager vulnérable, et ce en toutes

circonstances, voies ferrées ou non. Elles soulignent qu'au considérant B.4 de l'arrêt n° 92/98, l'argument du « site propre » n'a pas été jugé essentiel par la Cour. Elles concluent que les véhicules sur rails impliquent indistinctement un risque du fait de leur participation à la circulation, risque qui n'est pas à ce point moindre qu'il serait justifié de prévoir un régime d'indemnisation fondamentalement différent.

A.4. Les parties demanderesses dans l'affaire n° 2638 soulignent que, bien que le juge de police ait conclu que l'accident en question est un accident de roulage, l'article 29bis de la loi R.C. automobile ne permet pas de désigner une personne tenue à réparation. Dans l'hypothèse où il s'agirait d'un accident de roulage impliquant un véhicule automoteur non lié à une voie ferrée, c'est en revanche le Fonds commun de garantie automobile, lorsqu'aucune assurance obligatoire de la responsabilité n'a été conclue, qui serait tenu de dédommager les victimes. Les parties soulignent que le nouvel article 29bis de la loi R.C. automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 19 janvier 2001, impose bel et bien une obligation de réparation au propriétaire du véhicule sur rails. Dans l'ancienne version de l'article 29bis de la loi R.C. automobile, telle qu'elle est soumise à l'appréciation de la Cour, le législateur a sans doute perdu de vue que les trains et les trams peuvent également appartenir à des propriétaires privés.

Les parties estiment que, dès lors qu'il est établi qu'au moment de l'accident, il n'était pas possible de désigner une personne soumise à l'obligation d'assurance pour de tels véhicules liés à une voie ferrée puisque ni les propriétaires du petit train ni l'assureur du risque d'exploitation ni le Fonds commun de garantie automobile ne sont tenus de réparer le dommage, la législation crée une discrimination en ce que les parties ne sont pas en mesure, bien que leur demande satisfasse aux conditions générales d'application de l'article 29bis de la loi R.C. automobile, de désigner une personne tenue à réparation contre laquelle l'action peut être intentée.

A.5.1. Le Fonds commun de garantie automobile estime qu'en ce qui concerne la première question préjudicielle dans l'affaire n° 2638, rien ne semblerait justifier qu'il soit dérogé à l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998, de sorte qu'il convient de répondre à cette question par l'affirmative.

A.5.2. Selon le Fonds commun de garantie automobile, la seconde question préjudicielle concerne toutefois la corrélation entre la disposition litigieuse et l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. Cette dernière disposition énonce au paragraphe 1er, 2°, que le Fonds commun de garantie est tenu à réparation lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à réparation du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée. En l'espèce, la loi du 21 novembre 1989 impose l'obligation d'assurance pour les « véhicules automoteurs », c'est-à-dire les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée. Etant donné que le petit train dont il s'agit dans l'instance principale est effectivement lié à une voie ferrée, il ne saurait être question, en l'espèce, de non-respect de l'obligation d'assurance, de sorte que le Fonds commun de garantie automobile ne saurait être tenu d'intervenir. Le Fonds commun de garantie automobile souligne que s'il devait intervenir pour tous les accidents impliquant des véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance, les moyens financiers disponibles seraient insuffisants, étant donné qu'il puise ses moyens dans les primes que les assureurs retirent des contrats d'assurance contractés pour les véhicules soumis à l'obligation d'assurance.

Le Fonds commun de garantie automobile fait valoir que les situations à comparer dans la seconde question préjudicielle, à savoir la situation où le Fonds commun de garantie automobile est tenu d'indemniser les victimes d'un accident de roulage impliquant un véhicule automoteur pour lequel l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, par rapport à la situation où ce Fonds n'est pas tenu à réparation parce qu'il s'agit d'un véhicule pour lequel il n'y a pas d'obligation d'assurance, sont manifestement incomparables, du moins du point de vue du Fonds commun de garantie automobile lui-même. Par contre, ces situations sont comparables si l'on se place du point de vue des victimes d'un accident de roulage impliquant un véhicule lié ou non à une voie ferrée. Le Fonds commun de garantie automobile souligne que l'article 29bis de la loi R.C. automobile envisage lui-même une seule situation d'assurance non obligatoire, à savoir en cas d'application de l'article 10 de la loi R.C. automobile. Selon le Fonds, la discrimination ne réside pas dans la disposition litigieuse, mais bien dans l'absence d'une réglementation quelconque des cas de non-assurance justifiée.

- B -

B.1.1. Les éléments de fait dans les deux affaires et le libellé des questions préjudicielles font apparaître que ces questions portent sur l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi R.C. automobile), avant sa modification 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.

Cette disposition énonçait :

« § 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.1.2. Le mécanisme d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation que prévoit cette disposition est d'application lorsqu'un « véhicule automoteur » est « impliqué » dans l'accident. Le paragraphe 3 de l'article 29bis précité définit la notion de « véhicule automoteur » par référence à l'article 1er de la même loi, lequel dispose :

« Pour l'application de la présente loi, on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

[...] »

B.1.3. N'étant pas considérés comme véhicules automoteurs, les véhicules liés à une voie ferrée n'entrent pas dans le champ d'application de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, ni, partant, dans celui de l'article 29bis de cette loi, et les propriétaires de ces véhicules ne sont pas non plus obligés de souscrire une telle assurance.

### *La question préjudicielle dans l'affaire n° 2570*

B.2. La question préjudicielle invite la Cour à comparer les victimes d'un accident de roulage impliquant un véhicule automoteur non lié à une voie ferrée avec les victimes d'un accident de roulage impliquant un véhicule lié à une voie ferrée, en l'espèce un train. Ce n'est

que dans la première hypothèse que les victimes peuvent bénéficier du régime de réparation du dommage corporel instauré par la disposition litigieuse.

B.3. Le juge *a quo* dans l'affaire n° 2570 se réfère à l'arrêt de la Cour n° 92/98 du 15 juillet 1998, dans lequel elle a dit pour droit que « l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il exclut du régime d'indemnisation qu'il prévoit les véhicules qui sont liés à une voie ferrée ». Il souligne que l'affaire tranchée par l'arrêt précité concernait la problématique d'un accident impliquant un tram et se demande si la Cour, dans l'hypothèse d'un accident impliquant un train, serait venue à la même conclusion, compte tenu du fait que la partie défenderesse dans l'instance principale insiste sur la spécificité du trafic ferroviaire.

B.4.1. Selon la S.N.C.B., il existe une distinction telle entre les accidents impliquant des trams et ceux impliquant des trains qu'il se justifie de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent. Pour cette raison, la question n'appellerait aucune réponse; en ordre subsidiaire, les catégories de personnes concernées ne seraient pas comparables.

B.4.2. Il appartient en principe au juge *a quo* de déterminer les normes applicables au litige qui lui est soumis. En l'espèce, le juge *a quo* a au moins implicitement considéré dans l'affaire n° 2570 que l'instance principale concernait un accident de roulage et qu'il était satisfait aux conditions générales d'application de l'article 29bis de la loi R.C. automobile.

S'agissant de la réparation du dommage corporel, les victimes d'accidents de roulage impliquant un véhicule automoteur non lié à une voie ferrée et les victimes d'accidents de roulage impliquant un train se trouvent dans une situation comparable.

Les exceptions de la S.N.C.B. sont rejetées.

B.5. La circonstance que les trains roulent en site propre peut certes justifier que ces véhicules sur rails 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.

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

*L'affaire n° 2638*

*La première question préjudicielle dans l'affaire n° 2638*

B.7. Le jugement du 18 novembre 2002 rendu par le juge *a quo* fait apparaître que celui-ci estime que la solution de l'arrêt n° 92/98 peut être reprise dans l'instance principale. Il constate toutefois que l'article 29bis de la loi R.C. automobile ne désigne aucune personne tenue à réparation pour les véhicules sur rails et se demande s'il doit se déduire de l'arrêt précité que l'article 29bis de la loi R.C. automobile viole les articles 10 et 11 de la Constitution en tant qu'il ne désigne aucune personne tenue à réparation pour les accidents de roulage impliquant des véhicules sur rails.

B.8. Il appartient en principe au juge *a quo* de déterminer les normes applicables au litige qui lui est soumis. Il appartient dès lors au juge *a quo* et non à la Cour de juger si l'instance principale doit être qualifiée d'accident de roulage impliquant des véhicules sur rails et survenu sur un terrain ouvert au public ou réservé aux personnes qui ont le droit de le fréquenter.

B.9. Ne pouvant être considérés comme véhicules automoteurs au sens de l'article 1er de la loi R.C. automobile, les véhicules liés à une voie ferrée n'entrent pas dans le champ d'application de la loi du 21 novembre 1989 et ni l'article 2 de cette loi, ni son article 10, ni une quelconque autre disposition n'imposent l'obligation de contracter une assurance pour ces véhicules.

Pour les motifs indiqués dans l'arrêt n° 92/98, dans lequel la Cour a constaté que l'article 29bis de la loi R.C. automobile viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il exclut du régime d'indemnisation qu'il prévoit les véhicules qui sont liés à une voie ferrée, la Cour estime que la disposition litigieuse est incompatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle ne désigne pas de personne tenue à réparation.

B.10. La première question préjudicielle dans l'affaire n° 2638 appelle une réponse affirmative.

*La deuxième question préjudicielle dans l'affaire n° 2638*

B.11. La deuxième question préjudicielle dans l'affaire n° 2638 porte sur l'article 29bis de la loi R.C. automobile, lu en combinaison avec l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. Il ressort de la question que seul le paragraphe 1er est en cause. Cette dernière disposition, telle qu'elle est applicable à l'instance principale, énonce :

« § 1er. 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 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;

4° lorsque l'entreprise d'assurances agréée ou dispensée de l'agrément, débitrice des indemnités, ayant renoncé à l'agrément en Belgique ou y ayant fait l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision d'interdiction d'activité en application de l'article 71, § 1er, alinéa 3 et § 2, est en défaut d'exécuter ses obligations;

5° lorsque l'entreprise d'assurances est déclarée en faillite.

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.12. En posant sa deuxième question préjudicielle, le juge *a quo* souhaite savoir s'il résulte de la lecture combinée de l'article 29bis de la loi R.C. automobile avec l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances une violation des articles 10 et 11 de la Constitution en ce que, du fait qu'il n'est pas prévu de personne tenue à réparation pour les véhicules sur rails, de sorte que les victimes d'un accident de roulage impliquant de tels véhicules ne peuvent s'adresser à la moindre personne ou instance en vue de réparer ce dommage, ces victimes ne peuvent pas davantage être indemnisées par le Fonds commun de garantie, celui-ci n'étant pas obligé d'intervenir vu que l'obligation d'assurance n'est pas méconnue (cf. article 80, § 1er, alinéa 1er, 2°).

B.13.1. La question invite dès lors à opérer une comparaison entre les victimes d'accidents de roulage selon que le véhicule automoteur impliqué dans l'accident est ou non lié à une voie ferrée. C'est uniquement dans cette dernière hypothèse que les victimes d'accidents de roulage sont indemnisées lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée conformément aux dispositions de l'article 80, § 1er, 2°, de la loi du 9 juillet 1975. En revanche, dans la première hypothèse, le Fonds commun de garantie n'interviendra pas, puisque, même en admettant que l'article 29bis de la loi R.C. automobile soit applicable aux accidents de roulage impliquant des véhicules sur rails, il ne saurait être question d'un manquement à l'obligation d'assurance visée à l'article 80, § 1er, alinéa 1er, 2°, aucune personne tenue à réparation n'étant désignée pour les véhicules sur rails.

B.13.2. Contrairement à ce que soutient le Fonds commun de garantie, ces catégories de personnes sont bel et bien comparables en tant que victimes d'accidents de roulage qui souhaitent une réparation du dommage de la part du Fonds commun de garantie.

B.14.1. Il ressort des travaux préparatoires de l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances que le Fonds commun de garantie a pour mission de réparer le dommage causé par les véhicules automoteurs dans les hypothèse 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'article 80, § 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 Fonds commun de garantie 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.14.2. L'article 29bis de la loi R.C. automobile dispose à cet égard que l'article 80 s'applique à l'indemnisation visée dans la disposition citée en premier lieu. Il apparaît des travaux préparatoires de la loi du 13 avril 1995 « modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » que le législateur a voulu que l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 soit pleinement applicable à l'indemnisation visée à l'article 29bis de la loi R.C. automobile :

« Afin d'assurer la cohérence du système, le Fonds commun de garantie automobile doit non seulement intervenir en cas de défaut d'assurance mais doit également être tenu légalement de se substituer à la compagnie d'assurances dans tous les cas visés à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. » (*Doc. parl.*, Chambre, 1993-1994, n° 1422/5, p. 3)

B.15. Compte tenu du rôle de substitution attribué au Fonds commun de garantie 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 ou dans les hypothèses où l'article 29bis de la loi R.C. automobile trouve à s'appliquer.

B.16. 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 viole les articles 10 et 11 de la Constitution en tant qu'il exclut les trains du régime d'indemnisation qu'il prévoit lorsqu'ils font usage de la voie publique ou la croisent partiellement ou entièrement et en tant qu'il ne prévoit pas de personne tenue à réparation dans ces hypothèses;

- L'article 80, § 1er, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise et en langue française, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 10 décembre 2003.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts