

SCP ESP

Cour Administrative de Lyon

Evariste, Samantha et Prosperus

812 rue de la République – 69002 Lyon

Tél. 04 76 06 07 86 – Fax. 04 81 43 05 54

scp.evariste@gmail.com

MEMOIRE EN REPONSE n° 1

POUR :

La **société d'assurance General Shield**, Société Anonyme au capital social de 85.168.00 euros, dont le siège social est 220 cours Charlemagne – 69002 Lyon.

Ayant pour Conseil **Cabinet EVARISTE, SAMANTHA et PROSPERUS**, siégeant au 812, rue de la République – 69002 LYON.

CONTRE :

La ville de Lyon, ayant pour siège la Marie de Lyon situé au 1, place des Terreaux – 69205 Lyon cedex 01.

**A MONSIEUR LE PRESIDENT ET MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS
COMPOSANT LA COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE LYON**

1. RAPPEL DES FAITS

1.1.

Par un arrêté du 3 Octobre 2028, la ville de Lyon a décidé de la mise en place d'une ZTP (Zone Technologique Prioritaire) sur l'ensemble de la presqu'île de Lyon. Cet arrêté, pris conformément à la loi du 21 janvier 2027, interdit la circulation à tous les véhicules à l'exception des véhicules automatiques de type SAE 4, répondant au système agréé nécessaire à l'accès de la zone.

1.2.

Pour permettre la circulation de ces véhicules, des balises Follow Me ont été mise en place 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.

1.3.

Le 6 Mai 2029, Monsieur DALLEAU Benjamin s'est engagé dans la zone avec son véhicule. Au niveau de la place Bellecour, le véhicule a fait un écart et ainsi endommagé un lampadaire appartenant à la SARL Rita gérante du café "Aux vrais amis".

1.4.

La société d'assurance General Shield a introduit devant le Tribunal administratif de Lyon une requête demandant au Tribunal de condamner la Ville de Lyon à lui verser la somme de 58.948,23 € à titre de réparation du préjudice subi du fait de l'endommagement du véhicule de Monsieur DALLEAU et de la destruction du lampadaire appartenant à la SARL Rita.

1.5.

Dans sa décision rendue le 28 juin 2030, le tribunal administratif de Lyon a condamné la ville de Lyon a versé la somme de 58 948,23 euros à la société Général Shield sur la base d'une responsabilité sans faute.

1.6.

C'est à bon droit que le tribunal a permis cette indemnisation.

2. DISCUSSIONS

2.1. A TITRE PRINCIPAL, SUR LE BIEN FONDE DU JUGEMENT

2.1.1. Sur la responsabilité sans faute de la Ville de Lyon : le caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage public :

Dans son jugement du 28 juin 2030, le Tribunal administratif de Lyon a considéré « le réseau électromagnétique routier dont dépendent les véhicules autonomes sur la presqu'île lyonnaise est un système extrêmement sécurisé ; que ce réseau reste néanmoins vulnérable exceptionnellement à certains éléments extérieurs, imprévisibles et irrésistibles, ce qui ne peut être empêché par davantage de contrôle par l'homme dans l'état actuel de la science ; que les dégâts engendrés à de telles occasions sont d'une potentielle importante gravité ; qu'il en résulte que le système électromagnétique routier est un ouvrage public exceptionnellement dangereux ;

C'est à bon droit, que le tribunal a rendu cette décision, en ce sens :

EN DROIT,

La responsabilité sans faute, pour risque, de l'Etat, peut être engagée depuis 1973 : « [...] un ouvrage exceptionnellement dangereux est de nature à engager la responsabilité de l'Etat à l'égard des usagers, même en l'absence d'un vice de conception ou d'un défaut d'aménagement ou d'entretien normal. ». En ce sens, le Conseil d'Etat ouvre la responsabilité sans faute de l'Etat, pour les risques revêtant des caractères constant et permanent (**CE, Ass., 6 juillet 1973, Sieur DALLEAU, n°82406**)

Dans un arrêt du Conseil d'Etat, le caractère d'ouvrage public exceptionnellement dangereux n'a pas été retenu à l'encontre d'une route de montagne sujette à des éboulements, dont la fréquence et les risques encourus ne présentaient pas un risque d'une exceptionnelle gravité. (**CE, 5 juin 1992, Min. de l'Équipement c/ Epoux Cala, req. N° 115331**). Toutefois, ce caractère d'exceptionnelle gravité pouvant être perçu comme un critère additionnel au caractère constant et permanent du risque, ne serait faire défaut au cas en l'espèce.

De plus, s'il résulte d'un arrêt de la Cour Administrative d'appel de Lyon que les utilisateurs des routes de montagne doivent assumer une part de risque considérée comme « normale » (**CAA Lyon, 30 janvier 1997, Théraube**), il devrait en être autrement lorsque l'ouvrage public utilisé par la victime a lui-même vocation à réduire le risque encouru. Ainsi, aucune présomption d'acceptation de risque ne peut découler de l'utilisation de l'ouvrage par l'utilisateur.

Dans le même sens que le jugement rendu en première instance, le caractère d'ouvrage public exceptionnellement dangereux avait été retenu à l'encontre d'un système de communication électrique contrôlant la circulation en ville à proximité d'une ligne de Tramway. (**CE, 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, n°115332 PJ n°7 ancienne**)

De plus, selon **L'article R311-1 du code de la route** : « *Les Zones Technologiques Prioritaires sont des zones dont l'accès est réservé aux véhicules autonomes de type 4 et 5. Ces ZTP sont délimitées par des balises garantissant un guidage autonome complet du véhicule. En raison des impératifs de sécurité routière, il incombe obligatoirement à tout conducteur de véhicule autonome de type 4 et 5 d'activer le système de conduite automatique à l'entrée des zones technologiques prioritaires.* ».

EN FAIT,

Sur le caractère **constant** et **permanent** du risque,

D'une part, les balises « Follow me », reconnues comme ouvrage public exceptionnellement dangereux par le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030, ont pour but principal de communiquer avec les véhicules autonomes afin de leur transmettre des informations de circulation. L'objet de cette communication est ainsi de garantir une fiabilité des informations interprétées par le véhicules.

Cependant, si les dysfonctionnements matériels de l'ouvrage peuvent être en partie prévenus par un entretien régulier, le risque que fait peser une quelconque interférence sur l'utilisateur de l'ouvrage est quant à lui indiscutable.

En effet des interférences, contribuant à l'envoi d'informations erronée sont susceptibles d'être interprétées par les véhicules. Or ces interférences ne constituent pas des éléments matériels visibles et empêchent en cela les conducteurs de constater une situation anormale.

En ce sens, la survenance d'interférences dans un milieu urbain comme la presque île de Lyon est un élément qu'on ne peut écarter dans l'appréciation du caractère dangereux de l'ouvrage. Ainsi, l'effet de ces dernières sur les informations communiquées et le risque qu'elles font courir à l'utilisateur est indiscutable.

D'autre part, la similitude du cas d'espèce à celui des routes de montagnes qualifié d'ouvrages exceptionnellement dangereux, permet d'affirmer ce critère de risque permanent.

En effet, les balises « Follow me » peuvent être rapprochées des routes de montagnes précédemment citées comme ouvrages exceptionnellement dangereux. La connaissance du risque d'éboulement sur les routes, ainsi que leurs conséquences ont conduit à ces décisions. En l'espèce, sur cette ZTP, les interférences et les risques de problèmes techniques des balises demeurent des éléments connus de la ville de Lyon, en témoigne la mise en place d'un entretien périodique rigoureux de l'ouvrage. (**Pièce jointe N°3 calendrier d'entretien**).

En ce sens, l'objet principal de la mise en place de ces balises est la communication en temps réel entre appareils électroniques sur une zone urbaine à forte densité de population (**Pièce jointe N°4 des graphiques de population**), sur laquelle la survenance d'interférences n'est pas contestable. Ainsi, le risque est permanent et constant.

Sur la **gravité exceptionnelle** du risque,

En statuant sur le caractère d'ouvrage exceptionnellement dangereux des balises, dans sa décision du 28 juin 2030, le tribunal administratif a justement retenu la présence d'un risque exceptionnellement grave.

Bien que l'incident en question soit le premier cas faisant état du risque de ces balises, une augmentation du nombre d'accidents impliquant des véhicules autonomes peut être constatée (**Pièce jointe N°5**).

De plus, la place Bellecour est une zone exceptionnelle de la Ville de Lyon en ce qu'elle est, tout au long de la journée, une zone de passage très fréquentée par les piétons. (**Pièce jointe N°4 nombre piéton**).

Bien que la structure de la place Bellecour permette une harmonie dans la circulation des piétons et des véhicules, leurs passages se croisent en de nombreux points d'accès à la zone.

Les seuls véhicules autorisés à la circulation sur la zone sont les véhicules autonomes de type 4 (**Pièce jointe n°6 Art R 311-1 CDR**). Cette réglementation intervient dans un souci de protection des usagers de la route, en effet, ces véhicules ont pour caractéristique une réaction aux situations dangereuses plus rapides que les véhicules non autonomes commandés par la seule main de l'Homme.

Le bienfondé de cette réglementation s'observe en deux points,

D'une part, la recrudescence des accidents impliquants des VA en ZTP a fait l'objet de plusieurs études (**Pièce jointe N°5 graphique accident**) ;

D'autre part, s'agissant de la ZTP Lyonnaise en question, une étude comparative révèle la particularité de la presqu'île Lyonnaise en matière d'accidents impliquants des VA. Une ZTP urbaine de la Ville de Nantes, relevant des mêmes caractéristiques démographiques que la place Bellecour a permis la comparaison du nombre d'incidents sur les deux zones. En conclusion de cette étude, les chiffres démontrent que sur les années 2027, 2028, 2029, la presqu'île Lyonnaise a fait état d'une augmentation considérable d'accidents, tandis que la ZTP Nantaise offre des chiffres stagnants. (**Pièce jointe N°7 graphique comparatif Lyon-Nantes**)

En conclusion, les balises « Follow me » interviennent pour garantir une meilleure sécurité aux usagers de la ZTP. Dans une zone sujette à une recrudescence d'incidents impliquants les véhicules autonomes, la sureté de leur guidage ne pouvant être clairement garantie, c'est à juste titre que dans sa décision du 28 juin 2030, le tribunal administratif a reconnu les balises « Follow me » comme un ouvrage public exceptionnellement dangereux.

2.1.2 Sur le préjudice de Mr DALLEAU

C'est à bon droit que Mr DALLEAU s'est vu indemniser l'entièreté de son préjudice,

EN DROIT,

S'agissant du régime de responsabilité sans faute en droit administratif, il y a lieu d'opérer une distinction entre le régime de responsabilité sans faute fondée sur le risque et le régime de responsabilité sans faute fondée sur la rupture de l'égalité devant les charges publiques.

En matière de responsabilité sans faute pour risque, la jurisprudence exige simplement que le préjudice revêt un caractère direct (**CE, Sect., 14 février 1997, Centre hospitalier régional de Nice c/ Époux Quarez, n° 133238**) et certain (**Cass. 17 novembre 2000, Perruche**).

EN FAIT,

La partie adverse soutient dans sa requête en appel qu'un préjudice nécessairement « grave et spécial » doit être démontré pour ouvrir réparation à la victime d'un ouvrage exceptionnellement dangereux. Pour cela elle fait mention d'un arrêt de 2017 (**CE 5ème 08/06/2017 N°390424**).

Or, ces critères ne sauraient devoir être démontrés en l'espèce. Le critère du préjudice grave et spécial est exigé uniquement pour engager la responsabilité sans faute fondée sur une rupture de l'égalité devant les charges publiques.

De plus, le préjudice présente un **caractère certain** dès lors que son existence est établie. En l'espèce, le préjudice matériel est chiffré, et établie à un montant de ... (**Pièce jointe N°8 réparation**).

Ensuite, le préjudice présente un **caractère direct** dès lors qu'il se rattache à un fait qui lui est imputable (lien de causalité). En l'espèce, il a été reconnu en 1^{ère} instance que l'incident est survenu à la suite d'un défaut de communication des balises « Follow me » ayant conduit à l'écart du véhicule et ainsi aux dégâts qu'il a causés. En ce sens, le préjudice est **certain et direct**.

Enfin, il a été démontré en première instance par le tribunal administratif de Lyon que les balises Follow Me, du fait du risque qu'elles font courir aux usagers de la route, étaient des ouvrages publics exceptionnellement dangereux. C'est donc justement que la décision a admis l'engagement de la responsabilité sa faute de la Ville de Lyon fondé sur un risque.

2.1.3 Sur l'absence de vices propres au véhicule

C'est à bon droit que le tribunal administratif de Lyon a considéré que le tribunal administratif de Lyon a retenu l'absence de vices propres au véhicule.

EN DROIT

S'agissant des moyens de preuves pouvant être soumis au juge administratif :

Dans le contentieux administratif, aucun texte de portée générale ne détermine les modes de preuves admissibles. A cet égard, la preuve est libre ce qui signifie que tous les moyens de preuve sont admis. En revanche, en matière administrative comme en matière civile, le principe est que chaque partie supporte la charge des allégations et de la preuve des faits nécessaires à la reconnaissance de ses prétentions selon l'adage : « *actori incumbit probatio* ».

Aussi, La cour administrative d'appel de Lyon (6e chambre, 5 avril 2012, n° 10LY01815, Office national d'indemnisation des accidents médicaux, ONIAM) considère que le tribunal administratif peut prendre en considération un rapport d'expertise réalisé de manière non contradictoire dès lors qu'il a pu être discuté dans le cadre de la procédure juridictionnelle.

S'agissant de la remise en question de l'objectivité du rapport d'expertise produit en première instance :

En vertu du code de déontologie des experts en automobile, l'expert doit intervenir de manière objective et impartiale quelle que soit sa mission.

En vertu de l'obligation de résultat à laquelle un garagiste est astreint notamment au sens de l'article 1217 du code civil, celui-ci est tenu de procéder à toutes les réparations nécessaires à la remise en état du véhicule. L'inexécution totale ou partielle de cette obligation ouvre droit à réparation pour la partie lésée.

S'agissant de la contre-expertise fournie par la partie adverse :

Le juge n'est jamais tenu de faire droit à une demande d'expertise. Il est même parfois tenu de la rejeter, notamment lorsque la demande repose sur des allégations dépourvues de justifications suffisantes (Conseil d'Etat, 6ème et 2ème SSR, 30 janvier 1980, Ministre de l'équipement c. Commune de Mortagne-sur-Gironde, requête numéro 00617, Rec., p. 56)

En L'espèce

La Ville de Lyon reproche au tribunal administratif de Lyon de s'être fondé sur des pièces recueillies de manière unilatérale :

Néanmoins, dans son jugement en date du 28 Juin 2030 N°3000030, le tribunal administratif de Lyon a fait une bonne application de la jurisprudence du 5 Avril 2012 en prenant en considération le rapport d'expertise réalisé le 6 Mai 2030 (Pièce N°3) pour motiver son jugement.

Ainsi, la partie adverse ne peut pas reprocher au tribunal d'avoir motivé son jugement sur la base du rapport d'expertise fourni en première instance.

Aussi, la ville de Lyon remet en doute l'objectivité de l'expertise produite en première instance :

Sur ce point rappelons d'abord qu'en matière administrative les parties doivent nécessairement apporter la preuve des faits qu'ils allèguent. Or la partie adverse conteste l'objectivité de l'expertise effectuée en première instance sur le seul motif du lieu de réalisation de l'expertise, à savoir le garage Tyrex domicilié dans le 8e arrondissement de Lyon.

A ce titre, La partialité de l'expert automobile ainsi que le défaut d'objectivité de rapport d'expertise dont fait état la partie adverse ne repose sur aucuns éléments concrets.

Si la partie adverse n'a pas été en mesure d'apporter la preuve des faits qu'elle entend soutenir, plusieurs éléments permettent d'affirmer que le rapport d'expertise est assurément objectif.

D'abord, bien que l'expertise ait été effectuée dans un garage Tyrex, l'expert missionné par la société d'assurance est extérieur et indépendant du groupe automobile. L'expertise a été rendue son Le rapport d'expertise a été

D'abord, rappelons le rôle de l'expert automobile. L'expert doit en accord avec le garagiste chargé de procéder aux réparations du véhicule déterminer les causes de l'accident ainsi que le montant de l'indemnisation due à l'assuré en raison du dommage.

En vertu de l'obligation de résultat à laquelle est astreint garagiste, celui-ci doit nécessairement avoir effectué toutes les réparations nécessaires à la sécurité du véhicule en dépit de quoi sa responsabilité se verrait engagée au sens de l'article 1217 du code civil.

A l'appui de la facture faisant état des travaux de réparations effectués sur le véhicule (Pièce N°8) l'objectivité du rapport d'expertise paraît difficilement contestable. En effet, les réparations qui ont été effectuées ne sont autres que le remplacement des pièces endommagées recensées dans le rapport d'expertise. Par conséquent, le système électronique du véhicule est resté inchangés.

De plus, à l'appui du contrôle technique de remise en circulation du véhicule de Monsieur Daleau (Pièce N°10) force est de constater que le véhicule ne présente aucuns vices et que le garagiste a ainsi parfaitement rempli son obligation de résultat.

Enfin, l'objectivité du rapport d'expertise est présumée en raison des conditions d'exercice de la profession d'expert automobile qui est subordonnée à l'établissement d'une liste d'expert désignés par des représentants de l'Etat.

Au regard des pièces produites, il apparaît donc évident que les conclusions de l'expert ne peuvent être remises en cause et que les prétentions adverses sont dénuées de tout fondement.

Enfin sur la contre-expertise présentée par la partie adverse :

Pour qu'une expertise soit recevable durant la phase d'instruction de l'instance, cela suppose qu'elle repose sur des allégations suffisamment justifiées.

Or, la contre-expertise fournie par la partie adverse a été réalisée alors même que la Ville de Lyon n'a pas suffisamment motivée le défaut d'objectivité du rapport d'expertise fourni en première instance.

Aussi, La contre-expertise demandée par la partie adverse a été réalisée en date du 7 Avril 2031. Notons que nous sommes plus de 2 ans après la survenance de l'accident et que les réparations nécessaires à la remise en circulation du véhicule ont été effectuées (Pièce N°8).

A cet égard, réalisé en 2031, la contre-expertise ne traduit aucunement une image fidèle de l'état du véhicule à l'instant de l'accident. Par conséquent, la pièce présentée par la ville de Lyon ne peut en aucun cas être produite pour faire valoir la défectuosité du véhicule.

De plus, la Ville de Lyon connaissait l'existence du rapport d'expertise à compter de la demande indemnitaire préalable formulé par la société d'assurance Général Shield (Pièce N°4). Sur ce document était fait mention de l'expertise réalisé révélant l'origine de l'accident à savoir une défectuosité de l'une des balises Follow Me installée par la Ville.

Or force est de constater que bien qu'ayant connaissance de l'expertise réalisée la ville de Lyon s'est contentée de rejeter la demande indemnitaire (Pièce N°5) sans même demander à consulter le rapport de l'expert ni à faire procéder à une contre-expertise.

Par conséquent, la contre-expertise présentée par la partie adverse la pièce fournie par la partie adverse ne permet pas de caractériser un vice propre au véhicule. **A ce titre, nous demandons à la Cour administrative d'appel de Lyon d'écartier la contre-expertise et vous renvoyons au rapport d'expertise en date du 6 Mai 2029 (Pièce N°3)**

2.1.4 Sur l'absence de faute de la victime

EN DROIT

L'article R412-6 (I) du Code de la route dispose que « Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

En outre, « II. Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres 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 » (article R412-6 II).

Il ressort de ces articles qu'une obligation de prudence incombe aux utilisateurs de véhicules autonomes. Ce devoir ne les oblige en aucun cas à maintenir les mains sur le volant lors de la conduite.

De plus, lorsque cette conduite autonome est guidée par des balises, la présomption de sécurité offerte par le véhicule en est renforcée ; il n'y a toujours aucune obligation de maintien du volant.

La prudence doit en effet s'entendre au sens large, elle regroupe une attention accrue, une observation vigilante, le fait de s'apprêter à freiner en cas d'obstacle inattendu.

Par ailleurs, cette obligation de prudence accrue ne doit s'appréhender qu'au regard des risques prévisibles. Tel n'est pas le cas à l'égard d'un dysfonctionnement de balises de guidage des véhicules autonomes, dont la fiabilité est reconnue (pièce insa) et est l'une des raisons principales de leur installation dans la ville de Lyon.

Le présent risque se distingue donc du simple dysfonctionnement de feux tricolore, dont il est fréquent d'en croiser en position "jaune clignotant". Le raisonnement effectué par le juge administratif dans l'arrêt du Conseil d'Etat du 12 octobre 2030 (Pièce jointe n°1 : Conseil d'Etat, 12 octobre 2030, n. 115896), n'est donc pas applicable à la présente situation.

Enfin, le jugement du tribunal administratif a même énoncé qu'"en application des articles R413-3 et R413-17 combinés du code de la route, (en présence de ce type de véhicules, et en présence de bonnes conditions de circulation), l'obligation de prudence se réserve à des conditions de circulations particulièrement difficiles".

Le juge administratif, en application du droit positif, a donc relevé que rien oblige le conducteur du véhicule à maintenir les mains sur le volant lors de la circulation de celui-ci.

Aucun élément ne semble alors mettre en évidence quelque faute de la victime que ce soit.

EN FAIT

Dans son jugement du 28 juin 2030, le tribunal administratif a rappelé qu'une obligation de prudence incombait dans une certaine mesure à l'utilisateur du véhicule autonome, mais rien ne permet d'énoncer comme règle générale celle selon laquelle ce dernier serait obligé de maintenir ses mains sur le volant tout au long de la conduite.

Cette liberté offerte au client est d'ailleurs la principale raison d'achat de ce type de véhicule (pièce 12), et est un argument de vente des constructeurs de véhicules autonomes (pièce 13).

Toutefois, en application des règles du code de la route, l'obligation de prudence est bien réelle, elle doit être effective, proportionnellement à la sécurité présente au moment des faits.

La présomption de sécurité offerte par ces véhicules est extrêmement large. Celle-ci se voit renforcée par le fait qu'en l'occurrence, les voitures étaient également guidées par les balises placées par la ville de Lyon. Leur rôle est de garantir la plus grande sécurité possible aux usagers, démultipliant ainsi l'autonomie du véhicule.

De plus, M Dalleau respectait l'ensemble des règles du code de la route lors de sa conduite : le véhicule roulait à la vitesse réglementaire et il a fait preuve de prudence tout au long de la conduite (pièce 14).

En effet, l'accident s'est produit dans un simple virage, avec une grande visibilité, sur une rue de centre-ville, sans obstacle particulier. Prenant en compte cette situation, M Dalleau avait le pied sur la pédale de frein, était attentif à l'évolution de l'environnement autour du véhicule.

En outre, faisant confiance à la fiabilité du véhicule et de celle des balises placées par la ville de Lyon, M Dalleau n'avait aucun moyen d'anticiper et de prévoir qu'il subirait un tel écart, sans raison particulière.

Il ressort également du dossier que l'utilisateur du véhicule a fait son possible pour éviter cette collision : au moment de l'écart réalisé par le véhicule, il a freiné mais la distance entre le lieu de l'écart et l'impact était inférieur à 6m (pièce 15), le freinage n'a pas suffi à éviter l'obstacle.

L'écart du fait de la balise était tel que l'intervention humaine n'aurait pas suffi à replacer le véhicule dans sa circulation normale et à éviter la collision. Il est donc inexact de prétendre que la ville de Lyon peut se voir exonérée de sa responsabilité du fait d'une faute commise par M. Dalleau.

C'est donc à raison que le tribunal administratif de Lyon, dans son jugement rendu le 28 juin 2030 (n°3000030), a reconnu, après une analyse attentive de la situation, qu'aucune faute de la victime ne permettait d'exonérer la ville de Lyon de sa responsabilité dans cette situation.

2.2 A TITRE SUBSIDIAIRE, SUR LA FAUTE DE LA VILLE DE LYON

Si par extraordinaire, la Cour venait à annuler le jugement rendu engageant la responsabilité sans faute de la ville de Lyon, l'indemnisation de la société d'assurance Général Shield devrait être mise en œuvre sur le fondement d'une responsabilité pour faute.

2.2.1. Sur l'entretien anormal des balises

Dans son jugement du 28 juin 2030, le tribunal administratif a considéré « qu'il résulte de l'instruction que la ville de Lyon a produit un calendrier de contrôle des balises, que ce dernier révèle des contrôles qu'il s'agisse

d'évaluations ou de mises à jour, que dans les circonstances de l'espèce, l'absence de régularité de ces contrôles du fait de contraintes techniques ne prive pas de caractère normal l'entretien effectué, que dès lors ce calendrier permet d'établir un entretien normal de l'ouvrage public, que par la suite, la société d'assurance General Shield n'est pas fondée à soutenir que la ville aurait commis une faute en n'entretenant pas normalement l'ouvrage.

En ne reconnaissant pas l'irrégularité d'entretien de l'ouvrage, comme une faute incombant à la ville de Lyon, le jugement rendu est dénué de sens.

EN DROIT

Lorsqu'un usager est victime de dommages du fait d'un ouvrage public, l'administration sera condamnée à moins qu'elle ne démontre qu'elle a entretenu normalement l'ouvrage public.

Le mauvais entretien de l'ouvrage est présumé et l'utilisateur n'aura qu'à établir l'existence d'un lien de causalité entre le dommage et l'ouvrage (CAA Paris, 22 mars 1994, Navutu, n°93PA00843).

L'utilisateur doit avoir fait de l'ouvrage un usage conforme à sa destination (CE, Ass, 15 décembre 1972, Epoux Forzy, n°81148).

Le caractère suffisant de l'entretien de l'ouvrage public s'apprécie également en fonction de la connaissance du danger par le maître d'ouvrage, du degré de prévisibilité de celui-ci, de la manière dont il peut être évité ou des modalités dans lesquelles il peut y être mis fin (CE, 3 novembre 1972, n°83338 ; CE, 26 mars 2007, n°290089)

L'administration doit apporter la preuve que l'état de la voie publique ne présentait pas un risque excédant ceux auxquels doivent normalement s'attendre les usagers et contre lesquels il leur appartient de se prémunir eux-mêmes en prenant les précautions nécessaires (CE, 26 septembre 2007, n°281757).

EN FAIT

Sur l'usage normal de l'ouvrage par Mr DALLEAU, il ne peut être contesté que Mr DALLEAU a parfaitement fait usage de l'ouvrage qui n'a cependant pas su répondre à ses attentes. En effet, en s'engageant sur une zone réservée aux véhicules autonomes, dont le guidage de base est sensé être perfectionné par la communication des balises, Mr DALLEAU faisait état d'une totale confiance en son véhicule et les technologies mises par la Ville de Lyon à disposition de la protection des usagers de la zone.

Sur le lien de causalité entre le dommage et l'ouvrage, il a été parfaitement démontré par la décision de première instance que l'écart effectué par le véhicule ne peut être lié à un défaut de conception du véhicule, mais seulement à la communication par une balise, d'une donnée erronée.

Sur la connaissance du risque par le maître d'ouvrage, il apparaît dans le rapport d'inspection produit par Mr DUFOUR à la suite d'incident (**Pièce jointe N°3 du rapport d'inspection**), que le 20 mai 2029, quelques jours après l'incident de Mr DALLEAU, la lecture du signal radio des balises de la zone de la presqu'île faisait l'objet de quelques pertes en raison d'une forte saturation de l'environnement, due aux réseaux de communication dont font usage les nombreuses infrastructures qui entourent la zone. En effet, les balises se situent dans une zone fréquentée où l'activité des réseaux Wifi, Bluetooth, 5G/6G est constant. Ce sont ces réseaux qui sont susceptibles d'interférer les communications entre balises et véhicules.

Sur l'irrégularité de l'entretien des balises et du logiciel, les débats de première instance ont démontré une irrégularité dans l'entretien des balises et du logiciel qui en régit la communication. En ce sens, le marché public émis pour l'installation des balises fait mention des conditions d'entretien de l'ouvrage (**Pièce jointe n°1**). S'agissant du logiciel, un contrôle effectué à 4 mois d'intervalles était prévu lors de la première année d'effectivité des balises. Or, selon le plan de contrôle établi par la ville de Lyon (**Pièce jointe n° 3**), il apparaît que ce contrôle a fait défaut à la date du 1^{er} février 2029 et dans les 8 mois qui ont suivis, en ce sens, depuis la mise en service des balises. Bien que le tableau de contrôle fasse mention d'une mise à jour du

logiciel dans les 4 mois qui ont précédé l'accident, aucune garantie de l'effectivité de cette mise à jour n'a été effectué par un quelconque contrôle. En ce sens, les dispositions du marchés publics n'ont pas été respectées, l'ouvrage n'a pas reçu un entretien normal.

Sur les conséquences de ce défaut d'entretien normal (**Pièce jointe n°2**)

Il apparait deux éléments,

Le premier, le système de guidage peut être saturé par une trop forte demande de communication des véhicules présents sur la zone. En l'espèce, comme le laisse apparaitre la PJ numéro ... à l'heure de l'accident, on observe une hausse du passage des véhicules qui traversent la zone et utilise le signal des balises.

Le second élément concerne l'entretien des balises et du logiciel. Si le cas d'une balise muette reste inévitable par un entretien normal, un défaut de régularité des contrôles peut avoir pour conséquence la survenance de problème mineurs. La communication de mauvaises informations, ou d'informations incomplète figure parmi ces incidents mineurs.

Ainsi, alors que les contrôles de logiciel ont pour fonction de garantir les différentes missions des balises « Follow me » dont dispose l'article 3 de la copie du marché public, le défaut d'entretien normal de l'ouvrage n'a pu que contribuer, voir provoquer, la mauvaise communication entre la balise et le véhicule.

3. SUR L'ARTICLE L. 761-1 DU CODE DE JUSTICE ADMINISTRATIVE

Dans le cadre de son recours, la ville de Lyon a contraint la société General Shield à engager des frais. Ainsi, la société General Shield sollicite la condamnation de la Ville de Lyon à lui verser le somme 1500 euros au titre des dispositions de l'article L 761-1 du Code de justice administrative.

* * * *

Par ces motifs, la société d'Assurance General Shield demande :

- A titre principal, le rejet de la requête de la ville de Lyon
- En tout état de cause, la condamnation de la ville de Lyon a versé à la société d'assurance Général Shield la somme de 58 948,23 euros à titre de réparation des préjudices subis.
- Condamner la Ville de Lyon à verser à la société d'assurance General Shield la somme de 1500 EUROS sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

Fait à Lyon, le 19 juin 2031

SCP ESP

Evariste, Samantha et Prosperus

Bordereau de communication des pièces

- Pièce N°1 : Copie du marché public émis pour l'installation des balises
- Pièce N°2 : Etude des risques du mauvais entretien des balises « Follow me »
- Pièce N°3 : Calendrier d'entretien des balises
- Pièce N°4 : Graphique de population

- Pièce N°5 : Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes
- Pièce N°6 : Article R311-1 du code de la route
- Pièce N°7 : Graphique comparatif nombre d'accident Lyon / Nantes
- Pièce N°8 : Réparation de véhicule Tyrex
- Pièce N°9 : Rapport d'expertise du véhicule Tyrex
- Pièce N°10 : Demande indemnitaire préalable
- Pièce N°11 : rejet de la demande indemnitaire préalable
- Pièce N°12 : Principales raisons d'achat d'un véhicule autonome
- Pièce N°13 : Publicité Tyrex
- Pièce N°14 : procès-verbal d'accident
- Pièce N°15 : Information freinage véhicule autonome
- Pièce N°16 : Plan des lieux de l'accident

Pièce N°1 : Copie du marché public émis pour l'installation des balises



INSTALLATION DE BALISES DE GUIDAGE ET DU LOGICIEL ASSOCIÉ

Article 1 : Objet du marché

Les stipulations du présent marché public concernant : l'installation de balises de guidage de véhicules autonomes dans un périmètre désigné ainsi que du logiciel associé et des conditions entourant la maintenance desdites balises

Ce marché comporte

- Une partie **matérielle** : conception, fabrication, fourniture et installation
- Une partie **logicielle** : conception, implémentation, configuration et assistance
- Une partie **maintenance** : contrôle et entretien, évaluation, test et mise à jour

La date de mise en service est fixée pour le **1^{er} Octobre 2028**

Article 2 : Caractéristiques techniques de la balise

La balise sera

- Fixée au sol par enterrement
- Dotée d'un dispositif d'émission radio afin de transmettre le signal de guidage aux véhicules

Article 3 : Caractéristiques fonctionnelles du logiciel

Le logiciel devra assurer

- Le guidage précis de véhicules autonomes de type SAE 4 minimum sur un périmètre donné (La presqu'île de Lyon)
- L'envoi d'informations aux véhicules sur les conditions de circulations en temps réel
- Sa conformité avec les standards de communications ainsi que le respect des règles de sécurités tirées de la directive européenne NIS (Network & Information Security) transposée en date du 21 Mai 2018

Pièce N°2 = Etude des risques relatifs au mauvais entretien du programme de guide « Follow me »

Analyse des risques liés à l'utilisation du programme « Balise Follow Me »

Arthur Tondereau : Ingénieur

Sur les risques de l'utilisation du programme Balise Follow Me en milieu Urbain :

Sur des interférences,

« Des interférences se produisent si deux systèmes communiquent sur les mêmes fréquences. Lors de ce phénomène, on obtient au mieux un signal complètement brouillé où on ne peut plus interpréter le message de base. La raison principale de la survenance de ce genre d'interférence réside en un cas où beaucoup de véhicules tentent une communication en même temps avec les balises.

Ce surmenage des balises a pour conséquence de créer l'équivalent d'un « embouteillages » d'information qui gêne la communication en temps réel. »

Sur un défaut d'entretien,

« On parle d'un émetteur/récepteur d'ondes radios.

*Le signal peut ne pas être émis assez fort (problème d'alimentation électrique, émetteur sale, dégradation des composants.), ou de la même manière la sensibilité à l'écoute peut diminuer. Cas plus extrême : la borne devient complètement muette (plus aucun signal n'est émis) ou sourde (plus aucun signal reçu). La nuance étant que les problèmes "légers" apparaissent forcément sans entretien, tandis que le cas extrême va arriver une fois de temps en temps, **et on ne peut jamais l'éliminer totalement**. Les différentes balises implantées communiquent entre elles. Cela signifie que la détections de ces anomalies est possible, et donc que nécessairement, les personnes gérantes du système sont alertés de la présence des dysfonctionnements. »*

Pièce N°3 : Calendrier d'entretien des Balises

PLAN DE CONTRÔLE

Le plan de contrôle a été déterminé en fonction des exigences de l'utilisateur, des références normatives, de notre expérience et d'une veille technologique.

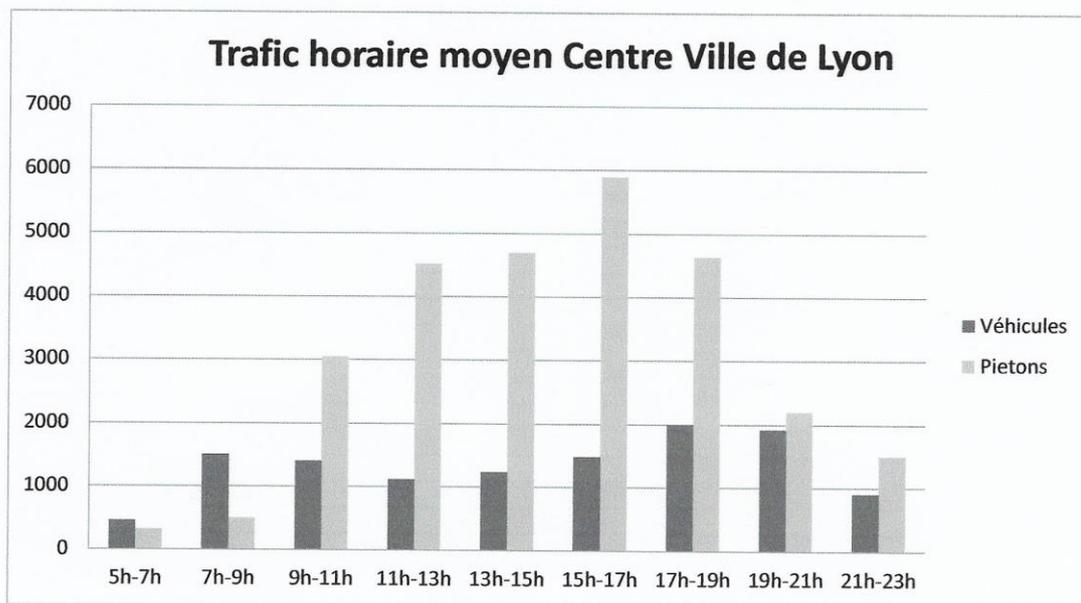
Le suivi de ces paramètres est sous la responsabilité du service qualité. Ce dernier s'assure que tous les paramètres sont respectés. En cas de non respect des paramètres de contrôle, il identifie les causes de la dérive du paramètre rectificatif.

| | Objet du contrôle | Document de référence pour la maintenance | Fréquence | Échantillonnage | Maintenance | | |
|----------------|---------------------|---|------------|-----------------|-------------|-------------|-----------|
| | | | | | Contrôle | Mise à jour | Entretien |
| Produit | Balises FollowMe | Marché 2028/01 - URBA | 1 fois/an | 30 pièces | X | | X |
| | Logiciel de guidage | Marché 2028/01 - URBA | 1x /4 mois | 5 pièces | X | X | |

Tableau des évolutions

| Date | Objet de l'intervention | Technicien | Ingénieur |
|------------|-------------------------|------------|-----------|
| 01/10/2028 | Installation logiciel | M. VILLOT | J. DUFOUR |
| 20/10/2028 | Tests et évaluations | M. VILLOT | J. DUFOUR |
| 17/12/2028 | Mise à jour du logiciel | | J. DUFOUR |
| 09/01/2029 | Mise à jour du logiciel | | J. DUFOUR |
| 05/10/2029 | Contrôle planifié | M. VILLOT | J. DUFOUR |

Pièce N°4 : Statistique de fréquentation de la place Bellecour



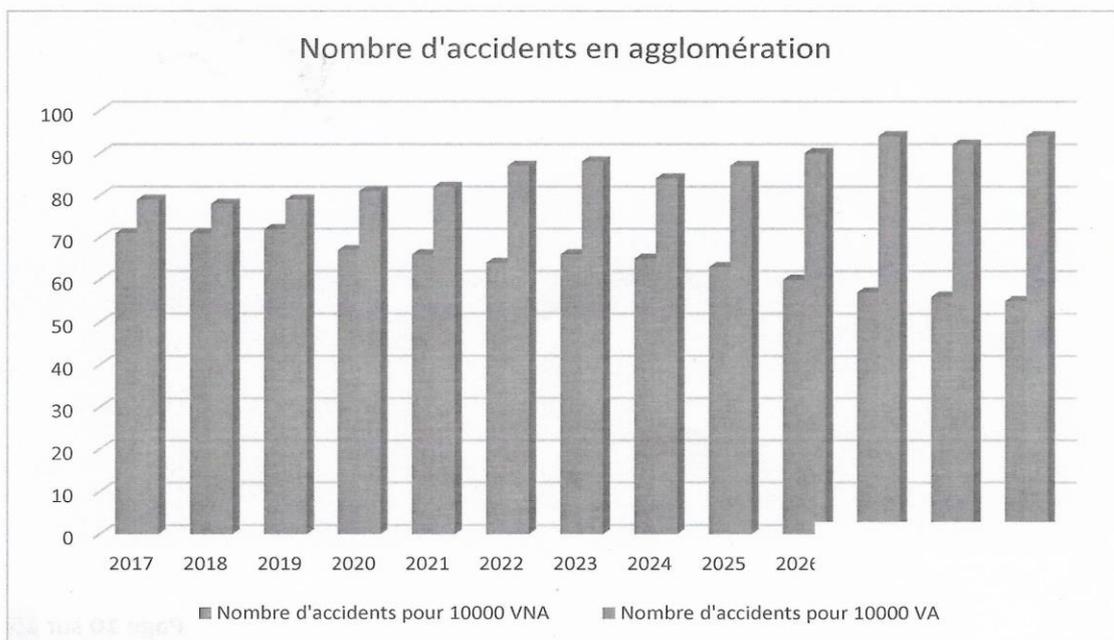
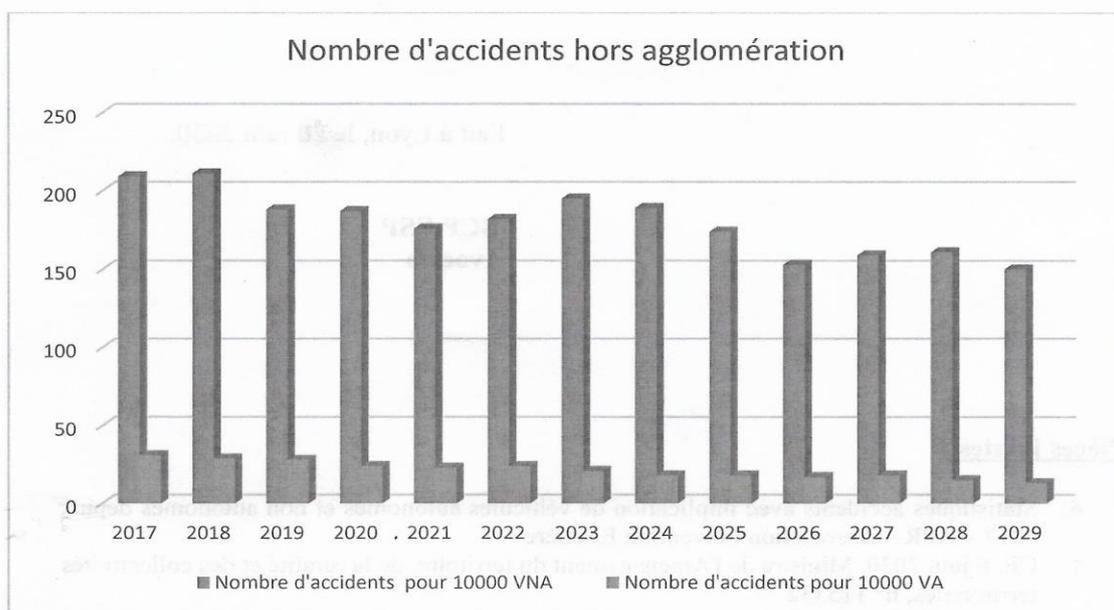
Etude réalisée à partir des données relevées entre le 1er juin 2027 et le 1er juin 2029, sur la presqu'île de Lyon.

Pièce N°5 : Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes

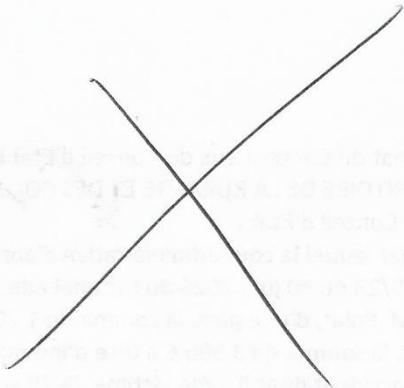
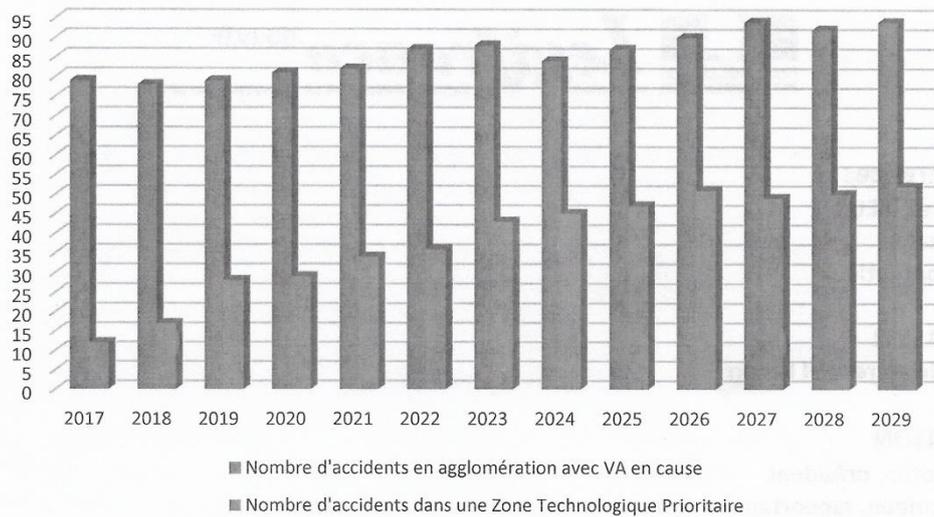
Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière

Etude effectuée en 2030 en recoupant les données du ministère de l'Intérieur concernant tous les accidents de la circulation recensés, ramenés sur 10 000.

VA : Véhicules Autonomes VNA : Véhicules Non Autonomes



Nombre d'accidents en agglomération dont ZTP avec implication d'un VA



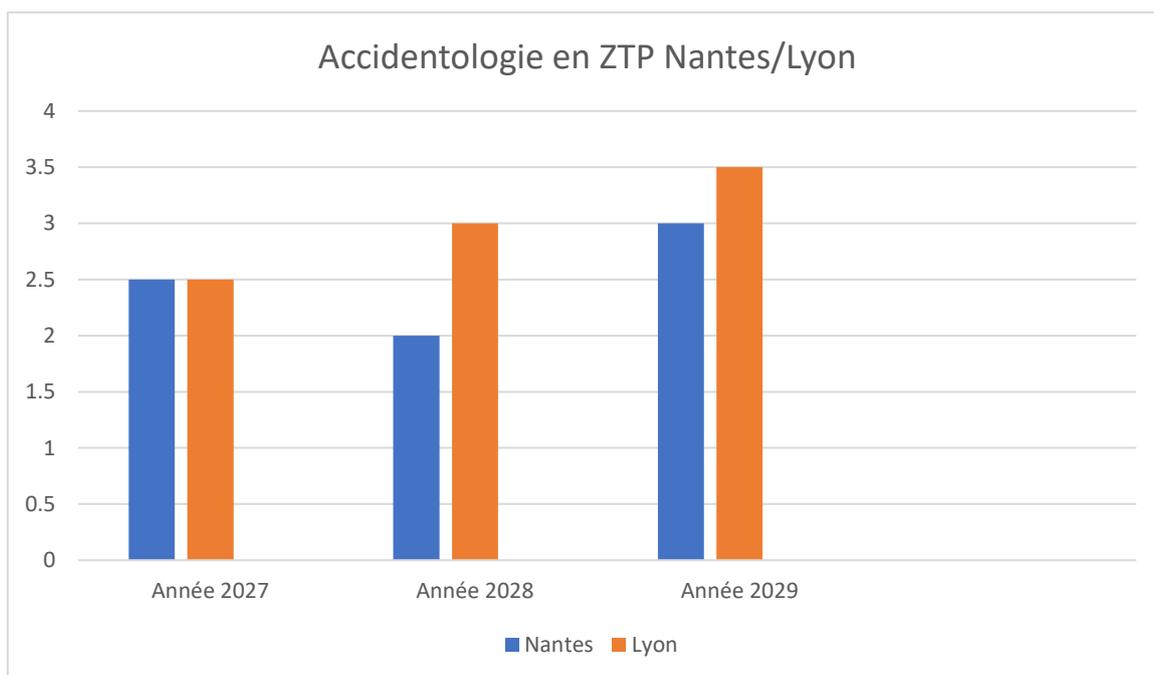
Pièce Jointe N°6 : Article R311-1 du code de la route

Article R 311-1 CDR III : : « Les Zones Technologiques Prioritaires sont des zones dont l'accès est réservé aux véhicules autonomes de type 4 et 5. Ces ZTP sont délimitées par des balises garantissant un guidage autonome complet du véhicule. En raison des impératifs de sécurité routière, il incombe obligatoirement à tout conducteur de véhicule autonome de type 4 et 5 d'activer le système de conduite automatique à l'entrée des zones technologiques prioritaires. ».

Pièce Jointe N°7 : Graphique comparatif nombre d'accident Lyon / Nantes

Etude comparative de l'accidentologie des Zones Technologiques Prioritaires situées en milieu urbain

L'étude ci-dessous a eu pour but de comparer, sur les 3 années, l'évolution du nombre d'accidents (unité 1 = 100 accidents) survenus en ZTP située en milieu urbain. Pour ce faire, 2 ZTP françaises situées à Nantes (Quartier du Bouffay) et Lyon (Quartier de la Presqu'île), présentant les mêmes caractéristiques démographiques et technologiques, ont fait l'objet de l'étude suivante.



Pièce jointe N°8 : Réparation du véhicule Tyrex

FACTURE N° F00001

Date : 15/04/2030

| | |
|--|---|
| Garage Tyrex 234 Chemin du Lys 69008 Lyon Tel. 04.76.06. Clermont-Ferrand Tyrex.garage.lyon@gmail.com | A : Mr Dalleau Benjamin Adresse : 118 Rue Victor Hugo - 01100 Oyonnax 64000 Clermont-Ferrand Téléphone : 06-26-73-45-32 |
|--|---|

| Référence | Description | PU HT | Quantité | Montant HT | Taux TVA |
|-----------|-------------------------|---------|----------|------------|----------|
| D0024 | Pièce Aile avant gauche | 5000,00 | 1,0 | 5 000,00 | 5,50% |
| D0035 | Peinture | 3900,00 | 1,0 | 3 900,00 | 5,50% |
| D0026 | Remplacement Phare AVG | 120,00 | 1,0 | 120,00 | 5,50% |
| D0027 | Frais de main d'œuvre | 2000,00 | 1,0 | 2 000,00 | 5,50% |

Échéance : 10/03/2017

€ HT 11 020,00

Règlement : chèque

| | | |
|----------------|------------|------------------|
| TOTAL € | HT | 11 020,00 |
| | TTC | 11 626,10 |

Merci pour votre confiance

| | |
|--------------------|---------------|
| TVA à 5,5% : | 606,10 |
| TVA à 10% : | - |
| TVA à 20% : | - |
| Total TVA : | 606,10 |

Pièce jointe n° 9 : Rapport d'expertise du véhicule mis en cause

Garage Tyrex
234 chemin du Lys
69008 Lyon
Tél. 04.76.06.06.96
tyrex.garage.lyon@gmail.com

TYREX

Rapport d'expertise

A la demande de la **société d'assurance General Shield**, le véhicule identifié ci-dessous a été inspecté le 6 mai 2030.

Identification du véhicule :

| | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| Marque | : TYREX |
| Modèle | : CRUCIAL |
| Version Type | : V8 427 c.i (7.0 L) Automatique |
| Immatriculation | : Berline |
| Date de 1ere mise en circulation | : AB 311 LW |
| Carrosserie | : 01/06/2027 |
| Couleur | : cabr |
| Puissance | : Bleu métalisé |
| Place | : 41 CV |
| Energie | : 4 |
| Kilométrage au jour de la visite | : Hybride : 69186 km |

Le véhicule examiné dispose d'une carte grise française conforme, le n° de série VIN pare-brise est conforme.

Examen/démontage du véhicule :

| | |
|---------------|---------------|
| AILES AVG | : A remplacer |
| LONGERONS AVG | : A remplacer |
| PHARE AVG | : A remplacer |

Cause probable de l'accident :

Après examen complet du véhicule, il apparaît que le véhicule, mis à part les 3 pièces à changer à cause de l'accident, est en excellent état. Le système électronique entier du véhicule est en parfait état. Seule une mauvaise lecture du signal des récepteurs de la voiture due à une défecuosité de son émission peut être à l'origine de l'accident.

Pièce jointe n° 10 : Demande indemnitaire préalable du 12 mars 2030

SCPESP

Evariste, Samantha & Prosperus

812 rue de la République

69002 Lyon

Lyon, le 12 mars 2030

M. Benjamin Dalleau, assuré par la société d'assurance General Shield, dispose d'un véhicule automatique de marque Tyrex, leader mondial des véhicules automatiques. La presque totalité de Lyon est totalement interdite aux véhicules à l'exception des véhicules automatiques disposant d'un système agréé : le maire de Lyon a déclaré ZTP (zone technologique prioritaire) l'ensemble de ce secteur de la ville par arrêté du 3 octobre 2028 pris sur le fondement de la loi du 21 janvier 2027 relative au développement technologique urbain.

M. Dalleau, le 6 mai 2029, faisait le tour de la place Bellecour lorsque son véhicule a brusquement fait un écart et détruit un lampadaire appartenant à la SARL Rita gérante du café « Aux vrais amis ». Le véhicule communique régulièrement avec des balises Follow Me. Ces balises sont mises en place par la ville de Lyon pour permettre un guidage précis du véhicule et doivent selon le constructeur, faire l'objet de tests réguliers ainsi que de mises à jour du logiciel qui les pilotent. Le conducteur doit toujours être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule et le véhicule doit, en principe, pouvoir s'arrêter automatiquement en présence d'un obstacle.

Mon client, la société d'assurance General Shield a réglé l'intégralité des sommes relatives aux dommages mais elle considère que les dommages ne peuvent être imputables au véhicule ou au conducteur mais bien à une défaillance des balises. Les experts de Tyrex ayant analysé le véhicule considèrent en effet que le comportement du véhicule peut résulter d'un problème de lecture du signal adressé par les balises Follow Me.

De ce fait, la responsabilité de la ville nous semble engagée et nous vous demandons de bien vouloir nous régler la somme de 58 948,23 euros que nous avons avancée pour le compte de M. Dalleau.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

SCPESP

Me Dugommier, associé

Pièce jointe n°11: Décision de rejet de la demande indemnitaire du 12 avril 2030

Ville de Lyon

1 place des Terreaux 69001 Lyon

Lyon, le 12 avril 2030

Cher Maître,

Par un courrier en date du 12 mars 2030, vous nous avez fait part de votre souhait que la ville de Lyon indemnise votre client la société General Shield des sommes qu'elle a dû déboursier à l'occasion d'un accident impliquant un véhicule automatique sur la place Bellecour.

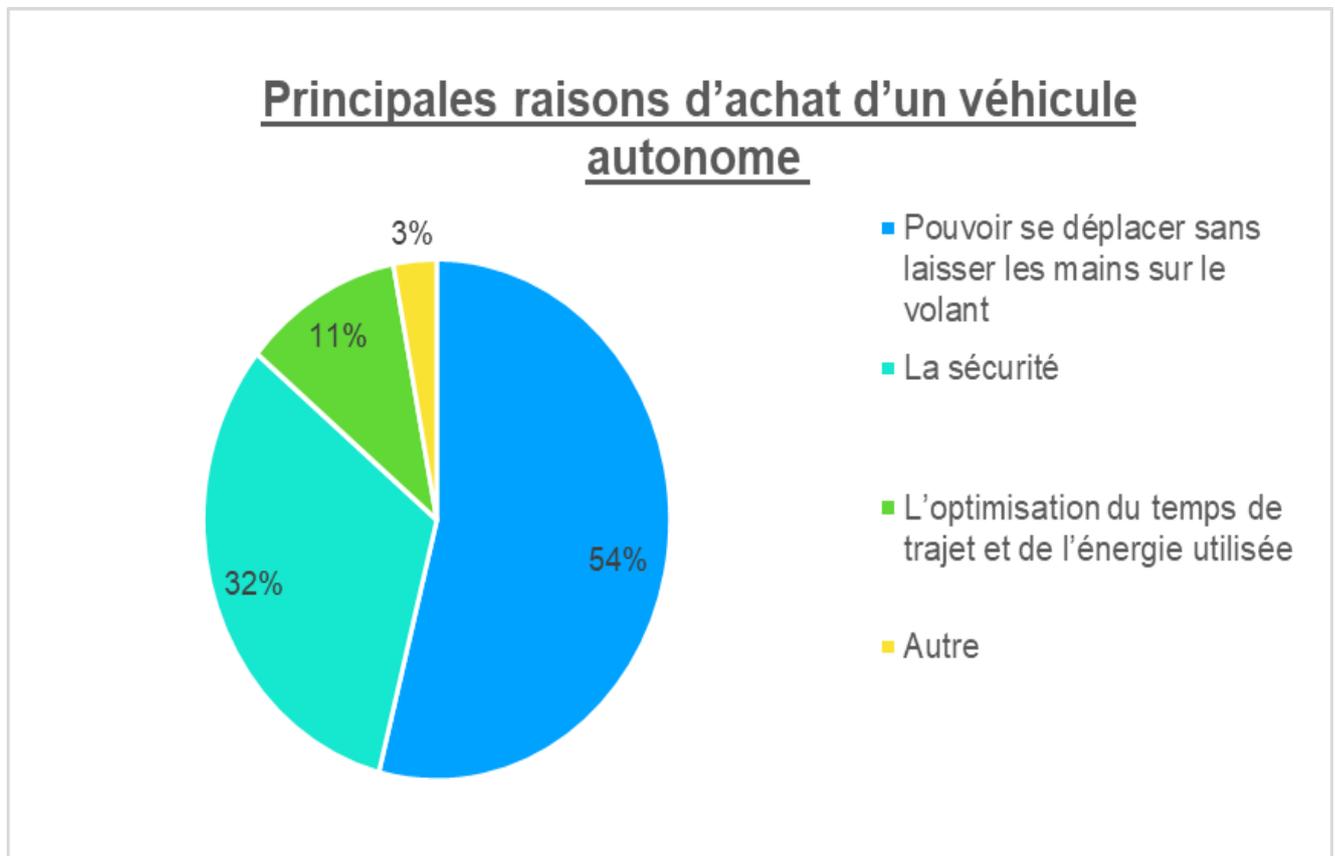
Il apparait à l'examen attentif des faits en cause que la responsabilité de la ville de Lyon ne peut en aucun cas être engagée et je me vois au regret de ne pouvoir donner suite à votre demande.

Je vous prie d'agréer, cher Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour la ville de Lyon,

Le maire

Pièce N°12 : Principales raisons d'achats d'un véhicule autonome



Sondage réalisé les 12 et 13 mars 2029 pour le journal « Le Monde » auprès de 1000 français propriétaires d'un véhicule autonome de type 4.

Pièce N°13 : Extrait de publicité pour un véhicule autonome Tyrex



PROCES-VERBAL

L'AN deux mille vingt neuf

Le six mai à dix-neuf heures quinze

Monsieur Benjamin Dalleau 56 ans né le 22/09/1971

Nous, Matthieu ALBERT,

Commissaire de police

En fonction à la circonscription de S.P. de Lyon

Officier de Police Judiciaire en résidence à Lyon

---Étant au service---

---Agissant conformément aux instructions reçues---

---Étant assisté de son fidèle, sous brigadier deuxième classe 6ème échelon, Juliane LESCARGOT---

--- Constatons que à nous la personne ci-dessous dénommée se présente et déclare à nous que : --

---Sur son identité : ---

--- " Je me nomme Benjamin Dalleau né au Mans -----"

--- " Je suis né le 22/09/1971 -----"

--- " Je suis de nationalité français-----"

---" Je suis domicilié au 18 rue Victor Hugo à Oyonnax 01100-----"

---" Je suis employé par la société IKÉA-----"

--- Sur les faits---

--- BD : " Lorsque je suis entré avec ma voiture dans la zone réservée aux véhicules automatiques, j'ai vérifié que la voiture roulait à 50 km heure comme cela est exigé dans le centre-ville. Bien que ma voiture soit automatique, j'essaie de toujours garder un œil aux alentours puisqu'il y a toujours beaucoup de piétons en centre-ville. Je n'avais cependant pas les mains sur le volant. Je n'ai pu anticiper l'accident avec le lampadaire car bien que regardant la route, je n'ai pu prévoir que ma voiture réaliserait un écart brusque sans aucune raison. Le temps que je réagisse il était trop tard -" --- MA : " Est ce que vous prenez souvent cette route ?-----"

-----" ---BD : " Non, je suis directeur des ventes pour une grande enseigne et mon travail nécessite de nombreux déplacements dans des villes différentes à chaque fois. C'était la première fois que j'empruntais cette route.-----"

---MA : « Avez-vous consommez des substances pouvant atténuer vos capacités d'attention ?---- --

-BD : « Non, je suis en déplacement professionnel, je me dois de garder les esprits clairs. Je n'ai rien consommé de tel ces derniers jours ». -----

Pièce Jointe N°15 : Information freinage véhicule autonome

INFORMATIONS SUR LE FREINAGE DE LA VOITURE
APRES MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE DE
2026

En **2018** la distance parcourue pendant le temps de réaction d'une voiture classique était de :

- 50 km/h 15 mètres
- 70 km/h 21 mètres
- 90 km/h 27 mètres
- 110 km/h 33 mètres
- 130 km/h 39 mètres

Grâce aux évolutions des technologies automobiles, les chercheurs ont réussi à réduire la distance de freinage.

En effet, la distance parcourue pendant le temps de réaction est **d'aujourd'hui (2026)** :

- 9 mètres pour 50km/h
- 16 mètres pour 70km/h
- 21 mètres pour 90km/h
- 27 mètres pour 110km/h
- 33 mètres pour 130km/h

Les voitures autonomes de types 4 ont quant à elles, une distance de freinage de :

- **6 mètres pour 50 km/h**
- 13 mètres pour 70 km/h
- 18 mètres pour 90km/h
- 25 mètres pour 110 km/h
- 30 mètres pour 130 km/h

Pièce jointe n°16 : Lieu de l'accident, précision distance écart/impact



Distance entre l'écart et l'impact = 4,05 m.

