

# Avant-propos

**Pascal ANCEL**

*Professeur à l'Université du Luxembourg*

Le présent ouvrage relate l'essentiel des travaux du séminaire du GRERCA qui s'est tenu à l'Université du Luxembourg les 14 et 15 décembre 2012, en co-organisation avec l'équipe de recherche de droit privé européen (EURO-PRILEX) de cette université. Il s'inscrit dans le cadre de la seconde série de séminaires du GRERCA, consacrés aux régimes spéciaux de responsabilité et d'indemnisation en Europe, et prend la suite de l'ouvrage précédent relatif à la responsabilité du fait des produits défectueux. L'ouvrage permet, pour la première fois semble-t-il, de comparer les règles applicables à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation dans différents pays d'Europe : France, Belgique, Luxembourg, Allemagne, Italie, Espagne, Grande-Bretagne et Suisse.

Le choix de Luxembourg pour organiser un séminaire sur ce sujet n'a pas été le fruit du hasard. Il a été dicté au départ par la considération que Luxembourg est, depuis 2011, le siège de l'Institut pour le droit européen de la circulation (IDEC), présidé par Hubert Groutel, qui a apporté son soutien à l'organisation du séminaire. Mais le fait que Luxembourg soit le siège de l'IDEC est en soi très symbolique de l'importance que revêt, pour un pays comme le Luxembourg, la problématique des accidents de la circulation en Europe. Non pas que le taux d'accidents y soit plus élevé qu'ailleurs, mais en raison du caractère très européen, voire international que revêt la circulation routière dans le Grand-Duché. La petite taille du pays, sa situation de carrefour routier européen fait que des milliers de véhicules étrangers traversent quotidiennement le territoire luxembourgeois, certains jours en nombre plus élevé que celui des voitures qui y sont immatriculées. Il faut ajouter l'importance extraordinaire que revêtent dans ce pays les déplacements frontaliers : plus de 140 000 personnes viennent chaque jour travailler à Luxembourg depuis la France, la Belgique ou l'Allemagne, et pour un grand nombre d'entre eux, ils viennent en voiture. Ont-ils conscience, ces conducteurs qui traversent le Luxembourg en 20 minutes ou qui y viennent travailler pour la journée, qu'en franchissant la frontière presque invisible (le Luxembourg est le pays de Schengen!) qui les fait entrer au Grand-Duché, ils passent sous l'empire d'un ordre juridique différent du leur, et que, en cas d'accident, ils pourront se voir soumis à une loi complètement différente de celle qu'on leur appliquerait dans leur pays ? Sans doute à Luxembourg, plus que partout ailleurs, on se sent vraiment en Europe, mais, pour ce qui concerne les accidents de la circulation, le droit européen ne joue qu'un rôle limité et,

pour l'essentiel, les règles applicables sont les règles nationales, assez différentes d'un pays à l'autre, comme le lecteur le constatera à la lecture des différentes contributions. Alors que certains pays ont mis en place, dans la période récente, un régime spécifique d'indemnisation des victimes des accidents de la circulation (dont le domaine d'application et le contenu peuvent se révéler très variables), d'autres continuent d'appliquer à ces accidents les règles du droit commun de la responsabilité civile, qui obéissent elles-mêmes, on le sait, à des principes très différents selon les ordres juridiques, selon la place qui est faite, dans chaque système, aux cas de responsabilité objective. Il en résulte que, selon le droit applicable à l'accident, il existe de grandes disparités, parfois choquantes, quant au niveau de protection des victimes, auxquelles un projet de l'IDEC (présenté en fin d'ouvrage par H. Groutel) a, depuis plusieurs années déjà, proposé de remédier au moins en partie.

L'absence d'harmonisation des règles est en tout cas très sensible pour ce qui concerne les conditions et l'étendue du droit à réparation, qui font l'objet de la première partie de l'ouvrage. Ici l'Europe n'a abordé la question que de manière indirecte, à travers l'édition de règles de conflits de juridictions et de conflits de lois. S'agissant du juge compétent, je me contenterai de rappeler rapidement que, sur le fondement du règlement de Bruxelles 1, la victime aura le choix, dans l'immense majorité des cas entre le juge du domicile du défendeur (l'auteur du dommage) et celui du lieu de l'accident – du moins si le défendeur est domicilié dans l'espace judiciaire européen. S'agissant de la loi applicable, les choses sont beaucoup plus compliquées, car l'Europe connaît deux régimes parallèles, selon que l'État dont la juridiction est saisie est ou non partie à la Convention de La Haye du 4 mai 1971. Dans le premier cas, cette Convention, qui est d'application universelle, reste applicable nonobstant l'entrée en vigueur du règlement Rome 2 : c'est le cas notamment au Luxembourg, mais aussi en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Dans les pays non-parties à la Convention de La Haye – par exemple en Allemagne ou au Royaume-Uni – c'est le règlement Rome 2 qui détermine la loi applicable, par application des règles générales relatives à la responsabilité délictuelle. Dans les deux cas, la loi applicable en principe est la loi du pays du lieu de l'accident, mais de nombreuses exceptions sont posées, soit dans le régime de la Convention de La Haye en faveur de la loi d'immatriculation du ou des véhicules impliqués, soit sous l'empire du règlement Rome 2 en faveur de la loi du domicile commun des parties. Il en va ainsi notamment, dans le premier cas, lorsque l'accident n'implique qu'un seul véhicule immatriculé à l'étranger ou lorsque les différents véhicules impliqués le sont tous dans un même pays étranger. Et, sous le régime de Rome 2, la loi du lieu de l'accident sera écartée si les parties au procès de responsabilité sont toutes deux domiciliées dans le même pays étranger.<sup>1</sup>

1 Pour une étude complète de la question, voy. G. CUNIBERTI, « Les conflits de lois et conflits de juridictions en matière d'accidents de la circulation », in J. LOLY (dir.), *Droit du roulage. Questions choisies*, coll. Éditions du jeune barreau de Liège, Anthemis, 2012.

Cependant, si le droit européen est muet pour l'instant sur les conditions et l'étendue du droit à indemnisation des victimes d'accidents – qui relèvent donc du droit national de chaque pays – il a en revanche posé des règles relatives au rôle des assurances automobiles dans l'indemnisation – c'est-à-dire des questions qui font l'objet de la deuxième partie de cet ouvrage. Il convient en particulier de citer l'importante directive 2000/26 du 16 mai 2000 (dite quatrième directive), qui vise à harmoniser les procédures d'indemnisation par les assureurs lorsque l'accident survient dans un État membre autre que celui où la victime a son domicile habituel, ou même, au-delà de l'UE, dans un pays adhérent au système carte verte. Cette directive qui impose notamment une procédure d'offre obligatoire et une action directe de la victime à l'encontre de l'assureur du responsable, a amené les États à modifier leur législation, parfois en étendant les solutions prévues par la directive au-delà du domaine des accidents survenus à l'étranger. Et on peut se demander si, dans un avenir plus ou moins proche, cette harmonisation en cours des règles relatives à l'assurance automobile n'aboutira pas à un certain rapprochement des règles applicables à la responsabilité sous-jacente.

C'est donc autour de ces deux grands thèmes que le présent ouvrage est organisé : les conditions et l'étendue du droit à indemnisation (première partie), la mise en œuvre du droit à indemnisation et le rôle de l'assurance (deuxième partie). Les présentations théoriques des différents systèmes sont ensuite complétées par un certain nombre d'études de cas (troisième partie).