

Texte pseudonymisé

Avertissement: Ce document pseudonymisé a une valeur purement informative. Le document original seul fait foi.

Jugement civil n° 2024TALCH08/00091

Audience publique du mercredi, 15 mai 2024.

Numéros du rôle: 165.457 et 175.109 (Jonction)

Composition :

Sandra ALVES ROUSSADO, vice-présidente,
Hannes WESTENDORF, juge,
Fakrul PATWARY, premier juge,
Guy BONIFAS, greffier.

**I
ENTRE**

- 1) l'ÉTAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, représenté par son Ministre d'État actuellement en fonctions, ayant ses bureaux à L-1352 Luxembourg, 4, rue de la Congrégation,
- 2) PERSONNE1.), inspecteur de police, demeurant à L-ADRESSE1.),

parties demandereses aux termes d'un exploit de l'huissier de justice suppléant Luc KONSBRUCK, en remplacement de l'huissier de justice Geoffrey GALLÉ de Luxembourg du 22 septembre 2016,

ayant comparu initialement par Maître Claude PAULY, avocat, et comparaissant actuellement par la société PAULY AVOCATS, représentée par Maître Michaël PIROMALLI, avocat, demeurant à Luxembourg,

ET

- 1) PERSONNE2.), sans état connu, demeurant à L-ADRESSE2.),
- 2) la société anonyme SOCIETE1.) S.A., établie et ayant son siège social à L-ADRESSE3.), inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le

n° B NUMERO1.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

parties défenderesses aux fins du prédit exploit KONSBRUCK,

comparaissant par Maître Alex ENGEL, avocat, demeurant à Luxembourg,

- 3) l'ASSOCIATION D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS (AAA), établissement public, établi et ayant son siège social à L-2976 Luxembourg, 125, route d'Esch, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le n° J 16, représentée par le président de son comité directeur actuellement en fonctions,

partie défenderesse aux fins du prédit exploit KONSBRUCK,

défaillante.

II ENTRE

- 1) PERSONNE2.), sans état connu, demeurant à L-ADRESSE2.),
- 2) la société anonyme SOCIETE1.) S.A., établie et ayant son siège social à L-ADRESSE3.), inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le n° B NUMERO1.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

parties demanderesses aux termes d'un exploit de l'huissier de justice suppléant Patrick MULLER, en remplacement de l'huissier de justice Frank SCHAAL de Luxembourg du 11 février 2016,

comparaissant par Maître Alex ENGEL, avocat, demeurant à Luxembourg,

ET

- 1) PERSONNE3.), policier, demeurant à L-ADRESSE4.),
- 2) la société anonyme SOCIETE2.) S.A., établie et ayant son siège social à L-ADRESSE5.), inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le n° B NUMERO2.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

parties défenderesses aux fins du prédit exploit MULLER,

ayant comparu initialement par Maître Claude PAULY, avocat, et comparaissant actuellement par la société PAULY AVOCATS, représentée par Maître Michaël PIROMALLI, avocat, demeurant à Luxembourg,

- 3) l'ASSOCIATION D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS (AAA), établissement public, établi et ayant son siège social à L-2976 Luxembourg, 125, route

d'Esch, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le n° J 16,
représentée par le président de son comité directeur actuellement en fonctions,

partie défenderesse aux fins du crédit exploit MULLER,

défaillante.

LE TRIBUNAL

Entendus l'ETAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, PERSONNE3.) et PERSONNE1.) par l'organe de Maître Michaël PIROMALLI, avocat constitué.

Entendus PERSONNE2.) et la société anonyme SOCIETE1.) S.A. par l'organe de Maître Alex ENGEL, avocat constitué.

1. Faits

Le litige a trait à l'indemnisation des suites dommageables d'un accident de la circulation qui s'est produit en date du 3 septembre 2013, vers 14.19 heures, à ADRESSE6.), à l'entrée de l'intersection de l'ADRESSE7.) et de la ADRESSE8.), en direction de ADRESSE9.).

2. Procédure

Par exploit d'huissier du 22 septembre 2014, l'ETAT DU GRAND-DUCHE DE Luxembourg (ci-après « l'État ») et PERSONNE1.) ont assigné PERSONNE2.), la société anonyme SOCIETE1.) S.A. (ci-après « le SOCIETE1. ») et l'ASSOCIATION D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS devant le tribunal de ce siège.

Maître Alex ENGEL s'est constitué pour PERSONNE2.) et le SOCIETE1.) en date du 6 octobre 2014.

Cette affaire a été inscrite sous le numéro de rôle 165.457. Elle a été soumise à l'instruction de la 8^e section.

Par exploit d'huissier du 11 février 2016, PERSONNE2.) et le SOCIETE1.) ont assigné PERSONNE3.), la société anonyme SOCIETE2.) S.A. (ci-après « SOCIETE2. ») et l'ASSOCIATION D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS devant le tribunal de ce siège.

Maître Claude PAULY s'est constitué pour PERSONNE3.) et la société anonyme SOCIETE2.) S.A. en date du 12 février 2016.

Cette affaire a été inscrite sous le numéro de rôle 175.109. Elle a été soumise à l'instruction de la 8^e section.

Par ordonnance du 2 mars 2016, le magistrat de la mise en état a prononcé la jonction des procédures inscrites au rôle sous les numéros 165.457 et 175.109.

L'ordonnance de clôture de l'instruction est intervenue le 27 septembre 2016 et le juge rapporteur a été entendu en son rapport oral à l'audience du 11 octobre 2016.

Par jugement n°213/2016 du 25 octobre 2016, le Tribunal a reçu les demandes principales et reconventionnelles en la forme, pour le surplus et avant tout autre progrès en cause, a nommée expert Marco DEBRAS, avec la mission de se prononcer dans un rapport écrit, détaillé et motivé sur :

1. la vitesse à laquelle les véhicules ENSEIGNE1.) et VOLKSWAGEN impliqués dans l'accident du 3 septembre 2013 ont, compte tenu notamment des dégâts causés et de la position des véhicules après collision, circulé au moment du choc,
2. la position du véhicule ENSEIGNE1.) lorsque son chauffeur pouvait percevoir le bruit de la sirène,
3. la position des véhicules ENSEIGNE1.) et VOLKSWAGEN lorsque leurs chauffeurs respectifs pouvaient s'apercevoir réciproquement en portant une attention normale au trafic,
4. le temps que le véhicule ENSEIGNE1.) mettait, à partir de ce moment-là et compte tenu de sa vitesse, pour franchir la partie restantes du croisement ADRESSE10.),
5. celui que le véhicule VOLKSWAGEN mettait pour arriver audit croisement et, dans l'éventualité où il a circulé à une vitesse dépassant les limites autorisées, celui qu'il aurait mis s'il avait respecté la réglementation.

Le Tribunal a chargé Madame le vice-président Danielle POLETTI du contrôle de cette mesure d'instruction, a fixé la provision à valoir sur les honoraires et frais de l'expert à la somme de 1.000.-euros, a ordonné à l'ETAT, à PERSONNE1.), à PERSONNE3.) et à SOCIETE2.) de payer la moitié de la provision et à PERSONNE2.) et au SOCIETE1.) de payer l'autre moitié de la provision à l'expert ou de la consigner auprès de la caisse de consignation, au plus tard le 30 novembre 2016, sous peine de poursuite de l'instance selon les dispositions de l'article 468 du Nouveau Code de procédure civile, a dit que l'expert déposera son rapport au greffe du tribunal, après paiement de la provision et, le cas échéant, de la provision complémentaire, au plus tard de 31 mars 2017, a dit que, le cas échéant, l'expert demandera au magistrat chargé du contrôle de la mesure d'instruction un report de la date de dépôt en indiquant sommairement les motifs qui empêchent le dépôt dans le délai prévu, a dit que l'expert informera le magistrat de la provision complémentaire nécessaire, a dit que le paiement de la provision ou la consignation de la provision se font sans préjudice du droit de taxation des honoraires et frais, a dit qu'en cas d'empêchement du juge ou de l'expert commis, il sera procédé à leur remplacement par ordonnance du président de chambre, a déclaré le jugement commun à l'Association d'Assurance contre les Accidents et a réservé les droits des parties et les dépens.

L'expert a déposé son rapport d'expertise en date du 24 juin 2023.

Maître Michaël PIROMALLI a conclu en date du 22 septembre 2023, tandis que Maître Alex ENGEL a conclu en date du 19 janvier 2024.

L'instruction a été clôturée par ordonnance du 25 janvier 2024.

L'affaire a été renvoyée à l'audience du 6 mars 2024 pour plaidoiries et elle a été prise en délibéré à cette audience.

3. Prétentions et moyens des parties

Le Tribunal tient à préciser que ce jugement ne reprend que les prétentions et les moyens postérieurs au jugement n°213/2016 du 25 octobre 2016.

L'ETAT, PERSONNE1.), PERSONNE3.) et SOCIETE2.) font valoir que le Tribunal avait notamment confié à l'expert la mission de se prononcer sur la vitesse des véhicules impliqués dans l'accident. Sur ce point, l'expert en serait arrivé à la conclusion qu' « *il n'est pas possible de se prononcer sur la vitesse à laquelle le véhicule VOLKSWAGEN impliqué dans l'accident du 3 septembre 2013 a circulé au moment du choc. En se basant rien que sur l'apparence et l'envergure du dommage au véhicule ENSEIGNE1.) et sur base d'une estimation prudente et raisonnable on peut dire, sous toutes réserves, que la vitesse de collision de celui-ci peut être estimée à entre 25 et 40 km/hrs* ».

Par conséquent, aucun élément du dossier ne permettrait de retenir une vitesse excessive dans le chef de PERSONNE3.) et il conviendrait de retenir que les parties adverses restent en défaut de rapporter la preuve d'une quelconque faute de conduite qui serait imputable au conducteur du véhicule de police.

En revanche, et contrairement à ce que PERSONNE2.) soutiendrait, elle n'avancait pas à une vitesse réduite lorsqu'elle s'est engagée dans le croisement. Il ressortirait de l'analyse de l'expert qu'elle aurait adopté une vitesse autorisée (entre 25 et 40 km/h), mais à aucun moment, elle n'aurait pris la peine de ralentir son allure.

Ils précisent que la collision serait survenue à un moment où le véhicule de police avait presque franchi le croisement. En effet, PERSONNE2.) aurait heurté le côté gauche du véhicule de police conduite par PERSONNE3.) et plus particulièrement la portière gauche dudit véhicule. Ainsi, le véhicule de police aurait été déjà largement engagé dans le croisement et donc nécessairement visible pour PERSONNE2.) au moment où celle-ci se serait engagée.

De l'aveu même de PERSONNE2.), elle n'aurait procédé à aucun contrôle afin de s'assurer que la voie de circulation était libre au moment où elle s'est engagée dans le croisement.

Dans le jugement du Tribunal de céans, le Tribunal aurait relevé que si la vue de PERSONNE2.) était obstruée par des immeubles comme elle le prétend, elle aurait donc dû redoubler de prudence et de vigilance au moment de s'engager dans le croisement, notamment en entendant la sirène. Sur ce point, PERSONNE2.) prétendrait de manière plutôt surprenante qu'elle n'aurait pas pu entendre la sirène en raison du bruit de la climatisation. Or, le véhicule de PERSONNE2.) serait un modèle ENSEIGNE1.) SUPERB qui était une voiture récente à l'époque des faits, de sorte qu'elle serait plus qu'improbable que le bruit de la climatisation aurait couvert le bruit d'une sirène de police.

Le niveau de la pression sonore émise par la sirène d'un véhicule de police serait évalué à 110 décibels, tandis que le niveau de la pression sonore d'une climatisation serait situé aux alentours des 20 décibels pour les modèles d'unités mobiles, c'est-à-dire ceux qu'on utilise dans une maison. La climatisation d'une voiture serait un modèle réduit et son

niveau sonore serait dès lors inférieur à 20 décibels. Les progrès récents auraient considérablement réduit le bruit des climatizations.

Par conséquent, le raisonnement adverse, en plus de n'être étayé par aucun élément probant, serait nécessairement erroné.

L'affirmation adverse serait d'autant plus invraisemblable que le bruit émis par les sirènes des véhicules de police est volontairement important dans le seul but de permettre de prévenir les usagers du passage dudit véhicule (110 décibels contre 150 pour un avion au moment du décollage par exemple).

En outre, il y aurait lieu de constater que tous les témoins présents auraient pu entendre la sirène du véhicule de police avertissant de son approche. Il serait donc tout simplement impossible que PERSONNE2.) ne l'ait pas entendu. Sur ce point, l'expert DEBRAS indiquerait qu'« *à défaut de documentation du point de collision exact et par la suite appréciation de la phase pré-collision, il n'est pas possible de répondre à cette question.* »

Il conviendrait dès lors d'en conclure qu'il ressortirait nécessairement des éléments du dossier et notamment des différents témoignages que PERSONNE2.) a nécessairement entendu la sirène. Aucun élément du dossier ne corroborerait la version adverse.

Le fait que tous les autres véhicules croisés par le véhicule de police aient pu s'arrêter à temps et le laisser passer confirmerait également que le bruit émis par la sirène était tout à fait perceptible par les usagers et qu'un accident serait tout à fait évitable à condition toutefois que lesdits usagers fassent preuve de toute la prudence et la diligence que l'on peut attendre d'eux.

PERSONNE2.) ne verserait donc aucun élément réellement probant au soutien de ses prétentions et qui permettraient de vérifier qu'elle n'a pas été en mesure d'entendre ladite sirène comme elle le prétendrait à tort. Partant, il conviendrait de retenir qu'elle aurait dû s'arrêter afin de laisser passer le véhicule de police, dont l'arrivée avait pourtant été signalée en temps utile.

En droit, s'agissant de la responsabilité de PERSONNE2.) sur base de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, ils estiment qu'il serait établi que PERSONNE2.) était gardienne de son véhicule. Pour s'exonérer, elle devrait rapporter la preuve d'une faute dans le chef du conducteur adverse. Or, tel ne serait manifestement pas le cas en l'espèce. Le véhicule de police aurait été prioritaire par rapport à celui de PERSONNE2.). Elle aurait nécessairement soit vu le véhicule, soit entendu la sirène. Contrairement aux prétentions adverses, il ne ressortirait d'aucun élément du dossier que le véhicule de police aurait circulé à une vitesse excessive, de telles prétentions étant formellement contestées. En effet, le véhicule de police aurait ralenti à l'approche du croisement. Partant, aucune faute ne serait établie dans leur chef et PERSONNE2.) ne s'exonérerait aucunement de sa responsabilité.

S'agissant de la responsabilité de PERSONNE2.) sur base des articles 1382 et 1383 du Code civil, ils font valoir que PERSONNE2.) n'aurait pas respecté les dispositions des articles 137 et 140 du Code de la Route, de sorte qu'elle aurait manifestement adopté un

comportement fautif à l'origine de l'accident en cause. Partant, il y aurait lieu de conclure à la responsabilité pleine et entière de PERSONNE2.) dans la genèse du présent accident.

A titre subsidiaire, ils font une offre de preuve par l'audition de deux témoins.

En ce qui concerne la responsabilité de l'État, il serait établi que celui-ci était le gardien du véhicule de police. Pour s'exonérer, l'État devrait rapporter la preuve d'une faute dans le chef du conducteur adverse. Il ressortirait des développements qui précèdent et de l'ensemble des éléments du dossier que PERSONNE2.) aurait coupé la priorité appartenant au véhicule de police, lequel avait actionné sirène et gyrophare, ceci en violation des prescriptions des articles 137 et 140 du Code de la Route. Il serait évident que le comportement adopté par PERSONNE2.) a constitué un événement totalement imprévisible, irrésistible et bien entendu extérieur dans le chef de PERSONNE3.). Ce dernier n'aurait pas pu raisonnablement prévoir que le véhicule conduit par PERSONNE2.) allait brusquement faire irruption dans le croisement pour lui couper la route. Le caractère tout à fait imprévisible du comportement de PERSONNE2.) serait encore accentué par le fait que le véhicule de police avait quasiment entièrement franchi ledit croisement lorsqu'il a été percuté. Il y aurait donc lieu de conclure à l'exonération totale de l'État.

A titre subsidiaire, si par impossible le Tribunal venait à estimer que la faute imputable à PERSONNE2.) ne revêtirait pas les caractéristiques de la force majeure dans le chef de PERSONNE3.), il y aurait lieu de retenir que l'État s'est partiellement exonéré de la présomption de responsabilité pesant sur lui par la faute de la victime, c'est-à-dire la faute de PERSONNE2.).

A titre subsidiaire, PERSONNE2.) et SOCIETE1.) rechercheraient la responsabilité de l'ÉTAT sur base des dispositions de l'article 1384 alinéa 3 du Code civil. Or, aucune faute n'étant imputable à PERSONNE3.), la responsabilité de l'État ne saurait être engagée sur base des dispositions de l'article 1384, alinéa 3 du Code civil.

Quant à la prétendue responsabilité de PERSONNE3.), ils estiment que PERSONNE2.) et SOCIETE1.) resteraient en défaut de rapporter la preuve d'une quelconque faute de conduite qui serait imputable à PERSONNE3.), lequel aurait respecté toutes les prescriptions du Code de la Route.

L'appréciation tout à fait subjective de Monsieur PERSONNE4.) relative à la vitesse avec laquelle le véhicule de police circulait, ne pourrait être tenue pour exacte, alors qu'elle serait contredite par les déclarations de tous les autres témoins de l'accident et par les conclusions du rapport de l'expert DEBRAS.

Aucune faute de conduite ne pourrait valablement être reprochée à PERSONNE3.) et partant, sa responsabilité ne saurait être engagée sur base des dispositions de l'article 1382 du Code civil.

Plus subsidiairement, quant aux montants réclamés et notamment quant au prétendu préjudice subi par PERSONNE2.), celle-ci prétendrait qu'elle aurait été gravement blessée lors de l'accident du 3 septembre 2013. Or, tel ne serait cependant pas le cas. Il

ressortirait de l'ensemble des pièces versées en cause par les parties adverses et notamment du rapport médical du 9 septembre 2013 et du résultat de la radiographie du 3 septembre 2013 qu'aucune anomalie au niveau des cervicales de PERSONNE2.) n'aurait pu être constatée.

Pire serait encore de constater la mauvaise foi dont ferait part PERSONNE2.) lorsqu'elle prétendrait mensongèrement que les conséquences de l'accident auraient été telles que le médecin du travail aurait été d'avis qu'elle n'était plus capable d'exercer son dernier poste de travail, à savoir celui d'infirmière, ce qui aurait alors mené à une décision de reclassement externe.

Or, si l'on se réfère à l'avis du Service de Santé au Travail compétent, on pourrait constater que le contrat de travail de PERSONNE2.) a pris fin en raison du fait que celle-ci avait cumulé 52 semaines d'arrêts maladie en janvier 2014. L'accident litigieux ayant eu lieu le 3 septembre 2013, il ne ferait aucun doute que PERSONNE2.) était déjà en arrêt maladie au moment de l'accident et qu'elle avait déjà cumulé plus de 35 semaines d'arrêt maladie avant la survenance de l'accident. Il serait donc particulièrement audacieux de la part de PERSONNE2.) de prétendre qu'elle aurait subi des blessures d'une gravité telle qu'elle n'aurait pas pu reprendre son travail.

En tout état de cause, il serait formellement contesté que les incapacités de travail successives dont se prévaudrait PERSONNE2.), soient en relation causale directe avec l'accident survenu en date du 3 septembre 2013. Il serait également formellement contesté que le reclassement externe de PERSONNE2.) soit en relation causale directe avec ledit accident.

PERSONNE2.) resterait également en défaut de rapporter la preuve qu'elle aurait subi un quelconque préjudice corporel et moral des suites de l'accident.

Il y aurait partant lieu de débouter PERSONNE2.) de l'entièreté de ses demandes.

A titre subsidiaire, si le Tribunal venait à estimer que PERSONNE2.) a rapporté la preuve qu'elle aurait subi un préjudice corporel et moral en lien causal avec ledit accident, ils font valoir que PERSONNE2.) n'a pas été hospitalisée suite à l'accident, qu'elle n'a subi aucune opération ni traitement lourd et qu'elle ne souffrirait d'aucune IPP ou IPT. Dans ces conditions, son préjudice corporel et moral pourrait être évalué *ex aequo et bono* à un montant de 300.-euros. Il conviendrait donc de réduire la demande de PERSONNE2.) à de plus justes proportions et en tout état de cause à un montant ne dépassant pas la somme de 300.-euros.

Quant au prétendu préjudice subi par SOCIETE1.), ils contestent le montant de 23.726.-euros réclamé à titre d'indemnité d'immobilisation et de perte du véhicule. En effet, il résulterait du rapport d'expertise dressé par le bureau d'expertise HENRI REINERTZ&ASSOCIES du 16 septembre 2013 que le préjudice résultant de la perte du véhicule peut être évalué à un montant de 10.800.-euros TTC.

Or, SOCIETE1.) réclamerait le paiement d'un montant de 23.626.-euros (= 36.326 – 11.700) à titre de réparation du préjudice résultant de la perte dudit véhicule. Pour arriver à ce montant, SOCIETE1.) se baserait sur la valeur à neuf du véhicule de PERSONNE2.)

et non sur la valeur du véhicule au moment du sinistre. Ce raisonnement serait manifestement erroné, alors qu'il aurait pour effet de leur faire supporter des coûts manifestement supérieurs au préjudice réellement subi.

Or, le principe de la réparation intégrale du préjudice impliquerait que le montant de l'indemnité ne saurait être ni inférieur, ni supérieur au préjudice.

Dans ces conditions, seul le montant tel que retenu au sein du rapport d'expertise serait en relation causale avec l'accident litigieux, de sorte que la demande du SOCIETE1.) concernant le remboursement d'un montant de 23.726.-euros à titre de perte du véhicule serait d'ores et déjà à déclarer non fondée.

En tout état de cause, à défaut pour SOCIETE1.) d'avoir versé une quittance subrogatoire, respectivement une preuve de décaissement des montants réclamés, celui-ci devrait se voir débouter de l'entièreté de ses demandes.

PERSONNE2.) et SOCIETE1.) soutiennent qu'il serait constant en cause qu'une collision a eu lieu sur un carrefour entre le véhicule ENSEIGNE1.) conduit par PERSONNE2.) et le véhicule de police VOLKSWAGEN conduite par PERSONNE3.), que les feux de circulation étaient au vert dans la ADRESSE8.) au moment du passage de PERSONNE2.), que les feux de circulation étaient au rouge dans l'ADRESSE7.) au moment du passage du véhicule de police et que le gyrophare et le signal sonore du véhicule de police étaient allumés.

Ils font valoir que le 27 janvier 2017, une première réunion d'expertise aurait eu lieu dans les locaux de l'expert à Hellange avec un représentant de l'étude Pauly et Maître Alex ENGEL. L'expert aurait alors reçu les informations et pièces de part et d'autre.

Ensuite, il aurait fallu attendre le 24 juin 2023 pour que l'expert DEBRAS rende son rapport.

Dans son rapport, l'expert viendrait à la conclusion qu'« *à défaut de documentation du point de collision exact et par la suite appréciation de la phase de pré-collision* ». Il ne pourrait répondre aux diverses questions lui posées par le Tribunal.

L'expert ne se serait prononcé que sur un seul point : celui de la vitesse du véhicule ENSEIGNE1.) de PERSONNE2.) au moment de la collision, celle-ci ayant été estimée entre 25 et 40 km/h.

Donc, sauf à confirmer la vitesse réduite de PERSONNE2.), le rapport d'expertise n'aurait servi à rien.

Par conséquent, d'une manière générale, il conviendrait de se rendre à l'évidence que les circonstances exactes de l'accident demeurent inconnues.

De manière plus précise, il conviendrait de constater qu'il n'a pas été démontré que la sirène du véhicule de police était perceptible pour PERSONNE2.). Cette précision serait capitale. En effet, il résulterait de la motivation du jugement du 25 octobre 2016 que les juges avaient retenu que PERSONNE2.) ne pouvait pas voir le véhicule de police parce

que sa vue était obstruée par les bâtiments. Les juges ont dès lors estimé que celle-ci aurait dû redoubler de prudence, à condition que la sirène était perceptible pour elle. Force serait de constater que le rapport n'a pas permis de prouver que PERSONNE2.) pouvait entendre le signal sonore du véhicule de police.

S'agissant des deux nouvelles pièces versées par la partie adverse, PERSONNE2.) et SOCIETE1.) soutiennent que si ces deux pages avaient la moindre utilité pour le présent litige, la partie adverse aurait eu largement le temps pour les produire dans le cadre des opérations d'expertise. Elle ne l'aurait pas fait, de sorte qu'elle serait aujourd'hui malvenue à produire de prétendus documents techniques pour tenter de répondre à une question à laquelle l'expert lui-même n'aurait pas su répondre.

La pièce 13 versée serait un bref extrait d'un rapport d'étude, publié en décembre 2021. D'après l'intitulé du rapport, il s'agirait d'une « *documentation du bruit des sirènes des véhicules prioritaires* ». On ignorerait quels véhicules de quels pays furent analysés dans le cadre de cette étude. Mais puisque l'étude serait éditée à ADRESSE11.) et qu'elle ferait expressément référence à la réglementation française, elle n'aurait pas de pertinence pour le présent litige.

La pièce 14 se bornerait à reproduire deux schémas. On ne saurait pas d'où ils viennent. Mais de toute façon, ces schémas ne seraient d'aucune utilité pour la solution du présent litige, qui requiert notamment une réponse à la question de savoir si, compte tenu des circonstances de temps et de lieu, la sirène était perceptible pour PERSONNE2.). Or, cette réponse ne recevrait certainement pas réponse par des schémas qui montrent qu'une voiture de formule 1 ferait plus de bruit qu'une voiture ordinaire.

S'agissant de l'affirmation adverse suivant laquelle le chauffeur PERSONNE3.) aurait « *pris toutes les précautions d'usage en ralentissant son allure avant de s'engager dans le croisement* », PERSONNE2.) et SOCIETE1.) soutiennent qu'il suffirait de regarder les photos des deux voitures accidentées pour se rendre compte que cette affirmation ne pourrait pas être exacte. Le véhicule de police serait rentré dans le côté passager droit du véhicule de PERSONNE2.), ce qui démentirait au passage l'affirmation adverse selon laquelle la collision serait survenue à un moment où le véhicule de police avait presque franchi le croisement. Le choc latéral par le véhicule de police aurait été d'une telle violence que le véhicule de PERSONNE2.) fut retourné sur son propre axe et projeté quelques mètres plus loin. Les deux conducteurs auraient été blessés et les deux véhicules seraient restés à l'état d'épave, ce qui prouverait l'importance du choc. De plus, lorsque le conducteur du véhicule quittait son véhicule, la portière gauche se serait désintégrée.

S'agissant de l'offre de preuve adverse, celle-ci ne serait pas utile. La version des deux témoins serait déjà connue, car ils auraient été entendus par la police. Leur audition se trouverait retranscrite dans le procès-verbal de police.

De plus, l'offre de preuve ne serait pas concluante. Une audition de ces témoins n'apporterait sans doute pas de nouvelles précisions au dossier. Il serait un fait que les déclarations des témoins ne seraient pas concordantes. Or, on ne verrait pas pour quelle raison les versions des témoins s'accorderaient soudainement dix ans après les faits.

PERSONNE2.) et SOCIETE1.) demandent au Tribunal de tirer les conséquences logiques de l'absence de réponses fournies par l'expert aux questions posées dans le jugement du 25 octobre 2016. A défaut pour la partie adverse d'avoir démontré que la sirène du véhicule de police était perceptible pour PERSONNE2.), le gardien du véhicule de police, à savoir l'État, n'aurait pas réussi à s'exonérer de la présomption de causalité qui pèserait sur lui en vertu de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil.

4. Motifs de la décision

4.1. Quant au fond

Le Tribunal tient à rappeler que par jugement n°213/206 du 25 octobre 2016, il a été retenu ce qui suit :

- l'État est, en application de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, présumé responsable de l'accident survenu le 3 septembre 2013. Il peut être déchargé de la responsabilité en cas de preuve d'une cause exonératoire qui peut consister dans un cas fortuit ou de force majeure ou dans une cause étrangère qui n'est pas imputable au gardien tels le fait ou la faute d'un tiers ou le fait ou la faute de la victime. Pour être exonératoire de la présomption de responsabilité pesant sur le gardien, le fait ou la faute du tiers doit revêtir les caractéristiques de la force majeure. Cette présomption de responsabilité s'impose à son assureur SOCIETE2.) ;
- la garde du véhicule de police étant alternative, la demande dirigée contre PERSONNE3.) doit être examinée sur base des articles 1382 et 1383 du Code civil ;
- l'État entend s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur lui par le comportement de PERSONNE2.), qui en tant que débiteur de priorité, aurait failli aux dispositions de l'article 137 du Code de la route. En s'engageant dans le croisement, PERSONNE2.) aurait violé la priorité du véhicule de police en service d'urgence ;
- PERSONNE2.) ne conteste pas être gardienne du véhicule ENSEIGNE1.) impliqué, ni l'intervention active de ce véhicule dans la survenance de l'accident, de sorte qu'elle est également présumée responsable sur base de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil. Cette présomption de responsabilité s'impose à son assureur SOCIETE1.) ;
- par rapport aux victimes, l'État et PERSONNE1.), le chauffeur du véhicule de police PERSONNE3.) est un tiers. Le fait ou la faute du tiers n'exonère le gardien d'une chose de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui que si cette faute ou de fait présente les caractères de la force majeure, c'est-à-dire est imprévisible et irrésistible.
- PERSONNE2.) et PERSONNE3.) se rejettent mutuellement la responsabilité dans la genèse de l'accident. Tandis que PERSONNE2.) soutient, tout en contestant la réalité de toute urgence, que PERSONNE3.) se serait engagé dans

le croisement sans ralentir et sans porter attention aux usagers venant de sa gauche pour lesquels les feux de circulations étaient au vert, PERSONNE3.) fait plaider que PERSONNE2.) se serait rendue coupable d'un comportement fautif pour ne pas s'être arrêté à l'approche du véhicule en service d'urgence et pour ne pas avoir cédé la priorité au véhicule en service d'urgence ;

- par rapport à la contestation quant à la réalité de toute urgence dans le chef de la police, le Tribunal a retenu qu'il n'appartient pas aux usagers de vérifier si l'urgence d'une mission autorise le conducteur d'un véhicule de police d'actionner le signal sonore. Lorsque l'avertisseur sonore spécial fonctionne, les conducteurs ont l'obligation de se ranger et de s'arrêter. L'obligation de céder le passage à un véhicule prioritaire qui fait fonctionner son avertisseur sonore spécial, est indépendante de la question de savoir si le véhicule prioritaire était fondé à agir de la sorte. Il est dès lors inopportun de savoir si les circonstances de la cause autorisaient PERSONNE3.) à actionner la sirène et le gyrophare du véhicule qu'il conduisait ;
- en application de l'article 136 du Code de la route, le véhicule de police conduit par PERSONNE3.) était prioritaire par rapport à la voiture conduite par PERSONNE2.) ;
- il incombe au débiteur de la priorité PERSONNE2.), au vu des articles 136, point 7 et 137 du Code de la Route, d'établir une faute caractérisée dans le chef du conducteur prioritaire PERSONNE3.), faute consistant dans une interruption brusque respectivement intempestive du véhicule de police mettant le débiteur dans l'impossibilité de réagir respectivement d'adapter sa façon de conduire ;
- PERSONNE2.) soutient s'être avancée dans le croisement à vitesse réduite dès lors qu'à son approche les feux étaient au vert. Elle n'aurait pas pu voir le véhicule de police auparavant à cause des immeubles sur sa droite qui lui auraient obstrué la vue. Elle n'aurait également pas entendu la sirène en raison de la climatisation de son véhicule et prétend que le véhicule de police serait arrivé à vive allure ;
- quant à la manière de conduire adoptée par PERSONNE3.), le tribunal a retenu que les conducteurs de véhicules prioritaires doivent respecter les règles du code de la route et il peut lui être reproché des fautes comme aux autres usagers. Le conducteur dont la route est coupée par la manœuvre d'un véhicule prioritaire dont il n'était pas possible de prévoir d'où il surgirait n'encourt aucune responsabilité dans l'accident. Si la priorité reconnue au conducteur d'une ambulance (d'un véhicule en service urgent) est indépendante de sa manière de conduire, il n'en reste pas moins que ce conducteur ne peut déjouer les prévisions raisonnables de l'usager débiteur de priorité ni provoquer ainsi une erreur invincible ;
- reste à savoir si l'entrée dans le croisement a été effectuée par PERSONNE3.) à vitesse élevée ou non et si PERSONNE2.) pouvait percevoir l'arrivée du véhicule d'une quelconque façon ;

- la vue de PERSONNE2.) était obstruée à cause des bâtiments à sa droite, elle aurait été en principe obligée de redoubler de vigilance en entendant la sirène du véhicule en servie d'urgence et elle aurait ainsi dû s'arrêter, ce d'autant plus qu'elle ne la voyait pas. Cette constatation ne vaut néanmoins que pour autant que la sirène était perceptible pour PERSONNE2.) ;
- compte tenu du fait qu'une analyse technique du déroulement de l'accident n'a pas été réalisée, le tribunal a institué une expertise.

Le Tribunal de céans constate que l'expert DEBRAS avait pour mission de répondre aux 5 points suivantes :

1. la vitesse à laquelle les véhicules ENSEIGNE1.) et VOLKSWAGEN impliqués dans l'accident du 3 septembre 2013 ont, compte tenu notamment des dégâts causés et de la position des véhicules après la collision, circulé au moment du choc,
2. la position du véhicule ENSEIGNE1.) lorsque son chauffeur pouvait percevoir le bruit de la sirène,
3. la position des véhicules ENSEIGNE1.) et VOLKSWAGEN lorsque leurs chauffeurs respectifs pouvaient s'apercevoir réciproquement en portant une attention normale au trafic,
4. le temps que le véhicule ENSEIGNE1.) mettait, à partir de ce moment-là et compte tenu de sa vitesse, pour franchir la partie restante du croisement ADRESSE10.),
5. celui que le véhicule VOLKSWAGEN mettait pour arriver audit croisement et, dans l'éventualité où il a circulé à une vitesse dépassant les limites autorisées, celui qu'il aurait mis s'il avait respecté la réglementation.

En ce qui concerne les points 2 à 5 de la mission d'expertise, l'expert a à chaque fois répondu ce qui suit :

« A défaut de documentation du point de collision exact et par la suite appréciation de la phase de pré-collision, il n'est pas possible de répondre à cette question. »

S'agissant du point 1 de la mission d'expertise, l'expert a répondu ce qui suit :

« Vu ce qui précède il n'est pas possible de se prononcer sur la vitesse à laquelle le véhicule VOLKSWAGEN impliqué dans l'accident du 3 septembre 2013 a circulé au moment du choc. »

En se basant rien que sur l'apparence et l'envergure du dommage au véhicule ENSEIGNE1.) et sur base d'une estimation prudente et raisonnable on peut dire, sous toutes réserves, que la vitesse de collision de celui-ci peut être estimé à entre 25 et 40 km/hrs. »

Le Tribunal constate partant que l'affirmation de PERSONNE2.) selon laquelle le véhicule de police serait arrivé à vive allure n'est prouvé par aucun élément du dossier. En effet, l'expert n'a pas pu se prononcer sur la vitesse du véhicule de police au moment du choc.

De plus, les attestations testimoniales versées sont contradictoires dans le sens où les occupants du véhicule de police disent que PERSONNE3.) a freiné avant d'entrer dans le croisement pour vérifier que le passage était libre, le témoin PERSONNE5.) a déclaré qu'il n'avait pas l'impression que le véhicule de police roulait trop vite, mais n'a pas vu PERSONNE3.) freiner avant d'entrer dans le croisement, tandis que PERSONNE4.) est d'avis que le véhicule de police roulait trop vite, celui-ci n'ayant également pas vu PERSONNE3.) freiner avant d'entrer dans le croisement.

En ce qui concerne le fait de savoir si la sirène était perceptible ou non pour PERSONNE2.), l'expertise n'a pas pu répondre à cette question. PERSONNE2.) ayant la charge de la preuve, le Tribunal constate qu'elle n'a pas réussi à démontrer qu'elle n'a pas entendu la sirène.

PERSONNE2.) ne prouvant aucune faute caractérisée dans le chef du conducteur PERSONNE3.), il y a lieu de retenir que celui-ci était prioritaire par rapport à la voiture conduite par PERSONNE2.).

Étant donné qu'aucune faute imputable à PERSONNE3.) n'a été retenue, la demande à l'égard de celui-ci sur base de l'article 1382 et 1383 du Code civil et de son assureur SOCIETE2.), tout comme celle à l'égard de l'État sur base des dispositions de l'article 1384, alinéa 3, du Code civil sont à déclarer non fondées.

En revanche, les demandes de l'État et de PERSONNE1.) à l'égard de PERSONNE2.) et du SOCIETE1.) sont à déclarer fondées en leur principe.

4.2. Quant aux demandes indemnitaires

4.2.1. Quant à la demande de l'État

L'État demande la condamnation solidaire, sinon *in solidum*, sinon de chacun pour le tout, de PERSONNE2.) et du SOCIETE1.) à lui payer le montant de 10.826,64.-euros, avec les intérêts légaux à partir du jour de l'accident, sinon subsidiairement à partir de la demande en justice jusqu'à solde. Ce montant est décomposé comme suit :

- Principal suivant rapport d'expertise contradictoire 10.532,22.-euros
du bureau d'expertises CALMUS du 14 février 2014
- Indemnité d'immobilisation à hauteur de 20.-euros par 160,00.-euros
jour pour une durée de 8 jours
- Facture SOCIETE3.) remorquage du véhicule du 4 octobre 2013
134,42.-euros

Au vu du rapport d'expertise versé ayant évalué le dommage au véhicule VW PASSAT de la police, immatriculé NUMERO3.)(L) au montant de 10.532,22.-euros et ayant retenu une période d'immobilisation de 8 jours, la demande de l'État est fondée pour le montant de 10.532,22.-euros et de 160,00.-euros.

Au vu de la facture SOCIETE3.) pour le remorquage du véhicule de la police des lieux de l'accident, la demande de l'État est également à dire fondée pour le montant de 134,42.-euros.

La demande de l'État est partant fondée pour un montant total de 10.826,64.-euros.

Il y a partant lieu de condamner PERSONNE2.) et le SOCIETE1.) *in solidum* à payer à l'État le montant de 10.826,64.-euros, avec les intérêts légaux à partir de la demande en justice, soit à partir du 22 septembre 2014, jusqu'à solde.

4.2.2. Quant à la demande de PERSONNE1.)

PERSONNE1.), qui était passager dans le véhicule conduit par PERSONNE3.) au moment des faits, demande la condamnation solidaire, sinon *in solidum*, sinon de chacun pour le tout, de PERSONNE2.) et du SOCIETE1.) à lui payer le montant de 2.000.-euros + p.m., avec les intérêts légaux à partir du jour de l'accident, sinon subsidiairement à partir de la demande en justice jusqu'à solde. Ce montant est décomposé comme suit :

- | | |
|---|---------------------|
| - Préjudice résultant des traitements médicaux-
Participation du requérant | p.m. |
| - Frais de déplacement | p.m. |
| - Préjudice corporel | |
| • Indemnité pour atteinte temporaire, totale et
partielle à l'intégrité physique | 1.000.-euros + p.m. |
| • Dommage moral | p.m. |
| - Préjudice d'agrément | 500.-euros + p.m. |
| - Pretium doloris | 500.-euros + p.m. |
| - Autres frais médicaux non remboursés | p.m. |

Il demande, en cas de contestation du montant précité, à voir instituer une expertise à confier à un collège de deux experts.

Au vu des deux certificats médicaux versés, faisant état d'un arrêt de maladie dans le chef de PERSONNE1.) du 3 au 4 septembre 2013 et du 5 au 6 septembre 2013 et au vu du certificat du Dr. PERSONNE7.) du CHL certifiant que PERSONNE1.) a été examiné en policlinique en date du 3 septembre 2013 suite à un accident de la circulation et qu'il présentait une entorse cervicale et une contusion du coude gauche, le Tribunal évalue le dommage accru à PERSONNE1.) *ex aequo et bono* à la somme de 1.000.-euros tous préjudices confondus.

Il y a partant lieu de condamner PERSONNE2.) et le SOCIETE1.) *in solidum* à payer à PERSONNE1.) le montant de 1.000.-euros, avec les intérêts légaux à partir du 3 septembre 2013, jour de l'accident.

4.3. Quant aux demandes accessoires

4.3.1. Quant aux frais et dépens de l'instance

En application des articles 238 et 242 du Nouveau Code de procédure civile, toute partie qui succombera sera condamnée aux dépens, à moins que le juge, par décision spéciale et motivée, n'en mette la totalité ou une fraction à la charge de l'autre partie et les avocats à la Cour pourront, dans les instances où leur ministère est obligatoire, demander la distraction des dépens à leur profit.

Au vu de l'issue du litige, il y a lieu de condamner *in solidum* PERSONNE2.) et SOCIETE1.), succombant à l'instance, aux frais et dépens de l'instance et il y a lieu d'ordonner la distraction au profit de de Maître Michaël PIROMALLI, qui la demande, affirmant en avoir fait l'avance.

Il y a encore lieu de déclarer le présent jugement commun à l'AAA.

PAR CES MOTIFS

le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, huitième chambre, siégeant en matière civile, statuant contradictoirement ;

statuant en continuation du jugement n°213/2018 du 25 octobre 2016 ;

dit la demande de PERSONNE2.) et de la société anonyme SOCIETE1.) SA exercée contre PERSONNE3.) et l'ETAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG non fondée ;

dit la demande de l'ETAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG exercée contre PERSONNE2.) et la société anonyme SOCIETE1.) S.A. fondée ;

partant condamne PERSONNE2.) et la société anonyme SOCIETE1.) S.A. *in solidum* à payer à l'ETAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG le montant de 10.826,64.-euros, avec les intérêts légaux à partir de la demande en justice, soit à partir du 22 septembre 2014, jusqu'à solde ;

dit la demande de PERSONNE1.) exercée contre PERSONNE2.) et la société anonyme SOCIETE1.) S.A. partiellement fondée ;

partant condamne PERSONNE2.) et la société anonyme SOCIETE1.) S.A. *in solidum* à payer à PERSONNE1.) le montant de 1.000.-euros, avec les intérêts légaux à partir du 3 septembre 2013, jour de l'accident ;

dit la demande non fondée pour le surplus ;

déclare le présent jugement commun à l'ASSOCIATION D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS (AAA) ;

condamne PERSONNE2.) et SOCIETE1.) *in solidum* aux frais et dépens de l'instance et ordonne la distraction au profit de de Maître Michaël PIROMALLI, qui la demande, affirmant en avoir fait l'avance.