

Numéros du rôle : 5498 et 5522
Arrêt n°116/2013 du 31 juillet 2013

A R R E T

---

*En cause* : les questions préjudicielles 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, posées par le Tribunal de police de Bruxelles.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents J. Spreutels et M. Bossuyt, et des juges E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Moerman, E. Derycke et P. Nihoul, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président J. Spreutels,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*

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

a. Par jugement du 28 septembre 2012 en cause de l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes contre la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 10 octobre 2012, le Tribunal de police de Bruxelles 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 à l'intérieur d'un véhicule sur rails 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, 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 ? ».

b. Par jugement du 23 novembre 2012 en cause de la SA « Axa Belgium » contre la Société nationale des chemins de fer belges, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 27 novembre 2012, le Tribunal de police de Bruxelles a posé la question préjudicielle suivante :

« Interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les passagers, victimes d'accidents de la circulation se produisant entre des véhicules sur rails qui circulent 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, 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 ? ».

Ces affaires, inscrites sous les numéros 5498 et 5522 du rôle de la Cour, ont été jointes.

### a) *Dans l'affaire n° 5498*

Des mémoires ont été introduits par :

- l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, dont les bureaux sont établis à 1031 Bruxelles, chaussée de Haecht 579/40;

- la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), dont le siège social est établi à 1000 Bruxelles, rue Royale 76;

- le Conseil des ministres.

La Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et le Conseil des ministres ont introduit des mémoires en réponse.

b) *Dans l'affaire n° 5522*

Des mémoires ont été introduits par :

- la SA « Axa Belgium », dont le siège social est établi à 1170 Bruxelles, boulevard du Souverain 25;
- la Société nationale des chemins de fer belges, dont le siège social est établi à 1060 Bruxelles, avenue de la Porte de Hal 40;
- le Conseil des ministres.

La Société nationale des chemins de fer belges et le Conseil des ministres ont introduit des mémoires en réponse.

A l'audience publique du 27 juin 2013 :

- ont comparu :
  - . Me M. Timmery *loco* Me T. Hallet, avocats au barreau de Bruxelles, pour l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes;
  - . Me P. Galand et Me V. Godfrind, avocats au barreau de Bruxelles, pour la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB);
  - . Me G. Kuyper, avocat au barreau de Bruxelles, pour la Société nationale des chemins de fer belges;
  - . Me L. Schuermans, avocat au barreau de Turnhout, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs P. Nihoul et E. De Groot 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 constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

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

La Cour est interrogée par deux jugements rendus par le Tribunal de police de Bruxelles. Les deux affaires concernent des accidents survenus dans un véhicule circulant sur une voie ferrée soit, pour l'affaire n° 5498, dans le métro et, pour l'affaire n° 5522, dans un train. Les victimes des accidents sont des passagers qui ont été blessés alors qu'ils se trouvaient à l'intérieur des véhicules concernés entre deux stations ou gares. Dans l'affaire n° 5498, la victime a fait une chute provoquée par le freinage brutal du véhicule. Dans l'affaire n° 5522, la victime, qui se trouvait à bord d'un train qui est entré en collision avec un autre train, a été grièvement blessée lors du choc. Dans les deux affaires, le Tribunal de police est saisi de demandes, formées par les organismes ayant indemnisé les victimes, qui sont fondées 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, et qui tendent à entendre condamner les sociétés propriétaires des véhicules concernées, la Société des transports intercommunaux bruxellois et la Société nationale des chemins de fer belge, à leur rembourser leurs débours exposés en lien causal avec les accidents.

Après avoir affirmé sa compétence pour connaître des demandes, le Tribunal de police cite l'arrêt n° 35/2012 du 8 mars 2012 de la Cour et s'interroge sur la portée de cette jurisprudence concernant les accidents à l'origine des demandes pendantes devant lui. Il estime que l'intérieur d'une rame de métro ou l'intérieur d'un train ne peuvent être considérés comme des lieux complètement isolés de la circulation, qu'il s'agit soit de lieux publics où toute personne peut circuler soit de lieux non public mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter. Il indique toutefois qu'à suivre l'arrêt précité de la Cour, il se trouve dans l'impossibilité d'appliquer l'article 29bis de la loi parce que les accidents se sont produits alors que le véhicule se trouvait en site propre, ce qui pourrait créer une discrimination entre passagers blessés à l'intérieur d'un véhicule relié à une voie ferrée selon l'endroit où se trouve le véhicule lorsque se produit l'accident. En conséquence, il pose à la Cour les questions précitées.

### III. *En droit*

- A -

A.1. L'Alliance nationale des mutualités chrétiennes, partie demanderesse devant le Tribunal de police de Bruxelles dans l'affaire n° 5498, invite la Cour à répondre négativement aux questions préjudicielles. Elle fait valoir que dans le cas de véhicules liés à une voie ferrée, l'absence de limitation du champ d'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 aux accidents survenus sur des terrains privés est raisonnablement justifiée par le fait que ces véhicules circulent toujours sur des sites propres. Elle estime qu'il n'est pas déraisonnable de prévoir un champ d'application du régime d'indemnisation automatique différent selon que l'accident implique un véhicule lié à une voie ferrée ou non. Elle considère que la solution adoptée par l'arrêt n° 35/2012 précité de la Cour ne peut être appliquée à la situation dans laquelle se trouve le passager d'un véhicule lié à une voie ferrée, parce que le risque créé par ce véhicule pour le passager est le même, que le véhicule se trouve sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation ou qu'il circule aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989. Elle ajoute qu'une réponse positive aux présentes questions préjudicielles conduirait indubitablement à créer une différence de traitement inconstitutionnelle entre les passagers d'un véhicule sur rail, victime d'un accident de la circulation, selon l'endroit où se trouve le véhicule au moment de l'accident.

A.2. La SA « Axa Belgium », partie demanderesse devant le Tribunal de police de Bruxelles dans l'affaire n° 5522, relève que l'arrêt n° 35/2012 précité n'envisage nullement le cas des accidents ferroviaires dont sont victimes les passagers de trains. Elle fait valoir que l'intérieur du train, lieu de l'accident en l'espèce, est un endroit visé à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, puisqu'il s'agit d'un terrain ouvert au public ou, à tout le moins, d'un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter. Elle considère que dès lors que l'arrêt n° 35/2012 précité n'envisage pas cette situation, il ne pourrait être appliqué en l'espèce, sous peine de créer une discrimination entre passagers victimes d'accidents impliquant un véhicule lié à une voie ferrée. Elle conclut que si, à suivre la jurisprudence de la Cour, c'est la notion de risque qui sous-tend l'application de l'article 29bis en cause, les questions préjudicielles doivent nécessairement appeler une réponse négative.

A.3.1. La société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), partie défenderesse dans l'affaire n° 5498, expose que l'accident donnant lieu au litige s'est produit dans un wagon de métro circulant dans un lieu qui n'est en aucun cas visé à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989. Elle estime que cette situation diffère fondamentalement de celle qui résulterait d'un accident de la circulation impliquant un véhicule sur rail circulant en un lieu visé à l'article 2, § 1er, de la loi précitée. Elle précise que la différence de situation en question réside dans la présence ou l'absence, selon le cas, d'interactions possibles entre le véhicule sur rails et d'autres usagers de la route. Elle en conclut que les passagers du métro ne sont pas soumis à un risque analogue à celui que courent les passagers d'un véhicule sur rails circulant en un endroit où le véhicule est amené à croiser d'autres usagers de la route parce que lorsque le véhicule sur rails circule en un lieu où il est susceptible d'être confronté à d'autres usagers, il existe un risque pour les passagers d'être impliqués dans une collision ou dans un freinage d'urgence rendu nécessaire par le comportement d'un tiers.

A.3.2. La STIB ajoute que le législateur n'a pas abrogé la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport, qui prévoit en ses articles 3 à 5 que le transporteur est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Elle précise que les victimes d'accident impliquant un véhicule sur rails dans les endroits non visés par l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 conservent le droit de réclamer une indemnisation soit en vertu des règles établies par la loi du 28 août 1891 précitée, soit de l'article 1382 du Code civil. Elle en conclut que la différence de traitement en cause n'est pas disproportionnée.

A.3.3. Enfin, la STIB considère que traiter de la même manière toutes les victimes d'accidents survenus dans un véhicule lié à une voie ferrée, quel que soit le lieu où ils se produisent, reviendrait à créer une rupture d'égalité entre les propriétaires de ces véhicules et les assureurs, dès lors que les propriétaires seraient tenus à indemniser tous les sinistres alors que les assureurs ne doivent indemniser que les victimes d'un accident survenu à un endroit visé par l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989. Elle ajoute qu'un autre aspect de la rupture d'égalité découlerait du fait que les propriétaires de véhicules sur rails seraient tenus d'indemniser les victimes de sinistres survenus dans des endroits où le risque lié à la circulation est nul.

A.4.1. La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), partie défenderesse dans l'affaire n° 5522, estime que la prémisse sur laquelle se fonde la question, à savoir que l'intérieur d'un wagon de train constituerait un terrain accessible au public au sens de l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, est erronée. Elle considère qu'une rame de train ne constitue, à l'évidence, pas un terrain.

A.4.2. La SNCB estime que la question préjudicielle est d'autant moins pertinente que le passager d'un train bénéficie d'une protection qu'un piéton ne peut ordinairement revendiquer et qui est propre au droit du transport puisqu'en sa qualité de passager, il est créancier d'une obligation de résultat visant son transport jusqu'à sa destination de telle sorte qu'il sera indemnisé en cas de chute, par exemple, sauf au transporteur ferroviaire à démontrer que le préjudice subi est dû à une cause extérieure, conformément à l'article 4 de la loi du 25 août 1891 précitée.

A.4.3. La SNCB expose que l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 a une nature juridique ambiguë : il s'agit d'une disposition du droit des assurances mais elle revêt également les caractéristiques d'une norme de responsabilité. Elle considère que la jurisprudence de la Cour permet de penser qu'une correcte application de cette disposition suppose une évaluation du risque de circulation. Elle fait valoir qu'indépendamment du fait qu'une rame de train ne constitue évidemment pas un « terrain » au sens de l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, le risque de circulation en pleine voie est essentiellement et statistiquement différent de tous les autres et ce, sans préjudice du droit du passager d'être indemnisé, non pas sur la base de l'article 29bis précité, mais bien en application de la réglementation relative au transport ferroviaire.

A.4.4. Enfin, la SNCB attire l'attention de la Cour sur le fait que la question préjudicielle, à l'instar de celle qui a donné lieu à l'arrêt du 8 mars 2012, est posée dans un litige qui oppose la SNCB à un assureur-loi.

Elle expose que, couplée au mécanisme de subrogation, l'extension du champ d'application de l'article 29bis a entraîné une inflation de demandes des assureurs d'obtenir le remboursement, par les entreprises de transport sur rail, des décaissements en couverture desquels ils touchent parfois d'importantes primes. Elle estime qu'il s'agit d'une anomalie : dès lors que, selon une interprétation maximale du champ d'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, les accidents survenus sur les voies seraient des accidents de la circulation, un accident du travail survenant sur un chantier ferroviaire aboutira, *ipso facto*, à ce que la SNCB soit le réassureur de l'assureur-loi.

A.5.1. Le Conseil des ministres, intervenant dans les deux affaires jointes, rappelle la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et celle de la Cour de cassation. Il expose que la jurisprudence de cette dernière, la jurisprudence des juridictions de fond et la doctrine majoritaire considèrent que le régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 trouve à s'appliquer aux accidents ferroviaires quel que soit le lieu de leur survenance.

A.5.2. A propos de l'accident qui a donné lieu au litige dans l'affaire n° 5498, le Conseil des ministres fait remarquer qu'il s'est produit avant la modification de l'article 29bis, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, c'est-à-dire à une époque où la loi ne contenait pas de dispositions relatives aux véhicules liés à une voie ferrée. Il s'interroge en conséquence sur l'opportunité d'inviter le juge *a quo* à examiner si la question telle qu'il l'a posée est encore indispensable à la solution du litige et, le cas échéant, s'il ne doit pas en modifier les termes.

A.5.3. Quant au fond, le Conseil des ministres invite la Cour à répondre par la négative aux questions préjudicielles parce qu'à son estime, la distinction faite par la Cour dans l'arrêt n° 35/2012 selon l'endroit où se trouve le véhicule au moment de l'accident ne peut être faite lorsque l'usager faible est un passager du véhicule lié à une voie ferrée. Il considère en effet que lorsqu'il s'agit d'un passager d'un véhicule lié à une voie ferrée, le risque créé par ce véhicule ne peut être considéré comme étant substantiellement différent selon qu'au moment de l'accident, le véhicule circule sur une voie ferrée qui est isolée de la circulation ou non.

A.5.4. Le Conseil des ministres indique que l'article 4 de la loi du 25 août 1891 sur les contrats de transport n'offre pas de solution équivalente en faveur des victimes d'accidents survenus aux voyageurs parce que la mise en œuvre de cette disposition suppose que le transporteur soit déclaré responsable de l'accident, qu'elle n'est applicable qu'aux contrats de transport à titre onéreux et que le transporteur peut échapper à toute responsabilité en prouvant que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. En outre, le délai de prescription est plus court.

A.5.5. Le Conseil des ministres ajoute que la distinction établie par la Cour dans l'arrêt du 8 mars 2012 est source d'insécurité juridique pour les victimes, passagers ou piétons. Il souligne que la solution retenue par cet arrêt limite la protection de l'usager faible et induit une discrimination entre les victimes, en fonction du lieu où l'accident se produit.

A.6.1. La STIB répond que les faits à l'origine du litige dans le cadre duquel l'arrêt n° 35/2012 a été rendu ne sont pas fondamentalement différents de ceux ayant donné lieu au litige à l'origine de la présente question préjudicielle. Elle estime que dans les deux cas, l'élément fondamental à prendre en considération est le fait que le lieu de l'accident est un lieu où les véhicules sur rails sont amenés à circuler de manière différente par rapport aux lieux où ils sont susceptibles d'être confrontés à d'autres usagers, de sorte que le risque y est moindre.

A.6.2. La STIB ajoute encore que le fait que la loi du 25 août 1891 précitée n'offre pas de solution équivalente n'est pas de nature à créer une discrimination dès lors que cette législation, même si sa mise en œuvre est plus contraignante pour les victimes, ne prive pas celles-ci de leurs droits à poursuivre et à obtenir réparation de leur préjudice.

A.6.3. La STIB fait valoir qu'imposer aux sociétés de transports en commun une obligation d'indemniser n'importe quelle victime quel que soit l'endroit où survient l'accident créerait également à charge des transporteurs et de leurs pouvoirs subsidiant une charge financière sans équivalent par rapport aux assureurs de la responsabilité civile automobile. Elle rappelle à cet égard que les assureurs RC auto ont été autorisés à majorer les primes de l'assurance pour couvrir le risque couru par les usagers faibles, de sorte que ce risque est pris en

charge par les automobilistes qui le créent. En revanche, mettre à charge des sociétés de transports l'indemnisation automatique de n'importe quelle victime d'un accident ayant impliqué un véhicule de transport revient en réalité à mettre à charge de l'ensemble des citoyens une part de la charge de l'indemnisation, ce qui est, selon la partie intervenante, discriminatoire par rapport au système d'indemnisation dans le domaine de la RC automobile.

A.6.4. Enfin, la STIB cite la législation française et européenne en la matière.

A.7. Par son mémoire en réponse, la SNCB porte à la connaissance de la Cour le fait que le Tribunal de première instance de Mons, siégeant en appel, a fait application de l'enseignement de l'arrêt n° 35/2012 dans le cadre de suites de l'accident ferroviaire de Buizingen, soit le même accident que celui qui est à l'origine de la procédure dans le cadre de laquelle est posée la question préjudicielle dans l'affaire n° 5522. Elle précise que le Tribunal a considéré que la solution retenue par l'arrêt précité s'applique également aux accidents survenus aux passagers d'un train circulant en site propre.

A.8. Le Conseil des ministres répond que, contrairement à ce que soutient la STIB, le risque pour les passagers d'un véhicule lié à une voie ferrée circulant dans un tunnel, tel un métro, n'est pas nul puisqu'une collision est possible, par exemple avec un autre véhicule circulant dans le même sens ou avec un véhicule ayant déraillé ou raté un aiguillage. Il ajoute que les conducteurs de métro peuvent également être confrontés à d'autres usagers, ainsi qu'à des piétons circulant sur les voies. Il rappelle que le risque que le législateur a entendu rencontrer est celui qui est créé par le véhicule pour l'usager faible. Enfin, il cite l'arrêt n° 130/2002 et en déduit que le fait que certains passagers d'un véhicule lié à une voie ferrée pourraient, sous certaines conditions, obtenir une indemnisation sur la base de l'article 4 de la loi du 25 août 1891 sur les contrats de transport ne peut justifier une distinction entre les passagers selon que l'accident de la circulation survenu à l'intérieur du véhicule dont ils sont victimes s'est produit à un endroit complètement isolé de la circulation ou pas.

- B -

B.1. Les questions préjudicielles portent sur l'article 29bis, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », tel qu'il a été modifié par la loi du 19 janvier 2001 « modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules », qui dispose :

« En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1er, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.

En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévue à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule.

[...] ».

Les questions portent plus précisément sur l'alinéa 2 de cette disposition.

B.2.1. Ainsi que le relève le Conseil des ministres, l'accident qui est à l'origine du litige qui a donné lieu à la question posée dans l'affaire n° 5498 s'est produit le 12 septembre 2000, soit antérieurement à la modification de la disposition en cause par la loi du 19 janvier 2001.

B.2.2. Avant l'entrée en vigueur de la loi du 19 janvier 2001, l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 excluait de son champ d'application les accidents de la circulation impliquant un véhicule lié à une voie ferrée. Cette exclusion ayant été jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution par la Cour dans son arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998, le législateur a inséré l'alinéa 2 dans le paragraphe 1er de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989.

B.2.3. Le juge *a quo* précise, dans la décision de renvoi, que s'il doit appliquer, aux suites de l'accident concerné dans l'affaire n° 5498, l'article 29bis dans sa version antérieure à sa modification par la loi du 19 janvier 2001, il doit cependant, en vertu de l'arrêt n° 92/98 précité, constater que cette disposition est inconstitutionnelle en ce qu'elle exclut de son champ d'application les véhicules automoteurs liés à une voie ferrée et, en conséquence, l'appliquer dans une interprétation qui la rende conforme aux articles 10 et 11 de la Constitution.

B.2.4. Il résulte de ce qui précède que la question préjudicielle posée dans l'affaire n° 5498, en tant qu'elle vise l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, tel qu'il a été modifié par la loi du 19 janvier 2001, afin de le rendre compatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution, en suite de l'arrêt n° 92/98 précité, est pertinente au regard du litige pendant devant la juridiction *a quo*.

B.3. Les questions préjudicielles concernent des accidents qui se sont produits à l'intérieur d'un véhicule lié à une voie ferrée. Les victimes de ces accidents étaient des passagers de ces véhicules. La Cour limite son examen à cette hypothèse.

B.4. 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'exclut pas du régime d'indemnisation automatique qu'elle prévoit les accidents se produisant à l'intérieur d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée qui surviennent alors que le véhicule se trouve à un endroit qui est complètement isolé de la circulation.

B.5.1. Par son arrêt n° 35/2012 du 8 mars 2012, la Cour a dit pour droit que la disposition en cause, en ce qu'elle n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un train qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.5.2. L'affaire ayant donné lieu à cet arrêt concernait un accident survenu à un piéton se trouvant sur ou à proximité d'une voie ferrée, heurté par un train alors que celui-ci circulait à un endroit où la voie ferrée était complètement isolée des voiries ouvertes à la circulation.

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

B.6.1. En ce qui concerne les véhicules sur rails, le législateur a pu prendre en compte le risque qu'ils créent pour les autres usagers lorsque ces véhicules circulent en des endroits qui ne sont pas isolés complètement des endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi en cause, dès lors que ce risque est analogue à celui créé par les autres véhicules. Il en va ainsi même lorsque la voie publique est temporairement interdite par l'abaissement de barrières de sécurité ou par des feux de signalisation destinés à permettre le passage du train.

B.6.2. Par son arrêt n° 35/2012 précité, la Cour a toutefois jugé que lorsque le train circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, § 1er, précité, le risque créé par ce véhicule pour l'usager faible de la route devait être tenu pour essentiellement différent de celui créé pour ce même usager par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, § 1er, précité.

Elle en a conclu qu'en ce qu'elle oblige les propriétaires du train à réparer le dommage résultant d'un accident survenu dans cette hypothèse, la disposition en cause n'est pas raisonnablement justifiée.

B.6.3. 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 passagers qui se trouvent à l'intérieur. Il n'y a dès lors aucune justification raisonnable pour exclure du régime d'indemnisation automatique créé par l'article 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 sur les endroits visés à l'article 2, § 1er, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est un passager du véhicule concerné.

B.7.1. Pour le surplus, contrairement à ce que soutiennent la STIB et la SNCB, l'article 4 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport n'offre pas aux passagers d'un véhicule victimes d'un accident un régime d'indemnisation équivalent à celui de la disposition en cause, puisque, entre autres différences, dans le premier cas, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

B.7.2. Dès lors que, comme il est indiqué en B.6.3, il ne serait pas raisonnablement justifié de traiter différemment les passagers d'un véhicule lié à une voie ferrée victimes d'un accident selon le lieu où survient celui-ci, l'article 4 de la loi du 25 août 1891, qui ne prévoit

pas un régime d'indemnisation équivalent à la disposition en cause, ne pourrait conduire la Cour à répondre positivement aux questions préjudicielles.

B.8. Les questions préjudicielles appellent une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

En ce qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, lorsque la victime de l'accident est un passager de ce véhicule, l'article 29*bis*, § 1er, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, à l'audience publique du 31 juillet 2013.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels