

Audience du 28 juin 2032

Conclusions du rapporteur public

Apolline Vagnon

Je vous remercie Madame le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Avant de débiter mes conclusions sur cette affaire, j'aimerais tout d'abord revenir sur le caractère exceptionnel de celle-ci. L'affaire présentée devant vous aujourd'hui est particulièrement importante, en ce qu'elle touche à un débat de plus en plus essentiel depuis quelques années, celui de la confrontation entre droit et le développement de nouvelles technologies.

Cette confrontation n'est pas nouvelle ; le droit est trop souvent considéré comme archaïque, et réticent à la nouveauté, tandis que les nouvelles technologies sont associées à l'innovation, aux changements, deux mondes apparemment irréconciliables.

Dans les nouveaux cahiers du conseil constitutionnel n°52, dans son dossier sur la Constitution et l'innovation, datant de Juin 2016, il y a de cela 16 ans, le Conseil constitutionnel décrit parfaitement ce conflit :

« Le rapport à la nouveauté et au risque est essentiel pour analyser les relations entre droit et innovation. Sur ce point, les innovateurs et les juristes peuvent sembler difficiles à réconcilier. Ceux qui innoveront sont nourris par le désir de changement, même si c'est au prix de risques importants. Les juristes préfèrent souvent la sécurité, la stabilité et la prévisibilité, même si c'est au prix d'un retard de l'innovation. On peut ainsi craindre du droit qu'il réponde à l'incertitude inhérente à l'innovation avec davantage d'incertitude, en appliquant des catégories juridiques obsolètes à des nouveaux produits ou en imposant des fardeaux réglementaires à des services innovants. » Selon le Conseil constitutionnel, *« Le droit ne serait ainsi qu'un compagnon de route boiteux de l'innovation : toujours en retard, un peu derrière. »*

Cette affaire est l'occasion de montrer que, plutôt qu'une science humaine bien trop éloignée des réalités contemporaines, le droit est aujourd'hui un vecteur d'innovation, capable de s'adapter à son époque et aux technologies numériques.

Cela m'amène à l'affaire présentée devant vous aujourd'hui.

Par un arrêté du 3 Octobre 2028, la ville de Lyon met en place une Zone Technologique Prioritaire sur l'ensemble de la presqu'île de Lyon. Cet arrêté interdit la circulation à tous les véhicules à l'exception des véhicules automatiques de type SAE 4. Pour permettre la circulation de ces véhicules, des balises FollowMe ont été mise en place dans la zone afin d'améliorer les conditions de circulation. Ces balises font l'objet de contrôles réguliers ainsi

que de mises à jour fréquentes du logiciel assurant le guidage. Le 6 mai 2029, M. Benjamin DALLEAU s'engage à bord d'un véhicule autonome de la marque TYREX à proximité de la place Bellecour. Son véhicule fait soudainement un écart, et s'encastre dans un lampadaire appartenant à la SARL « Rita ».

Par courrier en date du 30 avril 2030, la société d'assurances General Shield, représentée par la SCP Evariste, Samantha & Prosperus fait une demande indemnitaire de 58 948,23 euros par courrier à la ville de Lyon, somme correspondant aux réparations du dommage de la voiture de M. DALLEAU ainsi qu'aux réparations du lampadaire. Par un courrier du 30 mai 2030, la ville de Lyon rejette la demande indemnitaire.

Suite à ce refus, la société d'assurance General Shield introduit devant le Tribunal administratif de Lyon une requête demandant au Tribunal de condamner la Ville de Lyon à lui verser la somme de 58 964,23 euros réclamée. Par sa décision du 28 juin 2030, le tribunal condamne la ville de Lyon à verser cette somme à la société Général Shield. La ville de Lyon interjette appel devant la Cour Administrative d'Appel de Lyon.

Dans son arrêt du 29 juin 2031, la cour d'Appel de Lyon rejette les prétentions de la ville, retenant sa responsabilité pour faute dans l'accident pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public que constituent les balises FollowMe. La ville de Lyon forme alors un pourvoi en cassation contre cet arrêt.

Il nous semble tout d'abord qu'il vous faudra censurer l'arrêt de la Cour d'appel. En effet, celle-ci retient l'exonération de la faute du conducteur. Mais il faut noter que, selon l'article R412-6 du code de la route, « *II. -Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. En cas d'usage d'un véhicule autonome de type 4, le conducteur de celui-ci devra pouvoir exécuter à tous moments les diligences nécessaires évoquées au II afin de prévenir la réalisation d'un dommage imminent. Cette obligation est renforcée dans les zones à forte densité de population notamment les agglomérations.* ». Il existe donc une obligation de prudence particulière pour le conducteur du véhicule autonome de type 4 et le code de la route est ainsi parfaitement clair.

Or la Cour d'appel a choisi d'écarter cette obligation de prudence du conducteur au motif que l'automatisation du véhicule est telle qu'il est impossible pour le conducteur de reprendre en pratique les commandes du véhicule. Certes, nous voyons bien ce qui peut amener à douter de la possibilité pratique d'une telle manœuvre mais le texte du code est clair et il ne nous semble pas possible d'exonérer de toute faute le conducteur. Si vous nous suivez, vous annulerez donc l'arrêt.

Dès lors vous procéderez par voie d'évocation.

Il s'agira d'abord de démontrer que l'on ne peut pas retenir la responsabilité de la ville de Lyon pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public que sont les balises FollowMe. Nous vous proposons d'y substituer la responsabilité sans faute de la ville de Lyon, en raison du caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage public.

Par principe, l'administration ne peut s'exonérer de sa responsabilité à l'égard des usagers d'un ouvrage public victimes d'un dommage causé par celui-ci que si elle apporte la preuve que l'ouvrage a été normalement aménagé et entretenu.

Cependant, la responsabilité de l'administration peut toutefois être engagée, même en l'absence de tout vice d'entretien normal, lorsque l'ouvrage, en raison de la gravité exceptionnelle des risques auxquels sont exposés les usagers du fait de sa conception, présente par lui-même le caractère d'un ouvrage exceptionnellement dangereux. Il convient alors, pour évaluer le caractère exceptionnellement dangereux d'un ouvrage public, d'apprécier dans un premier temps la constance et la permanence du risque, mais également la gravité exceptionnelle de celui-ci.

Ici, le système mis en place sur la presqu'île de Lyon est extrêmement sécurisé, mais peut cependant être vulnérable à des éléments extérieurs, imprévisibles et irrésistibles. En l'état actuel de la science, et des recherches sur ces nouvelles technologies, il apparaît difficile d'éviter de tels éléments, et d'assurer un risque zéro d'incidents. Dans de tels hypothèses, les dégâts engendrés peuvent être d'une importante gravité. Il résulte de cela que le système mis en place dans la presqu'île lyonnaise est un ouvrage public exceptionnellement dangereux, en ce qu'il existe un risque permanent et exceptionnel de par ce système.

Comme cela a été constaté en première instance, aucune faute du constructeur ne permet de faire présumer d'un défaut propre au véhicule, qui dispose d'une homologation du Ministère du Commerce et de l'industrie en date du 30 juin 2025. La société General Shields est alors bien fondée à demander réparation auprès de la ville de Lyon, non pas sur le fondement d'une faute de l'administration, mais sur le fondement de la responsabilité sans faute pour risque de celle-ci.

S'agissant du défaut d'entretien de l'ouvrage, moyen retenu par la Cour d'appel, vous noterez que la Cour retient que « *la ville de Lyon fournit un calendrier d'entretien témoignant d'un contrôle annuel, et de mises à jour assez peu régulières du logiciel de guidage. Il résulte de l'instruction et des expertises qu'une telle fréquence de contrôle et d'entretien n'est pas suffisante pour un ouvrage conçu dans l'unique but d'assurer la sécurité des conducteurs et passagers de véhicules autonomes* ». Cependant, aucune pièce ou argument soulevés devant la Cour administrative d'appel ne peut justifier que la responsabilité pour faute de la ville de Lyon puisse être engagée pour défaut d'entretien normal des balises ou pour manquement à la mise à jour du logiciel s'appliquant aux balises. Au contraire, la Cour a dénaturé une pièce concernant le marché public sur l'installation des balises dans la ville de Lyon, qui montrait clairement un entretien normal et régulier des balises et du système de maintenance du logiciel.

Vous devrez donc écarter l'engagement de la responsabilité pour défaut d'entretien de l'ouvrage.

S'agissant des causes exonératoires de responsabilité de la ville de Lyon, il est possible pour l'administration de se voir exonérer de sa responsabilité, entièrement ou partiellement, notamment en cas de faute de la victime. En effet, s'il est important d'encourager l'implantation de nouveautés technologiques telles que les véhicules autonomes, la personne publique ne peut être tributaire des négligences des usagers du service public, et ce même dans des cas impliquant de telles innovations.

Dans son rapport public de 2005, responsabilité et socialisation du risque, le Conseil d'Etat notait déjà que « *Notre société refuse la fatalité et se caractérise par une exigence croissante de sécurité. La tendance générale est à l'extension de la couverture des risques et au recours à des mécanismes mêlant, à des degrés divers, assurance, responsabilité et solidarité. L'évolution ainsi constatée vers une plus grande " socialisation du risque " qui fait appel à une solidarité élargie, y compris nationale, participe de l'idée qu'il y a des risques dont il serait injuste de ne pas partager la charge.* ».

Au total, s'agissant de l'indemnisation de la société General Shield, il faut retenir une responsabilité partagée entre la ville de Lyon et M. DALLEAU. En cela, nous vous proposons de partager à parts égales la responsabilité et il convient de fixer un montant d'indemnité de la société General Shield à la charge de la ville de Lyon, à hauteur de 29 474,11 euros.

Par ces motifs, nous concluons à l'annulation de l'arrêt de la Cour d'appel de Lyon et à la condamnation de la Ville de Lyon à verser à la société General Shield la somme de 29 474,11 euros.