

|                                      |
|--------------------------------------|
| Numéro du rôle : 6657                |
| Arrêt n° 54/2018<br>du 26 avril 2018 |

A R R E T

---

*En cause* : la question préjudicielle relative à l'article 48ter, alinéa 1er, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, posée par le Tribunal de police néerlandophone de Bruxelles.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents A. Alen et J. Spreutels, et des juges L. Lavrysen, J.-P. Moerman, E. Derycke, F. Daoût et R. Leysen, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président A. Alen,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*   \*

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

Par jugement du 28 avril 2017 en cause de la SA « Baloise Belgium » contre la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges », dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 10 mai 2017, le Tribunal de police néerlandophone de Bruxelles a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 48<sup>ter</sup>, alinéa 1er, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il prévoit uniquement une action subrogatoire contre l'entreprise d'assurances qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur, et pas contre le propriétaire d'un véhicule sur rails ? ».

Des mémoires ont été introduits par :

- la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges », assistée et représentée par Me P. Vansteenkiste, avocat au barreau de Bruxelles;
- le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me P. Slegers et Me C. Pouppez, avocats au barreau de Bruxelles.

Le Conseil des ministres a également introduit un mémoire en réponse.

Par ordonnance du 7 février 2018, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs A. Alen et J.-P. Moerman, a décidé que l'affaire était en état, qu'aucune audience ne serait tenue, à moins qu'une partie n'ait demandé, dans le délai de sept jours suivant la réception de la notification de cette ordonnance, à être entendue, et qu'en l'absence d'une telle demande, les débats seraient clos le 28 février 2018 et l'affaire mise en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, l'affaire a été mise en délibéré le 28 février 2018.

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

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

Le 28 janvier 2010, Jan Boron, qui travaillait pour la SPRL « Josef Dierickx », a été victime d'un accident de travail mortel. Alors qu'il effectuait des travaux de câblage pour le compte du gestionnaire de réseau Elia sur un chantier situé à proximité d'une voie ferrée, il a été happé par un train.

La SA « Baloise Belgium », l'assureur-loi de la SPRL « Josef Dierickx », a versé aux ayants droit de Jan Boron la somme de 504 420,54 euros. Ensuite, elle a réclamé à la SA de droit public « Société nationale des chemins de fer belges » (ci-après : SNCB) le remboursement de ce montant, sur la base de l'article 29<sup>bis</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, combiné avec l'article 48<sup>ter</sup> de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail.

La SNCB, qui n'est pas assurée pour un tel risque, fait toutefois valoir qu'elle n'est pas tenue au paiement, étant donné que l'article 48<sup>ter</sup> de la loi sur les accidents du travail prévoit uniquement une action subrogatoire de

l'assureur-loi contre l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur, et non une action subrogatoire contre le propriétaire du véhicule automoteur qui n'a pas contracté d'assurance. Le juge *a quo* se demande si cette différence de traitement est compatible avec le principe d'égalité et de non-discrimination et pose dès lors la question préjudicielle reproduite plus haut.

### III. *En droit*

- A -

#### *Position de la SNCB*

A.1.1. Selon la SNCB, il est demandé à la Cour de comparer l'assureur-loi qui exerce son action subrogatoire contre l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du véhicule automoteur et l'assureur-loi qui exerce directement son action subrogatoire contre le propriétaire, le détenteur ou le conducteur d'un véhicule ferroviaire.

A.1.2. La situation du propriétaire d'un véhicule ferroviaire est pourtant considérablement différente de celle de l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'un véhicule automoteur. En effet, la SNCB n'est pas une entreprise d'assurance privée qui couvre certains risques moyennant le paiement de primes. Elle ne perçoit aucune prime d'assurance de qui que ce soit et ne constitue aucune réserve pour pouvoir couvrir des risques.

A.1.3. En vertu de 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 : la loi RC-automobile), la seule obligation de la SNCB à cet égard consiste à verser directement une indemnité à la victime d'un accident de train. Cette obligation, qui n'est pas liée à la perception de primes d'assurance, vise à protéger les usagers faibles contre les lourdes conséquences financières d'un accident de la circulation.

Cet objectif n'exige nullement que l'assureur-loi qui a indemnisé l'usager faible ou ses ayants droit puisse se retourner contre la SNCB dans le cadre de l'assurance des accidents du travail.

#### *Position du Conseil des ministres*

A.2.1. Selon le Conseil des ministres, la disposition en cause peut recevoir une interprétation conforme à la Constitution. Tant l'article 29bis de la loi RC-automobile que l'article 48ter de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail visent à protéger financièrement les victimes d'un accident dans lequel un véhicule automoteur est impliqué. L'article 29bis de la loi RC-automobile oblige l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire du véhicule automoteur ou, à défaut, le propriétaire lui-même à dédommager la victime et le subroge dans les droits que la victime peut faire valoir contre les tiers responsables. L'article 48ter de la loi sur les accidents du travail, qui n'est applicable que si l'accident de la circulation est également un accident du travail, oblige l'assureur-loi de l'employeur à dédommager la victime, et le subroge ensuite dans les droits qui découlent de l'article 29bis de la loi RC-automobile. Le législateur n'a pas voulu faire naître entre ces deux régimes une différence de traitement fondée sur le type de véhicule automoteur impliqué dans l'accident.

A.2.2. La victime d'un accident de la circulation qui est aussi un accident du travail peut toujours se retourner contre l'assureur-loi de son employeur ou contre le Fonds des accidents du travail, quel que soit le véhicule impliqué dans l'accident.

En revanche, la victime d'un accident de la circulation qui n'est pas un accident du travail doit introduire son action en réparation contre l'assureur du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du véhicule automoteur qui a causé l'accident de la circulation. Lorsque le propriétaire n'est pas assuré, comme c'est le cas dans le litige *a quo*, la victime doit par conséquent pouvoir introduire son action contre le propriétaire du véhicule automoteur. C'est pourquoi l'article 29bis, alinéa 2, de la loi RC-automobile dispose qu'en cas d'accident de la circulation

impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages incombe au propriétaire de ce véhicule.

A.2.3. Eu égard à ce qui précède, la seule interprétation raisonnable de la disposition en cause serait que l'assureur-loi qui a indemnisé la victime d'un accident de train puisse exercer son action subrogatoire contre le propriétaire même du véhicule ferroviaire, si ce propriétaire n'est pas assuré.

- B -

B.1.1. L'article 48<sup>ter</sup> de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail dispose :

« L'entreprise d'assurances et Fedris peuvent exercer une action contre l'entreprise d'assurances qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur ou contre le Fonds commun de garantie visé à l'article 24, § 1er, 1<sup>o</sup>, de la loi du 13 mars 2016 relative au statut et au contrôle des entreprises d'assurance ou de réassurance, jusqu'à concurrence des débours effectués en vertu de l'article 48<sup>bis</sup>, § 1er, des capitaux y correspondant, ainsi que des montants et capitaux visés aux articles 51<sup>bis</sup>, 51<sup>ter</sup> et 59<sup>quinquies</sup>.

Ils peuvent exercer cette action de la même façon que la victime ou ses ayants droit et être subrogés dans les droits que la victime ou ses ayants droit, en cas de non-indemnisation conformément à l'article 48<sup>bis</sup>, § 1er, auraient pu exercer en vertu de l'article 29<sup>bis</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ».

B.1.2. La disposition en cause fait partie de la section 6<sup>bis</sup> (« Concours avec la réparation accordée en vertu de l'article 29<sup>bis</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ») du chapitre II (« Réparation ») de la loi sur les accidents du travail, qui a été insérée par la loi du 29 avril 1996 portant des dispositions sociales. Lors des travaux préparatoires, cette insertion a été justifiée comme suit :

« L'article 45 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales a inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs un article 29<sup>bis</sup> en vertu duquel toute victime d'un accident de la circulation ou ses ayants droit, à l'exception des conducteurs et passagers d'un véhicule automoteur, a droit à une indemnisation intégrale, à l'exception des dégâts matériels, lors de tout accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, ceci à la charge de l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur du véhicule automoteur ou, à défaut d'assurance, à la charge du Fonds commun de garantie.

Par ailleurs, on y a prévu que les organismes d'assurance, au sens de la loi relative aux soins de santé et indemnités, qui ont indemnisé lesdites victimes sont subrogés dans les droits de ces victimes.

Toutefois, on n'a pas prévu une extension comparable du droit de subrogation dans le chef de l'assureur contre les accidents du travail qui a indemnisé lesdites victimes d'un accident de la circulation ou leurs ayants droit. De plus, il n'y a, pour l'action que les victimes ou ayants droit peuvent exercer contre l'assureur automobile en vertu du nouvel article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, aucune interdiction de cumul avec les indemnités d'accidents du travail et on n'a pas non plus défini l'ordre dans lequel les victimes ou leurs ayants droit peuvent exercer les actions fondées sur l'article *29bis* précité et sur la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail.

Pour combler ces lacunes, une nouvelle section *6bis* est insérée dans la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail. Cette nouvelle section régit le cumul de la réparation en vertu de la loi sur les accidents du travail avec les indemnités fondées sur l'article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs d'une manière parallèle à ce qui est déjà le cas actuellement pour le cumul avec la réparation accordée en vertu du droit commun de la responsabilité.

Le Comité de gestion du Fonds des accidents du travail a émis un avis favorable unanime concernant cette proposition d'ajout en séance du 18 juillet 1994 » (*Doc. parl.*, Chambre, 1995-1996, n° 352/1, p. 3).

Eu égard à ces objectifs, l'article *48bis* de la loi sur les accidents du travail oblige l'assureur-loi de l'employeur de la victime à verser à la victime d'un accident du travail dans lequel était impliqué un véhicule automoteur les indemnités qui découlent de la loi sur les accidents du travail, sans préjudice de 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 : la loi RC-automobile). En pareil cas, l'indemnité accordée conformément à l'article *29bis* de la loi RC-automobile ne peut porter sur l'indemnisation de dommages corporels tels qu'ils sont couverts par la loi sur les accidents du travail. Pour le surplus, l'indemnité fondée sur l'article *29bis* de la loi RC-automobile peut être cumulée avec les indemnités accordées en vertu de la loi sur les accidents du travail.

L'article *48ter*, en cause, de la loi sur les accidents du travail confère à l'assureur-loi qui a rempli cette obligation un droit d'action contre l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur. L'assureur-loi est alors subrogé dans les droits que la victime ou ses ayants droit auraient pu

exercer en vertu de l'article 29*bis* de la loi RC-automobile en cas de non-indemnisation conformément à l'article 48*bis*, § 1er, de la loi sur les accidents du travail.

B.1.3. La disposition en cause a été modifiée par l'article 3 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.

Cette disposition a étendu le champ d'application de la disposition en cause à l'assureur de la responsabilité du conducteur du véhicule automoteur, alors que la version initiale de cette disposition concernait uniquement l'assureur de la responsabilité du propriétaire et du détenteur du véhicule automoteur. Cette modification a été justifiée comme suit dans les travaux préparatoires :

« L'article 48*ter* de la loi sur les accidents de travail compte parmi les dispositions qui régissent le concours entre l'indemnisation pour un accident du travail et l'indemnisation accordée en vertu de l'article 29*bis* de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Le parallélisme entre les deux textes doit être complet. Il convient dès lors de mentionner également dans la loi sur les accidents du travail l'assureur qui couvre la responsabilité du conducteur » (*Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, DOC 50-0210/001, p. 6).

B.2.1. L'article 29*bis* de la loi RC-automobile dispose :

« § 1er. 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 dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles. Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.

L'article 19*bis*-11, § 1er 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, au sens de l'alinéa 1er, 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 âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1.

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, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

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

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

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

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

B.2.2. Cette disposition fait partie du chapitre *Vbis* (« De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation ») de la loi RC-automobile, inséré par l'article 45 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales.

Par cette insertion, le législateur visait à protéger les victimes d'accidents de la circulation et leurs ayants droit, qui se trouvent souvent dans une situation financière précaire à la suite d'un accident de la circulation, laquelle accentue encore la souffrance infligée, alors que souvent il n'est pas simple de prouver la responsabilité de l'accident. Il a donc instauré un système qui rend la personne qui met un véhicule automoteur en circulation objectivement responsable des lésions corporelles résultant d'un accident impliquant ce véhicule (*Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/1, pp. 8-10).

L'obligation d'indemniser la victime repose sur l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur, conformément à la loi RC-automobile. Pour un accident dans lequel est impliqué un véhicule automoteur lié à la voie ferrée, cette obligation repose sur le propriétaire de ce véhicule automoteur. En vertu de l'article 29bis, § 4, de la loi RC-automobile, cet assureur est ensuite subrogé dans les droits de la victime à l'encontre des tiers responsables de l'accident.

B.2.3. Par son arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998, la Cour a jugé que l'ancienne version de l'article 29bis de la loi RC-automobile n'était pas compatible avec le principe d'égalité et de non-discrimination, en ce qu'il excluait du régime d'indemnisation prévu par cette loi les accidents dans lesquels des véhicules automoteurs ferroviaires sont impliqués.

L'article 29bis de la loi RC-automobile a donc été modifié par l'article 2 de la loi du 19 janvier 2001 (*Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, DOC 50-0210/001, p. 1). Cette disposition a notamment inséré un deuxième alinéa dans l'article 29bis, § 1er, de la loi RC-automobile, qui fait naître une responsabilité objective pour le propriétaire du véhicule automoteur lié à une voie ferrée.

B.3.1. Tant la disposition en cause que l'article 29bis de la loi RC-automobile recherchent un équilibre entre la protection financière de la victime et l'effet du droit commun de la responsabilité. C'est pour cette raison que les deux dispositions prévoient à la fois une responsabilité objective de l'assureur et une action subrogatoire que ce même assureur peut ensuite exercer. Dans aucun des deux cas, la partie désignée comme objectivement responsable n'est censée supporter définitivement le montant qu'elle a versé à la victime.

B.3.2. La disposition en cause et l'article 29bis de la loi RC-automobile contiennent un régime subrogatoire en cascade. La victime d'un accident du travail impliquant un véhicule automoteur est, en ce qui concerne les dommages visés par la loi sur les accidents du travail, indemnisée par l'assureur-loi de son employeur, qui, en vertu de la disposition en cause, dispose d'un droit d'action subrogatoire pour réclamer le remboursement de la somme qu'il a versée à la victime à l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité du propriétaire, du

conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur. En vertu de l'article 29bis, § 4, de la loi RC-automobile, cette entreprise d'assurance dispose à son tour d'un droit d'action subrogatoire contre les tiers responsables en droit commun.

B.4. Dans l'interprétation du juge *a quo*, la disposition en cause prévoit uniquement une action subrogatoire contre l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur, et non une action subrogatoire contre le propriétaire d'un véhicule automoteur ferroviaire. Il souhaite savoir si cette différence de traitement est compatible avec le principe d'égalité et de non-discrimination.

B.5.1. Une interprétation littérale de la disposition en cause renvoie uniquement aux assureurs de véhicules automoteurs visés à l'article 29bis, § 1er, alinéa 1er, de la loi RC-automobile et non aux propriétaires des véhicules automoteurs liés à la voie ferrée visés à l'article 29bis, § 1er, alinéa 2, de la loi RC-automobile.

B.5.2. Dans cette interprétation, l'assureur-loi qui a indemnisé la victime d'un accident du travail impliquant un véhicule automoteur lié à la voie ferrée est traité de manière moins favorable que l'assureur-loi qui a indemnisé la victime d'un accident du travail impliquant un autre véhicule automoteur.

Ce n'est que dans ce dernier cas, en effet, que l'assureur-loi aura la certitude de pouvoir récupérer la somme versée à la victime, sur la base de l'action subrogatoire visée par la disposition en cause. Dans le premier cas, il peut uniquement se retourner contre le tiers responsable en droit commun et c'est lui qui supporte la charge de la preuve et le risque d'insolvabilité de ce tiers.

B.5.3. Cette différence de traitement n'est pas justifiée par l'objectif mentionné en B.3.1, à savoir la recherche d'un équilibre entre la protection financière de la victime et l'effet du droit commun de la responsabilité. En effet, l'assureur-loi a indemnisé la victime dans les deux cas et, dans les deux cas, le régime subrogatoire en cascade doit aboutir à ce que l'obligation définitive d'indemnisation incombe à la personne responsable de l'accident.

Cet objectif ne justifie dès lors pas que le régime subrogatoire en cascade et « le parallélisme complet » recherché par le législateur entre la disposition en cause et l'article 29bis de la loi RC-automobile soient interrompus lorsque l'accident du travail implique un véhicule automoteur lié à une voie ferrée.

B.5.4. La différence de traitement mentionnée en B.5.2 n'est pas non plus justifiée par le fait que la Société nationale des chemins de fer belges (ci-après : SNCB) n'est pas une entreprise d'assurance privée et ne perçoit aucune prime qu'elle pourrait affecter à la couverture d'assurés.

En effet, le régime en cause et l'article 29bis de la loi RC-automobile ne protègent pas les intérêts du propriétaire privé d'un véhicule automoteur qui a contracté une assurance, mais prévoient un système contraignant de responsabilité objective et de subrogation en vue de protéger les victimes d'un accident du travail impliquant un véhicule automoteur.

B.5.5. Il s'ensuit que la disposition en cause, interprétée en ce sens qu'elle ne confère pas à l'assureur-loi un droit d'action subrogatoire contre le propriétaire d'un véhicule automoteur ferroviaire, n'est pas compatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.6.1. La disposition en cause peut toutefois recevoir une autre interprétation.

En vertu de l'article 10, § 1er, de la loi RC-automobile, l'Etat, les régions, les communautés, Proximus, la Société nationale des voies aériennes, la SNCB, Infrabel, la Société nationale des chemins de fer vicinaux et « bpost » ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom, mais, dans ce cas, ils couvrent eux-mêmes, conformément à la loi RC-automobile, la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu. Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur.

Si la SNCB ne contracte pas d'assurance RC-automobile pour les véhicules automoteurs ferroviaires dont elle est propriétaire, elle doit donc, en vertu de cette disposition, être

considérée elle-même comme un assureur au sens de l'article 29*bis* de la loi RC-automobile et au sens de la disposition en cause. Du reste, l'article 48*ter*, alinéa 2, de la loi sur les accidents du travail renvoie à l'article 29*bis* de la loi RC-automobile dans son ensemble, sans établir de distinction selon le type de véhicule automoteur impliqué dans l'accident du travail ou selon qu'est applicable l'alinéa 1er ou l'alinéa 2 de l'article 29*bis*, § 1er, de cette loi.

B.6.2. Dans cette interprétation, qui est conforme au « parallélisme complet » recherché par le législateur entre la disposition en cause et l'article 29*bis* de la loi RC-automobile, la disposition en cause confère à l'assureur-loi un droit d'action subrogatoire contre le propriétaire du véhicule automoteur ferroviaire qui était impliqué dans l'accident du travail.

B.6.3. Du reste, cette interprétation n'oblige pas la SNCB à supporter définitivement l'indemnité versée à la victime par l'assureur-loi. Conformément à l'article 29*bis*, § 4, de la loi RC-automobile, la SNCB peut en effet se retourner ensuite contre la personne responsable en droit commun.

Elle supporte certes la charge de preuve et le risque d'insolvabilité du tiers responsable, mais cette charge n'est pas disproportionnée eu égard aux objectifs poursuivis par la disposition en cause.

Par ailleurs, la SNCB ne supporte cette charge et ce risque que dans la mesure où elle ne contracte pas d'assurance RC-automobile pour les véhicules automoteurs ferroviaires dont elle est propriétaire. Si elle contracte une telle assurance, elle n'est elle-même plus considérée comme un assureur au sens de l'article 10, § 1er, de la loi RC-automobile et l'assureur-loi doit exercer son action subrogatoire contre cet assureur.

B.6.4. Dans cette interprétation, la disposition en cause ne fait pas naître la différence de traitement mentionnée en B.5.2, étant donné que l'assureur-loi peut exercer l'action subrogatoire visée par la disposition en cause tant à l'encontre de l'entreprise d'assurance qui couvre la

responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur qu'à l'encontre, le cas échéant, du propriétaire d'un véhicule automoteur ferroviaire.

Dans cette interprétation, la disposition en cause est compatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

- Interprété en ce sens qu'il prévoit uniquement une action subrogatoire contre l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'un véhicule automoteur et non une action subrogatoire contre le propriétaire d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'article 48<sup>ter</sup> de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

- Interprété en ce sens qu'il prévoit une action subrogatoire contre le propriétaire d'un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'article 48<sup>ter</sup> de la loi précitée du 10 avril 1971 ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ainsi rendu en langue néerlandaise et en langue française, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 26 avril 2018.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

A. Alen