

Numéro du rôle : 6701
Arrêt n° 125/2018 du 4 octobre 2018

ARRÊT

En cause : le recours en annulation partielle des articles 21 et 22 de la loi du 25 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale (non-applicabilité aux membres du personnel de HR Rail de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public), introduit par Ann Lefevre et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents F. Daoût et A. Alen, et des juges J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul et R. Leysen, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président F. Daoût,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 29 juin 2017 et parvenue au greffe le 30 juin 2017, un recours en annulation des mots « qu'ils soient dans un lien statutaire avec HR Rail ou » dans l'article 1/1 de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, inséré par l'article 21 de la loi du 25 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale, et de la seconde phrase de l'article 22 de la même loi (publiée au *Moniteur belge* du 29 décembre 2016, troisième édition) a été introduit par Ann Lefevre, Mohammed Boudlal, Philippe Duterte, Etienne Hoet et l'ASBL « Mobilité et Transport Intermodal de Service Public », assistés et représentés par Me V. Letellier, Me E. Huisman et Me. R. Leloup, avocats au barreau de Bruxelles.

Le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me V. Pertry, avocat au barreau de Bruxelles, a introduit un mémoire, les parties requérantes ont introduit un mémoire en réponse et le Conseil des ministres a également introduit un mémoire en réplique.

Par ordonnance du 16 mai 2018, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs P. Nihoul et E. Derycke, 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 6 juin 2018 et l'affaire mise en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, l'affaire a été mise en délibéré le 6 juin 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. *En droit*

- A -

Quant à la recevabilité

A.1.1. Les première, deuxième, troisième et quatrième parties requérantes justifient leur intérêt au recours par leur qualité d'agent statutaire de HR Rail. Tandis que les deux premières sont victimes d'un accident du travail, les deux dernières soutiennent qu'elles pourraient l'être un jour. Au surplus, la troisième partie requérante se trouve actuellement opposée à HR Rail dans le cadre d'un litige portant sur l'application de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public.

A.1.2. L'ASBL « Mobilité et transport intermodal de service public », cinquième partie requérante, justifie son intérêt au recours par son objet social, consistant notamment en la promotion du bien-être des travailleurs du

service public de la mobilité et la volonté d'effectuer une veille sur les questions de discrimination susceptibles d'affecter ces travailleurs.

A.2.1. Le Conseil des ministres conteste l'intérêt de l'ASBL « Mobilité et transport intermodal de service public » qui n'a été constituée que quelques jours avant l'introduction du recours.

A.2.2. Il soutient aussi que la Cour n'est pas compétente pour connaître du recours puisque celui-ci est dirigé, en réalité, contre le règlement général des accidents du travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles - fascicule 572 des Chemins de fer belges (en abrégé : le RGPS 572), lequel n'est pas une norme qui peut être soumise au contrôle de la Cour.

A.2.3. En ce qui concerne l'article 22 de la loi du 25 décembre 2016, qui est la seconde disposition attaquée, il estime que le recours est irrecevable en ce qu'il est dirigé contre la manière dont cette disposition règle la date à laquelle l'article 21, qui est la première disposition attaquée, produit ses effets pour les membres du personnel contractuel de HR Rail. En effet, le recours ne porte que sur la situation des membres du personnel statutaire.

A.2.4. Le recours est aussi irrecevable en ce qu'il est fondé, pour le deuxième moyen, sur une violation de l'article 23 de la Constitution et, pour le troisième moyen, sur une violation de cette même disposition et de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Les parties requérantes n'exposent pas, en effet, en quoi ces dispositions sont violées.

A.3. Les parties requérantes répondent que l'intérêt au recours d'une personne morale ne dépend pas de la durée de son existence. Elles précisent ensuite qu'aucun moyen n'est dirigé contre le R.G.P.S. 572, mais uniquement contre des dispositions de la loi du 25 décembre 2016. En ce qui concerne la recevabilité partielle du recours, les parties requérantes y répondront lors de l'examen des moyens.

Quant au premier moyen

A.4. Le premier moyen, divisé en deux branches, est pris de la violation de l'article 23 de la Constitution.

Quant à la première branche

A.5.1. Les parties requérantes soutiennent que le principe de légalité contenu dans l'article 23 de la Constitution implique que le régime des allocations en matière d'accidents du travail doit être prévu par une loi formelle. Or, l'article 21 attaqué a pour effet d'exclure les membres du personnel statutaire de HR Rail de tout régime légalement institué. Le principe de légalité est donc violé.

A.5.2. Le Conseil des ministres répond que l'article 23 de la Constitution ne contient pas de principe de légalité ou seulement un principe de légalité affaibli. Par ailleurs, il n'existe pas de principe de légalité en matière de statut du personnel, puisque la compétence de fixer le statut des agents de l'État est confiée au Roi par l'article 107 de la Constitution.

Ensuite, les parties requérantes se trompent quant à la portée de l'article 21 attaqué. Cette disposition n'exclut pas le personnel statutaire de HR Rail de « tout régime légalement institué », mais uniquement du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967.

Le Conseil des ministres expose ensuite que les agents statutaires de HR Rail sont soumis au statut et à la réglementation du personnel en matière d'accidents du travail des Chemins de fer belges (RGPS 572), établis par voie de négociation ou de concertation au sein de la Commission paritaire nationale. Il existe de nombreuses bases légales qui fixent la compétence de cette commission et de HR Rail en matière d'accidents du travail.

Le Conseil des ministres insiste, en outre, sur le fait que le statut du personnel et le RGPS 572 contiennent la réglementation en matière d'accidents du travail depuis 1970, soit bien avant l'adoption de l'article 23 de la Constitution. C'est donc le législateur qui a choisi d'associer la Commission paritaire nationale à l'élaboration de

la réglementation applicable aux agents statutaires de HR Rail. Ce faisant, le législateur a mis en balance le principe de légalité et celui de la négociation collective. Le principe de légalité est donc respecté.

A.5.3. Les parties requérantes répondent que la fixation du régime en cas d'accident du travail relève bien de la compétence du législateur et non pas de celle du Roi sur la base de l'article 107 de la Constitution.

Elles répètent que l'article 21 attaqué a pour effet de les priver d'un régime légalement institué en matière d'accidents du travail. En effet, la Commission paritaire nationale n'a pas le pouvoir d'arrêter une réglementation liant le conseil d'administration de HR Rail en cette matière. Et même si elle disposait d'un tel pouvoir, les règlements adoptés par cet organe devraient encore respecter les dispositions impératives établies par ou en vertu de la loi.

A.5.4. Le Conseil des ministres réplique que l'article 107 de la Constitution démontre que l'article 23 de la Constitution n'implique pas que la fixation du statut du personnel soit une compétence réservée au législateur.

Il précise ensuite que le cadre général en matière d'accidents du travail des agents statutaires des Chemins de fer belges est fixé par le législateur qui a confié la compétence d'arrêter les détails de ce régime à des organes de concertation sociale.

Selon le Conseil des ministres, la compétence de la Commission paritaire nationale ne peut être contestée. Dès l'adoption de l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, le législateur a confié à cet organe une compétence en matière d'accidents du travail. En outre, la hiérarchie des normes est respectée parce que c'est le législateur qui a permis à cet organe de déroger aux règles de la loi du 3 juillet 1967.

Quant à la seconde branche

A.6.1. Les parties requérantes soutiennent que l'article 21 attaqué entraîne un recul significatif du niveau de protection sociale, puisqu'il exclut le personnel statutaire de HR Rail de la définition légale de l'accident du travail - plus souple que celle du RGPS 572 -, et de la présomption qui s'y attache.

Ce recul n'est justifié par aucun motif d'intérêt général. Si l'objectif du législateur est de faire bénéficier HR Rail de réductions de cotisations sociales pour les membres du personnel contractuel, cet objectif n'est pas atteint en excluant les agents statutaires du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967.

A.6.2. Le Conseil des ministres répète que les dispositions attaquées ne modifient pas la situation juridique du personnel statutaire de HR Rail en matière d'accidents du travail. L'article 21 attaqué se contente de confirmer et de clarifier la situation existante, à savoir l'exclusion de cette catégorie des membres du personnel de la loi du 3 juillet 1967.

Il est inexact que la loi du 3 juillet 1967 leur aurait été rendue applicable par l'article 2bis de l'arrêté royal du 12 juin 1970 « relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel des organismes d'intérêt public, des personnes morales de droit public et des entreprises publiques autonomes, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin du travail » (ci-après : l'arrêté royal du 12 juin 1970). En effet, les entreprises publiques de gestion des chemins de fer belges remontent à 1926 et leur continuité a été assurée malgré diverses restructurations.

A.6.3. Selon les parties requérantes, avant l'adoption des dispositions attaquées, les membres du personnel de HR Rail étaient effectivement soumis au régime de la loi du 3 juillet 1967 en vertu de l'article 2bis de l'arrêté royal du 12 juin 1970, à défaut de dispositions expresses contraires. Si le statut du personnel et le RGPS 572 ont été rendus applicables aux membres du personnel transférés à HR Rail, c'est en raison de l'article 68 de la loi du 23 juillet 1926 qui détermine la hiérarchie des normes dans les relations de travail avec les membres du personnel statutaire. Ainsi, étant donné que la loi du 3 juillet 1967 n'est plus applicable aux membres du personnel statutaire de HR Rail depuis l'adoption des dispositions attaquées, ceux-ci sont privés de la possibilité

de faire écarter les dispositions de rang inférieur contraires à cette loi, tels que le statut du personnel ou le RGPS 572.

A.6.4. Le Conseil des ministres réplique que le personnel statutaire des Chemins de fer belges a toujours été soumis à une réglementation spécifique en matière d'accidents du travail. Même si l'article 2bis de l'arrêté royal du 12 juin 1970 s'appliquait à HR Rail, il existerait suffisamment de dispositions contraires expresses qui excluent le personnel des Chemins de fer belges du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967. Les dispositions attaquées, dont l'objectif est de clarifier la situation existante, n'entraînent donc aucun recul du niveau de la protection sociale.

Quant au deuxième moyen

A.7.1. Les parties requérantes prennent un deuxième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, combinés ou non avec l'article 23 de la Constitution, en ce que l'article 21 attaqué a pour effet de soumettre le personnel contractuel de HR Rail à la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, alors que le personnel statutaire de HR Rail en est expressément exclu. Il s'ensuit que le personnel statutaire est exclu du bénéfice de toute présomption légale attachée à la définition de l'accident du travail.

La différence de traitement n'est pas justifiée puisque l'exclusion des membres du personnel statutaire ne contribue pas à la réalisation de l'objectif du législateur de faire bénéficier HR Rail du régime de réductions des cotisations sociales pour les membres du personnel contractuel.

A.7.2. Le Conseil des ministres soutient que le moyen est irrecevable parce que, d'une part, la différence de traitement critiquée n'est pas contenue dans la disposition attaquée, mais dans la réglementation du personnel des Chemins de fer belges et, d'autre part, parce qu'aucun grief n'est pris de la violation de l'article 23 de la Constitution.

Il estime ensuite que le régime juridique des membres du personnel statutaire et celui des membres du personnel contractuel ne sont pas comparables. Au surplus, la distinction entre les membres du personnel statutaire et contractuel repose sur un critère objectif, à savoir la nature de leur position juridique. Quant à l'objectif poursuivi par le législateur, les parties requérantes perdent de vue que le législateur a uniquement confirmé que les membres du personnel statutaire continuent à relever d'une réglementation particulière. La différence de traitement est, en outre, pertinente et raisonnablement justifiée, étant donné que les dispositions attaquées ne font que confirmer que les membres du personnel de HR Rail, statutaire et contractuel, ne tombent pas dans le champ d'application de la loi du 3 juillet 1967. Cette exclusion *expressis verbis* ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser le but poursuivi.

Le Conseil des ministres précise ensuite que la définition de l'accident du travail qui est prévue dans la loi du 10 avril 1971 et celle qui est prévue dans le RGPS 572 sont quasiment identiques. La légère différence en matière de charge de la preuve qui existe entre les deux textes n'empêche pas que le régime des membres du personnel statutaire est, dans son ensemble, beaucoup plus avantageux que celui des membres du personnel contractuel de HR Rail.

A.7.3. Les parties requérantes répondent que les différences entre le régime légal et le régime du RGPS 572 en matière d'accident du travail ne sont pas mineures. Les dispositions attaquées privent les parties requérantes d'une présomption légale en matière d'accidents du travail, ce qui alourdit la charge de la preuve qui leur incombe.

Quant à la recevabilité, les parties requérantes ont démontré en quoi l'article 23 de la Constitution est violé, lorsqu'elles ont développé le premier moyen.

Ensuite, à suivre le Conseil des ministres, les dispositions attaquées ne poursuivraient aucun objectif par ou alors un objectif inadmissible, à savoir l'émancipation de HR Rail du carcan du régime légal pour les membres du personnel statutaire. Les agents statutaires et les agents contractuels se trouvent, au demeurant, dans des situations comparables lorsqu'ils sont victimes d'un accident du travail. Il n'est donc pas justifié que les uns puissent profiter d'un régime de présomption légale, à l'exclusion des autres.

A.7.4. Le Conseil des ministres réplique que le RGPS 572 ne pose pas d'autres exigences que celles qui sont formulées dans la loi du 3 juillet 1967 par rapport à la cause extérieure de la lésion.

Il déduit ensuite de la réponse des parties requérantes qu'elles reconnaissent que les catégories de personnes visées dans le moyen ne sont pas comparables. Quant à l'objectif poursuivi, il insiste sur la volonté du législateur de confirmer la situation légale antérieure. La différence entre le régime des accidents du travail du RGPS 572 et celui de la loi du 3 juillet 1967 est mineure et se situe au niveau de la preuve de la cause extérieure. De toute manière, il faut tenir compte de l'intégralité des régimes de protection contre les risques sociaux respectivement applicables à chaque catégorie de personnes. Il apparaît alors que le personnel statutaire de HR Rail bénéficie d'un régime d'indemnisation des accidents du travail beaucoup plus avantageux que le régime de droit commun.

Quant au troisième moyen

A.8.1. Les parties requérantes prennent subsidiairement un troisième moyen de la violation des articles 10, 11 et 23 de la Constitution, de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et du principe de la non-rétroactivité des lois.

Elles critiquent la circonstance que le législateur a conféré, sans justification, un effet rétroactif à l'article 21 attaqué, alors que cette mesure influence des procédures judiciaires en cours.

A.8.2. Le Conseil des ministres estime que le moyen est partiellement irrecevable, dans la mesure où il est dirigé contre l'article 22 attaqué, qui vise également les membres du personnel contractuel de HR Rail. De même, les parties requérantes n'exposent pas en quoi l'article 23 de la Constitution et l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme seraient violés.

Il soutient ensuite que l'article 21 attaqué est une disposition purement interprétative. Il peut donc sortir ses effets à la date d'entrée en vigueur de la situation qui est interprétée. En adoptant l'article 21 attaqué et en disposant qu'il produit ses effets le 1er janvier 2014, c'est-à-dire le jour de l'entrée en vigueur des normes portant création de HR Rail, le législateur a entendu éliminer l'insécurité juridique entourant la situation des agents statutaires de HR Rail, qui a pu résulter de la réforme des Chemins de fer belges.

A.8.3. Les parties requérantes précisent qu'elles invoquent la violation de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, puisque la mesure contestée a un effet sur des procédures judiciaires en cours.

Elles insistent ensuite sur le fait que les dispositions attaquées modifient l'ordonnement juridique. Elles ne perçoivent d'ailleurs pas quelle serait la disposition législative interprétée par la norme contestée.

Enfin, l'argument invoqué par le Conseil des ministres selon lequel l'effet rétroactif tend à remédier à une insécurité juridique ne justifie pas que la mesure puisse avoir une incidence sur des procédures judiciaires en cours.

A.8.4. Le Conseil des ministres répète que le législateur n'a pas manifesté de volonté nouvelle de modifier le régime applicable aux agents statutaires des Chemins de fer belges. Il précise ensuite que les dispositions interprétées par l'article 21 ont été clairement identifiées dans son mémoire.

A titre subsidiaire, le Conseil des ministres constate que les parties requérantes n'établissent pas que le législateur aurait souhaité influencer des procédures judiciaires en cours, en assortissant l'article 21 attaqué d'un effet rétroactif. Il est clair que les dispositions attaquées n'ont aucun effet sur le litige en cours qui oppose HR Rail à la deuxième partie requérante. En tout état de cause, les dispositions attaquées ne sont pas source d'insécurité juridique puisqu'elles confirment seulement le régime juridique existant depuis toujours pour les agents statutaires des Chemins de fer belges. Elles poursuivent dès lors un motif impérieux d'intérêt général, à savoir garantir la sécurité juridique.

Quant au maintien des effets

A.9. Dans son mémoire en réplique, le Conseil des ministres sollicite, à titre subsidiaire, le maintien des effets des dispositions attaquées à la suite d'un éventuel arrêt d'annulation jusqu'à la date du prononcé de l'arrêt.

Il craint qu'en cas d'annulation des dispositions attaquées, HR Rail puisse être appelée à rembourser les réductions des cotisations de sécurité sociale dont elle a pu bénéficier dès le 1er janvier 2014 pour les membres de son personnel contractuel.

Quant aux membres du personnel statutaire, si l'arrêt d'annulation implique l'applicabilité de la loi du 10 avril 1971 ou de la loi du 3 juillet 1967, le Conseil des ministres craint que toutes les rentes et indemnités octroyées par HR Rail sur la base du statut du personnel ou le RGPS 572 doivent être recalculées. Ces rentes et indemnités sont généralement plus généreuses pour les membres du personnel statutaire concernés que les indemnités accordées sur la base des deux lois précitées. Des actions en répétition de l'indu sont donc envisageables. Une telle situation nuirait gravement à la sécurité juridique.

- B -

Quant aux dispositions attaquées et à leur contexte

B.1.1. L'article 21 de la loi du 25 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale insère un article 1/1 dans la loi du 3 juillet 1967 « sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public » (ci-après : la loi du 3 juillet 1967). Cet article dispose :

« La présente loi n'est pas applicable aux membres du personnel de HR Rail, mis ou non à la disposition de la SNCB ou d'Infrabel, qu'ils soient dans un lien statutaire avec HR Rail ou engagés par contrat de travail ».

Les parties requérantes sollicitent l'annulation des termes « qu'ils soient dans un lien statutaire avec HR Rail ou » de cette disposition.

B.1.2. L'article 22 de la même loi dispose :

« L'article 20 produit ses effets le 1er avril 2016. L'article 21 produit ses effets le 1er janvier 2014 ».

Les parties requérantes demandent l'annulation de la seconde phrase de cette disposition.

B.2.1. La loi du 3 juillet 1967 institue un régime de prévention et de réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin de travail et des maladies professionnelles pour les agents appartenant au secteur public. Elle contient notamment une définition de l'accident du travail (article 2) et fixe un régime d'indemnisation (articles 3 à 13).

Quant au champ d'application personnel de la loi du 3 juillet 1967, l'article 1er de cette loi dispose :

« Le régime institué par la présente loi pour la réparation des dommages résultant des accidents de travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles est, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, rendu applicable par le Roi, aux conditions et dans les limites qu'Il fixe, aux membres du personnel définitif, stagiaire, temporaire, auxiliaire ou engagés par contrat de travail, qui appartiennent :

1° aux administrations fédérales et aux autres services de l'Etat, y compris le pouvoir judiciaire;

2° aux personnes morales de droit public et aux organismes d'intérêt public soumis à l'autorité, au pouvoir de contrôle ou de tutelle de l'État, ainsi qu'aux entreprises publiques autonomes classées à l'article 1er, § 4, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, [...];

[...] ».

Le régime de la loi du 3 juillet 1967 ne s'applique dès lors qu'aux agents statutaires ou contractuels du secteur public auxquels ce régime a été rendu applicable par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, aux conditions et dans les limites fixées par le Roi.

B.2.2.1. L'arrêté royal du 12 juin 1970 « relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel des organismes d'intérêt public, des personnes morales de droit public et des entreprises publiques autonomes, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin du travail » (ci-après : l'arrêté royal du 12 juin 1970) exécute l'article 1er de la loi du 3 juillet 1967.

L'article 2 de cet arrêté, tel qu'il a été remplacé par un arrêté royal du 7 juin 2007 et modifié ultérieurement à plusieurs reprises, énumère divers organismes d'intérêt public, personnes morales de droit public et entreprises publiques autonomes que le Roi assujettit au régime de la loi du 3 juillet 1967 :

« Le présent arrêté est rendu applicable aux membres du personnel définitif, stagiaire, temporaire ou auxiliaire, même engagés par contrat de travail qui appartiennent aux organismes d'intérêt public, aux personnes morales de droit public ou aux entreprises publiques autonomes, énumérés ci-après :

I. Autorité fédérale.

[...]

5° les entreprises publiques autonomes suivantes en ce qui concerne le personnel non engagé par contrat de travail :

a) BELGACOM;

b) Belgocontrol;

c) bpost.

[...] ».

Les Chemins de fer belges dont « HR Rail » fait partie ne figurent pas parmi les organismes visés par cette disposition.

B.2.2.2. L'article *2bis* de l'arrêté royal du 12 juin 1970, tel qu'il est remplacé par un arrêté royal du 7 juin 2007, dispose :

« Sauf disposition contraire expresse, les membres du personnel définitif, stagiaire, temporaire, auxiliaire ou engagés par contrat de travail des organismes d'intérêt public ou des personnes morales de droit public relevant de l'Etat, des Communautés, des Régions, de la Commission communautaire commune ou de la Commission communautaire française et dont la création est postérieure au 31 décembre 2004, sont soumis au régime visé à l'article 1er, dès la date à laquelle cette création entre en vigueur

[...] ».

Cette disposition a pour effet d'assujettir automatiquement, sauf disposition contraire expresse, au régime de l'arrêté royal du 12 juin 1970 et, partant, de la loi du 3 juillet 1967, les personnes morales de droit public relevant, entre autres, de l'État fédéral et créées après le 31 décembre 2004.

B.3.1. La société anonyme de droit public HR Rail a été créée en vertu des articles 3, § 1er, 3°, et 7 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des Chemins de fer belges, soit après le 31 décembre 2004.

L'article 3, § 1er, 3°, de la loi du 30 août 2013 précitée dispose :

« § 1er. Afin de réorganiser les activités et les structures de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en deux entreprises publiques autonomes ayant la forme de société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991, dont l'une agira comme gestionnaire de l'infrastructure et l'autre sera une entreprise ferroviaire, et dont toutes les actions qui représentent le capital seront pour chacune détenues par ou pour le compte de l'Etat, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles, en vue :

[...]

3° d'accomplir, de régler ou d'autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée 'HR Rail', sous la forme d'une société anonyme de droit public, de constituer et de régler l'objet social, le statut juridique, la composition et le fonctionnement ainsi que le transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à cette société, d'autoriser et de régler la mise à disposition du personnel au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire, et de régler les compétences en matière de personnel, y compris la concertation sociale, tout cela conformément aux dispositions de l'article 7 de la présente loi ».

L'article 7 de la même loi dispose :

« Dans le cadre de l'habilitation octroyée conformément à l'article 3, § 1er, 3°, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° accomplir, régler ou autoriser la constitution d'une personne morale de droit public, appelée HR Rail, sous la forme d'une société anonyme de droit public, soit par la constitution d'une nouvelle société, soit par la transformation d'une société existante;

[...] ».

En exécution de ces dispositions, le Roi a, par arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges (ci-après : l'arrêté royal du 11 décembre 2013), institué la société anonyme de droit public HR Rail. L'article 1er de cet arrêté dispose :

« § 1er. A l'entrée en vigueur de l'arrêté royal visé au paragraphe 2, la société anonyme, constituée par la SNCB Holding et Infrabel, sous la dénomination 'HR-Test', est transformée, sans interruption de la continuité de sa personnalité juridique, en personne morale de droit public, sous la forme d'une société anonyme de droit public, qui sera dénommée 'HR Rail' et qui sera réglée par les dispositions du présent arrêté.

[...]

§ 3. A la date de l'entrée en vigueur de l'arrêté visé au paragraphe 2, l'assemblée générale constate la transformation de HR-Test en HR Rail sous la forme d'une société anonyme de droit public.

[...] ».

B.3.2. HR Rail est l'employeur unique de l'ensemble du personnel statutaire et non statutaire des Chemins de fers belges. Ce personnel peut être mis à la disposition de la SNCB et d'Infrabel.

Les articles 22 et 23 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges (ci-après : la loi du 23 juillet 1926), insérés par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges, indiquent à cet égard :

« Art. 22. § 1er. HR Rail est une société anonyme de droit public. Elle relève de la compétence du ministre ayant les entreprises publiques dans ses attributions.

[...]

Art. 23. § 1er. HR Rail a pour objet :

1° la sélection et le recrutement du personnel statutaire et non statutaire nécessaire à la réalisation des missions d'Infrabel et de la SNCB, la mise à la disposition d'Infrabel et de la SNCB de ce personnel et l'intervention en tant qu'employeur juridique de ce personnel;

2° la gestion des affaires du personnel, [...] ».

B.4. À la suite de la création de HR Rail, le personnel des Chemins de fer belges a été transféré de son ancien employeur, la SNCB Holding, à HR Rail avec prise d'effet le 1er janvier 2014. Ce transfert de personnel n'a toutefois pas entraîné de modification de la situation juridique du personnel transféré.

L'article 7 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des Chemins de fer belges confère, en effet, expressément le pouvoir au Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, de :

« 13° modifier, compléter, remplacer ou abroger toutes les dispositions légales concernant le personnel étant entendu que le statut du personnel de HR Rail, y compris le statut syndical, continue à ressortir de la compétence de la Commission paritaire nationale et reste d'application pendant la mise à disposition ».

Par l'article 2, § 1er, de l'arrêté royal du 11 décembre 2013, le Roi a exécuté cette disposition :

« Tous les membres du personnel statutaire et non statutaire au service de la SNCB Holding au 31 décembre 2013 sont de plein droit transférés vers HR Rail à compter du 1er janvier 2014, sans que cela n'entraîne une modification de leur statut juridique ».

Le rapport au Roi ayant précédé l'arrêté royal du 11 décembre 2013 précise :

« L'élaboration de la réforme dans le présent arrêté se fait en tenant compte d'un certain nombre de principes de base. Le personnel des Chemins de fer belges continue à être soumis au statut du personnel, qui est unique et qui relève de la compétence de la Commission paritaire nationale.

[...]

Le transfert de plein droit du personnel de la SNCB Holding à HR Rail n'a pas pour conséquence, hormis la modification de l'employeur juridique, d'entraîner un changement au niveau de leur position juridique.

[...] ».

Par ailleurs, l'article 73 de la loi du 23 juillet 1926, inséré par le même arrêté royal du 11 décembre 2013, dispose :

« Le statut du personnel, le statut syndical, ainsi que l'ensemble de la réglementation du personnel qui existait au 31 décembre 2013, passent de plein droit à HR Rail et constituent le premier statut du personnel, le premier statut syndical et la première réglementation du personnel, sans préjudice des articles 68 et 78 ».

B.5.1. Le statut juridique des membres du personnel statutaire de HR Rail est fixé par un ensemble de textes.

B.5.2. L'article 75 de la loi du 23 juillet 1926 dispose :

« Chaque proposition portant fixation ou modification du statut du personnel, du statut syndical ou de réglementation du personnel en matière de ' Prestations et repos ' est soumise pour négociation à la Commission paritaire nationale, conformément au statut du personnel.

Chaque proposition visée à l'alinéa 1er fait l'objet d'une procédure de négociation au sein de la Commission paritaire nationale au terme de laquelle celle-ci statue à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

Chaque réglementation ainsi votée par la Commission paritaire nationale lie le conseil d'administration de HR Rail qui arrête la modification ».

Au moment du transfert du personnel de la SNCB Holding à HR Rail, le 1er janvier 2014, l'article 1er du Chapitre XVII du Statut du personnel des Chemins de fer belges disposait en matière d'accidents du travail, d'accidents sur le chemin de travail et de maladies professionnelles :

« Généralités.

En vertu de l'article 13 de la Loi du 23 juillet 1926 concernant la SNCB Holding et ses sociétés liées, la Commission paritaire nationale a le pouvoir ' d'examiner toutes les questions relatives au contrat de travail, y compris les règles concernant la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin de travail et des maladies professionnelles '.

Les principes en matière de définitions, preuves, procédures et indemnisations sont définis par le RGPS - Fascicule 572.

[...] ».

A la suite du transfert du personnel de la SNCB Holding à HR Rail, l'article 1er du Chapitre XVII du Statut du personnel des Chemins de fer belges dispose désormais :

« Généralités.

En vertu de l'article 118 de la Loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, la Commission paritaire nationale a le pouvoir ' d'examiner toutes les questions relatives aux dispositions du statut du personnel et aux contrats de travail, y

compris les règles concernant la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles ».

Les principes en matière de définitions, preuves, procédures et indemnisations sont définis par le RGPS - Fascicule 572.

[...] ».

B.5.3. En exécution du Statut du personnel, la Commission paritaire nationale a adopté le 17 août 1970 le Règlement général des accidents du travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles - fascicule 572 (ci-après : le RGPS 572).

Le RGPS 572 définit l'accident du travail et détermine, entre autres, la manière dont la victime ou ses ayants-droit doivent prouver l'existence de l'accident.

B.5.4.1. La Commission paritaire nationale est l'organe de concertation sociale supérieur institué au sein des Chemins de fer belges.

Ainsi, l'article 115 de la loi du 23 juillet 1926, tel qu'il a été inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges, dispose :

« La Commission paritaire nationale est l'organe de dialogue social supérieur pour les questions sociales des Chemins de fer belges, tant propres à l'une des sociétés que dépassant le niveau d'une société ».

B.5.4.2. Les compétences de la Commission paritaire nationale sont déterminées par l'article 118 de la loi du 23 juillet 1926, tel qu'il a été inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013. Cet article dispose notamment :

« Nonobstant toute disposition contraire et sans préjudice des autres dispositions de la présente loi, la Commission paritaire nationale dispose des compétences suivantes, vis-à-vis des Chemins de fer belges ainsi que, le cas échéant, vis-à-vis de chaque société distinctement :

1° examiner toutes les questions relatives aux dispositions du statut du personnel et aux contrats de travail, y compris les règles concernant la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies

professionnelles, et en général, toutes les questions intéressant directement le personnel, questions qui lui sont transmises conformément à l'article 120, § 1er;

[...]

4° négocier le statut du personnel, le statut syndical et la réglementation du personnel en matière de ' Prestations et repos ' et arrêter à ce sujet, à la majorité des deux tiers des voix exprimées, une réglementation liant le conseil d'administration de HR Rail, conformément à la procédure déterminée à l'article 75;

[...] ».

Le « statut du personnel » et la « réglementation du personnel » en matière de « Prestations et repos », dont il est question à l'article 118, 4°, précité, visent, entre autres, les réglementations de base relatives au statut administratif, au statut pécuniaire, au régime des pensions du personnel statutaire et à l'organisation des services sociaux éventuels, réglementations citées à l'article 34, § 2, sous A, B, C et E, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

En effet, l'article 74 de la loi du 23 juillet 1926 dispose :

« § 1er. Sans pouvoir porter préjudice aux dispositions de la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les réglementations de base relatives au statut administratif, au statut pécuniaire, au régime des pensions du personnel statutaire, à l'organisation des services sociaux éventuels, telles que citées à l'article 34, § 2, sous A, B, C et E, de la loi du 21 mars 1991, à d'autres matières en ce qui concerne le personnel statutaire, telles que citées à l'article 34, § 2, F, de la loi du 21 mars 1991, et aux matières en ce qui concerne le personnel non statutaire telles que citées à l'article 34, § 2, G, de la loi du 21 mars 1991, sont celles reprises dans le statut du personnel et la réglementation du personnel en matière de ' Prestations et repos ' .

§ 2. Sans pouvoir porter préjudice aux dispositions de la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les réglementations de base relatives aux relations collectives de travail telles que citées à l'article 34, § 2, D, de la loi du 21 mars 1991, sont celles énoncées dans le statut du personnel et le statut syndical ».

L'article 34, § 2, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose :

« Les réglementations suivantes du statut du personnel, respectivement du statut syndical, qui au préalable ont été désignées par la commission paritaire, statuant à la majorité des deux

tiers des voix exprimées, soit comme réglementations de base, soit comme principes généraux visés à l'article 35, § 3, 1^o, sont fixées conformément à la procédure visée à l'article 35 :

A) Les réglementations de base relatives au statut administratif du personnel statutaire ayant trait :

[...]

9^o au régime relatif aux accidents du travail, aux accidents sur le chemin du travail et aux maladies professionnelles ».

La Réglementation du personnel en matière de « Prestations et de repos » porte donc aussi sur le régime relatif aux accidents du travail.

B.5.4.3. Avant l'insertion de l'article 118 dans la loi du 23 juillet 1926 par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, les compétences de la Commission paritaire nationale étaient définies par l'article 13 de la même loi.

Depuis sa modification par la loi du 4 juillet 1962 modifiant l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges (ci-après : la loi du 4 juillet 1962) et avant son remplacement par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, cet article 13 disposait :

« La commission paritaire nationale aura les pouvoirs suivants :

1^o Examiner toutes les questions relatives au contrat du travail, y compris les règles concernant la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles, à la sécurité, à l'hygiène et, en général, toutes les questions intéressant directement le personnel, questions qui lui sont transmises par le conseil d'administration, le président du conseil ou le comité de direction de la S.N.C.B. Holding, par les commissions régionales visées à l'alinéa 2, ou par le conseil d'administration ou le comité de direction d'Infrabel ou de la Société nationale des Chemins de fer belges;

2^o Donner son avis sur toutes les questions d'ordre général que le Ministre des Chemins de fer, le conseil d'administration ou le Comité de direction de la S.N.C.B. Holding, d'Infrabel ou de la Société nationale des Chemins de fer belges estimerait devoir lui soumettre, notamment dans les cas où ces autorités supérieures jugeraient que ces questions peuvent intéresser indirectement le personnel;

3^o Participer à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

[...]

Une fois les statuts du personnel arrêtés, aucune modification ne pourra y être apportée, sans le consentement de la commission paritaire, statuant à la majorité des deux tiers.

[...] ».

B.5.4.4. La loi du 4 juillet 1962 a donc attribué à la Commission paritaire nationale la compétence d'adopter un régime propre au personnel des Chemins de fer belges en matière de réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et de la répartition des dommages résultant des maladies professionnelles.

Il ressort des travaux préparatoires de cette loi :

« La situation du personnel de la S.N.C.B. est réglée par un statut établi par une commission paritaire (article 13 de la loi du 23 juillet 1926).

Il a toujours été admis que le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges était lié à cette société par un contrat de louage de services; l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 stipule explicitement que la commission paritaire nationale peut ' examiner toutes les questions relatives au contrat du travail ' .

Depuis plus de 30 ans, personne n'a jamais nié l'assujettissement de la S.N.C.B. à la loi du 24 décembre 1903 [sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail] [...].

L'évolution du droit administratif, basée sur la jurisprudence du Conseil d'Etat, a, après une période d'hésitation, mis fin à la situation existant depuis de nombreuses années.

Il a été admis par plusieurs arrêts du Conseil d'Etat que dans ses relations avec son personnel, la S.N.C.B. est une autorité administrative [...] et que les rapports de droit s'établissant entre la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et son personnel, sont régis, non pas par un contrat de travail ou d'emploi, mais par un statut administratif.

[...] la Cour de cassation, en Chambres réunies, s'est ralliée, dans l'arrêt Hennard V., du 27 novembre 1957, à l'avis du Conseil d'Etat; elle déclare que, dans ses rapports avec son personnel, la S.N.C.B. est une administration au sens de l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946.

[...]

Dans un arrêt du 27 novembre 1959 dans l'affaire Becu, J., la Cour de Cassation affirme en conséquence que les rapports de droit s'établissant entre la Société Nationale des Chemins

de Fer Belges et son personnel ne sont pas régis par un contrat de travail ou d'emploi, mais par un statut administratif; [...]

Dans un arrêt du 4 décembre 1959 dans l'affaire Renap, J., la Cour affirme également que les lois relatives à la réparation des dommages résultant des accidents du travail ne sont pas applicables en la matière, étant donné que les agents de la S.N.C.B. se trouvent dans une position réglementaire et statutaire excluant l'application des lois en question.

Ces jugements de la plus haute juridiction belge ont provoqué un véritable désarroi social parmi le personnel de la S.N.C.B.; en réalité, ils constituent une régression sociale pour le personnel des chemins de fer » (*Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1961, n° 22/1, pp. 1-2).

L'objectif de la loi du 4 juillet 1962 a été décrit comme suit dans les travaux préparatoires :

« Cette proposition [...] tend :

1. à assujettir le personnel de la S.N.C.B. à un régime de réparation qui remplacerait la loi du 24 décembre 1903 relative à la réparation des dommages résultant des accidents du travail, à l'arrêté-loi du 13 décembre 1945 relatif à la réparation des dommages résultant des accidents survenus sur le chemin de travail et à la loi du 24 juillet 1927 relative à la réparation des dommages résultant de maladies professionnelles » (*ibid.*, p. 1).

Le commentaire des articles précise :

« Article premier

Compte tenu de la situation statutaire des agents définitifs de la S.N.C.B. et du fait qu'au sein de la Société il existe une Commission paritaire nationale, instituée par l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926, ayant qualité pour connaître de toutes les questions relatives au personnel et appelée à donner son accord, à la majorité des 2/3, sur toute modification au statut du personnel, il est souhaitable de faire fixer, au sein de la Commission paritaire nationale précitée, de commun accord par la Société et par les organisations professionnelles reconnues, le régime de réparation des dommages résultant d'accidents du travail, d'accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles » (*ibid.*, p. 3).

Il en ressort qu'à la suite d'un arrêt du 4 décembre 1959 par lequel la Cour de cassation a décidé que la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail n'était pas applicable au personnel de la SNCB, le législateur a accordé à la Commission paritaire nationale la compétence de fixer le régime de réparation des dommages

résultants des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles pour le personnel statutaire de la SNCB.

B.6. L'existence d'un régime juridique propre aux Chemins de fer belges en matière d'accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles, en vertu de la compétence conférée en la matière par la loi du 4 juillet 1962 à la Commission paritaire nationale, a eu pour effet que les membres du personnel statutaire des Chemins de fer belges ont été exclus du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967.

Il ressort, en effet, du commentaire des articles de la loi du 3 juillet 1967 :

« Cet article définit le champ d'application de la loi. Celle-ci vise, en principe, tous les fonctionnaires et agents des services publics.

En raison de la complexité de la matière, nous vous proposons de déléguer au Roi le soin de préciser les modalités de mise en vigueur du nouveau régime. [...]

Certains agents bénéficient déjà d'un régime d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles. C'est notamment le cas à la S.N.C.B. Il va de soi que là où les dispositions en vigueur donnent satisfaction aux intéressés, il serait contre-indiqué de les remplacer par de nouvelles prescriptions. Les arrêtés d'application comporteront donc les exceptions nécessaires » (*Doc. Parl.*, Chambre, 1964-1965, n° 1023-1, p. 4).

B.7. Enfin, les dispositions attaquées excluent expressément du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967 les membres du personnel de HR Rail, qu'ils se trouvent dans un lien statutaire ou dans un lien contractuel avec leur employeur.

Il ressort des travaux préparatoires de la loi du 25 décembre 2016 :

« Quatre sociétés anonymes de droit public, notamment HR Rail, Brussels South Charleroi Airport Security, Liège Airport Security, Circuit de Spa-Francorchamps ont été créées après la réforme en 2007 de la loi du 3 juillet 1967 sur les accidents du travail dans le secteur public. Cette réforme rend ladite loi applicable par défaut aux agents statutaires et au personnel contractuel des personnes morales de droit public. [...]

Par ailleurs, en ce qui concerne la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles, une réglementation particulière, prévue par ou en vertu du Statut du personnel, est applicable au personnel statutaire de HR Rail, en vertu des articles 118, 1^o, et 73 de la loi du 23 juillet 1926

relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, tels qu'introduits dans cette loi par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges.

La disposition reprise à l'article 118, 1^o, précité, figurait déjà, avant la dernière restructuration des Chemins de fer belges, dans la loi du 23 juillet 1926 précitée, en son article 13 (ancien), abrogé par le même arrêté du 11 décembre 2013.

Pour éviter toute confusion au regard de la clause résiduaire dont question ci-dessus, intervenue en 2007, l'article 1er/1 de la loi précitée du 3 juillet 1967, introduit par l'article 16 du présent projet de loi, exclut également, *expressis verbis*, le personnel statutaire de HR Rail de l'application de la loi du 3 juillet 1967 » (*Doc. Parl., Chambre, 2016-2017, DOC 54-2210/001, pp. 6-7*).

Quant à la recevabilité

B.8.1. Le Conseil des ministres estime que l'ASBL « Mobilité et transport intermodal de service public », cinquième partie requérante, ne dispose pas d'un intérêt à agir, puisqu'elle a seulement été constituée quelques jours avant l'introduction du recours.

B.8.2. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle imposent à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée.

B.8.3. Les première, deuxième, troisième et quatrième parties requérantes exposent qu'elles sont des agents statutaires auprès de HR Rail et, à ce titre, directement concernées par les dispositions attaquées. Les première et deuxième parties requérantes sont, au surplus, victimes d'un accident du travail, étant entendu que la deuxième partie requérante se trouve actuellement opposée à HR Rail dans le cadre d'un litige portant sur la qualification d'un accident en un accident du travail.

B.8.4. Dès lors que l'intérêt des quatre premières parties requérantes est suffisamment démontré et n'est, du reste, pas contesté par le Conseil des ministres, l'intérêt à agir de la cinquième partie requérante ne doit pas être examiné.

B.9.1. Le Conseil des ministres soutient encore que le recours en annulation est dirigé contre la définition de l'accident du travail contenue dans le RGPS 572, lequel n'est pas une norme qui peut être contrôlée par la Cour.

B.9.2. La Cour est compétente pour contrôler des normes de nature législative au regard des règles répartitrices de compétences entre l'État fédéral, les communautés et les régions, ainsi qu'au regard des articles du titre II (« Des Belges et de leurs droits ») et des articles 143, § 1er, 170, 172 et 191 de la Constitution.

B.9.3. Il ressort de la requête que les moyens ne sont pas dirigés contre le RGPS 572 mais contre des normes législatives qui relèvent de la compétence de la Cour.

L'exception est rejetée.

B.10.1. Le Conseil des ministres excipe encore de l'irrecevabilité partielle des deuxième et troisième moyens, en tant que les parties requérantes n'exposeraient pas en quoi l'article 23 de la Constitution, pour le deuxième moyen, et l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, pour le troisième moyen, seraient violés.

B.10.2. Le deuxième moyen est pris de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, combinés ou non avec l'article 23 de la Constitution. Le troisième moyen est, quant à lui, pris de la violation des articles 10, 11 et 23 de la Constitution, de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et du principe de la non-rétroactivité des lois.

Pour satisfaire aux exigences de l'article 6 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, les moyens de la requête doivent non seulement préciser, parmi les règles dont la Cour garantit le respect, celles qui seraient violées, ainsi que les dispositions qui violeraient ces règles et exposer en quoi ces règles auraient été transgressées par ces dispositions.

La Cour examine les moyens pour autant qu'ils satisfassent aux exigences précitées.

Quant à l'étendue du recours

B.11.1. Le Conseil des ministres observe que les parties requérantes critiquent les dispositions attaquées uniquement dans la mesure où elles règlent la situation des membres du personnel statutaire de HR Rail, à l'exclusion des membres du personnel contractuel, de sorte que le contrôle de la Cour devrait être limité à cette hypothèse.

B.11.2. La Cour limite son examen aux dispositions contre lesquelles des griefs exposés dans la requête sont effectivement dirigés. Il ressort des écrits de procédure que les dispositions attaquées sont uniquement contestées dans la mesure où elles règlent la situation des membres du personnel statutaire, les quatre premières parties requérantes étant d'ailleurs toutes des agents statutaires de HR Rail.

B.11.3. Le contrôle de la Cour ne porte en conséquence que sur les dispositions attaquées, en ce qu'elles s'appliquent aux agents statutaires de HR Rail quant aux accidents du travail et aux accidents survenus sur le chemin du travail.

*Quant au premier moyen**En ce qui concerne la première branche*

B.12.1. Le premier moyen, en sa première branche, est pris de la violation du principe de légalité contenu dans l'article 23 de la Constitution, en ce que les dispositions attaquées excluraient les membres du personnel statutaire de HR Rail de tout régime légalement institué.

B.12.2. L'article 23 de la Constitution dispose :

« Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine.

A cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment :

[...]

2° le droit à la sécurité sociale, à la protection de la santé et à l'aide sociale, médicale et juridique;

[...] ».

B.12.3. L'article 23, alinéas 2 et 3, 2°, de la Constitution oblige le législateur compétent à garantir le droit à la sécurité sociale et à déterminer les conditions d'exercice de ce droit.

Cette disposition constitutionnelle n'interdit cependant pas à ce législateur d'accorder des délégations au pouvoir exécutif, pour autant qu'elles portent sur l'exécution de mesures dont le législateur a déterminé l'objet. Elle n'impose dès lors pas au législateur de régler tous les éléments essentiels du droit à la sécurité sociale et ne lui interdit pas d'habiliter le pouvoir exécutif à régler ceux-ci.

B.12.4.1. Les dispositions attaquées ne contiennent aucune habilitation au pouvoir exécutif dont la constitutionnalité pourrait être examinée au regard de l'article 23 de la Constitution.

B.12.4.2. Contrairement à ce que prétendent les parties requérantes, les dispositions attaquées n'ont pas pour objet de soustraire les membres du personnel statutaire de HR Rail à tout régime légalement institué en matière d'accidents du travail et d'accidents survenus sur le chemin du travail et, plus précisément, au champ d'application de la loi du 3 juillet 1967.

Il ressort des travaux préparatoires de la loi du 4 juillet 1962, cités en B.5.4.4, que le législateur a estimé préférable de faire fixer par la Commission paritaire nationale, c'est-à-dire au sein de l'organe de concertation sociale supérieur propre aux Chemins de fer belges, le régime de réparation des dommages résultant d'accidents du travail et d'accidents survenus sur le chemin du travail pour les membres du personnel statutaire de la SNCB, repris depuis par HR Rail. Les travaux préparatoires de la loi du 3 juillet 1967, cités en B.6, confirment que

le législateur a choisi de ne pas assujettir les membres du personnel statutaire de la SNCB, repris depuis par HR Rail, au régime de ladite loi.

Comme il ressort des B.5.1 à B.6, les membres du personnel statutaire de HR Rail sont soumis à un régime propre en matière d'accidents du travail et d'accidents survenus sur le chemin du travail, prévu essentiellement par le Chapitre XVII du Statut du personnel des Chemins de fer belges et dans le RGPS 572 du 17 août 1970.

Lors de la réforme des Chemins de fer belges en 2013, laquelle a impliqué le transfert des membres du personnel statutaire de la SNCB Holding à HR Rail, le législateur et le Roi ont pris le soin de souligner expressément, à plusieurs reprises comme il est dit en B.4, que ce transfert s'opère de plein droit et sans modification de la situation juridique du personnel transféré.

Il ressort des travaux préparatoires cités en B.7 que, par les dispositions attaquées, le législateur a uniquement voulu faire disparaître tout doute quant au non-assujettissement des membres du personnel statutaire de HR Rail à la loi du 3 juillet 1967. Ce doute a pu naître en raison de la formulation de l'article *2bis* de l'arrêté royal du 12 juin 1970, qui dispose que les personnes morales de droit public dont la création est postérieure au 31 décembre 2004 - sauf disposition contraire - sont automatiquement soumises à la loi du 3 juillet 1967, et en raison de la création de HR Rail, par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, en d'autres termes après la date précitée.

Par les dispositions attaquées, le législateur a voulu « éviter toute confusion au regard de la clause résiduaire dont question ci-dessus, intervenue en 2007 », raison pour laquelle « l'article 1er/1 de la loi précitée du 3 juillet 1967, introduit par l'article 16 du présent projet de loi, exclut également, *expressis verbis*, le personnel statutaire de HR Rail de l'application de la loi du 3 juillet 1967 » (*Doc. Parl.*, Chambre, 2016-2017, DOC 54-2210/001, p. 7).

En conséquence, les dispositions attaquées n'ont pas eu pour effet de soustraire les membres du personnel statutaire au champ d'application de la loi du 3 juillet 1967. Ils l'étaient déjà avant les dispositions attaquées.

B.12.5. Enfin, si le premier moyen, en sa première branche, doit être compris comme critiquant l'absence, en violation de l'article 23 de la Constitution, de tout régime législatif relatif aux accidents du travail pour les agents statutaires de HR Rail, il est dirigé, en réalité, contre le régime en la matière résultant de la loi du 4 juillet 1962 et confirmé par la loi du 3 juillet 1967.

Ce grief ne vise pas les dispositions attaquées et est donc étranger à l'objet du recours.

B.12.6. Le premier moyen, en sa première branche, n'est pas fondé.

En ce qui concerne la seconde branche

B.13.1. Le premier moyen, en sa seconde branche, est pris de la violation de l'obligation de *standstill* contenue dans l'article 23 de la Constitution, en ce que les dispositions attaquées entraîneraient un recul significatif du niveau de protection du droit à la sécurité sociale, qui ne serait pas justifié par des motifs d'intérêt général, dans le chef des agents statutaires de HR Rail qui seraient désormais exclus du champ d'application de la loi du 3 juillet 1967 et ne pourraient plus se prévaloir de la définition de l'accident du travail qui y est contenue, jugée plus avantageuse que celle contenue dans le RGPS 572.

B.13.2. L'article 23 de la Constitution contient, en ce qui concerne le droit à la sécurité sociale, une obligation de *standstill*, qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise significativement le niveau de protection offert par la législation en vigueur, sans qu'il existe pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général.

B.13.3. Pour les motifs énoncés en B.12.4.2, il n'y a pas eu de recul du niveau de protection du droit à la sécurité sociale dont bénéficient les membres du personnel statutaire de HR Rail.

B.13.4. Le premier moyen, en sa seconde branche, n'est pas fondé.

Quant au deuxième moyen

B.14. Les parties requérantes prennent un deuxième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, combinés ou non avec l'article 23 de la Constitution, en ce que l'article 21, attaqué, de la loi du 25 décembre 2016 créerait une différence de traitement dépourvue de toute justification entre les membres du personnel statutaire et les membres du personnel contractuel.

Selon les parties requérantes, la différence de traitement résulte du fait que les membres du personnel statutaire de HR Rail ne peuvent plus se fonder sur la définition de l'accident du travail contenue dans la loi du 3 juillet 1967 ni sur celle prévue par la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, qui s'applique aux membres du personnel contractuel. Ils doivent dès lors démontrer qu'un événement peut être qualifié d'accident du travail au regard de la définition contenue dans le RGPS 572, ce qui impliquerait une charge de la preuve plus lourde que celle qui résulte des définitions contenues dans les lois précitées.

B.15. Le Conseil des ministres soulève une exception d'irrecevabilité du moyen, d'une part, en ce que la différence de traitement dénoncée ne réside pas dans les dispositions attaquées, mais dans des dispositions qui sont des sources de droit inférieures à la loi et, d'autre part, en ce que le moyen est pris de la violation de l'article 23 de la Constitution, alors que les parties requérantes ne démontreraient pas en quoi consisterait une telle violation.

B.16.1. Pour les motifs exposés en B.12.4.2, les dispositions attaquées n'ont pas eu pour effet de soustraire les membres du personnel statutaire de HR Rail au champ d'application de la loi du 3 juillet 1967 et aux définitions qui y sont contenues, puisque cette loi ne leur était pas davantage applicable avant l'entrée en vigueur des dispositions attaquées.

La différence de traitement dénoncée provient de ce que le RGPS 572 est applicable aux membres du personnel statutaire de HR Rail, alors que les membres du personnel contractuel de HR Rail sont assujettis à la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail. L'article 4, 3°,

de cette loi exclut expressément de son champ d'application les « personnes qui se trouvent dans un lien statutaire avec la HR Rail ».

B.16.2. La différence de traitement critiquée ne réside donc pas dans les dispositions attaquées.

B.16.3. Enfin, dans la mesure où les parties requérantes ne démontrent pas autrement en quoi le droit à la sécurité sociale garanti par l'article 23 de la Constitution serait violé de manière discriminatoire, il n'y a pas lieu d'examiner ce grief.

B.17. Le deuxième moyen n'est pas fondé.

Quant au troisième moyen

B.18. Les parties requérantes prennent un troisième moyen de la violation des articles 10, 11 et 23 de la Constitution, de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et du principe de la non-rétroactivité des lois, en ce que l'article 22, attaqué, de la loi du 25 décembre 2016 dispose que l'article 21 attaqué produit ses effets le 1er janvier 2014. Le caractère rétroactif de l'article 22 modifierait ainsi la charge de la preuve dans le cadre des litiges nés à la suite d'accidents du travail survenus après le 1er janvier 2014, sans qu'il existe pourtant des circonstances exceptionnelles ou des motifs impérieux d'intérêt général qui le justifieraient.

B.19. En ce que le moyen invoque la violation de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et d'un principe général de droit, la Cour n'est pas compétente pour exercer un contrôle direct à cet égard.

B.20. La non-rétroactivité des lois est une garantie ayant pour but de prévenir l'insécurité juridique. Cette garantie exige que le contenu du droit soit prévisible et accessible, de sorte que le justiciable puisse prévoir, dans une mesure raisonnable, les conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte est accompli. La rétroactivité ne se justifie que si elle est

indispensable à la réalisation d'un objectif d'intérêt général. S'il s'avère en outre que la rétroactivité a pour but ou pour effet que l'issue de l'une ou l'autre procédure juridictionnelle soit influencée dans un sens déterminé ou que les juridictions soient empêchées de se prononcer sur une question de droit bien précise, la nature du principe en cause exige que des circonstances exceptionnelles ou des motifs impérieux d'intérêt général justifient l'intervention du législateur, laquelle porte atteinte, au préjudice d'une catégorie de citoyens, aux garanties juridictionnelles offertes à tous.

B.21.1. En vertu de l'article 22, attaqué, de la loi du 25 décembre 2016, l'article 1/1 de la loi du 3 juillet 1967, tel qu'il a été inséré par l'article 21 attaqué, selon lequel cette loi n'est pas applicable aux membres du personnel statutaire de HR Rail, produit ses effets à partir du 1er janvier 2014. Cette date correspond au moment auquel le transfert des membres du personnel statutaire de la SNCB Holding à HR Rail est devenu effectif.

B.21.2. Comme il est dit en B.12.4.2, l'article 21 attaqué n'a pas eu pour but ou pour effet de soustraire les membres du personnel statutaire de HR Rail au champ d'application de la loi du 3 juillet 1967. Cette disposition tend exclusivement à écarter tout doute concernant le non-assujettissement à la loi du 3 juillet 1967 des membres du personnel statutaire de HR Rail, en excluant expressément ces membres du personnel du champ d'application de cette loi.

Puisque l'article 21 attaqué confirme seulement une situation préexistante, sans la modifier, l'effet rétroactif qui lui est conféré n'a pas fait naître d'insécurité juridique. La rétroactivité, telle qu'elle est prévue par l'article 22, est pour cette raison justifiée.

B.22. Le troisième moyen n'est pas fondé.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 4 octobre 2018.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

F. Daoût