

Plaid. : M^{es} K. Janssens et L. Schuermans.

J.L.M.B. 12/770

Observations

L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ?

I. Introduction

1. Le 8 mars 2012, la Cour constitutionnelle a rendu un arrêt¹ qui risque de remettre en cause l'indemnisation de certaines victimes d'accidents impliquant un véhicule sur rails survenus en site propre. La Cour estime que l'article 29bis² de la loi du 21 novembre 1989³ est contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il 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. Le risque créé par le véhicule sur rails, dans cette hypothèse, est différent de celui créé par les véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, paragraphe premier, de la loi du 21 novembre 1989 (voie publique, terrain ouvert au public, terrain privé, mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter). En imposant aux propriétaires de trains de réparer les dommages résultant de ces accidents, l'article 29bis n'est, selon la Cour constitutionnelle, pas raisonnablement justifié. Cet arrêt pourrait notamment poser de nombreux problèmes aux victimes de la terrible collision entre deux trains survenue le 15 février 2010 à Buizingen qui fit dix-neuf morts et cent vingt-cinq blessés. Alors que la question des responsabilités à l'origine du drame n'a, à notre connaissance, toujours pas été tranchée, les victimes de cet accident pourraient perdre une voie de recours essentielle pour obtenir la réparation de leurs dommages. Avant d'aborder l'analyse critique de l'arrêt de la Cour constitutionnelle, un bref rappel de l'évolution législative et jurisprudentielle à ce sujet s'impose.

II. De 1994 à 2012 : historique de l'article 29bis

2. Un article 29bis a été inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales⁴. Selon le texte adopté à l'époque, les victimes d'accident de la circulation impliquant un véhicule sur rails ne bénéficiaient pas du régime d'indemnisation automatique. La disposition ayant été intégrée dans la législation relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, son champ d'application était limité aux véhicules automoteurs tels que définis à l'article premier de la loi⁵. Or, cet article précise qu'un véhicule automoteur est un véhicule qui « *est destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée*⁶ (...) ».

1. C.C., 8 mars 2012, C.R.A., 2012, p. 64 et 68, note I. BOONE ; N.j.W., 2012, liv. 260, p. 247, note I. BOONE ; R.W., 2011-2012, liv. 35, p. 1569 ; Bull. ass., 2012, p. 225, note J. MUYLDERMANS ; R.G.A.R., 2012, n° 14882, note J. LOLY.

2. Cet article permet aux usagers faibles victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur d'être automatiquement indemnisés de leur dommage corporel, c'est-à-dire sans devoir discuter de la responsabilité de l'auteur du dommage.

3. Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, M.B., 8 décembre 1989.

4. Loi du 30 mars 1994 portant dispositions sociales, M.B., 31 mars 1994.

5. N. ESTIENNE, " La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route ", R.G.A.R., 2001, n° 13392 ; C. VAN SCHOU BROECK et A. DE GRAEVE, " Commentaar bij artikel 29bis W.A.M.-Wet ", Verzekeringen. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer, Malines, Kluwer, 2006, p. 9.

6. Nous soulignons.



3. Quelques années plus tard, le tribunal de police de Bruxelles⁷ s'est interrogé sur le caractère discriminatoire de cette exclusion et a, dès lors, posé une question préjudicielle à la Cour d'arbitrage⁸. Par un arrêt du 15 juillet 1998, la Cour d'arbitrage a décidé que l'article 29bis violait les articles 10 et 11 de la Constitution en ce que les véhicules liés à une voie ferrée étaient exclus du régime d'indemnisation⁹. La Cour justifiait sa décision au motif « *qu'il n'est nullement démontré qu'ils (les véhicules sur rails) représentent un risque moindre, à un point tel qu'il se justifie de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent* ».

Suite à cet arrêt, le législateur a dû revoir sa copie : le système de protection de la loi du 21 novembre 1989 devait être étendu aux usagers faibles victimes d'accidents impliquant un train ou un tram¹⁰. A l'occasion de cette extension, la question du lieu de l'accident s'est posée. La réponse du législateur ressort clairement des travaux préparatoires. Son objectif était de viser « *tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée dont un usager vulnérable est susceptible d'être la victime, quel que soit le lieu de survenance d'un tel accident (site propre ou voie publique)* »¹¹. Le législateur n'entendait donc pas limiter le champ d'application spatial de l'article 29bis aux accidents survenus en un lieu où la voie ferrée croise la voie publique et ne souhaitait pas opérer une différenciation entre les accidents survenus ou non en site propre¹². Un nouvel alinéa est, dès lors, inséré par la loi du 19 janvier 2001¹³ :

« *en cas d'accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévus à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule* ».

4. Cette intervention du législateur n'a toutefois pas mis fin aux discussions. Dès l'adoption de la loi du 19 janvier 2001, les auteurs de doctrine se sont demandé si l'article 29bis s'appliquait quel que soit le lieu de l'accident ou si le régime d'indemnisation automatique ne pouvait être invoqué que s'il se produisait à un endroit en contact avec la voie publique¹⁴. La majorité d'entre eux¹⁵ ainsi que certains

7. Pol. Bruxelles, 8 décembre 1997, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.957; *J.J.P.*, 1998, p. 131.

8. Rebaptisée Cour constitutionnelle depuis la loi spéciale du 21 février 2010 visant à adapter diverses dispositions à la dénomination « Cour constitutionnelle », *M.B.*, 8 mars 2010.

9. C.A., 15 juillet 1998, cette revue, 1999, p. 356 ; *R.W.*, 1999-00, p. 338 ; *T.A.V.W.*, 1998, p. 233 ; *R.D.C.*, 1998, p. 652 ; *Dr. circ.*, 1998, p. 367.

10. Rapport fait au nom de la Commission de l'économie, de la politique scientifique, de l'éducation, des institutions scientifiques et culturelles nationales, des classes moyennes et de l'agriculture par M. CREYF, *Doc. parl.*, Sénat, session 1999-2000, 0210/005, p. 6.

11. Ibidem.

12. J. MUYLDERMANS, "Opmerkingen", note sous C.A., 8 mars 2012, *Bull. ass.*, 2012, liv. 2, p. 225.

13. 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, *M.B.*, 21 février 2001.

14. TH. PAPART, "L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : au pays de nulle part", *J.J.P.*, 2006, p. 143 ; B. DUBUISSON, "La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route. 'Cent fois sur le métier...' ", *L'indemnisation des usagers faibles de la route* (sous la dir. de P. JADOUL et B. DUBUISSON), Bruxelles, Larcier, 2002, p. 213 ; J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk artikel 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers*, Malines, Kluwer, 2004, p. 34 ; N. ESTIENNE, "La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route", *op. cit.*, n° 13392 ; C. IDOMON, "Treinongevallen: bevoegdheid van de politierechtbank en toepassing van artikel 29bis W.A.M.-Wet", note sous Pol., Malines, 17 septembre 2004, *R.W.*, 2005-2006, p. 359 ; D. SIMOENS, "Antwoord op de noot 'Treinongevallen: bevoegdheid van de politierechtbank en toepassing van artikel 29bis W.A.M.-Wet'", *R.W.*, 2005-2006, p. 914.

15. N. ESTIENNE, "La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route", *op. cit.*, n° 13392 ; B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 213-214 ; J. BOGAERT, *op. cit.*, p. 34 ; N. ESTIENNE et D. DE CALLATAY, "Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001", *Développements récents du droit des accidents de la circulation* (sous la coordination de M. HOUBEN), Formation permanente CUP, Liège, 2002, p. 131 ; C. IDOMON, *op. cit.*, p. 357 ; I. BOONE, "Treinongeval 'in eigen bedding' : Hof van Cassatie aanvaardt bevoegdheid politierechtbank en toepassing artikel 29bis WAM", note sous Cass., 11 janvier 2010, *N.j.W.*, 2010, liv. 218, p. 198 ; *a contrario* : D. SIMOENS, *op. cit.*, p. 914.



juges du fond¹⁶ penchaient pour la première solution s'appuyant sur les travaux préparatoires et sur la comparaison entre les deux premiers alinéas de l'article 29bis¹⁷. Les plus hautes juridictions de notre pays se sont également exprimées sur la question.

La Cour d'arbitrage s'est d'abord prononcée au sujet des accidents se produisant dans un endroit où le véhicule sur rails emprunte ou traverse la voie publique. Dans ses arrêts du 10 décembre 2003 et du 7 juin 2006, la Cour a estimé que l'article 29bis violait les articles 10 et 11 de la Constitution s'il était interprété de façon à exclure du régime d'indemnisation les accidents impliquant un train lorsqu'il croise ou fait usage de la voie publique, et ce même si la circulation sur la chaussée est interdite par l'abaissement des barrières de sécurité¹⁸.

En 2010, la Cour de cassation va plus loin. Selon elle, le législateur « *a entendu viser tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée dont un usager vulnérable serait victime quel que soit le lieu de la survenance de l'accident* »¹⁹. Pour la Cour de cassation, le champ d'application de la disposition n'est donc pas limité aux accidents survenant à un endroit où le véhicule sur rails emprunte ou traverse la voie publique²⁰.

Interrogée à présent à propos d'un accident survenu « en pleine voie », la Cour constitutionnelle vient donc de déclarer cette interprétation de l'article 29bis contraire à la Constitution²¹.

III. L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012

5. Les faits soumis à l'appréciation de la Cour constitutionnelle qui était saisie d'une question préjudicielle posée par la cour d'appel d'Anvers sont les suivants. Un travailleur est victime d'un accident mortel sur le chemin du travail : il est percuté par un train à un endroit où les voies ferrées ne croisent pas la voie publique. Après avoir indemnisé les ayants-droit de la victime, l'assureur-loi réclame à la SNCB le remboursement de ses débours sur la base de l'article 29bis. Avant de statuer sur cette demande, la cour d'appel d'Anvers pose à la Cour constitutionnelle cette question :

« l'article 29bis de la loi RC-automobile viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété en ce sens que les assureurs visés au paragraphe premier, alinéa premier, peuvent seulement être appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation aux endroits visés à l'article 2, paragraphe premier, alors que les propriétaires d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, visés au paragraphe premier, alinéa 2 peuvent être appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation quel que soit le lieu de l'accident ? ».

16. Pol. Bruges, 23 février 2006, *T.G.R.*, 2009, p. 315 ; Pol. Mons, 3 juin 2010, *J.J. Pol.*, 2011, p. 69 ; Pol. Charleroi, 8 octobre 2010, *C.R.A.*, 2011, p. 111 ; Pol. Gand, 23 janvier 2012, *R.W.*, 2011-2012, p. 1523 ; Civ. Mons, 25 octobre 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14250. A propos d'accidents survenus avant l'entrée en vigueur de la loi du 19 janvier 2001 : Pol. Bruges, 18 septembre 2000, *T.A.V.W.*, 2001, p. 26 ; Pol. Malines, 4 décembre 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.781 ; Pol. Bruges, 25 novembre 2004, *R.W.*, 2007-2008, p. 1642.

17. Contrairement au premier alinéa de l'article 29bis, l'alinéa 2 de cet article ne renvoie pas à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 qui limite spatialement l'obligation d'assurance.

18. C.A., 10 décembre 2003, *Bull. ass.*, 2004, liv. 3, p. 464, note J. MUYLDERMANS ; *R.G.A.R.*, 2004, liv. 7, n° 13.903 ; *R.W.*, 2003-04, liv. 31, p. 1214 ; *C.R.A.*, 2004, liv. 3, p. 203 ; C.A., 7 juin 2006, *J.T.*, 2006, liv. 6232, 490, note ; *R.G.A.R.*, 2007, liv. 4, n° 14.249 ; *R.W.*, 2006-2007, liv. 28, p. 1149, note.

19. Cass., 11 janvier 2010, cette revue, 2010, liv. 17, p. 778 ; *N.j.W.*, 2010, liv. 218, p. 197, note I. BOONE ; *Pas.*, 2010, liv. 1, 59, conclusions J. GÉNICOT ; *R.G.A.R.*, 2010, liv. 10, n° 14697, note ; *C.R.A.*, 2010, liv. 4, p. 283, note.

20. Notons que l'avocat général GÉNICOT, dans ses conclusions précédant l'arrêt de la Cour de cassation du 11 janvier 2010, a constaté que le législateur a marqué son intention de voir l'article 29bis applicable aux accidents se produisant en site propre sous peine de discrimination.

21. L'arrêt de la Cour de cassation du 11 janvier 2010 avait été invoqué par le Conseil des ministres dans son mémoire introduit devant la Cour constitutionnelle pour justifier l'application de l'article 29bis aux accidents survenus en site propre.

6. Après avoir rappelé sa jurisprudence antérieure et l'interprétation de la Cour de cassation, la Cour constitutionnelle précise qu'elle limite son examen à l'hypothèse dont elle est saisie, c'est-à-dire celle d'un accident survenu à un endroit où la voie ferrée est complètement isolée de la circulation. La Cour fonde ensuite son raisonnement sur la question de l'appréciation du risque. Conformément à ses précédents arrêts de 1998, 2003 et 2006, la Cour estime que les véhicules sur rails ne créent pas un risque moindre que les autres véhicules automoteurs lorsqu'ils font usage de la voie publique ou croisent entièrement ou partiellement celle-ci. Ce constat s'applique également, selon la Cour, lorsque la voie publique est temporairement interdite par l'abaissement des barrières de sécurité ou par des feux de signalisation. Néanmoins, le risque créé lorsque le train circule à des endroits qui sont totalement isolés de la circulation est différent par rapport à celui créé dans les endroits visés à l'article 2, paragraphe premier, de la loi du 21 novembre 1989. La Cour estime que l'article 29bis n'est pas raisonnablement justifié en ce qu'il impose aux propriétaires de véhicules sur rails d'intervenir pour des accidents se produisant à des endroits où le risque est moins élevé.

IV. Les hypothèses visées par l'arrêt du 8 mars 2012

A. Position du problème

7. La Cour constitutionnelle opte pour le concept « d'endroit complètement isolé de la circulation » afin de limiter les hypothèses d'intervention des propriétaires de véhicules sur rails. Avant de s'interroger sur le raisonnement de la Cour, une première question se pose : qu'est-ce qu'un endroit complètement isolé de la circulation ?

8. Lorsqu'on évoque les accidents impliquant un véhicule sur rails, plusieurs situations sont envisageables²² : un train entre en collision avec un autre véhicule sur rails ou avec un véhicule automoteur ; un tram déraille ou percute un piéton, un cycliste ou un objet présent sur les voies ferrées ; un piéton se trouvant trop près du bord du quai est happé par un métro ; un piéton se blesse en montant ou descendant du véhicule ; un passager est blessé suite à un coup de frein trop brusque du conducteur, *etc.* Jusqu'à présent, toutes ces situations, selon une majorité de la doctrine et selon la Cour de cassation, tombaient sous le coup de l'article 29bis²³. L'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle vient limiter les hypothèses dans lesquelles la victime pourra bénéficier du régime d'indemnisation automatique²⁴.

B. Accidents en pleine voie

9. S'agissant des accidents survenant en pleine voie, hypothèse à l'origine de l'arrêt de la Cour, la réponse est claire : ils sont exclus du champ d'application de l'article 29bis. Les passagers d'une collision entre deux trains qui n'a pas lieu à un passage à niveau, comme ce fut le cas pour la catastrophe de Buizingen, pourraient, dans l'état actuel de la jurisprudence, perdre le bénéfice du régime d'indemnisation automatique. Il en sera de même pour l'ouvrier happé par un train alors qu'il travaille sur les rails, tout comme pour le passager qui tombe ou qui est blessé par une valise si, à ce moment-là, le train ne croise pas la voie publique.

22. N. ESTIENNE, " L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires ", *Liber Amicorum Jean-Luc Fagnart*, Limal-Bruxelles, Anthemis-Bruylant, 2008, p. 500-501.

23. V. ARICKX, " Schadevergoedingsrecht voor verkeersongevallen : recente wijzigingen ", *Gandaius Actueel VII*, Malines, Story-Scientia, 2002, p. 75 ; N. ESTIENNE, " La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route ", *op. cit.*, n° 13392 ; J. BOGAERT, *op. cit.*, p. 32.

24. E. BREWAEYS, " Grondwettelijk Hof verzwakt positie zwakke weggebruiker bij ongeval met trein of tram ", *Juristenkrant*, 2012, liv. 247, p. 5.



Ils pourront, il est vrai, invoquer d'autres fondements juridiques : la responsabilité du transporteur consacrée à l'article 4 de la loi du 25 août 1891²⁵ ou encore le droit commun de la responsabilité extracontractuelle (articles 1382 et 1383 du code civil). Toutefois, les victimes privées du recours à l'article 29bis sont, depuis le 8 mars 2012, dans une situation beaucoup moins favorable, compte tenu des nombreux avantages que présente cet article²⁶. Le régime d'indemnisation des usagers faibles permet tout d'abord à la victime d'éviter la délicate preuve d'une faute exigée par les articles 1382 et 1383 du code civil. Par ailleurs, le délai de prescription quinquennal de l'action basée sur l'article 29bis est sensiblement plus long que le délai d'un an pour les actions nées du contrat de transport de personnes (article 9, alinéa 3, de la loi du 25 août 1891). En outre, l'indemnisation automatique peut être invoquée par tous les usagers faibles (piéton, cycliste et passager), alors que l'article 4 de la loi du 25 août 1891 ne bénéficie qu'aux personnes transportées. Enfin, les moyens de défense qui pourront être opposés par l'assureur RC automobile sont beaucoup plus réduits dans le cadre de l'article 29bis que dans le cadre du droit commun ou de la responsabilité du transporteur. Ainsi, l'assureur RC automobile ne pourra refuser son intervention que si l'usager faible a commis une faute intentionnelle, c'est-à-dire s'il a voulu l'accident et ses conséquences. Le responsable sur la base des articles 1382 et 1383 du code civil ou le transporteur pourra, par contre, s'exonérer partiellement ou totalement en invoquant le fait d'un tiers, la faute, même la plus légère, de la victime ou encore le cas fortuit ou la force majeure²⁷.

C. Accidents survenus sur les quais,...

10. Les termes utilisés par la Cour constitutionnelle risquent de poser de nombreux problèmes d'interprétation pour d'autres types d'accidents. *Quid* par exemple des accidents qui ont lieu près du quai d'une gare ? Peut-on assimiler le quai d'une gare à un endroit complètement isolé de la circulation ? *A priori*, seuls les piétons peuvent circuler sur les quais d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro. Si la Cour constitutionnelle entend viser uniquement la circulation des véhicules automoteurs, on pourrait soutenir qu'un accident qui aurait lieu près d'un quai est complètement isolé de la circulation. Toutefois, le quai peut être considéré comme un endroit visé à l'article 2, paragraphe premier, de la loi du 21 novembre 1989, à savoir un terrain privé, mais ouvert à certaines personnes ayant le droit de le fréquenter²⁸. Le tribunal de première instance de Mons a, à cet égard, très justement considéré que le quai de la gare d'où la victime a chuté sur la voie est un terrain privé, mais accessible au public²⁹. Nous rejoignons donc l'avis de JESSICA LOLY selon lequel il s'agit d'un « *endroit qui ne peut être raisonnablement qualifié de " complètement isolé de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, paragraphe premier " »*³⁰. D'autres situations peuvent également s'avérer problématiques. *Quid* d'un accident qui a lieu alors que le train circule sur un pont surplombant ou longeant une voie publique³¹ ? S'agit-il d'un « *endroit isolé de la circulation* » ? Le concept utilisé par la Cour

25. Loi du 25 août 1891 portant révision du titre du code de commerce concernant les contrats de transport, *M.B.*, 5 septembre 1891.

26. N. ESTIENNE, " L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires ", *op. cit.*, p. 511-513.

27. I. BOONE, " Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen ", note sous C.C., 8 mars 2012, *C.R.A.*, 2012, p. 68 ; *N.j.W.*, 2012, liv. 260, p. 249 ; N. ESTIENNE, " L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires ", *op. cit.*, p. 512.

28. I. BOONE, " Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen ", *op. cit.*, p. 68.

29. Civ. Mons, 25 octobre 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14250.

30. J. LOLY, " L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue, mais combien de créées ? ", note sous C.C., 8 mars 2012, *R.G.A.R.*, 2012, n° 14882.

31. J. MUYLDERMANS, *op. cit.*, p. 225.



constitutionnelle n'apparaît donc pas si évident à appliquer concrètement et risque de donner lieu à de vives discussions³².

Même si le risque d'interprétations divergentes existe pour certaines hypothèses, nous devons néanmoins reconnaître qu'à la lecture de l'arrêt du 8 mars 2012, la volonté de la Cour a, sans doute, été de viser une grande partie du trajet emprunté par les trains ou les trams, c'est-à-dire, comme dans le cas dont elle a été saisie, les endroits où, en principe, aucun piéton n'est autorisé à circuler.

D. Position française

11. La loi française du 5 juillet 1985 exclut de son champ d'application les accidents qui surviennent « *lorsque les chemins de fer et les tramways circulent sur des voies qui leur sont propres* »³³, c'est-à-dire sur des voies de circulation séparées de la voie publique³⁴. Notre Cour constitutionnelle s'est, semble-t-il, inspirée de la législation française. Partant, l'analyse de la jurisprudence française à ce sujet pourrait nous être utile afin de cerner les situations visées par l'exclusion.

La Cour de cassation française a notamment considéré que le tramway empruntant une voie ferrée implantée sur la chaussée, mais dans un couloir de circulation qui lui est réservé et qui est clairement délimité, circule sur une voie propre³⁵. La loi BADINTER n'est donc pas applicable. Par contre, elle sera d'application si les rails du tramway sont implantés sur la chaussée sans qu'il y ait de couloir réservé³⁶. La Cour de cassation française a par ailleurs décidé que lorsque le train circule sur un passage à niveau, il se trouve sur une voie qui lui est propre^{37 38}. Or, nous avons vu que notre Cour constitutionnelle, dans ses arrêts du 10 décembre 2003 et du 7 juin 2006, a indiqué que l'article 29bis était discriminatoire s'il était interprété de façon à exclure les accidents impliquant un train, lorsqu'il croise ou fait usage de la voie publique. Compte tenu de cette divergence, la jurisprudence française n'est, à notre estime, sans doute pas transposable en Belgique et ne nous éclaire donc pas vraiment sur la notion utilisée dans l'arrêt du 8 mars 2012.

V. L'arrêt du 8 mars 2012 : un arrêt créant de nouvelles discriminations ?

12. En voulant supprimer une prétendue discrimination entre les propriétaires de véhicules sur rails et les assureurs, la Cour constitutionnelle en a créé une nouvelle entre les usagers faibles³⁹. A quelques mètres près, la victime d'un accident impliquant un véhicule sur rails peut ainsi se trouver dans des situations bien différentes⁴⁰. Si un train freine brusquement à un passage à niveau, le passager blessé pourra être indemnisé sur la base de l'article 29bis, alors que le même coup de frein donné un peu plus loin ne donnera pas lieu à l'application de l'article. De même, un piéton

32. J.-L., FAGNART, " L'article 29bis ou la responsabilité camouflée ", *Bull. ass.*, 2012, liv. 2, p. 176.

33. Article premier de la loi 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, www.legifrance.fr.

34. G. VINEY et P. JOURDAIN, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité civile*, Paris, L.G.D.J., 2006, p. 1264.

35. Cass. fr. civ., 29 mai 1996, *Bull. civ.*, n° 108 ; Cass. fr. civ., 18 octobre 1995, *Bull. civ.*, n° 239.

36. Cass. fr. civ., 6 mai 1987, *Bull. civ.*, n° 92.

37. Cass. fr. civ., 19 mars 1997, *Bull. civ.*, n° 78.

38. Cette jurisprudence de la Cour de cassation est critiquée par la doctrine (G. VINEY et P. JOURDAIN, *op. cit.*, p. 1264 ; Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, Paris, Dalloz, 1998, p. 519 ; J. FLOUR et J.-L. AUBERT, *Les obligations. Le fait juridique*, Paris, Armand Colin, 1999, p. 294).

39. J.-L. FAGNART, *op. cit.*, p. 176 ; A.-M. NAVEAU, " Article 29bis et véhicules sur voies ferrées : tout est loin d'être réglé ", note sous *Civ. Nivelles*, 8 mars 2011, *For. ass.*, 2012, p. 157.

40. I. BOONE, " Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen ", *op. cit.*, p. 68.



happé à un endroit de croisement avec la voie publique bénéficiera du régime d'indemnisation automatique, contrairement au piéton happé en pleine voie, alors, par exemple, qu'il travaille sur les voies ferrées. La différence de traitement existe également entre le piéton qui traverse une autoroute et celui qui franchit des voies ferrées⁴¹ alors que, dans les deux hypothèses, la circulation est interdite aux piétons.

Le risque de créer une nouvelle discrimination au détriment des victimes d'accident se produisant en dehors d'un croisement avec la voie publique avait d'ailleurs déjà été dénoncé, avant que la Cour ne rende son arrêt⁴². Sachant que l'objectif du législateur a toujours été d'offrir une protection aux usagers faibles⁴³, il y a lieu de s'interroger sur les implications concrètes de l'arrêt du 8 mars 2012. Grâce à cette nouvelle jurisprudence, il n'existe plus de différence de traitement non justifiée entre, d'une part, les propriétaires de véhicules sur rails qui devaient intervenir peu importe le lieu de l'accident et, d'autre part, les assureurs d'autres véhicules automoteurs qui ne sont tenus que dans les lieux repris à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989. Pourtant, en mettant fin à cette discrimination, la Cour a fait apparaître de nouvelles différences de traitement injustifiées, mais, cette fois, entre les usagers faibles. Selon l'endroit où il se trouve, l'usager faible perd une protection qui lui était jusqu'alors accordée, au motif qu'il est soumis à un risque moindre, argument qui ne peut, à notre estime, être suivi, comme nous allons le démontrer.

VI. L'appréciation du risque créé

13. Pour la Cour constitutionnelle, le risque créé pour l'usager faible par un train circulant sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation « *doit être tenu pour essentiellement différent de celui créé pour ce même usager par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, paragraphe premier* ». Cette affirmation nous semble critiquable, car elle ne correspond pas à la réalité.

14. Si le risque d'accident en site propre est sans doute moins important en termes de fréquence⁴⁴, il n'en reste pas moins que ce type d'accident occasionne un grand nombre de victimes et est à l'origine de lésions corporelles beaucoup plus lourdes⁴⁵. Il est évident que la force mécanique d'un train est nettement plus importante que celle d'une voiture ou même d'un bus. L'impact avec un usager faible ou entre deux véhicules liés à une voie ferrée sera donc nécessairement plus grave⁴⁶. Par rapport aux autres véhicules automoteurs, le risque créé par un véhicule sur rails n'est pas moindre. La Cour l'a d'ailleurs clairement affirmé dans ses arrêts du 15 juillet 1998, du 26 juin 2002 et du 7 juin 2006⁴⁷.

15. Selon la Cour constitutionnelle, dès que le véhicule ne croise plus une voie publique, le risque pour les usagers faibles diminuerait alors brusquement. Il est vrai que, compte tenu de l'interdiction pour les piétons de circuler sur les voies en dehors des

41. J. LOLY, *op. cit.*, n° 14882.

42. Pol. Bruges, 23 février 2006, *T.G.R.*, 2009, p. 315 ; V. ARICKX, *op. cit.*, p. 76.

43. Projet de loi portant dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, session, 1993-1994, 981-1, p. 34.

44. D. SIMOENS, " De toepassing van het verkeersongevallenartikel 29bis WAM-Wet op treinen: een ontsporing ? Zelfdoding op het spoorweginet ", *Over grenzen. Liber amicorum Herman Cousy*, Anvers, Intersentia, 2011, p. 679.

45. I. BOONE, " Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen ", *op. cit.*, p. 67 ; N. ESTIENNE, " L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires ", *op. cit.*, p. 499.

46. I. BOONE, " Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen ", *op. cit.*, p. 67.

47. C.A., 15 juillet 1998, cette revue, 1999, p. 356 ; *R.W.*, 1999-00, p. 338 ; *T.A.V.W.*, 1998, p. 233 ; *R.D.C.*, 1998, p. 652 ; *Dr. circ.*, 1998, p. 367 ; C.A., 26 juin 2002, *Bull. ass.*, 2003, liv. 4, p. 753, note J. NIJS ; *R.W.*, 2002-2003, liv. 24, p. 935, note C. DE ROY ; *Dr. circ.*, 2002, liv. 8, p. 317 ; C.A., 7 juin 2006, *J.T.*, 2006, liv. 6232, p. 490, note ; *R.G.A.R.*, 2007, liv. 4, n° 14.249 ; *R.W.*, 2006-2007, liv. 28, p. 1149, note.

croisements avec la voie publique, le risque d'accident peut être considéré à leur égard comme moins important. Par contre, la situation est tout autre pour les passagers. Ils sont soumis au même risque de collision ou de freinage brusque, quel que soit l'endroit où le véhicule circule. Rappelons par ailleurs que le régime instauré par l'article 29bis est fondé sur le risque créé par l'énergie cinétique des véhicules automobiles⁴⁸. L'exclusion des endroits isolés de la circulation est donc d'autant moins justifiée que l'énergie cinétique du véhicule, lorsqu'il est en pleine voie, est supérieure ou, à tout le moins égale, à celle qu'il aura lorsqu'il croise la voie publique. Le risque créé par un véhicule lié à une voie ferrée étant le même, quel que soit l'endroit où il roule, à tout le moins pour les passagers, il n'y a pas lieu de refuser l'indemnisation aux usagers faibles victimes d'un accident se déroulant en site propre.

Nous pouvons également nous interroger sur l'incidence de cette jurisprudence sur les accidents de compétition. La Cour de cassation a eu l'occasion de se prononcer sur cette hypothèse particulière. Elle a précisé que « *de la circonstance que l'accident est survenu au cours d'une course ou d'un concours de vitesse, de régularité ou d'adresse sur un circuit fermé, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de l'article 29bis* »⁴⁹. Les compétitions automobiles ont, en effet, la particularité de se dérouler sur un parcours fermé à la circulation⁵⁰ et de créer un risque sensiblement différent de celui créé dans les endroits visés à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989. Si la Cour constitutionnelle poursuit son raisonnement suivi à propos des accidents impliquant un véhicule sur rails dans un endroit complètement isolé de la circulation et l'applique aux accidents de compétition, elle pourrait à nouveau remettre en cause la solution retenue par la Cour de cassation. L'analyse de la situation basée sur l'appréciation du risque créé mènerait alors à l'exclusion des accidents de compétition du champ d'application de l'article 29bis.

VII. Les voies ferrées : terrain privé ?

A. Champ d'application de l'article 29bis

16. Le raisonnement de la Cour pêche également en ce qu'il part du principe que les voies ferrées doivent être considérées comme un terrain privé. Rappelons que le champ d'application de l'article 29bis, déterminé par l'article 2, paragraphe premier, de la loi du 21 novembre 1989, s'étend non seulement à la voie publique et aux terrains ouverts au public, mais également aux terrains non publics ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter. Or, en payant leur ticket de transport ou leur abonnement, les passagers sont autorisés à fréquenter les voies ferrées⁵¹. De même, des ouvriers travaillant sur les voies de chemin de fer sont autorisés à se trouver à cet endroit. Vu sous cet angle, les voies ferrées peuvent être assimilées à des terrains privés ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter au sens de l'article 2, paragraphe premier⁵². Le champ d'application *ratione loci* de l'article 29bis ne serait alors pas plus large lorsque l'accident implique un véhicule sur rails puisque ce dernier aura nécessairement lieu dans un endroit visé à

48. Projet de loi portant dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, session, 1993-1994, 981-1, p. 34.

49. Cass., 25 janvier 2008, *J.T.*, 2008, p. 231 ; *R.G.A.R.*, 2009, n° 14483, note C. EYBEN ; Cass., 25 janvier 2008, *Pas.*, 2008, 255 ; *R.W.*, 2009-2010, p. 1600 ; *C.R.A.*, 2008, p. 272, note F. FERON ; Cass., 15 mai 2008, *Pas.*, 2008, 1188 ; *R.W.*, 2008-2009, p. 1516, note C. IDOMON ; *R.W.*, 2010-2011, p. 22, note C. VAN SCHOU BROECK ; *R.G.D.C.*, 2008, p. 627, note S. PANIS.

50. C. EYBEN, " L'article 29bis et les accidents de compétition: zones d'ombres persistantes ", *R.G.A.R.*, 2009, n° 14473.

51. J.-L. FAGNART, *op. cit.*, p. 176 ; J. BOGAERT, *op. cit.*, p. 28 ; C. VAN SCHOU BROECK et A. DE GRAEVE, *op. cit.*, p. 9.

52. V. ARICKX, *op. cit.*, p. 76.



l'article 2, paragraphe premier. Toutefois, nous ne pouvons occulter qu'en principe, hormis les travailleurs, personne n'a le droit de circuler sur les voies ferrées elles-mêmes. Le piéton qui, en pleine voie, traverse les rails ou les longe se trouve alors sur un terrain privé qu'il n'est pas autorisé à fréquenter. Si on limite les accidents survenus à un endroit complètement isolé de la circulation à cette hypothèse, le raisonnement de la Cour constitutionnelle peut alors paraître cohérent.

B. Absence de discrimination

17. Même si le raisonnement de la Cour pouvait être suivi, il ne nous semble pas qu'on puisse conclure à l'existence d'une discrimination. Les raisons qui ont poussé le législateur à refuser l'indemnisation des usagers faibles lorsque l'accident se déroule sur un terrain privé ne peuvent être transposées à la situation des véhicules sur rails.

18. A la lecture des travaux préparatoires, on remarque que le principal motif de l'exclusion des terrains privés est le risque de fraude et d'abus⁵³ ⁵⁴. Les victimes d'accidents domestiques (une personne se fracture le pied en tombant d'un escalier, par exemple) pourraient être tentées de prétendre qu'elles ont été victimes d'un accident impliquant leur véhicule automoteur dans leur parking ou dans l'allée privative de la maison afin d'obtenir une indemnisation de la part de leur assureur RC automobile⁵⁵ (dans notre exemple, la personne pourrait affirmer que son conjoint a roulé sur son pied en rentrant la voiture dans le garage). Le risque est d'autant plus grand qu'il n'y a bien souvent pas de témoin objectif pour appuyer les prétentions de la victime⁵⁶. Toutefois, peut-on raisonnablement affirmer que ce risque de fraude existe à propos d'accident avec un véhicule sur rails se produisant en site propre⁵⁷ ? Si l'exclusion des terrains privés est justifiée par le risque d'abus, l'exclusion des accidents en site propre ne repose sur aucun fondement.

19. Un autre argument avancé dans les travaux préparatoires est que, sur les terrains privés, des véhicules peuvent circuler (des engins de chantier, par exemple) sans devoir être assurés⁵⁸. Toutefois, comme le souligne NICOLAS ESTIENNE, si la volonté initiale du législateur était « *de faire coïncider le régime d'indemnisation automatique avec le domaine d'application de l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs, force est toutefois de constater que cette coïncidence n'est plus parfaite aujourd'hui, compte tenu de l'extension du champ d'application de l'article 29bis aux véhicules liés à une voie ferrée* »⁵⁹. Cette deuxième justification ne peut donc pas, non plus, être suivie.

20. Un troisième et dernier motif invoqué à l'appui de l'exclusion des terrains privés est le suivant : si l'indemnisation automatique se justifie dans les endroits visés à l'article 2, paragraphe premier, en raison des risques créés par la densité et la vitesse de la circulation routière, elle n'a pas lieu d'être sur les terrains privés puisque ces

53. Rapport fait au nom de la Commission de l'économie, de la politique scientifique, de l'éducation, des institutions scientifiques et culturelles nationales, des classes moyennes et de l'agriculture par M. CREYF, *Doc. parl.*, Sénat, session 1999-2000, 0210/005, p. 9.

54. Pour une critique de cette justification voy. N. ESTIENNE, " La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route ", *op. cit.*, n° 13392.

55. C.A., 6 novembre 2002, *Bull. ass.*, 2003, liv. 2, p. 349, note ; *R.G.A.R.*, 2003, liv. 7, n° 13.761 ; *Dr. circ.*, 2003, liv. 3, p. 95.

56. Ibidem.

57. J.-L. FAGNART, *op. cit.*, p. 176.

58. Rapport fait au nom de la Commission de l'économie, de la politique scientifique, de l'éducation, des institutions scientifiques et culturelles nationales, des classes moyennes et de l'agriculture par M. CREYF, *Doc. parl.*, Sénat, session 1999-2000, 0210/005, p. 10.

59. N. ESTIENNE, " La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route ", *op. cit.*, n° 13392.

deux éléments y font défaut⁶⁰. Là encore, le raisonnement n'est pas transposable aux véhicules sur rails compte tenu de leur vitesse.

21. Les véhicules sur rails ne sont donc pas dans une situation comparable aux autres véhicules automoteurs. Même en acceptant d'assimiler les voies ferrées à un terrain privé, il n'est, dès lors, pas discriminatoire d'imposer aux propriétaires de véhicules sur rails d'indemniser les victimes, quel que soit le lieu de l'accident, contrairement aux assureurs des autres véhicules automoteurs.

VIII. Portée de l'arrêt de la Cour constitutionnelle

22. Après avoir procédé à l'analyse critique de l'arrêt du 8 mars 2012, il convient de prendre un peu de recul par rapport à cette nouvelle jurisprudence. Ce faisant, un constat s'impose à la lecture de l'arrêt : la Cour de cassation et la Cour constitutionnelle adoptent des positions divergentes sur la question qui nous occupe. La Cour de cassation interprète l'article 29bis comme étant applicable aux accidents impliquant un véhicule sur rails, quel que soit le lieu de l'accident, et la Cour constitutionnelle qualifie cette interprétation de discriminatoire. Ce n'est pas la première fois qu'on note une différence d'interprétation entre les deux Cours et ce, sur d'autres sujets et dans d'autres matières⁶¹. Toutefois, le constat d'une opposition entre ces juridictions fait naître plusieurs questions. Quelles sont les incidences pratiques de cette contradiction ? Quelle est la portée d'un arrêt rendu par la Cour constitutionnelle sur question préjudicielle ? Quelle est la marge de manœuvre dont disposent la Cour de cassation et les juridictions de fond à la suite de cet arrêt ?

23. Les arrêts préjudiciels de la Cour constitutionnelle jouissent d'une autorité particulière. D'une part, l'arrêt s'impose au juge qui a posé la question préjudicielle et aux juridictions appelées à statuer dans la même affaire⁶². D'autre part, l'arrêt bénéficie d'une « portée dissuasive »⁶³. Lorsque la Cour constitutionnelle rend un arrêt sur question préjudicielle, toute juridiction en ce compris la Cour de cassation et le Conseil d'Etat depuis la loi du 9 mars 2003⁶⁴, est dispensée de poser une question à la Cour constitutionnelle qui aurait un objet identique à une question précédemment tranchée par celle-ci⁶⁵. Toutefois, cette dispense n'est possible que si la juridiction se conforme à la réponse donnée par la Cour constitutionnelle⁶⁶. Si, par contre, la juridiction veut remettre en question la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, elle dispose évidemment de la faculté de poser une nouvelle question préjudicielle à la Cour⁶⁷.

60. C.A., 6 novembre 2002, *Bull. ass.*, 2003, liv. 2, p. 349, note ; *R.G.A.R.*, 2003, liv. 7, n° 13.761 ; *Dr. circ.*, 2003, liv. 3, p. 95 ; J. BOGAERT, *op. cit.*, p. 25.

61. P. MARTENS et I. VERUGSTRAETE, " L'interprétation et la qualification de la norme de contrôle et de la norme contrôlée ", *Les rapports entre la Cour d'arbitrage, le Pouvoir judiciaire et le Conseil d'Etat*, Bruxelles, La Charte, 2006, p. 26-29 ; M. MAHIEU, " L'assurance ' responsabilité civile automobile ' et la jurisprudence de la cour d'arbitrage ", *Du neuf en assurance R.C. automobile*, Bruxelles, Bruylant, 2004, p. 3.

62. Article 28 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, *M.B.*, 7 janvier 1989 ; J. KIRKPATRICK, " Les suites à donner à un arrêt préjudiciel de la Cour constitutionnelle qui déclare une lacune législative contraire au principe d'égalité. A propos de la réparation des dommages causés à des usagers faibles par des accidents impliquant un tram ou un train », *J.T.*, 2009, p. 261.

63. J. VAN COMPERNOLLE et M. VERDUSSEN, " La guerre des juges aura-t-elle lieu ? A propos de l'autorité des arrêts préjudiciels de la Cour d'arbitrage ", *J.T.*, 2000, p. 298.

64. Loi spéciale du 9 mars 2003 modifiant la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, *M.B.*, 11 avril 2003.

65. Article 26, paragraphe 2, alinéa 2, 2°, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, *M.B.*, 7 janvier 1989 ; M. MAHIEU, *op. cit.*, p. 4 ; J. BOGAERT, *op. cit.*, p. 32 ; J. KIRKPATRICK, *op. cit.*, p. 261.

66. J. van Compernelle et M. Verdussen, *op. cit.*, p. 298.

67. M. MAHIEU, *op. cit.*, p. 4 ; C. VAN SCHOUBROECK, " Overzicht van de rechtspraak inzake de vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-wet ", *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid* (sous la dir. de H. COUSY), Gand, Larcier, 2000, p. 35.



24. Si elles sont saisies d'une réclamation fondée sur l'article 29bis de la part d'une victime d'un accident impliquant un véhicule lié à une voie ferrée, dans un endroit complètement isolé de la circulation, les juridictions de fond, mais également la Cour de cassation, disposeront de deux options : soit elles suivent l'arrêt de la Cour constitutionnelle et elles déboutent, dès lors, la victime si l'action est fondée exclusivement sur l'article 29bis⁶⁸ ; soit elles posent une nouvelle question préjudicielle à la Cour⁶⁹. Si la question est en tout point identique à celle que vient de poser la Cour d'appel d'Anvers, la Cour constitutionnelle pourrait confirmer les termes de l'arrêt du 8 mars 2012 par un arrêt « de réponse immédiate » en application des articles 70 et suivants de la loi spéciale du 6 janvier 1989⁷⁰. Si, par contre, le juge du fond est confronté à une hypothèse qui n'est pas exactement celle ayant donné lieu à l'arrêt du 8 mars 2012, il pourra poser une nouvelle question préjudicielle à la Cour⁷¹. Cette question pourrait, par exemple, concerner un accident survenant à quai ou impliquant non plus un piéton, mais un passager ou encore une personne autorisée à se trouver sur les voies ferrées. La Cour pourrait à cette occasion être amenée à préciser et nuancer l'arrêt qu'elle vient de rendre. Elle entrerait alors dans la casuistique du litige⁷².

25. En attendant, tant qu'une nouvelle question préjudicielle n'est pas posée et que la Cour ne nuance pas ou ne revient pas sur sa jurisprudence, aucun juge ne pourra plus appliquer l'article 29bis aux accidents se produisant dans un endroit isolé de la circulation, pas même la Cour de cassation⁷³. Cette dernière a pourtant déjà ignoré la réponse donnée par la Cour constitutionnelle et continué de donner à une norme une interprétation déclarée inconstitutionnelle⁷⁴. On pourrait donc envisager que la Cour de cassation campe sur ses positions et estime que l'article 29bis s'applique aux accidents impliquant un véhicule sur rails, quel que soit le lieu de l'accident. Cette « guerre des juges » n'est nullement souhaitable et a déjà fait l'objet de vives critiques par la doctrine⁷⁵. Outre l'insécurité juridique qu'elle engendre, cette position de la Cour de cassation serait contraire aux dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989. Une intervention urgente du législateur pour modifier l'article 29bis s'imposerait alors.

IX. Conclusion

26. L'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle risque, nous l'avons vu, de mettre en difficulté certains usagers faibles. Sur la base d'un raisonnement qui est, selon nous, critiquable, la Cour a privé des victimes d'accidents survenus en site propre d'une voie de recours essentielle. Or, les constats sur lesquels se fonde la Cour ne correspondent pas à la réalité. De plus, les termes utilisés sont peu clairs et risquent de

68. Puisque la disposition invoquée a, en effet, été déclarée inconstitutionnelle dans cette hypothèse.

69. J. van Compernelle et M. Verdussen, *op. cit.*, p. 304.

70. M. VAN OVERSTRAETEN, " Les modifications relatives à la procédure préliminaire devant la Cour d'arbitrage ", *La Cour d'arbitrage. Vingt ans après. Analyse des dernières réformes* (sous la dir. d'A. RASSON-ROLAND, D. RENDERS et M. VERDUSSEN), Bruxelles, Bruylant, 2004, p. 229.

71. J. VAN COMPERNOLLE, " La Cour d'arbitrage et le juge judiciaire ", *Regards croisés sur la Cour d'arbitrage*, Bruxelles, Bruylant, 1995, p. 197 et 203.

72. P. MARTENS, " Le contrôle préjudiciel de constitutionnalité est-il un art abstrait ? ", *Liber amicorum Robert Andersen*, Bruxelles, Bruylant, 2010, p. 426.

73. Notons que comme la Cour constitutionnelle n'a pas fait choix de limiter les effets de son arrêt dans le temps, le juge du fond ne pourra appliquer l'article 29bis dans cette hypothèse s'il ne pose pas une nouvelle question préjudicielle et ce, quelle que soit la date de survenance de l'accident (J. KIRKPATRICK, *op. cit.*, p. 261).

74. La Cour de cassation interprétait les articles 962 et suivants du code judiciaire et 43, 44 et 148 du code d'instruction criminelle en ce sens que les experts désignés par le juge pénal ne devaient pas respecter le principe du contradictoire (Cass., 17 novembre 1981, *Pas.*, 1982, 368). Malgré un arrêt de la Cour constitutionnelle qualifiant cette interprétation de discriminatoire (C.A., 30 avril 1997, *J.T.*, 1997, p. 494), la Cour de cassation a maintenu sa jurisprudence antérieure (Cass., 24 juin 1998, cette revue, 1998, p. 1286, obs. A. SADZOT).

75. J. VAN COMPERNOLLE et M. VERDUSSEN, *op. cit.*, p. 303 ; P. MARTENS, " La Cour de cassation, la Constitution et la Cour constitutionnelle : la paix des juges ? ", *J.T.*, 2007, p. 655.

donner lieu à des problèmes d'interprétation. Reste donc à espérer qu'une nouvelle question préjudicielle soit rapidement posée à la Cour ou que le législateur intervienne pour que cette jurisprudence reste « *complètement isolée* »...

PAULINE COLSON

Avocate au barreau de Bruxelles

Assistante au Centre de droit privé de l'UCL

Cour de cassation (1^{ère} chambre)

9 décembre 2010

Assurances - Généralités – Assurance-décès – Accidents du travail - Notion – Accident de droit commun.

Lorsque les conditions générales d'une police d'assurance énoncent que par accident, on entend « tout événement provenant de l'action soudaine ou fortuite d'une cause extérieure étrangère à la volonté de l'assuré » et que « l'assureur interprétera cette notion conformément aux dispositions légales en matière d'accident du travail ou survenu sur le chemin du travail dès lors que cette législation est appelée à sortir ses effets », l'arrêt qui considère, après avoir décidé qu'en l'espèce, il ne s'agissait pas d'un accident du travail, que ce n'est que lorsque la cause de l'accident est exclusivement un élément propre à l'organisme de la victime qu'il n'y a pas d'accident au sens de la législation du travail et, dès lors, au sens desdites conditions générales d'assurance, en donne une interprétation inconciliable avec leurs termes et, partant, viole la foi qui leur est due,

(SA Fortis Insurance Belgium / F.)

N° C.09.0215.F

I. La procédure devant la Cour

Le pourvoi en cassation est dirigé contre l'arrêt rendu le 26 juin 2008 par la cour d'appel de Liège.

II. Le moyen de cassation

Dans la requête en cassation, jointe au présent arrêt en copie certifiée conforme, la demanderesse présente un moyen.

III. La décision de la Cour

Sur le moyen :

L'arrêt relève, par appropriation des motifs du jugement entrepris, que la victime avait souscrit auprès de la demanderesse « une ' assurance compte ' dont l'article premier des conditions générales énonce que ' la présente assurance a pour objet de garantir l'assuré contre le risque de décès par accident ' », que, « par ' accident ', on entend tout événement provenant de l'action soudaine ou fortuite d'une cause extérieure étrangère à la volonté de l'assuré » et que « l'assureur interprétera cette notion conformément aux dispositions légales en matière d'accident du travail ou [d'accident] survenu sur le chemin du travail dès lors que cette législation est appelée à sortir ses effets ».

Par appropriation des motifs du jugement entrepris, l'arrêt relève que « c'est à juste titre que [la demanderesse] considère qu'il ne s'agit pas d'un accident du travail ou

