

QUELQUES CONSIDERATIONS DANS LE CONTEXTE DE LA MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA 4^{ème} DIRECTIVE

Remarque préliminaire

Monsieur Rothley, président du troisième colloque de Trèves consacré aux problèmes liés aux suites des accidents de la circulation routière en Europe, ainsi que les organisateurs m'ont demandé de présenter aux participants au colloque quelques réflexions en relation avec la mise en application imminente des dispositions de la 4^{ème} directive relative à l'assurance de la responsabilité civile découlant de l'usage des véhicules automoteurs¹.

Depuis plus de dix ans, j'assume, avec beaucoup de satisfaction personnelle, la présidence d'une sous-commission du Comité européen des assurances (CEA) chargée de préparer les prises de position de l'industrie de l'assurance dans le cadre du développement de la réglementation communautaire touchant à l'assurance automobile. A ce titre, j'ai suivi de très près les différentes étapes qui ont mené à l'adoption en mai 2000 de la 4^{ème} directive et cette expérience passée inspirera bien entendu le contenu de mon exposé. Cependant, il me paraît important de souligner que ce n'est pas au nom du CEA que je m'exprime et que, en conséquence, les propositions que je formulerai ne peuvent pas être considérées comme reflétant le point de vue global du secteur de l'assurance européen.

L'amélioration de la situation des personnes lésées visées par la 4^{ème} directive

Avant d'évoquer certaines lacunes du système mis en place, il me paraît indispensable de rappeler les points positifs des dispositions nouvelles introduites par la 4^{ème} directive.

Cette directive est directement liée à la 1^{ère} qui date de 1972². En effet, toutes deux traitent, du point de vue de l'assurance, de l'indemnisation des personnes lésées suite à des accidents survenus dans un contexte international. On peut dire, d'une manière générale, que ces deux directives sont complémentaires. La 1^{ère} avait pour but de garantir l'indemnisation des résidents d'un Etat membre, victimes d'accidents provoqués par des automobilistes provenant d'autres Etats, la 4^{ème} est consacrée au sort de ces automobilistes lorsqu'ils sont victimes d'accidents survenus en dehors de leur Etat de résidence. Ces deux textes communautaires, séparés l'un de l'autre par une période de trente ans, expriment bien l'évolution des idées dans le contexte européen, la conception actuelle du législateur européen étant de veiller à ce que le citoyen soit traité de manière équivalente quel que soit le lieu de l'Union dans lequel il se trouve.

Les principes de base de la 4^{ème} directive se trouvent dans le texte de la résolution adoptée en 1995 par le Parlement européen suite au rapport présenté par Monsieur Rothley³ qui invitait la Commission européenne à proposer une directive :

« - instituant dans tous les Etats membres de l'Union européenne une réglementation permettant à la victime d'un accident de la circulation de s'adresser directement à

¹ Directive 2000/26/CE, JO L181/65 du 20.7.2000.

² Directive 72/166/CEE, JO L103 du 2.5.1972

³ JO C308 du 20.11.1995

l'assureur en responsabilité civile de la partie adverse et, au besoin, d'intenter contre celui-ci une action en justice (droit d'action directe),

- *imposant aux Etats membres l'obligation de veiller, par des moyens législatifs ou administratifs, à ce que tout assureur en responsabilité civile automobile exerçant ses activités sur leur territoire dispose dans chacun des autres Etats membres d'un mandataire dont le choix et la nomination doivent être laissés à la discrétion de l'assureur, habilité à régler les sinistres en son nom et pour son compte, causés par les véhicules assurés auprès de l'assureur dans un Etat membre autre que le pays d'origine de la victime, et ce dans la langue officielle du pays d'origine de la victime,*
- *imposant aux Etats membres l'obligation de veiller de la même manière à ce que les assureurs exerçant leurs activités sur leur territoire mettent sur pied un organisme d'information en mesure d'indiquer à tout moment à la victime d'un accident le mandataire d'un assureur exerçant ses activités dans un autre Etat membre,*
- *imposant enfin aux Etats membres l'obligation de veiller à ce que les assureurs exerçant leurs activités sur leur territoire communiquent aux organismes d'information des autres Etats membres les noms de leurs mandataires dans ces pays. »*

Le texte final de la directive reprend ces différents points auxquels il faut ajouter l'obligation mise à charge de l'assureur ou de son représentant de présenter à la personne lésée une offre d'indemnisation dans un délai de trois mois ou, dans certaines circonstances, une réponse motivée à la demande d'indemnisation ainsi que la création, dans chaque Etat membre, d'un organisme d'indemnisation chargé d'intervenir en cas de défaillance du représentant.

Puisque la directive n'entrera en application qu'à partir du début de l'année prochaine, il est trop tôt pour porter un jugement sur son fonctionnement. Cependant, on peut raisonnablement penser que, dans de nombreuses circonstances, les personnes lésées visées par la directive apprécieront à sa juste valeur la possibilité de faire appel, dans leur pays de résidence et dans leur langue, à un représentant de l'assureur du véhicule qui, à l'étranger, leur a causé un dommage. Leur satisfaction sera élevée si le représentant en question a été investi par l'assureur - comme le prévoit la directive - d'un large pouvoir d'appréciation dans la gestion et le règlement du dommage et si ce dernier respecte scrupuleusement les délais qui lui sont imposés.

D'une manière générale, les personnes lésées peuvent se réjouir de l'adoption de cette directive. Il devrait en aller de même pour les assureurs qui vont disposer d'une infrastructure nouvelle leur permettant de régler rapidement des sinistres qui, à l'heure actuelle, présentent souvent des difficultés dues à l'éloignement géographique et aux problèmes de communication. Il serait cependant présomptueux de croire qu'un système parfait a été créé et que plus rien ne doit être amélioré.

Lacunes et imperfections du système mis en place par la 4^{ème} directive

Une première lacune apparaît de manière évidente : le texte de la 4^{ème} directive établit de manière indiscutable que la mission du représentant s'arrêtera à la négociation amiable de l'indemnisation. En effet, le point 8 de l'article 4 précise que « *La désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale au sens de l'article 1^{er}, point b), de la directive 92/49/CEE et le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement au sens de l'article 2, point c), de la directive 88/357/CEE, ni comme un établissement au sens de la*

*convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale*⁴ ». En d'autres termes, la personne lésée ne pourra pas faire plaider l'indemnisation de son dommage devant les juridictions de son pays.

Il est certain que ceci constitue le point faible de la construction mise en place. Si la directive a voulu améliorer le sort de la personne lésée suite à un accident survenu dans un Etat membre autre que celui de sa résidence en lui offrant la possibilité de s'adresser à un mandataire de l'assureur afin d'obtenir la réparation de son dommage, c'est uniquement dans le cadre d'une négociation amiable. Si celle-ci échoue, l'assureur devra être cité devant un tribunal étranger, ce qui revient à anéantir les effets positifs recherchés. Ceci a été admis par la Commission qui, dans l'exposé des motifs de la proposition de directive adoptée le 10 octobre 1997, écrivait que « *Le texte n'attribue pas la compétence au pays de résidence de la victime. Ce serait, en effet, inapproprié dans des cas qui doivent normalement être tranchés sur la base d'un droit autre que la loi du for, à savoir les règles de droit international privé du tribunal saisi. Le fait que le représentant dispose du pouvoir de représenter l'assureur devant les tribunaux (solution envisagée dans le texte de la proposition de 1997 mais abandonnée dans le texte définitif, bien que toujours évoquée dans le considérant n°15) sera donc, dans le contexte de la présente directive, d'une portée limitée en pratique.* ».

On peut rétorquer à cette critique que, en pratique, la grande majorité des sinistres se règlent à l'amiable et que les procédures judiciaires constituent l'exception. Ceci est tout à fait exact mais il faut cependant faire remarquer que la possibilité d'accéder facilement à la justice ne constitue pas seulement un droit fondamental pour les citoyens des pays démocratiques mais également une menace latente qui pousse le régleur de sinistres à respecter les droits des victimes, ce qu'il serait peut-être tenté de ne pas faire lorsqu'il a la conviction que, compte tenu des difficultés inhérentes à une procédure à l'étranger, celles-ci renonceront à saisir la justice.

Une seconde lacune doit être soulignée : il s'agit de la question du droit applicable aux conséquences de l'accident. Sauf exceptions limitées, les règles généralement applicables tant en ce qui concerne les responsabilités que la réparation du préjudice, sont celles du pays où l'accident est survenu, soit l'application du principe de la *lex loci*. Celui-ci est régulièrement critiqué par la doctrine juridique. A titre d'exemple, on peut citer ce qu'écrivait, en 1997, Monsieur Roger Dalcq, avocat et professeur à la faculté de droit de Louvain-la-neuve en Belgique⁵ : « *Au surplus, on peut se demander si (l'application de la loi du lieu de l'accident aux responsabilités qui en découlent) n'est pas souvent très injuste.*

Il paraît certes logique que la responsabilité de l'auteur de l'accident soit déterminée par les règles du droit applicable au lieu de l'accident, en raison de la connexité qui peut exister entre la détermination de la responsabilité et des règles de droit impératives, relevant souvent du droit pénal.

Mais cette logique ne nous paraît plus exister lorsqu'il s'agit de déterminer l'éventuelle responsabilité d'un civilement responsable, tel que l'employeur ou l'Etat pour ses organes.

...

*Mais c'est surtout sur le plan de la réparation du préjudice que l'on doit, nous semble-t-il, se poser le plus de questions au sujet de l'application de la *lex loci delicti commissi*.*

⁴ JO C27 du 26.1.1998 (version consolidée)

⁵ R.O. DALCQ « Accidents de la circulation routière et droit international privé et judiciaire » dans « *Liber Amicorum Yvon Hannequart et Roger Rasir* », Kluwer, 1997.

En 1988, présentant le rapport de clôture d'un colloque se tenant à Paris, le professeur André Tunc résumait les travaux sur cette question dans les termes suivants : « Nous avons également rencontré un problème de droit international privé qui s'est posé et qui se posera sans doute de plus en plus fréquemment lorsqu'une personne est victime d'un accident à l'étranger, selon quelles normes juridiques doit se faire l'évaluation de son dommage ?

Si, par exemple, un ouvrier portugais est en Allemagne victime d'un accident qui réduit fortement sa capacité de travail, doit-il être indemnisé comme le serait un travailleur allemand ? Ne lui accorder qu'une indemnité inférieure serait, semble-t-il, une discrimination choquante. Mais le traiter à l'égal d'un travailleur allemand, c'est peut-être l'enrichir : de retour dans son village, il vivra à ne rien faire plus largement que ses concitoyens au travail. Les Pays-bas paraissent le seul pays à avoir pris le problème en considération. Ils demandent que l'évaluation se fasse selon les règles du pays dont relève la victime : le Portugal dans l'exemple choisi. C'est une solution raisonnable. ... »

Dans le contexte de la 4^{ème} directive, on peut prévoir que l'application systématique par le représentant de l'assureur du principe de la *lex loci* à l'évaluation du dommage de la personne lésée sera une source de difficultés car ce représentant devra non seulement connaître avec précision les modalités prévues par la loi applicable dans le pays du sinistre mais également expliquer à la personne lésée les raisons pour lesquelles elle ne recevra pas les sommes auxquelles elle s'attendait. Comment, par exemple, le représentant d'un assureur belge en Allemagne va-t-il expliquer à un résident allemand le fait qu'il n'obtiendra aucune indemnisation du chef de la dépréciation de sa nouvelle BMW impliquée dans un accident survenu en Belgique? Il est certain que cette situation existait avant la 4^{ème} directive mais ne doit-on pas craindre que la personne s'interroge sur l'efficacité réelle d'une nouvelle législation pourtant destinée à améliorer sa situation ?

D'autres dispositions de la 4^{ème} directive seront probablement à l'origine de certaines incertitudes et d'insatisfactions. Citons notamment :

- les notions de demande d'indemnisation, d'offre d'indemnisation motivée et de réponse motivée qui risquent d'être l'objet d'interprétations différentes dans les Etats membres ;
- la très grande variété des sanctions en cas de non respect du délai de trois mois mise à la disposition des Etats membres qui est susceptible de créer des inégalités de traitement entre personnes lésées ;
- la situation de l'assureur qui souhaite faire l'offre d'indemnisation à la personne lésée après l'expiration du délai de deux mois suivant la saisie de l'organisme d'indemnisation qui peut être une source de conflits entre assureurs et organismes d'indemnisation.

Ces différents points ne seront pas abordés dans la suite de cet exposé.

Propositions de solution

La question de la compétence judiciaire peut, peut-être, être résolue sans grande difficulté.

Reprenons le texte du point 8 de l'article 4 de la 4^{ème} directive qui prévoit que : « La désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale ..., et le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement ... ni comme un établissement au sens de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ».

Cette convention de Bruxelles contient, aux articles 7 et suivants, des dispositions particulières en matière d'assurance. L'article 8 prévoit ceci : « *L'assureur domicilié sur le territoire d'un Etat contractant peut être attrait :*

1. *devant les tribunaux de l'Etat où il a son domicile, ou*
2. *dans un autre Etat contractant, devant le tribunal du lieu où le preneur d'assurance à son domicile, ou*
3. ... »

Appliquée aux cas visés par la 4^{ème} directive, cette disposition est sans intérêt pour la personne lésée qui n'y trouve aucune possibilité d'exercer l'action directe contre l'assureur du véhicule conduit par le responsable du dommage devant le tribunal de son domicile. En effet, dans la toute grande majorité des cas, l'assureur sera domicilié dans un autre Etat membre que celui de résidence de la personne lésée.

Il faut cependant tenir compte du fait que la convention de Bruxelles a été remplacée par le Règlement (CE) n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000⁶ dont les dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} mars de cette année. Ce Règlement, en son article 9, remplace le texte de l'article 8 de la convention de Bruxelles par les dispositions suivantes : « *L'assureur domicilié sur le territoire d'un Etat membre peut être attrait :*

- a) *devant les tribunaux de l'Etat membre où il a son domicile, ou*
- b) *dans un autre Etat membre, en cas d'actions intentées par le preneur d'assurance, l'assuré ou un bénéficiaire, devant le tribunal du lieu où le demandeur a son domicile, ou ... »*

A condition d'admettre que la personne lésée visée par la 4^{ème} directive a la qualité de bénéficiaire du contrat d'assurance de responsabilité civile de l'auteur de l'accident, cette disposition devrait permettre à celle-ci d'exercer l'action directe que la directive lui attribue devant le tribunal de son domicile.

Par rapport à la convention de Bruxelles, le Règlement n° 44/2001 contient manifestement une extension de compétence en faveur de l'assuré et du bénéficiaire. Ceci découle du considérant n° 13 de ce Règlement (« *S'agissant des contrats d'assurance, ..., il est opportun de protéger la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne sont les règles générales* »). Toute la question est de savoir si la personne lésée suite à un accident de la circulation routière fait partie des « bénéficiaires » du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile. D'une manière générale, on peut affirmer que c'est la victime de l'accident qui tire bénéfice de la prestation de l'assureur de responsabilité civile automobile. Elle en est donc la bénéficiaire.

On peut néanmoins concevoir que la volonté des auteurs du Règlement ait été différente. Aucune indication précise à ce sujet n'y figure. Cependant, on pourrait trouver un indice permettant de répondre positivement à la question de savoir si la victime peut être considérée comme bénéficiaire, à l'article 11.2 du Règlement qui prévoit que : « *Les dispositions des articles 8, 9 et 10 sont applicables en cas d'action directe intentée par la victime contre l'assureur, lorsque l'action directe est possible.* ». Si la personne lésée ne figure pas parmi les bénéficiaires visés à l'article 9.1.b), quelle pourrait alors être la portée de l'article 11.2 ? Apparemment, aucune. Or, il est difficilement concevable que ce genre de texte qui résulte d'une très longue gestation, contienne des dispositions dépourvues de toute portée pratique.

⁶ JO. L12,1 du 16.1.2001

On pourrait encore objecter que si telle était l'intention des auteurs du Règlement, une référence explicite aurait pu être faite à la personne lésée dans le texte de l'article 9. A cette objection il peut être répondu que les auteurs du texte ont sans doute voulu utiliser un terme – bénéficiaire – applicable à tous les contrats d'assurance. En ce qui concerne le contrat d'assurance de responsabilité automobile, qui peut être visé par le terme « bénéficiaire » sinon la personne lésée ? Personne. En effet, l'article 9 du Règlement cite expressément le preneur d'assurance et l'assuré qui pourraient également être considérés comme des bénéficiaires du contrat puisque ce dernier protège leur patrimoine en assumant la dette contractée à l'égard de la victime. Une fois ces deux catégories de personnes exclues (puisque citées nommément), le terme bénéficiaire ne peut plus viser que la personne lésée.

Il est certain que l'interprétation qui vient d'être développée sera défendue devant les tribunaux des différents Etats membres et que cette question risque d'être soumise à la Cour de justice de l'Union européenne. Tout cela prendra sans doute plusieurs années de procédure avant qu'une solution définitive soit trouvée. Dans ces conditions, dans l'intérêt des personnes lésées, ne serait-il pas plus efficace que les autorités qui se trouvent à l'origine du Règlement n°44/2001 se prononcent sur l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 9 ?

Si l'interprétation suggérée ci-dessus est acceptée, la personne lésée visée par la 4^{ème} directive pourra, lorsqu'elle ne trouve pas la possibilité de conclure un accord avec le représentant de l'assureur, citer ce dernier devant le tribunal de son domicile. Il faut insister sur le fait que c'est l'assureur qu'il conviendra de citer et pas le représentant puisque le texte du point 8 de l'article 4 de la directive l'interdit. Cela ne veut pas dire pour autant que, en cas d'assignation de l'assureur, le représentant cessera toute intervention. En effet, le considérant n°15 précise que : « *Ces représentants chargés du règlement des sinistres doivent disposer de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des personnes lésées subissant un préjudice du fait de ces accidents et aussi pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des autorités nationales – y compris, le cas échéant, devant les juridictions, dans la mesure où cela est compatible avec les règles de droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles.* ». Il appartiendra donc au représentant de comparaître devant le tribunal en qualité de mandataire de l'assureur pour y défendre ses intérêts.

La question du droit applicable à la responsabilité et à l'indemnisation est probablement plus délicate à résoudre que celle de la compétence juridictionnelle.

Dans une note de réflexion sur « *l'indemnisation des victimes d'accidents de la route dans l'Union européenne* », rédigée en 1994, la Commission s'était penchée sur la situation des personnes victimes d'un accident survenu à l'étranger et plus précisément sur le territoire de l'Union. En fin de note, la Commission formulait une orientation susceptible de résoudre les problèmes qu'elle avait décrits. Partant de la constatation parfaitement fondée que, dans le « système de la carte verte », le bureau du pays de l'accident indemnise les victimes d'accidents provoqués par des véhicules étrangers sur base des critères relevant de sa propre législation (principe de la *lex loci*) qui est, dans la plupart des cas, également celle de la victime (*lex damni*) et que le coût de ces interventions est supporté par des assureurs étrangers par rapport au pays du sinistre, tout en étant déchargés de la gestion du sinistre qu'ils ne peuvent quasiment pas influencer, la Commission a proposé de mettre en place un système semblable en faveur des victimes d'accidents survenus à l'étranger. En d'autres termes, la personne lésée par un accident survenu dans un Etat membre autre que celui où elle a sa résidence, pourrait, si elle le souhaite, une fois revenue chez elle, s'adresser au bureau de son pays qui l'indemniserait sur base des critères de sa loi nationale, c'est-à-dire la *lex damni*. Le

bureau du pays de la victime deviendrait ainsi le bureau gestionnaire du sinistre pour le compte de l'assureur étranger auquel ledit bureau réclamera le remboursement des indemnités augmenté de ses frais de gestion, bénéficiant dans le cadre du remboursement de cette créance de la garantie du bureau du pays du sinistre.

Cette proposition n'a pas été retenue mais elle montre une fois de plus que l'idée d'abandonner le principe de la *lex loci* n'est pas nouvelle. Il faut cependant signaler que toute tentative dans ce sens provoque inévitablement une réaction très forte du côté des tenants du maintien de ce principe. Lorsque la proposition de la Commission a été examinée par le CEA, celui-ci a fait savoir qu'il s'agissait d'un bouleversement des principes de droit international privé prédominants, mais également que :

« La proposition de recours possible au droit de la réparation du pays de la victime pose le problème du financement du complément d'indemnisation qui en résulterait normalement. Ou bien la charge de ce complément incomberait au marché d'origine de la victime – et à la mutualité des assurés de ce pays, mais cette solution serait dépourvue de tout fondement juridique et économique ; ou bien la charge incomberait à l'assureur du responsable, mais serait financièrement insupportable pour les assureurs – et pour les assurés payeurs de primes – établis dans les pays dont les niveaux d'évaluation des dommages sont moins favorables aux victimes. De plus, cela conduirait à l'application, dans un même pays, de critères d'indemnisation différents.

*La proposition consistant à laisser à la victime le choix du droit de la réparation, qui mettrait en concurrence la *lex loci* et la *lex damni*, et permettrait à la victime de revendiquer la législation la plus avantageuse pour elle, aboutirait à l'application systématique des critères d'indemnisation les plus onéreux. »*

Le secteur de l'assurance européen est donc, d'une manière générale, opposé à l'abandon du principe de la *lex loci*. Néanmoins, on peut se demander si les idées des assureurs européens, motivés par le souci de trouver des solutions pratiques au règlement des sinistres internationaux plus que par des considérations purement juridiques, ne sont pas en train d'évoluer à ce sujet. En effet, un groupe de travail du CEA vient de terminer la rédaction d'un projet de convention internationale de règlement direct qui sera ultérieurement proposée à la signature des assureurs des marchés représentés au CEA. Cette convention qui ne vise que les dommages matériels subis par les véhicules assurés, prévoit que l'assureur direct de responsabilité civile du véhicule endommagé par la faute du conducteur de l'autre véhicule assuré par un assureur également signataire de la convention, procédera lui-même à l'évaluation et au paiement du dommage, étant entendu que cette évaluation se fera conformément aux critères habituellement utilisés dans le pays de l'assureur, c'est-à-dire la loi du pays où le dommage est subi (*lex damni*).

Même si les idées évoluent en la matière, il faut en outre être conscient du fait que le choix du moyen légal pour imposer aux Etats membres l'adoption d'un nouveau critère de droit international privé risque de ne pas être aisé car il semble bien que ce genre de question ne peut pas être traitée par une directive européenne.

La voie du droit international privé n'est donc pas la plus facile à suivre. Une autre approche devrait sans doute être explorée, celle de l'harmonisation de la réparation du dommage. A ce propos, il est opportun de rappeler les conclusions du colloque de Trèves I qui s'est tenu il y a deux ans. Rappelons que dans sa recommandation finale, ce colloque a proposé à la Commission et au Parlement européen l'adoption d'une directive prévoyant l'utilisation par tous les Etats membres d'un même barème d'évaluation des lésions corporelles et d'un

barème unique d'indemnisation étant entendu que cette harmonisation ne concernerait que la réparation des dommages non-économiques résultant d'une atteinte à la personne, consécutive à un accident de la circulation routière. Il sera intéressant de connaître la suite qui sera réservée à cette initiative originale.

D'autres initiatives vont dans le même sens. Citons plus particulièrement la proposition de 5^{ème} directive en matière d'assurance automobile où la Commission propose de relever le montant obligatoirement assuré, ce qui devrait permettre d'accorder des indemnités comparables dans les différents pays de l'Union, ainsi que l'indemnisation systématique des piétons et des cyclistes par l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident qui aurait l'avantage de mettre ces victimes particulièrement vulnérables sur un pied d'égalité quel que soit l'Etat de survenance de l'accident. Cette dernière proposition est cependant fortement critiquée et risque donc de ne pas aboutir bien que d'autres initiatives, comme par exemple les conclusions du colloque de Trèves II, aillent dans le même sens.