



Cour constitutionnelle

**Arrêt n° 72/2022  
du 25 mai 2022  
Numéro du rôle : 7471**

*En cause* : la question préjudicielle concernant l'article 3, § 1er, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », posée par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents P. Nihoul et L. Lavrysen, et des juges T. Giet, J. Moerman, D. Pieters, E. Bribosia et W. Verrijdt, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président P. Nihoul,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*I. Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par jugement du 9 novembre 2020, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 2 décembre 2020, le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 3, § 1er, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution :

- en ce que, dans le cas d'un accident avec partage de responsabilité, il permet d'exclure de l'assurance les dommages au véhicule assuré et d'empêcher en conséquence un assureur ou une personne physique ou morale obligé *in solidum* ou solidairement à la dette, de récupérer, dans le cadre de la contribution à la dette, la part des décaissements payés à la victime pour le dommage causé à son véhicule, correspondant à la responsabilité du co-responsable, conducteur de ce véhicule, à charge de l'assureur qui couvre la responsabilité civile découlant de son utilisation,

- alors que cet assureur ou cette personne physique ou morale peut, dans la même hypothèse de partage de responsabilité, récupérer cette part, lorsque le co-responsable n'est pas

le conducteur du véhicule endommagé, de sorte que le recours s'exerce contre un autre assureur que celui qui couvre la responsabilité civile liée à l'utilisation de ce véhicule endommagé ? ».

Des mémoires et mémoires en réponse ont été introduits par :

- la SA « Corona », assistée et représentée par Me M. Valvekens et Me T. Lefebvre, avocats au barreau de Bruxelles;
- la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), assistée et représentée par Me P. Galand, avocat au barreau de Bruxelles;
- le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me L. Schuermans, avocat au barreau d'Anvers.

Par ordonnance du 23 mars 2022, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs E. Bribosia et S. de Bethune, en remplacement du juge D. Pieters, légitimement empêché, 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 20 avril 2022 et l'affaire mise en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, l'affaire a été mise en délibéré le 20 avril 2022.

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*

Un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur conduit par une personne qui n'en était pas la propriétaire et un tram appartenant à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (ci-après : la STIB) s'est produit le 23 avril 2014 à Bruxelles. Par jugement du 9 octobre 2017, le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, statuant en degré d'appel, a partagé les responsabilités par moitié entre les deux conducteurs impliqués. Le Tribunal a jugé que la faute de la conductrice du véhicule automoteur n'était pas opposable au propriétaire de ce véhicule et a condamné la STIB, en application de l'obligation à la dette *in solidum*, à indemniser ce dernier de la totalité de son dommage. La faute du conducteur du tram étant opposable à la STIB, la SA « Corona », qui assurait le véhicule automoteur en responsabilité civile, a été condamnée à payer à celle-ci la moitié du dommage résultant des dégâts causés au tram.

La STIB ayant indemnisé le propriétaire du véhicule automoteur de l'intégralité de son dommage, elle a introduit un recours contributoire contre la conductrice et contre la SA « Corona » en vue d'obtenir leur condamnation à lui rembourser la moitié de la somme payée et les dépens. Le Tribunal de police francophone de Bruxelles a déclaré les demandes de la STIB recevables et fondées et a condamné *in solidum* la SA « Corona » et la conductrice du véhicule à rembourser à la STIB la moitié de ses débours.

Le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles est saisi de l'appel de ce jugement. Il expose que la STIB ne demande pas la réparation d'un dommage propre, mais bien la réparation de la moitié du dommage subi par le propriétaire du véhicule automoteur, qu'elle a été tenue de prendre en charge en raison de la faute commise par son préposé. Le Tribunal constate que le propriétaire du véhicule automoteur n'avait pas souscrit de couverture dégâts matériels auprès de son assureur et qu'il ne pouvait donc pas obtenir l'indemnisation à charge

de son assureur du dommage causé à son véhicule. Le Tribunal juge que la STIB, qui a indemnisé l'intégralité du dommage subi par le propriétaire du véhicule, dont la conductrice de ce véhicule était responsable pour moitié, est subrogée dans les droits du propriétaire du véhicule et est en droit d'obtenir la moitié de ses débours à charge de la conductrice. Il juge aussi que, dès lors que la STIB est subrogée dans les droits de la conductrice du véhicule, elle ne dispose pas de droits autres que celle-ci et qu'elle ne peut donc pas obtenir la condamnation *in solidum* de la SA « Corona » à prendre en charge cette indemnité. Il en conclut que, si elle est appliquée en l'espèce, l'exclusion permise à l'article 3, § 1er, alinéa 4, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » (ci-après : la loi du 21 novembre 1989) doit mener à la conclusion que la demande de la STIB dirigée contre la SA « Corona » est non fondée.

Devant le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, la STIB fait valoir que, si le dommage avait été causé à des biens autres que le véhicule assuré, les propriétaires de ces biens auraient pu être indemnisés intégralement et la SA « Corona » aurait dû intervenir pour rembourser la moitié du dommage causé. Elle considère que cette situation est constitutive de discrimination. À sa demande, le Tribunal pose à la Cour la question reproduite plus haut.

### III. *En droit*

- A -

A.1.1. La STIB envisage la comparaison de deux accidents de la circulation dans lesquels deux conducteurs au moins sont reconnus responsables et dans lesquels l'un des conducteurs n'est pas propriétaire du véhicule qu'il conduisait. Dans le premier accident envisagé, un bien appartenant à un tiers a été endommagé, et ce tiers, qui n'est pas responsable de l'accident, est complètement indemnisé par les responsables qui sont tenus *in solidum*. Dans le second cas, le bien endommagé est le véhicule conduit par le second responsable de l'accident, non propriétaire du véhicule, et l'assureur de ce dernier peut refuser d'indemniser son dommage. Dans ce second cas, l'autre coresponsable de l'accident et son assureur, qui sont tenus d'indemniser le propriétaire du véhicule, ne bénéficient pas de la garantie de l'assureur de celui-ci. Elle en déduit que l'un des coresponsables de l'accident est traité différemment selon que l'autre coresponsable conduisait ou non le véhicule endommagé par les fautes concurrentes, puisque, dans le second cas, il pourra bénéficier de la garantie de l'assureur de l'autre coresponsable de l'accident et non dans le premier cas.

A.1.2. La STIB indique qu'une autre différence de traitement existe selon que le conducteur coresponsable de l'accident est propriétaire ou non du véhicule endommagé. Si le véhicule était conduit par son propriétaire, celui-ci ne peut réclamer à charge de l'autre coresponsable et de son assureur que l'indemnisation de leur quote-part de responsabilité car sa propre faute lui est opposable. En revanche, si le véhicule était conduit par une personne autre que son propriétaire, celui-ci peut réclamer à l'autre coresponsable et à son assureur l'ensemble de son dommage, dans le cadre de l'obligation à la dette, car la faute du conducteur n'est pas opposable au propriétaire du véhicule. Elle ajoute que, dans ce dernier cas, le coresponsable ne bénéficie pas du recours contributoire contre l'assureur du véhicule endommagé conduit par l'autre coresponsable. Elle en conclut que, selon que le véhicule endommagé était conduit par son propriétaire ou par une autre personne, l'obligation du coresponsable, dans le cadre de l'obligation à la dette, n'est pas garantie de la même façon.

A.1.3. La STIB expose que, dès lors qu'il y a plus d'un responsable pour un dommage, tout responsable ayant indemnisé la victime pour une part de responsabilité supérieure à la sienne dispose d'un recours contributoire contre les autres responsables. Elle estime que le législateur, en prévoyant, par la disposition en cause, que les assureurs puissent exclure du champ de l'assurance les dégâts causés au véhicule objet de l'assurance, n'a manifestement pas envisagé la situation particulière visée dans la question préjudicielle. Elle fait valoir que l'évolution de la loi et de la jurisprudence témoigne d'une tendance certaine à aller vers une couverture toujours plus large de l'assurance automobile, y compris par la prise en charge croissante du dommage causé à l'assuré. À l'appui de cette affirmation, elle cite le cas des accidents dans lesquels on ne peut déterminer le responsable

(article 19bis-11, § 2, ancien, de la loi du 21 novembre 1989 - arrêt de la Cour n° 84/2017 du 22 juin 2017), l'extension de la couverture d'assurance aux proches de l'assuré, la loi du 21 novembre 1989, qui ne prévoit plus les exclusions anciennes, et l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, qui impose à l'assureur la prise en charge des dommages subis par les passagers du véhicule qu'il assure, même si le conducteur de ce véhicule n'est pas responsable de l'accident.

A.1.4. La STIB en conclut qu'il serait pertinent de donner à l'article 3, § 1er, alinéa 4, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 une interprétation supprimant la violation constatée, laquelle n'est susceptible d'aucune justification raisonnable.

A.2.1. La SA « Corona » relève que la question préjudicielle repose sur une prémisse inexacte parce que la question de savoir si l'assureur de la responsabilité civile non obligatoire peut ou non décliner son intervention peut recevoir différentes réponses, en fonction du contrat considéré. Il n'est donc pas établi que l'assureur de la responsabilité civile, hormis dans le cas de l'assurance visée par la loi du 21 novembre 1989, devra toujours intervenir dans le cadre d'un recours contributoire lorsque la partie coresponsable a payé la totalité de la dette *in solidum*.

A.2.2. Ensuite, la SA « Corona » estime que les deux catégories mentionnées dans la question préjudicielle ne sont pas comparables, dès lors que l'assurance obligatoire de la responsabilité civile visée dans la loi du 21 novembre 1989 n'est pas comparable aux autres assurances de la responsabilité civile de droit commun, qui sont des assurances facultatives. Elle ajoute que les situations soulevées dans la question préjudicielle ne sont pas comparables non plus, dès lors que, dans l'une, le véhicule endommagé est tiers au contrat, tandis que, dans l'autre, c'est le véhicule qui fait l'objet même du contrat.

A.2.3. À titre plus subsidiaire, la SA « Corona » fait valoir que la différence de traitement en cause poursuit le but légitime d'éviter la collusion. Elle indique que cette différence de traitement repose sur la possibilité, pour le Roi, d'exclure les dommages causés au véhicule assuré dans le cadre de l'assurance obligatoire des véhicules automobiles, ce qui est un critère objectif. Elle fait valoir qu'une réponse affirmative à la question préjudicielle reviendrait à déroger, pour le cas précis de l'espèce, aux règles du Code civil applicables à la subrogation, et elle relève que ces règles ne sont pas mises en cause dans la question préjudicielle. Elle souligne que la STIB n'est pas privée de recours, puisqu'elle peut se retourner contre le conducteur du véhicule coresponsable de l'accident, dans le cadre du recours contributoire.

A.3.1. Le Conseil des ministres estime à titre principal que la question préjudicielle est irrecevable car elle manque de clarté. Il souligne que la comparaison proposée par la juridiction *a quo* est basée sur deux circonstances différentes, à savoir, d'une part, la coresponsabilité ou non d'un conducteur et, d'autre part, l'étendue de la garantie de l'assureur qui couvre la responsabilité liée à l'utilisation du véhicule endommagé. Il ajoute qu'il n'est pas précisé si cet assureur couvre la responsabilité civile liée à l'usage du véhicule endommagé ou s'il couvre le dommage causé au véhicule.

A.3.2. Quant au fond, le Conseil des ministres rappelle que l'assurance responsabilité civile automobile a un caractère réel, puisqu'elle est attachée à un véhicule bien défini, désigné dans les conditions particulières du contrat, et que, par nature, elle couvre la responsabilité pour les dommages causés à des tiers. Il insiste sur le fait que les dommages causés au véhicule désigné dans les conditions particulières du contrat ne peuvent être considérés comme des dommages causés à des tiers. Il en déduit que les personnes qui ont indemnisé la victime du dommage causé à son véhicule et qui, dans le cadre d'un partage de responsabilités, veulent récupérer une partie de leurs débours auprès de l'assureur qui couvre la responsabilité civile liée à l'utilisation de ce véhicule se trouvent dans une situation différente de celle des personnes qui, dans la même hypothèse de partage des responsabilités, exercent un recours contre un assureur autre que celui qui couvre la responsabilité civile liée à l'utilisation du véhicule endommagé.

A.3.3. Le Conseil des ministres ajoute que les personnes qui ont indemnisé la victime du dommage causé à son véhicule disposent toujours d'un recours contributoire contre le coresponsable conducteur du véhicule, à concurrence de sa part de responsabilité, sur la base du droit commun de la responsabilité civile.

A.4.1. La STIB estime que la question préjudicielle est recevable, dès lors que les deux situations comparées incluent l'existence d'un coresponsable d'un accident, la différence étant que, dans un cas, le coresponsable conduisait un véhicule qui a été endommagé dans l'accident et qui appartenait à un tiers, alors que, dans l'autre cas, il conduisait un véhicule autre que celui qui a été endommagé. Elle ajoute qu'il est clair que la question vise la responsabilité civile liée à l'utilisation d'un véhicule.

A.4.2. La STIB considère que les arguments exprimés au fond par le Conseil des ministres ne répondent pas adéquatement à la question, qui est de savoir s'il existe une discrimination liée au fait que le recours contributoire n'est pas envisageable contre l'assureur du véhicule du coresponsable dans un cas, alors qu'il est envisageable dans l'autre cas.

A.4.3. La STIB répond à la SA « Corona » que la différence de traitement en cause ne doit pas être analysée du point de vue de l'assureur dont l'intervention est demandée, mais bien du point de vue du coresponsable de l'accident, qui a indemnisé la victime pour le tout et qui souhaite exercer un recours contributoire. La différence de traitement réside en ce que ce recours contributoire peut être exercé contre un assureur dans un cas, alors que ce même recours ne peut être exercé contre un assureur dans l'autre cas.

A.5. La SA « Corona » estime que le raisonnement de la STIB ne peut être suivi, dès lors qu'il s'agit, en l'espèce, d'un dommage qui a été causé au véhicule assuré par elle et non à un autre bien. Elle considère que la Cour constitutionnelle a confirmé, notamment par l'arrêt n° 84/2017, que, dans un régime de responsabilité civile, il est tout à fait possible d'exclure de l'indemnisation le dommage matériel causé au véhicule assuré.

A.6. Le Conseil des ministres considère que, contrairement à ce que la STIB soutient, la non-couverture du véhicule endommagé par l'assureur qui couvre la responsabilité civile liée à l'utilisation de ce véhicule n'a rien à voir avec le fait que ce véhicule endommagé appartienne ou non à un tiers non responsable, ou que le conducteur coresponsable soit ou non le propriétaire du véhicule endommagé. Il rappelle que le dommage causé au véhicule assuré dans le cadre du contrat d'assurance couvrant la responsabilité à laquelle l'utilisation du même véhicule peut donner lieu ne peut être considéré comme un dommage causé à un tiers. Il insiste sur le fait que cette situation est totalement différente de celle dans laquelle le conducteur du véhicule assuré a causé un dommage à un autre véhicule. Il ajoute que les régimes d'indemnisation prévus aux articles 19*bis*-11, § 2, 29*bis* et 29*ter* de la loi du 21 novembre 1989 sont, de par leur nature et de par leur but, totalement différents de l'obligation qui incombe à l'assureur de la responsabilité civile automobile d'indemniser les victimes sur la base de la responsabilité civile découlant de l'utilisation du véhicule assuré.

- B -

B.1.1. La question préjudicielle porte sur l'article 3, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » (ci-après : la loi du 21 novembre 1989), qui, avant sa modification par l'article 4 de la loi du 31 mai 2017 « modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », disposait :

« L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée, de l'employeur des personnes précitées, lorsque

celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, et de l'organisation qui les emploie comme volontaires lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 5 de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

[...]

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

1° au véhicule assuré;

[...] ».

B.1.2. En vertu de cette disposition, le contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs exclut de l'assurance les dommages causés au véhicule assuré, de sorte que, lorsque la responsabilité du conducteur du véhicule assuré est engagée, le dommage subi par ce véhicule n'est pas indemnisé par l'assureur de la responsabilité du propriétaire de ce véhicule.

B.2.1. Il ressort du jugement de renvoi que l'accident qui est à l'origine du litige est survenu entre un véhicule automoteur et un tram et que le véhicule automoteur n'était pas conduit par son propriétaire au moment de l'accident. Le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles a jugé que les deux conducteurs impliqués avaient chacun commis une faute ayant provoqué l'accident, de sorte qu'ils sont coresponsables, à parts égales, de la survenance de celui-ci et des dommages causés.

B.2.2. La juridiction *a quo* cherche à savoir si la disposition en cause est compatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle permet à l'assureur de la responsabilité civile du conducteur coresponsable de l'accident de décliner sa garantie pour les dommages causés au véhicule assuré, de sorte que l'autre coresponsable de l'accident, qui a indemnisé ce dommage pour sa totalité dans le cadre de l'obligation *in solidum* à la dette, ne peut mobiliser la garantie de l'assureur précité.

B.3.1. La Cour est invitée à comparer la situation de ce coresponsable de l'accident avec la situation d'une personne, coresponsable d'un accident de la circulation, qui a indemnisé le

dommage causé à un tiers et qui peut mobiliser la garantie de l'assureur responsabilité civile du véhicule conduit par l'autre coresponsable de l'accident pour obtenir le remboursement de la part de ses débours correspondant à la part de responsabilité de cet autre coresponsable. La juridiction *a quo* compare ainsi la situation née d'un accident impliquant deux véhicules dont chaque conducteur a commis une faute et est donc coresponsable avec la situation née d'un accident impliquant trois véhicules, lorsque deux conducteurs sont coresponsables du dommage causé au troisième véhicule, lequel est conduit par un conducteur qui n'est pas responsable de l'accident.

B.3.2. La Société des transports intercommunaux de Bruxelles (ci-après : la STIB) estime qu'une seconde comparaison devrait être envisagée, selon que le conducteur coresponsable de l'accident est ou non le propriétaire du véhicule endommagé.

Une partie devant la Cour ne peut modifier ou étendre la portée d'une question préjudicielle. C'est en effet à la seule juridiction *a quo* qu'il appartient de décider quelles sont les questions préjudicielles qui doivent être posées à la Cour et de déterminer ainsi l'étendue de la saisine. L'examen de la question ne peut donc être étendu à la comparaison de catégories de justiciables autres que celles qui sont mentionnées en B.3.1.

B.4.1. Le principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée.

L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

B.4.2. La SA « Corona » et le Conseil des ministres estiment que les situations comparées dans la question préjudicielle ne sont pas suffisamment comparables.

B.4.3. Il ne faut pas confondre différence et non-comparabilité. Les conducteurs coresponsables d'un accident qui, dans le cadre de l'obligation à la dette, ont indemnisé une victime de la totalité de son dommage ont le même intérêt à pouvoir faire appel à l'assureur de responsabilité civile du véhicule conduit par l'autre coresponsable. Les catégories de personnes mentionnées dans la question préjudicielle sont comparables, en ce sens qu'elles sont toutes deux coresponsables d'un accident et qu'elles ont indemnisé la victime pour la totalité de son dommage dans le cadre de l'obligation *in solidum* à la dette. Le simple fait que, dans un cas, la victime indemnisée est le preneur d'assurance en responsabilité civile, alors que, dans l'autre cas, la victime indemnisée est un tiers au contrat d'assurance peut certes constituer un élément dans l'appréciation d'une différence de traitement, mais il ne saurait suffire pour conclure à la non-comparabilité, au risque de vider de sa substance le contrôle exercé au regard du principe d'égalité et de non-discrimination.

B.5.1. La différence de traitement que la Cour est invitée à examiner repose sur le critère suivant : soit le véhicule pour lequel un des coresponsables de l'accident a indemnisé l'ensemble du dommage est le véhicule qui fait l'objet du contrat d'assurance de la responsabilité civile du véhicule conduit par l'autre coresponsable de l'accident, soit le véhicule endommagé est étranger à ce contrat d'assurance. Dans le premier cas, l'assureur peut décliner sa garantie pour couvrir le dommage causé au véhicule qu'il assure, alors que, dans le second cas, l'assureur ne peut refuser sa garantie pour couvrir le dommage causé à un véhicule étranger à ce contrat. Ce critère est objectif.

B.5.2. L'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 s'inscrit dans le cadre d'un régime fondé sur la responsabilité et sur les assurances de la responsabilité. Il concerne les hypothèses dans lesquelles « est engagée la responsabilité civile » du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du véhicule assuré. L'assurance de la responsabilité civile obligatoire des véhicules automoteurs a pour vocation d'intervenir pour réparer le dommage causé à des tiers par la faute de l'assuré et non pour réparer le dommage que l'assuré se cause à lui-même. Ce dernier dommage peut par contre être pris en charge par une assurance qui couvre les dégâts matériels occasionnés au véhicule. L'exclusion de l'indemnisation des dommages matériels causés au



véhicule assuré par la faute du conducteur de ce véhicule est dès lors cohérente par rapport au régime de responsabilité civile auquel se rattache l'assurance concernée.

B.5.3. En outre, en disposant que le contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité civile peut exclure le dommage causé au véhicule assuré, le législateur avait en vue « d'éviter tout risque de collusion entre personnes dont la responsabilité est couverte par le contrat d'assurance » (*Doc. parl.*, Sénat, 1988-1989, n° 696-2, p. 23). Dès lors que le législateur impose une obligation d'assurance de la responsabilité civile des conducteurs de véhicules automoteurs, il est pertinent que, pour éviter les fraudes à l'assurance, il permette d'exclure de la garantie les dommages occasionnés au véhicule appartenant à la personne assurée en responsabilité civile.

La différence de traitement en cause repose sur un critère pertinent.

B.6.1. La Cour doit encore examiner si le refus d'intervention de l'assureur en responsabilité civile sur la base de l'article 3, § 1er, alinéa 4, 1°, de la loi du 21 novembre 1989, en ce qu'il est opposable non seulement au propriétaire du véhicule assuré pour les dommages causés à ce véhicule par la faute de son conducteur, mais également, dans l'hypothèse décrite en B.2, au coresponsable de l'accident qui, dans le cadre de l'obligation à la dette, a indemnisé ce propriétaire, ne produit pas des effets disproportionnés pour le coresponsable de l'accident.

B.6.2. Le coresponsable de l'accident n'est pas dépourvu de moyens de droit pour récupérer, auprès du conducteur du véhicule automoteur endommagé, la partie de ses débours qui correspond à la part de responsabilité de ce conducteur. Si le véhicule était conduit par son propriétaire, qui est la personne préjudiciée, le coresponsable peut lui opposer sa propre faute pour refuser d'indemniser la part du préjudice qui correspond à sa part de responsabilité. Si le véhicule était conduit par une autre personne, le coresponsable dispose d'un recours contre cette personne pour récupérer auprès d'elle la part de ses débours qui correspond à sa part de

responsabilité. La disposition en cause, en ce qu'elle empêche le coresponsable de l'accident de faire appel, en sus, à l'assureur de la responsabilité civile du véhicule endommagé, ne produit donc pas des effets disproportionnés pour le coresponsable de l'accident qui a indemnisé la totalité du dommage subi par le propriétaire du véhicule.

B.7. En ce qu'il autorise l'assureur en responsabilité civile à exclure de la garantie le dommage causé au véhicule assuré, ce qui empêche que le coresponsable de l'accident fasse appel à cet assureur pour obtenir le remboursement de la partie de l'indemnisation payée au propriétaire de ce véhicule qui correspond à la part de responsabilité du conducteur de ce véhicule, l'article 3, § 1er, alinéa 4, 1<sup>o</sup>, de la loi du 21 novembre 1989 n'est pas incompatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article 3, § 1er, alinéa 4, 1°, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ainsi rendu en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 25 mai 2022.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

P. Nihoul