

Jugement civil no 2018TALCH11/00142 (Xle chambre)

Audience publique du vendredi, treize juillet deux mille dix-huit.

Numéro 161.217 du rôle

Composition :

Paule MERSCH, vice-président,
Laura FAVAS, juge,
Silvia MAGALHAES ALVES, juge,
Marc ESPEN, greffier.

ENTRE :

- 1) **A.**), chirurgien, demeurant L-(...),
- 2) **B.**), musicien, demeurant à F-(...),
- 3) **C.**), ingénieur, demeurant à L-(...),
- 4) **D.**), étudiant, demeurant à L-(...),

parties demanderesses aux termes d'actes d'assignation de l'huissier de justice Alex MERTZIG de Diekirch du 13 février 2014 et de l'huissier de justice Patrick KURDYBAN de Luxembourg du 17 février 2014,

comparant par Maître Gérard A. TURPEL, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

ET :

- 1) **E.**), chauffeur routier, demeurant à L-(...),
- 2) la société anonyme **ENTREPRISE DE CONSTRUCTIONS HUSTING & REISER SA**, établie et ayant son siège social à L-8509 Redange-sur-Attert, 13, rue d'Eil, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions, inscrite au Registre de Commerce et des Sociétés de Luxembourg sous le numéro B 94.336,
- 3) la société anonyme **FOYER ASSURANCES SA**, établie et ayant son siège social à L-3372 Leudelage, 12, rue Léon Laval, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions , inscrite au Registre de Commerce et des Sociétés de Luxembourg sous le numéro B 34.237,

parties défenderesses aux fins des prédicts actes d'assignation MERTZIG et KURDYBAN,

comparant par Maître Christian POINT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg.

LE TRIBUNAL

Vu la clôture de l'instruction du 20 octobre 2017.

Entendu Madame le vice-président Paule MERSCH en son rapport oral à l'audience publique du 27 avril 2018.

Entendu **A.), B.), C.) et D.)** par l'organe de leur mandataire Maître Bob MORIS, avocat, en remplacement de Maître Gérard A. TURPEL, avocat constitué.

Entendu **E.)**, la SA ENTREPRISE DE CONSTRUCTIONS HUSTING & REISER et la SA FOYER ASSURANCES par l'organe de leur mandataire Maître Laurence MODERT, avocat à la Cour, en remplacement de Maître Christian POINT, avocat constitué.

Par actes dhuissier des 13.2.2014 et 17.2.2014, **A.)** et ses fils **B.), C.) et D.)** ont fait donner assignation à **E.)**, à la SA Husting & Reiser et à la SA Foyer Assurances à comparaître devant le Tribunal d'Arrondissement de et à Luxembourg, siégeant en matière civile pour

- les assignés sentendront condamner solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacun pour sa part,

- à payer à **A.)** du chef de son préjudice matériel et moral consécutif au décès de son épouse une provision d'un montant de 1.040.000 euros + pm avec les intérêts tels que de droit à partir de l'accident, le 14.6.2011, sinon à partir de la demande en justice jusqu'à solde,

- à payer à **B.)** du chef de son préjudice consécutif au décès de sa mère un montant de 40.000 euros + pm avec les intérêts tels que de droit à partir de l'accident, le 14.6.2011, sinon à partir de la demande en justice jusqu'à solde,

- à payer à **C.)** du chef de son préjudice consécutif au décès de sa mère un montant de 40.000 euros + pm avec les intérêts tels que de droit à partir de l'accident, le 14.6.2011, sinon à partir de la demande en justice jusqu'à solde,

- à payer à **D.)** du chef de son préjudice consécutif au décès de sa mère un

montant de 40.000 euros + pm avec les intérêts tels que de droit à partir de l'accident, le 14.6.2011, sinon à partir de la demande en justice jusqu'à solde,

- voir dire que l'intérêt sera majoré de trois points à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signification du jugement à intervenir conformément à l'article 15 de la loi du 6.5.2004,

- ordonner la capitalisation des intérêts pour autant que ceux-ci soient dus sur une année entière,

- les assignés sentendront condamner solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacun pour sa part à leur payer le montant de 5.000 euros sur base de l'article 240 NCPC.

Au soutien de leurs prétentions, les requérants font valoir

- qu'ils sont le veuf, respectivement les fils de feu **F.**), décédée le 14.6.2011 à Hunsdorf des suites d'un accident de la circulation,
- que le jour de l'accident, vers 16 heures, une file de véhicules stationnait devant le passage à niveau situé rue de Hunsdorf à Lorentzweiler, quelques mètres avant l'intersection avec la route de Luxembourg,
- que les conditions de circulation aux heures de pointe étaient denses sur la route de Luxembourg en direction de Luxembourg,
- que **E.**) se trouvait à l'arrêt dans la file de véhicules au volant du poids-lourd appartenant à la SA Husting & Reiser auprès de laquelle il était employé en qualité de chauffeur,
- que la victime a rejoint l'intersection entre la rue de Hunsdorf (CR 122) et la route de Luxembourg (N7),
- qu'après l'ouverture du passage à niveau, **E.**) a repris la route sur quelques mètres jusqu'au niveau de l'intersection marquée par un feu clignotant à l'orange,
- que **E.**) s'est arrêté à la ligne blanche marquant le STOP à l'intersection pour évaluer le flux de la circulation sur la route principale,
- que constatant l'approche d'un semi-remorque provenant de gauche, il s'est pressé de bifurquer vers la droite pour rejoindre la route principale,
- que qu'au moment de bifurquer vers la droite, **E.**) a accroché la victime, laquelle était entre-temps parvenue au niveau du premier et deuxième essieu avant de son véhicule,
- que bien qu'ayant entendu un bruit correspondant audit accrochage avec la victime, **E.**) a continué sa route sur plusieurs mètres avant d'être arrêté par les klaxons et autres appels de phares des témoins de l'accident,
- qu'il a roulé sur le corps de **F.**) sur plusieurs mètres lui causant ainsi des blessures mortelles,
- qu'une information judiciaire a été ouverte contre **E.**) du chef d'homicide involontaire,

- quen dépit des réquisitions du Parquet tendant au renvoi de **E.)** devant une chambre correctionnelle du chef dhomicide involontaire, ce dernier a bénéficié dun non -lieu rendu en date du 28.11.2012 par la Chambre du Conseil du Tribunal dArrondissement de Luxembourg et confirmé par la Cour dApp el siégeant en chambre du conseil par arrêt du 6.12.2013.

Les requérants soutiennent que cet arrêt est sans incidence dans le cadre de l'action civile, la jurisprudence retenant que « *l'ordonnance de non-lieu de la Chambre du Conseil déclarant quil ny a pas lieu à suivre sur les faits délictueux, na pas de force de chose jugée en ce sens quelle empêcherait une nouvelle preuve, qui du reste serait pertinente devant la juridiction civile.* »

La responsabilité de **E.)** est recherchée principalement sur base de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil, ceci pour autant quil soit resté gardien du véhicule par lui conduit au moment de l'accident, sinon subsidiairement sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil, ensemble avec les différentes dispositions du Code de la Route dont la violation est en relation causale avec l'accident. **E.)** aurait bifurqué vers la droite sans procéder au contrôle dusage dans le rétroviseur extérieur droit et aurait ainsi emporté la victime sous les essieux de son camion.

En outre, bien qu'ayant distinctement entendu un choc correspondant à l'accrochage avec la victime, **E.)** aurait continué de rouler sur plusieurs mètres avant d'être arrêté par la clameur publique, causant ainsi des blessures mortelles à la victime.

La responsabilité civile de la SA Husting & Reiser est recherchée principalement sur base de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code Civil en sa qualité de gardienne du véhicule ayant occasionné le dommage, subsidiairement sur base de l'article 1384 alinéa 3 du Code Civil en sa qualité de commettant du préposé **E.)** ayant conduit le véhicule au moment de l'accident et plus subsidiairement sur base des articles 1382 et 1383 du même Code, ensemble avec les différentes dispositions du Code de la Route dont la violation est en relation causale avec l'accident.

Les requérants exercent encore l'action directe prévue par l'article 89 de la loi du 27.7.1997 sur le contrat d'assurance à l'encontre de la Compagnie d'assurances Le Foyer.

Les requérants chiffrent leurs préjudices comme suit :

A.) :

préjudice matériel	1.000.000 euros + pm
préjudice moral	40.000 euros + pm
(perte dun être cher)	

blessures sur les lieux de l'accident.

Les circonstances de l'accident se trouveraient établies par les éléments objectifs suivants :

- le procès-verbal de police no 2195 établi le jour de l'accident ,
- le rapport de police no 2011/33269/446/PC du 19.10.2011 concernant l'analyse du disque tachygraphique du camion Husting & Reiser,
- le rapport de la police technique no 2011/15233/01 du 30.12.2011,
- le rapport d'expertise établi le 7.3.2012 par l'expert Bernard Fievet, expert-consultant en automobile et accidentologie,
- les déclarations des témoins oculaires de l'accident .

Ces éléments n'auraient pas permis d'établir de quelconques fautes de conduite de **E.)**.

La raison de la chute de **F.)** resterait à ce jour inconnue, si ce n'est que les agents de la police technique ont évoqué la possibilité que la chute de la cycliste ait été provoquée par un dysfonctionnement du système de fixation sur les pédales des chaussures que portait la victime, possibilité qui n'a toutefois pas pu être formellement établie.

Les assignés concluent au débouté de la demande dirigée contre **E.)** sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil qui n'aurait pas eu la qualité de gardien du camion.

Les assignés ne contestent pas qu'une présomption de responsabilité pèse sur la société Husting & Reiser en application de l'article 1384 alinéa 1er du Code Civil, mais font valoir une exonération totale, sinon partielle de responsabilité de la SA Husting & Reiser dans la mesure où l'accident du 14.6.2011 serait malheureusement survenu du seul fait du comportement imprudent de **F.)**.

L'accident aurait été insurmontable pour **E.)** alors qu'aucune mesure de prévention n'aurait permis de l'éviter. Il n'aurait pas vu la cycliste ni lors de l'attente au passage à niveau, ni à la hauteur du croisement où il s'était arrêté en vue de bifurquer à droite dans la rue de Luxembourg et n'aurait pu raisonnablement anticiper sa présence à côté de son camion. Les témoins de l'accident qui se trouvaient tous derrière le camion, auraient déclaré avoir été surpris par la cycliste qui serait sortie de la piste cyclable pour se diriger vers le croisement en dépassant par la droite les véhicules à l'arrêt dans la rue de Hunsdorf. Ils ont déclaré avoir vu la cycliste circuler entre le camion et le trottoir jusqu'à la hauteur des deux essieux avant droit du camion où elle aurait été déstabilisée et où elle a chuté pour une raison qui n'a pu être déterminée.

En se faufilant entre les véhicules à l'arrêt dans la rue de Hunsdorf et en les dépassant par la droite, la cycliste ne se serait pas conformée aux règles du Code de la Route et entre autres aux dispositions de l'article 124 de l'arrêté

grand-ducal du 25.11.1955 qui dispose que le dépassement doit se faire à gauche.

Il ressortirait du rapport d'expertise du 7.3.2012 de l'expert Bernard Fievet, nommé par le juge d'instruction, que **E.)** ne pouvait, depuis le siège conducteur du camion où il se trouvait, apercevoir la cycliste à l'endroit où elle s'était arrêtée, cet endroit ayant été identifié comme constituant un angle mort pour le chauffeur du camion et les rétroviseurs dont était équipé le camion ne lui ayant pas permis de se rendre compte d'un cycliste se trouvant à la hauteur des essieux avant droit.

Il serait établi que **E.)** s'est prudemment engagé dans la rue de Luxembourg avec un grand rayon de braquage sans empiéter sur le trottoir ou couper d'une autre manière la trajectoire de la cycliste.

E.), qui avait engagé son camion dans la rue de Luxembourg pour bifurquer à droite, n'aurait pu, raisonnablement et sans danger pour les autres usagers, arrêter son camion de manière instantanée au cours de sa manœuvre.

Aucune faute de conduite ne saurait partant être reprochée à **E.)**.

La demande ne serait pas non plus fondée sur base de l'article 1384 alinéa 3 du Code Civil à l'encontre de la SA Husting & Reiser.

Enfin la demande serait à abjurer sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil, à défaut de comportement fautif de la part de **E.)** et de la SA Husting & Reiser.

Les préjudices invoqués par les requérants sont contestés tant quant à leur principe qu'en leur *quantum*.

Enfin les assignés s'opposent à la capitalisation des intérêts sollicitée par les requérants.

Les requérants réfutent l'affirmation selon laquelle la chute de **F.)** resterait à ce jour inexplicée et prétendent que les traces laissées par le vélo sur la chaussée permettent d'établir que la trajectoire du camion a été telle qu'il n'a laissé aucune place sur sa droite entre le trottoir et son camion de sorte que la victime aurait été coincée entre le trottoir et le camion. Son vélo aurait été percuté par le pot de dérapement situé entre les deux roues avant droit, ce pot ayant présenté des traces du choc entre le vélo et le camion ainsi que des gouttes de sang. Déséquilibrée, la victime aurait lors de sa chute touché le pneu du deuxième essieu avant droit, ce pneu présentant les traces d'un contact avec **F.)**. La chute de cette dernière se serait terminée sous le camion et le chauffeur ne s'étant pas arrêté, elle aurait été écrasée par les pneus arrière du camion.

Les requérants réfutent encore l'argumentaire développé par la SA Husting & Reiser pour conclure à son exonération totale, sinon partielle de responsabilité.

Il aurait été prévisible pour **E.)** qu'en cas de formation d'une file, un cycliste circule plus rapidement que les voitures et camions et fasse des manœuvres de dépassement. Il aurait dû s'attendre à ce que la remontée par des cyclistes se réalise par la droite alors que la remontée par la gauche se serait avérée plus dangereuse, étant donné que dans un tel cas, il arriverait fréquemment qu'il ne reste aux cyclistes qu'un espace insuffisant entre le véhicule qu'ils dépassent et le véhicule circulant en sens inverse.

Ils arriveraient bien mieux à calculer leur trajectoire lorsqu'ils remontent par la droite alors qu'ils feraient face à deux obstacles fixes ou quasiment fixes, à savoir à droite le trottoir et à gauche les véhicules à l'arrêt ou à l'avance à vitesse très réduite.

Les requérants contestent la prise de position de l'expert Fievet selon laquelle **E.)** n'aurait pu apercevoir la victime alors que l'expert se serait contenté d'examiner la vue dont disposait le conducteur du camion en tenant compte uniquement de la position des rétroviseurs tels qu'ils étaient placés au moment où il a examiné le camion, sans se demander si les rétroviseurs étaient placés correctement et s'il n'était pas possible de les placer autrement afin de supprimer, sinon de limiter tout angle mort pour le conducteur du camion.

Dans son rapport du 10.1.2013, le Docteur Johannes Priester, unilatéralement chargé par les requérants en tant qu'expert en accidentologie, aurait réalisé cet examen et aurait constaté que placés autrement, les divers rétroviseurs dont était équipé le camion auraient pu éviter tout angle mort. Il résulterait de ses conclusions que si les rétroviseurs avaient été correctement orientés, tout le flanc droit du camion aurait été visible pour le conducteur.

L'angle mort ne saurait ainsi être invoqué au titre de force majeure valant exonération totale de responsabilité.

E.) aurait nécessairement dû voir la victime au cours de sa remontée vers la route de Luxembourg et ainsi il aurait dû se douter qu'en ne l'apercevant plus, elle devait se trouver à côté de ses essieux avant droit et que sa trajectoire serait telle qu'il allait au moins frôler le trottoir et la coincer.

E.) aurait encore dû immédiatement s'immobiliser en entendant un bruit suspect au lieu de continuer sa course jusqu'à ce que d'autres participants à la circulation lui fassent des signes pour s'immobiliser.

Les requérants font valoir que sur base des conclusions de l'expert Priester préqualifié et du Docteur Bellmann, médecin légiste et expert judiciaire, il serait établi que la cause du décès réside dans le fait qu'après avoir entendu le choc,

le conducteur du camion a encore circulé sur une distance de 9 à 10,5 mètres alors que sil s'était arrêté immédiatement, il aurait parcouru une di stance bien moindre et limité les blessures de la victime. L'accident n'aurait eu une issue fatale que parce que la victime a été écrasée par les roues arrière du camion.

Les requérants contestent toute faute dans le chef de la victime. La manœuvre de dépassement par la droite n'aurait pas de caractère fautif.

Les requérants soutiennent que **E.)** doit être tenu pour responsable sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil en raison des nombreuses fautes qu'il a commises.

Quant au dommage, les requérants font d'abord état de leur préjudice moral évalué pour chacun au montant de 40.000 euros qui correspondrait au montant habituellement accordé par les tribunaux pour la perte d'un être cher.

S'agissant du préjudice matériel invoqué par **A.)**, époux de la victime, il se compose des frais de funérailles et de la perte de revenus. Il y aurait lieu de nommer un expert avec la mission de chiffrer le préjudice matériel subi par **A.)**, époux de la victime, à la suite du décès de cette dernière résultant de l'accident dont elle a été victime en date du 14.6.2011 à Lorentzweiler.

Les assignés contestent la version adverse selon laquelle ce serait la manière de conduire de **E.)** qui aurait causé la chute de la victime. Il ne serait nullement établi que sa chute ait été provoquée par un contact avec le camion.

S'agissant du rapport d'expertise et des prises de position complémentaires du Docteur Johannes Priester, les assignés en demandent le rejet en raison de son caractère unilatéral.

Subsidiairement et s'agissant plus particulièrement de la problématique de l'angle mort, les assignés font valoir que même à supposer établie la possibilité théorique de voir la cycliste pendant un laps de temps très court lorsqu'elle se trouvait à la hauteur des essieux avant droit, **E.)** n'aurait pu raisonnablement l'apercevoir que sil n'avait, pendant sa manœuvre de bifurcation à droite, à aucun moment quitté des yeux les rétroviseurs du camion, ce qui serait impossible en pratique.

Les assignés font en outre valoir qu'il n'est nullement établi qu'un arrêt immédiat du camion par **E.)** aurait évité les blessures mortelles pour la victime. Il serait d'ailleurs un fait qu'il a sinon immédiatement, du moins rapidement immobilisé son véhicule. Ils demandent le rejet du rapport d'expertise du Docteur Bellmann versé en cause dans ce contexte pour être unilatéral.

En conclusion, l'arrivée de la cycliste par l'arrière jusqu'à la hauteur de ses essieux avant droit alors que le camion avait déjà manifesté son intention de bifurquer

à droite et que l'attention du chauffeur était portée sur le flux de circulation à droite et à gauche sans pouvoir observer continuellement les rétroviseurs droits du camion a constitué dans le chef de la société Husting & Reiser un événement imprévisible et irrésistible.

S'agissant du dommage pour perte de revenus allégué par **A.)**, les assignés font valoir que compte tenu des besoins personnels de **F.)**, l'existence d'une perte économique dans le chef de **A.)** n'est pas établie. Son montant est également contesté. L'offre de preuve par expertise serait à rejeter alors qu'une telle mesure d'instruction ne saurait être instituée pour pallier aux carences de **A.)** dans l'administration de la preuve de son préjudice.

Quant au point de départ du cours des intérêts à allouer et dans la mesure où la créance ne naît qu'à partir de l'échéance du salaire, il y aurait lieu de fixer le point de départ aux différentes échéances du salaire et non à partir de la date de l'accident, comme requis par le demandeur.

Les requérants font valoir qu'il serait établi sur base des enregistrements du tachygraphe du camion que **E.)** n'aurait pas respecté le signal Stop au niveau du croisement. Il n'existerait par ailleurs aucun élément objectif au dossier permettant de retracer la trajectoire du camion pour conclure qu'il aurait négocié le virage de manière optimale. Ils insistent sur le fait que si **E.)** s'était immédiatement immobilisé la victime n'aurait pas été écrasée par le pneu du troisième essieu, cet écrasement ayant seul provoqué son décès.

Les assignés réagissent aux conclusions adverses en contestant que **E.)** n'aurait pas respecté le signal Stop, ce qui se dégagerait sans conteste de l'analyse du tachygraphe ainsi que des déclarations testimoniales et en faisant valoir qu'aucun des experts Fievet et Priester ne invoquerait un mauvais réglage des rétroviseurs.

MOTIFS DE LA DECISION

Il est constant en cause qu'un accident a eu lieu en date du 14.6.2011, vers 16h00, à l'intersection entre la rue de Hunsdorf à Lorentzweiler et la route de Luxembourg entre un camion appartenant à la SA Husting & Reiser et conduit par son employé **E.)** et **F.)** qui circulait à vélo.

Il convient de retenir deemblée que **E.)** n'avait pas la garde du camion au moment de l'accident alors qu'il est constant en cause qu'il a conduit le camion dans le cadre de son emploi salarié auprès de la SA Husting & Reiser et qu'il est admis que le préposé n'a que la détention de la chose dont il se sert dans l'exercice de ses fonctions, le lien de subordination et de dépendance dans lequel se trouve le préposé étant incompatible avec le pouvoir de commandement qui constitue le gardien.

La demande à son encontre sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil est partant demblée à déclarer irrecevable.

Le Tribunal examinera dès lors la demande dirigée à l'encontre de **E.)** sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil et celle dirigée à l'encontre de la SA Husting & Reiser sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil, sinon sur base de l'article 1384 alinéa 3, sinon sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil.

Le Tribunal tient encore à noter que les décisions de non-lieu rendues par les chambres du conseil en première et deuxième instance dans le cadre de poursuites pénales initiées à l'encontre de **E.)** pour homicide involontaire ne le lient pas sur le plan de l'analyse civile des responsabilités.

Il est en effet admis que les ordonnances et arrêts de non-lieu, étant essentiellement provisoires, ne peuvent créer une exception de chose jugée contre l'action qui serait intentée devant les tribunaux civils par la partie lésée. (cf Pandectes belges, *verbo* « chose jugée en matière criminelle », nos 210 et s.)

Pour retracer tant les faits ayant précédé l'accident que son déroulement pour autant qu'il soit constant en cause, le Tribunal se réfère en premier lieu aux procès-verbaux de Police, aux déclarations des témoins entendus par la Police et à celle de E.) devant la Police et le juge d'instruction.

Ainsi, laprès -midi de l'accident, une file de véhicules s'était formée en raison de la fermeture momentanée des barrières au passage à niveau situé dans la rue de Hunsdorf à Lorentzweiler, quelques mètres avant l'intersection avec la route de Luxembourg.

Après l'ouverture de la barrière, le camion de la société Husting & Reiser a continué son chemin depuis le passage à niveau jusqu'à l'intersection entre la rue de Hunsdorf et la route de Luxembourg pour se retrouver en tête de file, étant suivi par un certain nombre de véhicules dont les conducteurs ont été entendus en tant que témoins à la suite de l'accident.

T1.), entendu le jour de l'accident, a déclaré ce qui suit :

« Am heutigen Tag, gegen 16 Uhr fuhr ich von Lorentzweiler in Richtung Mersch. Etwa 50 Meter vor der Kreuzung der rue de Luxembourg und der rue de Hunsdorf, konnte ich erkennen wie ein Lastkraftwagen von roter Farbe aus der rue de Hunsdorf in die rue de Luxembourg in Richtung Walferdange einbog. Ich möchte erwähnen dass die Verkehrsampeln zu diesem Zeitpunkt auf orange-blinkend geschaltet waren. Aus diesem Grund musste der LKW-Fahrer bis an die Angrenzung der rue de Luxembourg heranfahren um sich über seine freie Fahrt zu vergewissern.

Rechts neben dem LKW konnte ich eine Radfaherin erkennen welche die gleiche Absicht hatte in die rue de Luxembourg in Richtung Walferdange einzubiegen. Als beide Verkehrsteilnehmer gleichzeitig nach rechts abbiegen wollten, schnitt der LKW-Fahrer der Radfaherin den Weg ab, wodurch dieselbe unter den LKW geriet. Ich konnte sofort erkennen dass der LKW-Fahrer nicht bemerkte dass er die Radfaherin mitschleifte. Ich versuchte unmittelbar mittels Hupe und Lichthupe den mir entgegenkommenden LKW-Fahrer zu warnen. Erst nach einigen Metern brachte dieser sein Gefährt zum Stillstand.

Ich blieb stehen und eilte zum Unfallplatz. Ich konnte erkennen dass der Lkw mit dem vorderen Rad der Hinterachse der rechten Seite auf der Radfaherin draufstand. Ich bat den Lkw-Fahrer ein Stück zurückzufahren, was er dann auch tat. Währenddessen rief ich die Notrufzentrale an.

Ich möchte noch erwähnen dass die Radfaherin sich höchstwahrscheinlich am Lkw orientierte um sich über ihre freie Fahrt zu vergewissern. Dies war nämlich von ihrem Standpunkt aus unmöglich da der Lkw ihr die Sicht versperrte.

Ich kann nicht erwähnen ob der LKW-Fahrer mit seinen hinteren Achsen über den sich rechts von ihm befindlichen Bürgersteig fuhr oder nicht.»

T2.), entendu le jour de l'accident, a déclaré ce qui suit :

« Ich stand in der rue de Hunsdorf in Lorentzweiler und wollte links in die route de Luxembourg in Richtung Lintgen abbiegen. Wir standen am Bahnübergang welcher geschlossen war. Die Ampelanlage war auf orange blinkend umgestellt. Somit trat das Verkehrszeichen Stop für unsere Strasse in Kraft. 2-3 Wagen vor mir stand ein roter Lkw an der Kreuzung. Derselbe stoppte und hatte seinen Winker eingeschaltet um nach rechts abzubiegen. Vor mir stand ein hellblauer Peugeot. Vor diesem stand ein weiterer helle Pkw. Nun kam von der rechten Seite, aus dem Fahrradweg eine Radfahrerin mit hellem Haar. Dieselbe fuhr über den nun geöffneten Bahnübergang an dem Peugeot an dessen Beifahrerseite vorbei. Zwischenzeitlich mussten alle Verkehrsteilnehmer mit Pkws und Lkws stehen bleiben. Nun entstand eine Autoschlange. Die Radfahrerin fuhr nun vor dem Peugeot in die Mitte der Fahrbahn, überholte einen Pkw und fuhr vor diesem wieder zurück an den rechten Fahrbahnrand. Nun fuhr sie auf der Beifahrerseite des Lkws vorbei welcher an der Kreuzung stand. Der Fahrer des Lkws hatte den rechten Winker eingeschaltet. Die Radfahrerin bremste nun in Höhe des Lkws leicht ab. Ob sie nun einen Fuss absetzte kann ich nicht sagen. Nun bog der Lkw rechts ab und erfasste die Radfahrerin. »

T3.), entendu le jour de l'accident, a déclaré ce qui suit :

« Ich steuerte meinen Pkw der Marke VW Tiguan tragend die luxemburgischen Erkennungstafeln (...) (L) durch die rue des Martyrs und wollte nach links in Richtung Luxemburg fahren. Die Ampel an der Kreuzung waren auf orange geschaltet. Ich sah wie ein Lkw aus Richtung Hunsdorf in die Kreuzung fuhr und rechts in Richtung Luxemburg abbiegen wollte. Er hielt an der Kreuzung ordnungsgemäss an und hatte seinen rechten Winker eingeschaltet. Als der Lkw nun in Richtung Luxemburg abgebogen war bemerkte ich dass ein Radfahrer mit seinem Rad unter dem Lkw lag. »

T4.), entendu en date du 16.6.2011, a déclaré ce qui suit :

« J'étais deux voitures derrière le camion qui a eu l'accident dans la rue de Hunsdorf. J'étais surpris d'une femme sur un vélo qui me doublait de droite. Elle avançait en direction du croisement et doublait de même manière le véhicule devant moi. En doublant ce véhicule je l'ai perdue de vue. Après je la revoyais sur la route de Luxembourg direction Luxembourg. Elle se trouvait au côté droit du camion et elle était déstabilisée. A cause de quoi je ne peux pas dire. Son vélo tombait et était aspiré sous le camion. Elle n'arrivait pas à se dégager du vélo et les pneus arrière roulaient sur le vélo et la femme. »

Il résulte sans conteste de ces déclarations

- que E.) a indiqué son intention de bifurquer vers la droite en actionnant son clignotant suffisamment longtemps avant d'entamer sa manœuvre pour que la cycliste ait pu se rendre compte de l'intention du chauffeur de camion,
- qu'il a observé le signal Stop qui lui imposait de s'arrêter à l'intersection entre la rue de Hunsdorf et de la route de Luxembourg.

S'agissant de la cycliste, les témoins indiquent

- qu'elle ne circulait pas constamment à gauche des véhicules la devançant dans la rue de Hunsdorf pour les dépasser, mais qu'elle en a aussi été dépassée par la droite,
- qu'elle a également dépassé le camion se trouvant en tête de file à l'intersection dont il s'agit en vue de bifurquer à droite en même temps que le camion.

L'exploitation du tachygraphe du camion conduit par E.) est détaillée comme suit dans le procès-verbal établi en date du 19.10.2011 par l'Unité Centrale de Police de la Route :

«Unfallauswertung

Nachdem sich Amtierender genauer mit der Auswertung der Geschwindigkeit, der Unfallzeit und den Beschleunigungskräften des Lastkraftwagens befasste, kann man Folgendes zum Unfallvorgang vom 14.6.2011 sagen :

Der Unfall ereignete sich im Zeitraum zwischen 14:05.34 Uhr und 14:05.55 Uhr UTC Zeit).

Unterzeichneter konnte bei der Auswertung feststellen dass der Fahrer gegen 16:05.37 Uhr (lokale Zeit) in der rue de Hunsdorf zu Lorentzweiler völlig still stand.

Dies weil die Verkehrsampel auf der Kreuzung rue de Hunsdorf - rue de Luxembourg vermutlich auf rot zeigte. Anschliessend gegen 16:05.42 Uhr fuhr er mit einer Geschwindigkeit von 10 St/km auf die Kreuzung zu um dann um 16:05.47 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 6 St/km rechts abzubiegen. Dann gegen 16:05.49 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 2 St/km und dies mit einer Rückhaltekraft von -0,6 m/s² kam es zum Zusammenstoss mit dem Fahrrad welches ebenfalls an der Kreuzung aus der rue de Hunsdorf kommend nach rechts abbog.

Der Lastkraftwagen kam dann um 16.05.51 wiederum zum Stillstand, da der Fahrer vermutlich bemerkte dass sein Lastkraftwagen mit etwas zusammengestossen war.

Es bleibt zu erwähnen dass eine Vollbremsung bei idealen Verhältnissen zwischen 5,6 m/s² und 6,8 m/s² liegt.

Was die Geschwindigkeit angeht so muss man eine tatsächliche Geschwindigkeit von +/- 6 St/km berücksichtigen da dies die gesetzlich vorgeschriebenen Fehlergrenzen des digitalen Kontrollgerätes sind, laut der europäischen Gesetzgebung 3821/85. »

Suivant rapport du Service de Police Judiciaire, section Police Technique, à l'attention du juge d'instruction en charge, dressé en date du 17.11.2011, la cause de la déstabilisation de la cycliste au cours de la manœuvre de bifurcation quelle a entreprise conjointement avec le camion est restée inconnue.

Le rapport indique dans ce contexte ce qui suit :

« In diesem Zusammenhang bleibt erwähnenswert dass das Unfallopfer Spezialschuhe trug welche zum benutzen von Klickpedalen dienen. Klickpedale ermöglichen eine feste Verbindung der Füße mit den Pedalen, ähnlich einer modernen Skibindung. Dazu müssen spezielle Fahrradschuhe verwendet werden unter die eine Metallplatte geschraubt wird die im Pedal einrastet wenn der Fahrer den Fuss mit genügend Druck auf das Pedal tritt. Zum Lösen der Verbindung muss der Fuss ein Stück zur Seite gedreht werden. Beim Erscheinen der Klickpedale wurden diese irreführend als Sicherheitspedal bezeichnet da sie sich angeblich in jeder Notsituation vom Schuh lösen. In der Praxis hat sich gezeigt dass dies nicht immer zutrifft (Quelle Wikipedia). Ob der Unfall einen derart tragischen Ausgang bekommen hätte, falls das Opfer ihre Schuhe schneller aus den Fusshalterungen gelöst hätte, kann nicht angegeben werden. »

Sagissant de l'autopsie, le rapport en résume le contenu en ces termes :

« Die in Frage stehende Autopsie wurde am 29.6.2011 seitens dem Gerichtsmediziner Prof.Dr. Med. Schmit Peter, Leiter des rechtsmedizinischen Institutes der Universität des Saarlandes zu Homburg im Staatslaboratorium zu Luxemburg durchgeführt.

Gelegentlich der durchgeführten Autopsie konnten folgende Befunde festgestellt werden :

*schweres Polytrauma mit Schwerpunkt am Rumpf und an den Beinen
mehrer flächehafte Hautschürfungen*

Beschädigung mehrerer Organe

Als Todesursache konnte Verbluten nach aussen und innen aufgrund des schweren Polytraumas ermittelt werden. »

E.) a été entendu par la Police le jour de l'accident.

Il a déclaré ce qui suit :

« Ich steuerte meinen Lkw der Marke MAN tragend die luxemburgischen Erkennungstafeln (...) (L) durch die rue de Hunsdorf in Lorentzweiler. Ich fuhr langsam an die Kreuzung heran und wollte in Richtung Lorentzweiler abbiegen. Die Ampelanlage war auf orange blinkend umgeschaltet und nun galt das Verkehrszeichen Stop für mich. Ich stoppte meinen Lkw und vergewisserte mich ob sich kein weiterer Verkehrsteilnehmer auf der Vorfahrtsstrasse der Kreuzung nähern würde.

Die Vorfahrtstrasse war frei und ich fuhr mit meinem Lkw in Richtung Luxemburg los. Als ich nun schon fast auf der route de Luxembourg war, hörte ich es leicht krachen. Ich blickte sofort in den Rückspiegel da ich meinte das Stützrad hätte sich gelöst. Ich konnte jedoch nichts in dem Rückspiegel feststellen. Nun hupte und blinkte ein Pkw hinter mir. Sofort hielt ich meinen Lkw an. Ich stieg aus und musste nun feststellen dass ein Fahrradfahrer unter meinem Lkw lag. Ich hatte denselben offensichtlich überfahren. Von wo er gekommen ist kann ich nicht sagen. »

E.) a encore été entendu par le juge d'instruction en première comparution en date du 25.4.2012. Il a été formel pour dire qu'il n'a pas vu de cycliste ni lorsqu'il attendait au passage à niveau, ni lorsqu'il s'apprêtait à bifurquer vers la droite. Il a indiqué que pendant qu'il bifurquait, il a entendu un bruit comme si quelque chose tombait sur le sol. Ayant regardé dans ses rétroviseurs, il n'aurait rien vu de sorte qu'il ne se serait pas arrêté immédiatement, mais qu'il aurait fait peu de temps après, suite aux signaux lui adressés par un autre automobiliste.

Le juge d'instruction en charge a, en date du 1.2.2012, nommé un expert-consultant en automobiles et accidentologie agréé près les parquets et les tribunaux belges en la personne de Bernard Fievet avec la mission

*d'examiner la genèse de l'accident de la circulation qui s'est produit le 14.6.2011 vers 16.00 à Lorentzweiler, au croisement route de Luxembourg -rue de Hunsdorf entre le camion et la cycliste **F.**),*

de déterminer si, en prenant compte des positions du chauffeur et de la cycliste (angle mort) au moment de la survenance de l'accident, il aurait été possible pour le chauffeur du camion d'apercevoir, voire éviter la cycliste.

L'expert Fievet écrit ce qui suit à propos de l'angle mort :

« Pour un véhicule lourd en circulation normale quatre zones peuvent être qualifiées d'angle mort :

- à l'avant*
- à l'arrière*
- de part et d'autre des flancs.*

Pour pallier à ce problème, ces véhicules sont équipés de miroirs/rétroviseurs dont certains sont convexes (ceux-ci permettent d'agrandir le champ visuel de l'utilisateur, mais le déforment légèrement).

Dans le cas qui nous occupe, le camion était équipé de quatre rétroviseurs adaptés au champ visuel visé :

- un miroir/rétroviseur convexe sur le coin supérieur droit du pare-brise avant pour réduire au maximum l'angle mort de la zone située sur la largeur de la face avant du camion*
- un miroir/rétroviseur sur le dessus du cadre de la porte avant droite pour réduire au maximum l'angle mort de la zone située à l'aplomb de la roue avant droite,*
- deux rétroviseurs sur le coin avant droit : un équipé d'un miroir ordinaire, l'autre équipé d'un miroir convexe.*

J'ai testé ces rétroviseurs et constaté :

- qu'il est aisé de voir une personne qui se trouve le long du véhicule à hauteur du train arrière,*
- qu'il est impossible de voir une personne qui se trouve entre les roues des deux trains avant.*

Toutefois, il est évident qu'un véhicule léger se trouve rarement aussi près d'un camion, si ce n'est en milieu urbain où les arrêts sont fréquents eu égard à l'approche des carrefours, à la signalisation lumineuse, etc... »

L'expert Fievet retient qu'un examen des lieux combiné aux éléments du dossier, aux photos et au plan des lieux lui a permis de conclure que

- les traces de frottement relevées sur la chaussée ont incontestablement été induites par le camion pendant l'écrasement et la traînée du vélo,*
- le vélo était sur le sol dès le début de l'apparition de ces traces,*
- les traces de sang et de tissus humains sur le flanc avant droit du camion (pneu du deuxième essieu et protection de l'échappement) démontrent que la victime est entrée en contact avec ces deux éléments du camion.*

Sagissant de la trajectoire des véhicules, l'expert retient ce qui suit :

- à propos du camion

La trajectoire du camion telle qu'elle a été reconstituée peut être validée par sa position latérale, car elle se situe à hauteur de l'endroit où débutent les traces induites par le vélo.

En fonction du rayon de braquage du camion, on peut déduire que le conducteur du camion dans sa trajectoire a choisi de ne pas rouler sur le coin du trottoir, mais de déborder avec l'avant de son véhicule sur les marquages au sol entre le carrefour et les feux de signalisation sur la N7.

- à propos de la cycliste :

Le vélo ne laisse aucune trace, mais il ressort des témoignages que la cycliste se fraie un chemin dans la file de véhicules immobilisés derrière le camion et finit par longer le flanc droit du camion, toujours arrêté à ce moment.

- à propos de la zone de choc :

Les traces et indices relevés sur le flanc droit du camion démontrent que la cycliste heurte le camion entre les deux roues avant droites des deux essieux avant.

Par contre aucun indice matériel ne permet de localiser sur la chaussée la zone de choc entre le vélo et le camion.

Les traces et indices relevés sur les lieux montrent que la zone de choc se situe à la sortie du carrefour après le coin du trottoir et de la chaussée, à hauteur de l'endroit où débutent les premières traces induites par l'écrasement du vélo.

L'expert évoque sous le point 4 de son rapport le comportement des conducteurs comme suit :

« Il est évident que dans cet accident, l'élément déterminant est le changement de direction du camion. »

4.1 Le conducteur du camion, Monsieur E.)

Pour comprendre le comportement du conducteur du camion, il faut remettre la situation en perspective.

Quelles sont les conditions de circulation :

- les feux sont en phase « orange clignotant »,*
- les usagers circulant dans la rue de Hunsdorf doivent marquer l'arrêt et céder le passage,*

- pour aborder la N7, le chauffeur du camion doit redoubler de vigilance non seulement à cause du rayon de braquage de son camion, mais également à cause de véhicules circulant sur la N7 en provenance de Luxembourg qui ne sont pas retenus par les feux de signalisation en deçà du carrefour, car au cours de sa manœuvre, il pourrait se retrouver face à un de ces véhicules qui tournerait à gauche pour emprunter la rue de Hunsdorf,

Comment se déroule la manœuvre :

- pour commencer, il faut entrer dans le carrefour pratiquement en ligne droite,
- ensuite, il faut tourner le volant vers la droite pour que compte tenu de sa longueur et de son rayon de braquage, le camion puisse tourner à droite sans rouler sur le trottoir droit. A ce moment, l'avant du camion décrit donc un arc de cercle.

C'est au cours de cette manœuvre - et vraisemblablement au moment où le camion décrit l'arc de cercle - que l'accrochage avec la cycliste se produit. Par rapport à la zone de choc telle que définie ci-avant, il faut considérer que la cycliste reste à hauteur des deux roues avant durant la manœuvre et partant que le conducteur du camion ne pouvait pas la voir d'autant plus que son attention n'est pas particulièrement retenue par le flanc droit de son véhicule, mais par la circulation en provenance de Luxembourg.

4.2. La cycliste, Madame F.)

Pour la cycliste, peu d'éléments et beaucoup de questions :

- *est-elle restée sur la chaussée entre le camion et la bordure pendant toute la manœuvre du camion ?*
- *est-ce le contact avec le camion qui l'a déséquilibrée ?*
- *na-t-elle pas été déséquilibrée par une autre circonstance ?*
- *est-elle entrée en contact avec le camion avant sa chute ?*
- *nest-ce pas en franchissant la bordure qu'elle a été déséquilibrée et a chuté contre les roues avant du camion ?*
- *a-t-elle été surprise par le deuxième train avant du camion qui est un train directeur et donc qui sortait du gabarit du camion pendant la manœuvre ? »*

En guise de conclusion, l'expert Bernard Fievet s'exprime comme suit :

« L'étude des éléments du dossier ainsi que mes constatations et investigations m'autorisent à conclure :

- *que pour le chauffeur du camion, Monsieur E.), son véhicule était équipé de rétroviseurs :*
 - *qui permettent de réduire au maximum l'angle mort et partant de voir un usager qui se trouve à hauteur des essieux arrière,*
 - *qui ne permettent pas de se rendre compte de la présence d'un usager qui se trouve à hauteur de l'axe médian des deux essieux avant,*
- *que pour la cycliste, Madame F.) :*
 - *il est impossible de reconstituer son comportement dans les instants qui ont précédé l'accident, faute d'éléments matériels incontestables,*
 - *il n'est pas établi que sa chute a été provoquée par un contact avec le camion. »*

Les requérants se basent, pour leur part, sur deux rapports d'expertise qu'ils ont demandés unilatéralement auprès de deux experts : le rapport du Docteur Johannes Priester, expert en accidentologie, pour contrecarrer les conclusions de l'expert Fievet, surtout en ce qui concerne l'angle mort et le rapport du Docteur Bellmann, médecin légiste et expert judiciaire, pour établir que les blessures mortelles ne sont accrues à la cycliste que par le fait que le chauffeur de camion ne s'est pas tout de suite arrêté, après avoir entendu un bruit suspect.

Les assignés concluent au rejet de ces rapports en raison de leur caractère unilatéral.

Il est de principe qu'un rapport d'expertise n'est opposable qu'aux parties qui ont participé ou qui ont, du moins, été dûment appelées aux opérations d'expertise.

Tant le principe de l'égalité des armes, qui consiste en l'obligation d'offrir à chaque partie une possibilité raisonnable de présenter sa cause dans des conditions qui ne la placent pas dans une situation de net désavantage par rapport à son adversaire, que celui du contradictoire, impliquent que soient déclarées inopposables les opérations ou les résultats d'une mesure d'instruction aux personnes qui n'ont été ni représentées, ni présentes.

Il est cependant admis que le principe de l'inopposabilité d'un rapport d'expertise établi de manière unilatérale puisse être exceptionnellement écarté à la condition, d'abord, que le rapport ait été régulièrement versé aux débats et soumis devant le juge à la libre discussion des parties, et à la condition, ensuite, qu'il résulte des éléments de la cause que les droits de défense de la partie à

laquelle on l'oppose soient suffisamment sauvegardés.

Tel peut être le cas lorsque le rapport d'expertise a été établi lors d'une autre instance entre les mêmes parties, ou si un expert commis contradictoirement s'est référé dans son rapport aux constatations contenues dans un rapport unilatéral et contradictoirement discutées devant lui, ou lorsque la partie à laquelle l'expertise est opposée, a participé aux opérations d'expertise en une autre qualité ou si la responsabilité de la partie à laquelle l'expertise est opposée, est une responsabilité indirecte ou par ricochet.

Tel n'est cependant pas le cas lorsque la responsabilité directe d'une partie est recherchée sur base d'une expertise à laquelle elle n'est d'aucune manière intervenue.

(cf. Cour d'appel 14.06.2017, arrêt n°125/17, n°42.738 du rôle)

Un rapport d'expertise unilatéral n'a en outre jamais la même valeur qu'un rapport contradictoire, en ce sens qu'il ne peut pas servir de base unique à une décision de justice (cf. Cour de cassation 08.12.2005, arrêt n° 63/05).

Un rapport établi de manière unilatérale, qui a été régulièrement communiqué en cause et dont les parties ont pu débattre librement et utilement en cours de procédure, aura ainsi la valeur d'un simple renseignement sur lequel le juge ne pourra fonder sa décision qu'à condition qu'il soit corroboré par d'autres éléments.

Le juge ne peut par conséquent utiliser une expertise unilatérale qu'à la double condition qu'elle ait été régulièrement versée aux débats et que ses données soient corroborées par d'autres éléments du dossier. Il peut se référer à un rapport d'expertise unilatéral produit régulièrement et susceptible d'être débattu de façon contradictoire à titre d'élément de comparaison avec les autres éléments de preuve soumis à son appréciation. Le juge ne peut cependant pas se fonder de manière exclusive sur une expertise unilatérale.

Force est en l'espèce de constater que les requérants entendent se baser exclusivement sur les conclusions du Docteur Priester sur la question cruciale et décisive de l'angle mort afin d'étayer leur thèse suivant laquelle **E.)** aurait été en mesure de s'apercevoir de la présence de la cycliste **F.)**, l'approche du Docteur Priester dans cette question n'étant étayée par aucun autre élément du dossier.

S'agissant du rapport d'expertise du Docteur Bellmann et du dernier complément d'expertise du Docteur Priester, les requérants les destinent à établir que ce serait parce que **E.)** ne se serait pas immédiatement arrêté que **F.)** serait décédée. Là encore, aucun autre élément du dossier ne concerne spécifiquement cette question, même le rapport d'autopsie n'analysant pas plus

précisément les blessures subies par la cycliste par rapport au déroulement de l'accident.

Par conséquent, le Tribunal ne prendra en considération ni les conclusions du Docteur Priester, ni celles du Docteur Bellmann.

Quant à la demande des requérants dirigée contre la SA Husting & Reiser sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil, il convient de relever que cette dernière ne conteste pas la présomption de responsabilité pesant sur elle sur la prédite base légale.

Elle entend cependant principalement s'exonérer en totalité de cette présomption de responsabilité par le comportement fautif de la victime ayant présenté pour elle les caractéristiques de la force majeure, sinon partiellement dans une mesure largement favorable pour elle.

Il est admis que le gardien peut s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur lui, soit partiellement en prouvant que la victime a contribué à son dommage par une faute quelconque, soit même intégralement en démontrant que le dommage est dû à une cause étrangère, au fait d'un tiers ou bien à la faute de la victime présentant les caractères de la force majeure.

Le Tribunal a retenu des développements factuels précédemment exposés que la victime s'est déplacée à vélo dans la rue de Hunsdorf en dépassant tant par la gauche que par la droite les véhicules qui la précédaient. Elle a également dépassé par la droite le camion, qui s'est retrouvé en tête de file à l'intersection entre la rue de Hunsdorf et la route de Luxembourg, avec l'intention pour elle de bifurquer vers la droite, en même temps que le camion, qui avait déjà auparavant mis son clignotant droit.

Ce comportement a été fautif par rapport au Code de la Route qui prévoit en son article 124 que les dépassements doivent se faire à gauche et certainement imprudent de la part d'une cycliste. Il n'aurait cependant pas eu le caractère d'imprévisibilité et d'irréversibilité requis pour le chauffeur de camion aux fins d'exonération totale de son employeur, s'il était établi qu'il aurait pu et dû apercevoir la cycliste au moyen des rétroviseurs dont il disposait.

Or, l'expert Bernard Fievet a été formel pour dire qu'à l'endroit où la cycliste se trouvait placée à côté du camion avant et pendant la manœuvre de bifurcation, le chauffeur du camion ne pouvait la voir en raison de l'angle mort.

Il n'est pas non plus établi que le chauffeur de camion l'ait aperçue quelque temps auparavant lorsqu'elle s'est approchée de l'intersection pour exiger de la part de ce dernier de porter une attention accrue à la cycliste, ce d'autant qu'il est par ailleurs établi que la cycliste n'avait pas une trajectoire droite, mais sinueuse pour remonter la rue de Hunsdorf, alors qu'elle a changé de côté dans

ses manœuvres de dépassement des véhicules qui la devançaient.

L'angle mort dans lequel la cycliste se trouvait, selon l'expert Fievet, retrouvée, lorsqu'elle a choisi de se mettre du côté du flanc droit du camion avant et pendant la manœuvre de bifurcation a dès lors constitué pour le chauffeur de camion un cas de force majeure qui l'a empêché de se rendre compte de la présence de la cycliste en dépit des rétroviseurs dans lesquels il se fiait pour assurer sa progression en sécurité par rapport aux autres usagers de la route.

Il s'en dégage que la SA Husting & Reiser se trouve totalement exonérée de la présomption de responsabilité se trouvant à sa charge.

La demande des requérants à l'encontre de la SA Husting & Reiser est partant à déclarer non fondée sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil.

Quant à la demande des requérants dirigée contre **E.)** sur base de l'article 1382 et 1383 du Code Civil, le Tribunal constate que ce dernier n'a en tant que chauffeur du camion impliqué dans l'accident dont il s'agit pas commis de faute :

- il a respecté le signal Stop à l'intersection en cause,
- il a mis son clignotant droit pour avertir les autres usagers de la route de son intention de bifurquer vers la droite suffisamment à l'avance,
- il a conduit à vitesse réduite et donc sans précipitation pour effectuer sa manœuvre de bifurcation,
- il a négocié le virage de manière suffisamment large afin de ne pas empiéter sur le trottoir.

Tel que cela a été relevé précédemment, **E.)** ne pouvait par ailleurs pas apercevoir la cycliste, qui était en train de le dépasser par la droite à l'approche de l'intersection.

Les enregistrements du tachygraphe démontrent en outre qu'il a entrepris la manœuvre de bifurcation à vitesse réduite, mais que déjà peu de temps après avoir démarré, il a de nouveau immobilisé son véhicule, ce qui, au vu du gabarit du camion, a encore pris un minimum de temps.

Sur base des éléments probants dont il dispose, le Tribunal n'est pas en mesure de conclure que la cycliste ne serait pas décédée si le camion se trouvait immédiatement immobilisé.

Il résulte des développements qui précèdent que la demande des requérants à l'égard de **E.)** est à déclarer non fondée sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil.

Une responsabilité de la SA Husting & Reiser supposant que l'accident soit dû à une faute du préposé en rapport avec ses fonctions, la demande des

requérants nest, en labsence de faute de la part de E.) en tant que préposé, pas non plus fondée à lencontre de la SA Husting & Reiser sur base de larticle 1384 alinéa 3 du Code Civil.

Une faute de la part de la SA Husting & Reiser nétant à lévidence pas non plus donnée, la demande des requérants à lencontre de cette dernière est encore à déclarer non fondée sur base des articles 1382 et 1383 du Code Civil.

Il se dégage du débouté des demandes dirigées à lencontre de la SA Husting & Reiser et de E.) que laction directe contre lassureur, la SA Foyer Assurances, est pareillement à abjuger.

Au vu de lissue du litige, les requérants sont à débouter de leur demande en allocation dune indemnité de procédure.

PAR CES MOTIFS

le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, onzième chambre, siégeant en matière civile, statuant contradictoirement,

reçoit la demande en la forme,

la déclare irrecevable pour autant que dirigée à lencontre de E.) sur base de larticle 1384 alinéa 1 du Code Civil,

la déclare non fondée pour autant que dirigée à lencontre de E.) sur base de larticle 1382 et 1383 du Code Civil,

la déclare non fondée pour autant que dirigée à lencontre de la SA Husting & Reiser sur lensemble des bases légales invoquées,

déclare non fondée laction directe dirigée à lencontre de la SA Foyer Assurances,

déboute les requérants de leur demande en allocation dune indemnité de procédure sur base de larticle 240 NCPC,

condamne les requérants à tous les frais et dépens de linstance avec distraction au profit dela SA Arendt & Medernach, représentée par Maître Christian Point, qui la demande affirmant en avoir fait lavance.