

N° 39

La **COUR D'APPEL de Bruxelles**, deuxième chambre,
après en avoir délibéré, prononce l'arrêt suivant :

R.G. 1997 /AR/ 1537

R. n° 2004 /273

EN CAUSE DE :

[REDACTED]
[REDACTED]

RC Nivelles 32.404

appelante

avocat : Me Jean-François Gailly, 6000 Charleroi, rue
Léon Bernus, 51 (réf [REDACTED] /SNCB)

plaideur : Me Catherine Taverne

CONTRE :

**LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE
FER BELGES**

en abrégé SNCB

dont le siège est établi à 1060 Bruxelles, rue de France,
85

intimée

avocat : Me Baudouin Ronse, 33 avenue Macau, 1050
Bruxelles - réf : M/4699

15 -01- 2004

définitif

** ** * * * * *

Vu les pièces de la procédure, notamment :

- le jugement attaqué, prononcé contradictoirement le 14 novembre 1996 par le tribunal de commerce de Nivelles, décision dont il n'est pas produit d'acte de signification;
- la requête d'appel de [REDACTED] déposée au greffe de la cour le 30 avril 1997 ;

* * *

Faits de la cause et antécédents de la procédure

Le 14 octobre 1976, [REDACTED] acquiert la propriété d'un immeuble situé à [REDACTED] [REDACTED], en bordure de la ligne de chemin de fer n° 140 ;

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges, ci-après en abrégé SNCB, procède en 1986 à l'électrification de cette ligne et, après l'achèvement des travaux, elle réinstaura le trafic de marchandises ;

Des riverains commencent alors à émettre des plaintes auprès de la SNCB concernant les nuisances acoustiques et les dégâts aux bâtiments (fissures) qu'ils attribuent au trafic de marchandises ;

15 -01- 2004

En novembre 1986, la SNCB écrit entre autres à l'un de ceux-ci que les inconvénients de voisinage qu'il subit vont fortement diminuer car elle compte procéder au renouvellement des rails dans les mois qui suivent ;

Le 22 avril 1987, le conseil de [REDACTED] écrit à la SNCB que celle-ci se plaint, depuis le 1^{er} juin 1986, date de l'électrification de la ligne n° 140, de vibrations très importantes, provoquées par la circulation des trains de marchandises, le jour, mais encore davantage la nuit et qu'en outre, ces vibrations sont accompagnées d'un bruit beaucoup plus important depuis l'électrification ;

Le 16 février 1988, le conseil de [REDACTED] écrit à nouveau à la SNCB que le bruit est toujours aussi fort, tant la nuit que le jour et que les fissures constatées dans l'immeuble s'agrandissent suite aux vibrations causées par les lourds convois ; il demande soit de faire ralentir les trains à proximité de l'immeuble de [REDACTED], soit de poser un mur anti-bruit le long de la ligne, soit encore d'installer des matériaux anti-vibrations dans la maison ;

La SNCB lui répond, le 19 avril 1988 que la ligne de chemin de fer existait à cet endroit avant 1856 et que la construction de [REDACTED] n'apparaît qu'en 1862 sur un document cadastral ; elle ajoute qu'elle fait le maximum pour diminuer les nuisances et rejette toute responsabilité ;

Le 16 juin 1988, [REDACTED] cite la SNCB devant le président du tribunal de première instance de Nivelles en vue d'obtenir la désignation d'un expert, et

15 -01- 2004

par ordonnance du 15 juillet 1988, Monsieur Pierre Francotte, architecte, est désigné ;


Le 30 novembre 1988, une pétition, signée par des dizaines de riverains de la ligne n° 140, est envoyée à la SNCB dans les termes suivants :

« Nous soussignés... tenons à informer la SNCB que depuis l'électrification de la ligne le 1^{er} juin 1986, nous subissons un double préjudice du fait des convois de marchandises :

1° le bruit de jour et plus gravement de nuit trouble notre vie privée et, pour certains, notre vie professionnelle ;

2° les vibrations insupportables provoquent des dégâts aux bâtiments. Des fissures sont d'ores et déjà apparues dans bon nombre d'habitations et il ne se passe guère de semaine sans que de nouvelles plaintes se fassent entendre.

Le renouvellement des rails auquel la SNCB a procédé en 1987 n'a pas apporté d'amélioration significative à cette situation.... »


L'expert Francotte clôture son rapport le 19 juillet 1991 et relève notamment, sur la base des mesures effectuées par le Centre Scientifique et Technique de la Construction (CSTC), que :

page 6 :

« ... a. Gêne des occupants.

... Nous constatons que les mesures de cette tranche horaire reprises au tableau 1, 5^{ème} colonne, sont toutes supérieures à 0,15.

Nous concluons qu'il y a gêne pour les occupants de l'immeuble.

15 -01- 2004

b. Niveau de bruit.

...

En l'espèce, le niveau reproductible mesuré dans la chambre à coucher principale est de 48 dBA. Ce niveau est largement supérieur à tous les maxima prescrits par la norme NBN S01-401.

Nous concluons que le niveau de bruit, la nuit et dans quelque local que l'on se trouve, est hors norme.

...

c. Influence sur les bâtiments.

...

Nous concluons que le passage des trains ne serait pas la cause des désordres constatés à l'immeuble »

page 8

« A. Fissures et fendilles

...

L'évolution de ces désordres a été observée de septembre 88 à juin 89.

Les témoins de plâtre placés au droit de chaque fendille ne se sont pas rompus, preuve qu'aucun mouvement n'est intervenu durant cette période.

L'analyse vibratoire effectuée par le Centre Scientifique et Technique de la Construction montre que la vitesse des vibrations à cette date n'est pas d'une hauteur suffisante pour être la cause des désordres constatés.

...

Donc, s'il n'est pas impossible que les désordres relevés soient le fait de la circulation sur la voie de la SNCB avant le remplacement des rails, ceci n'est pas prouvé....

15 -01- 2004

B. Bruits

Sur la base des mesures acoustiques réalisées par le CSTC, il est permis de conclure qu'au jour de l'observation, il y a eu gêne pour les occupants de l'immeuble, et que, où que l'on se trouve dans l'immeuble, le niveau de bruit provoqué par le trafic ferroviaire est hors norme (NBN S01-4501) »

page 9

« ...En conclusion, je confirme que, selon les éléments en notre possession, le trafic ferroviaire induit chez Madame [REDACTED] un trouble de jouissance manifeste et anormal.... »

Page 10 :

« ... Nous prétendons que le fait de l'augmentation de la nuisance sonore, depuis que la ligne 140 a été électrifiée et en fonction des deux critères précités, est cause d'un abattement de 800.000 FB de la valeur vénale de l'immeuble.

De même le trouble de jouissance subi par les occupants peut être comparé pour une part à une chute de la valeur locative de l'immeuble. Cette diminution est selon moi de 10.000 FB par mois. »

Le 13 février 1992, Madame [REDACTED] cite la SNCB devant le tribunal de commerce de Nivelles en vue d'être indemnisée du préjudice qu'elle déclare subir et elle demande la condamnation de celle-ci à lui payer la somme de 6.246.169 FB, portée en conclusions à la

15 -01- 2004

somme de 6.258.392 FB, à augmenter des intérêts et des dépens ;

La SNCB conclut au non-fondement de la demande ;

Par jugement du 14 novembre 1996, le tribunal de commerce de Nivelles reçoit la demande, la déclare non fondée et condamne Madame [REDACTED] aux dépens ;

Madame [REDACTED] relève appel de ce jugement et persiste dans les fins de sa demande originaire ;

La SNCB conclut au non-fondement de l'appel ;

* *

Discussion

15 -01- 2004

Attendu que Madame [REDACTED] fonde sa demande contre la SNCB sur la responsabilité évoquée aux articles 1382 et 1383 du Code civil, sur la théorie des troubles de voisinage, sur la responsabilité visée à l'article 1384 al 1 du Code civil (vice de la chose), sur le droit à la protection d'un environnement sain consacré par l'article 23, al 3, 4° de la Constitution et sur le principe de l'égalité devant les charges publiques ;

Attendu que la SNCB conteste tous les moyens invoqués par Madame [REDACTED] ;

Attendu que Madame [REDACTED] déclare à tort que la lettre du 19 novembre 1986 de la SNCB à un sieur Van Hove contiendrait une reconnaissance de responsabilité de sa part, alors qu'elle déclare simplement que les vibrations provoquées par les trains de marchandises sont mieux perceptibles parce que produites pendant plus de temps, que les mesures effectuées partout sur le réseau montrent que les immeubles construits suivant les règles de l'art ne peuvent subir des dégradations en raison de ces vibrations et que les inconvénients de voisinage subis diminueront fortement d'ici peu, car elle va procéder au renouvellement des rails dans les prochains mois ;

Que contrairement à ce que Madame [REDACTED] prétend par ailleurs, la SNCB n'a pas reconnu qu'elle avait mal choisi la longueur des rails posés, et l'abus de droit, qu'elle impute à la SNCB pour avoir prétendument choisi de poser initialement les rails les plus nuisibles pour Madame [REDACTED] n'est pas établi ;

15 -01- 2004

Attendu que Madame [REDACTED] dit que si la modernisation du réseau ferroviaire n'est pas fautive en soi, la SNCB devait cependant veiller à adapter son réseau à l'usage qu'elle allait en faire, en fonction de l'environnement, ce qu'elle n'a pas fait, et que cette abstention est donc fautive ; qu'elle ajoute que pendant les 18 ans qu'elle a habité dans la rue (avant 1986), il n'y a jamais eu de pétition contre la SNCB et que ce n'est qu'avec la modification de la

ligne que des problèmes et des réclamations sont apparus ;

Attendu que contrairement à ce que Madame [REDACTED] affirme, il n'est pas établi que les fissures trouvent leur origine dans les vibrations dues aux convois de marchandises ;

Que l'expert judiciaire relève, à la page 8 de son rapport, que l'analyse vibratoire effectuée par le laboratoire du Centre Scientifique et Technique de la Construction, le 17 février 1989, montre que la vitesse des vibrations à cette date n'est pas d'une hauteur suffisante pour être la cause des désordres constatés ;

Attendu que Madame [REDACTED] n'apporte par ailleurs pas de données scientifiques permettant d'admettre que les fissures à la maison seraient survenues entre le 1^{er} juin 1986 et le renouvellement des rails ;

15 -01- 2004

Attendu que l'on ne peut déduire du fait que la SNCB ait tenté de remédier aux inconvénients dont se plaint Madame [REDACTED], que les travaux initiaux n'aient pas été correctement réalisés ou l'aient été sans précaution ;

Qu'on ne peut davantage déduire ceci du fait que l'expert Francotte a constaté

qu'au jour de l'observation, il y a eu gêne pour les occupants de l'immeuble et que, où que l'on se trouve dans l'immeuble, le niveau de bruit provoqué par le trafic ferroviaire n'est pas conforme à la norme NBN S01-4501 ;

Attendu que ladite norme définit les niveaux de bruit dans certains locaux, ces niveaux exprimant le résultat final auquel on devrait arriver, compte tenu des bruits extérieurs tels que les bruits dus à la circulation des véhicules, ainsi que des bruits intérieurs :

- en réalisant les isolements recommandés à l'intérieur des bâtiments,
- en prenant des précautions quant à l'implantation des immeubles,
- en respectant toutes les règles de l'art dans la conception, la disposition et la réalisation de l'isolation acoustique ;

Qu'il s'agit de recommandations en matière de conception et de réalisation d'une bonne isolation acoustique à l'intérieur des bâtiments ;

Attendu que cette norme n'a pas pour objet de déterminer les niveaux maxima de bruits extérieurs ;

Qu'elle ne peut donc déterminer un manquement ou une faute dans le chef de la SNCB ;

15 -01- 2004

Attendu que la responsabilité aquilienne de la SNCB, sur base des articles 1382 et 1383 du Code civil, qu'invoque Madame [REDACTED], n'est donc pas établie ;

* *

Attendu que Madame [REDACTED] fonde par ailleurs sa demande contre la SNCB sur la responsabilité visée à l'article 1384 al 1 du Code civil (vice de la chose) ;

Attendu que Madame [REDACTED] estime que la voie ferrée est atteinte d'un vice étant donné qu'elle cause une nuisance mécanique et une pollution sonore ;

Attendu que conformément à l'article 870 du Code judiciaire, il appartient au demandeur en réparation d'établir que la chose est affectée d'un vice ;

Attendu que Madame [REDACTED] ne prouve pas que la voie ferrée soit atteinte d'un vice, simplement du fait qu'il y ait du bruit, comme en l'espèce, lors du passage des trains ;

15 -01- 2004

Que le fait que le chemin de fer fasse du bruit, dans les circonstances de la cause, ne constitue pas une caractéristique anormale de la voie ferrée ;

Qu'en outre, le lien causal entre le chemin de fer et une nuisance mécanique n'est pas prouvé ;

* *

Attendu que, se fondant sur l'article 544 du Code civil et le principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques, Madame [REDACTED] invoque l'existence d'un trouble de voisinage anormal et excessif provoqué par la SNCB ;

Attendu que la SNCB déclare que la théorie des troubles de voisinage est destinée à rétablir une égalité préexistante mais rompue entre propriétés voisines, que la rupture d'équilibre ne peut donc se concevoir qu'en comparaison avec une situation antérieure, qu'en l'occurrence, le fait générateur de cette prétendue rupture d'équilibre se situerait - d'après Madame [REDACTED] - depuis l'électrification de la ligne n° 140 au mois de juin 1986, mais qu'il n'est pas établi, à défaut de comparaison entre la situation avant et après l'électrification, que celle-ci ait entraîné des nuisances supplémentaires ;

15 -01- 2004

Attendu qu'il ressort toutefois des pièces du dossier que depuis l'électrification de la ligne n° 140, le 1^{er} juin 1986, ce mode de traction met en œuvre des engins plus performants et qu'en conséquence, les trains lourds de minerais originaires du port d'Anvers et destinés à alimenter la sidérurgie carolorégienne transitent par cette ligne ; que l'expert judiciaire fait état de l'augmentation de la nuisance sonore depuis l'électrification de la ligne n° 140 (page 10 de son rapport), et que cette augmentation de la nuisance sonore est encore attestée par la pétition du 30 novembre 1988, signée par des dizaines de riverains de ladite ligne, et envoyée à la SNCB ;

Attendu que la SNCB déclare également qu'il y a lieu d'examiner si le trouble invoqué par Madame [REDACTED] excède la mesure des inconvénients ordinaires du voisinage et qu'il convient, dans cette appréciation, d'avoir égard, sinon à la notion de préoccupation, à tout le moins à celle d'acceptation des risques ou d'état de voisinage antérieur ;

15 -01- 2004

Qu'elle estime qu'une action fondée sur l'article 544 du Code civil ne peut être accueillie lorsque le demandeur s'est volontairement établi en bordure d'une voie de communication où l'augmentation du trafic était prévisible, que celle-ci apparaît comme une conséquence normale de l'évolution économique dont les nuisances doivent être supportées nécessairement, en raison de l'intérêt collectif, par les riverains d'un axe ferroviaire ;

Attendu qu'il n'est pas sérieusement contestable qu'en achetant un bien situé au bord de la ligne de chemin de fer n° 140, Madame [REDACTED] devait raisonnablement s'attendre à subir des inconvénients de ce fait ainsi qu'à une augmentation du trafic, pouvant se traduire par des nuisances sonores ;

Attendu toutefois que le niveau reproductible de 48 dBA, mesuré dans la chambre à coucher de Madame [REDACTED], lors de l'expertise judiciaire, du fait du passage des convois ferroviaires, apparaît comme anormal, c'est-à-dire excédant la mesure des inconvénients ordinaires du voisinage, rompant l'équilibre préexistant entre propriétaires voisins, si l'on prend en considération les niveaux maxima de bruits recommandés en matière de conception et de réalisation d'une bonne isolation acoustique à l'intérieur des bâtiments par la norme NBN S01-4501, le niveau maximum fixé par celle-ci étant, pour les locaux de repos, de 35 dBA en zone résidentielle commerciale avec industries légères et de 40 dBA en centre ville ;

15 -01- 2004

Attendu que si l'article 544 du Code civil oblige l'auteur d'un trouble excédant la mesure des inconvénients ordinaires du voisinage, fût-il un pouvoir public, à compenser la rupture d'équilibre causée par ce trouble, encore faut-il, lorsque l'auteur est un pouvoir public, que le juge tienne compte, dans son appréciation de l'importance de ce trouble, des charges qu'un particulier doit supporter dans l'intérêt collectif ; que s'agissant de compenser une rupture d'équilibre,

cette disposition légale ne permet d'indemniser que ce qui excède la limite des inconvénients normaux de sorte que le juge doit également prendre en considération lesdites charges pour évaluer le montant de la compensation due par l'auteur du trouble ;

Attendu que le montant de la compensation due à Madame [REDACTED] sera examiné ci-après ;

*

*

Attendu que Madame [REDACTED] fonde également sa demande sur le droit à la protection d'un environnement sain consacré par l'article 23, alinéa 3, 4° de la Constitution ;

Attendu que les conditions d'exercice de ce droit doivent être déterminées par la loi ou le décret, l'article 23 de la Constitution ne pouvant servir de fondement direct à une action en indemnisation ;

15 -01- 2004

Attendu que Madame [REDACTED] reste en défaut de déterminer la norme prise en exécution de l'article 23 de la Constitution, sur la base de laquelle elle entend se fonder ;

Que sur la base de l'article 23, alinéa 3, 4° de la Constitution, la demande manque de fondement ;

* *

Attendu que Madame [REDACTED] [REDACTED] fonde encore sa demande sur une faute découlant d'une infraction à l'article 561, 1° du Code pénal relatif aux bruits ou tapages nocturnes ;

Attendu que la SNCB observe qu'aucune plainte avec constitution de partie civile n'a jamais été déposée de ce chef et qu'aucune autre mesure que celles qu'elle a déjà prises pour réduire la nuisance sonore n'est envisageable ;

Attendu que le fait de causer un bruit nocturne gênant, nécessairement lié à l'exercice normal d'une profession, n'est pas punissable si l'auteur a pris les mesures adéquates pour ne pas troubler le repos nocturne des voisins ; il n'est punissable que si, pour des raisons commerciales, l'auteur n'a pas pris les mesures adéquates pour supprimer le bruit nocturne ou pour le ramener à des proportions acceptables ; (voy. Cass. 3 juin 1980, Pas. 1980, I, p 1216)

15 -01- 2004

Attendu que l'expert judiciaire relève notamment que sur les chaussées et autoroutes, les pouvoirs publics créent parfois des rideaux ou murs acoustiques faisant barrage à une partie du bruit mais qu'il est ici impossible d'en faire autant ;

Attendu que l'on a vu que la SNCB a pris des mesures en vue de réduire les nuisances sonores, telles que le renouvellement des rails ;

Qu'une faute découlant d'une infraction à l'article 561, 1° du Code pénal relatif aux bruits ou tapages nocturnes n'est pas établie ;

* *

Quant à la compensation suite à la rupture d'équilibre causée par le trouble de voisinage

Attendu qu'il a été précisé ci-avant que s'agissant de compenser une rupture d'équilibre, l'article 544 du Code civil ne permet d'indemniser que ce qui excède la limite des inconvénients normaux de sorte que le juge doit également prendre en considération les charges qu'un particulier doit supporter dans l'intérêt collectif pour évaluer le montant de la compensation due par l'auteur du trouble ;

75 -01- 2004

1. Perte de la valeur vénale de l'immeuble pour fissures :

Madame [REDACTED] demande pour ce poste 500.000 FB ;
L'expert relève que la cause des désordres constatés à l'immeuble n'est pas connue et que le trafic ferroviaire n'y est peut-être pour rien ;
Le lien causal entre les deux n'étant pas prouvé, ce chef de demande n'est pas fondé ;

2. Perte de la valeur vénale de l'immeuble en raison du bruit :

Madame [REDACTED] demande pour ce poste la somme de 800.000 FB, montant évalué par l'expert judiciaire pour ce poste ;
Celui-ci déclare que la nuisance sonore, à laquelle on voit mal comment on pourrait remédier, constitue une atteinte à la valeur vénale du bien et pour son évaluation, il tient compte de deux critères : primo la valeur et le revenu de biens similaires dans la même région et secundo, la présence depuis toujours d'une ligne de chemin de fer induisant une vétusté intrinsèque immuable ;
La SNCB déclare que l'expert a appliqué une norme inadéquate pour mesurer le bruit et d'autre part n'a pas procédé par voie de comparaison avec la situation préexistante et qu'il aboutit nécessairement à une conclusion erronée ;
La cour a déjà rencontré ces arguments de la SNCB dans le cadre de l'analyse de l'étendue des troubles mais il s'agit ici d'examiner l'étendue de la compensation à accorder à Madame [REDACTED] ;
L'expert déclare : « Pour ce qui est de notre compétence, nous prétendons que le fait de

15 -01- 2004

l'augmentation de la nuisance sonore, depuis que la ligne 140 a été électrifiée et en fonction des deux critères précités, est cause d'un abattement de 800.000 FB de la valeur vénale de l'immeuble »

La cour adopte l'évaluation à 800.000 FB faite par l'expert pour ce poste ; cette évaluation apparaît raisonnable et les critères retenus par l'expert justifiés ; Il y a donc lieu de fixer la compensation à accorder du chef de la rupture d'équilibre causée par le trouble pour ce poste à la somme de 800.000 FB = 19.831,48 euros ; Les intérêts compensatoires au taux légal sont à calculer depuis le 19 juillet 1991 ;

3. Perte relative à l'activité commerciale en raison du bruit :

Madame [REDACTED] demande pour ce poste 2.000.000 FB ;

Elle dépose des attestations de clientes faisant état des vibrations et du bruit provoqués par le trafic ferroviaire ;

Il convient toutefois d'observer que pour la gêne provoquée par les vibrations, il faut tenir compte des charges que les particuliers doivent supporter dans l'intérêt public et que pour le bruit, le niveau de bruit mesuré dans le cadre du rapport d'expertise excède la mesure des inconvénients ordinaires de voisinage pour ce qui concerne les locaux de repos, mais n'est pas tellement éloigné des niveaux maxima prescrits par la norme pour les locaux de séjour en centre ville ; Ce préjudice commercial n'est donc pas suffisamment établi ;

15 -01- 2004

4. Troubles de jouissance à caractère privé en raison du bruit :

Madame ~~B...~~ demande pour ce poste 700.000 FB relatifs au dommage subi depuis le 1^{er} juin 1986 jusqu'à la date de la citation, c'est-à-dire 10.000 FB par mois x 70 mois, et ensuite 2.000.000 FB ex aequo et bono ;

L'expert considère que le trouble de jouissance permanent subi par les occupants peut être comparé pour une part à une chute de la valeur locative de l'immeuble, et que cette diminution est selon lui de 10.000 FB par mois ;

Ce poste ne fait pas double emploi avec celui relatif à la perte de la valeur vénale de l'immeuble, contrairement à ce que soutient la SNCB ;

Pour l'évaluer, l'expert a fait appel à la notion de perte de la valeur locative de l'immeuble ;

Ce chef de demande doit nécessairement être évalué ex aequo et bono ;

Il convient ici aussi d'observer qu'il faut tenir compte des charges que les particuliers doivent supporter dans l'intérêt public ;

Il y a lieu de fixer la compensation à accorder du chef de la rupture d'équilibre causée par le trouble à la somme de 1.000.000 FB = 24.789,35 euros ;

Les intérêts compensatoires au taux légal sont à calculer depuis la date moyenne du 1^{er} janvier 1995 ;

15 -01- 2004

5. Récapitulation :

La compensation à accorder du chef de la rupture d'équilibre causée par le trouble s'élève à la somme de 1.800.000 FB = 44.620,83 euros ;

* *

Frais de justice

Madame [REDACTED] demande la somme de 258.392 FB = 6.405,37 euros relative à la procédure en référé et à l'expertise judiciaire ;

A tort, la SNCB estime que les frais supplémentaires résultant des analyses de nuit doivent rester à charge de Madame [REDACTED] ;

Il est en effet utile que des mesures aient pu être faites la nuit ;

Ces frais sont des dépens et ne font pas partie de la compensation à accorder du chef de la rupture d'équilibre causée par le trouble de voisinage ;

* *

15 -01- 2004

**Par ces motifs
La Cour,**

Vu l'article 24 de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire,

Statuant contradictoirement,

Reçoit l'appel et le dit fondé dans la mesure précisée ci après ;

Met à néant le jugement attaqué sauf en ce qu'il a reçu la demande originaire,

Statuant à nouveau,

Dit la demande originaire fondée dans la mesure précisée ci-après ;

Condamne la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à payer à Madame [REDACTED] la somme de 44.620,83 euros, augmentée des intérêts compensatoires au taux légal depuis le 19 juillet 1991 sur 19.831,48 euros et depuis le 1^{er} janvier 1995 sur 24.789,35 euros ;
jusqu'au présent arrêt et ensuite des intérêts moratoires sur le tout jusqu'au paiement complet ;

Condamne la Société Nationale des Chemins de Fer Belges aux dépens des deux instances ;

15 -01- 2004

18 503.02
16 396.92

Les dépens de première instance étant fixés à 6.891,54 euros dans le chef de Madame [REDACTED] et à 347,05 euros dans le chef de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;

Les dépens d'appel étant liquidés à 185,92 euros + 50,82 euros + 456,12 euros pour Madame [REDACTED] et à 456,12 euros pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;

Ainsi jugé et prononcé en audience civile publique de la deuxième chambre de la cour d'appel de Bruxelles, le 15 -01- 2004

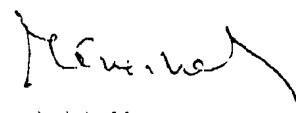
où étaient présents :

M. Ménestret
Fr. Roggen
M. Van Brustem
N. Angel

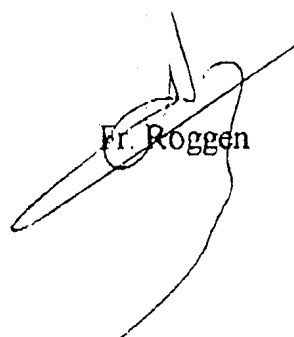
Président
Conseiller
Conseiller
Greffier




N. Angel



M. Ménestret



Fr. Roggen



M. Van Brustem