

SCP Avocats des Bords de Saône

Avocats au Conseil d'État et à la Cour de cassation

32, Rue Neuve, 69002 LYON

Tel. 04.62.48.96.23

SCP.SAONE@GMAIL.COM

CONSEIL D'ÉTAT

Section du contentieux

MÉMOIRE EN REPLIQUE

POUR :

La Ville de Lyon, ayant pour siège la Mairie de Lyon situé 1 Place des Terreaux, 69001 LYON, représentée par son maire en exercice, ayant pour avocat la SCP Avocats des Bords de Saône, Avocats au Conseil d'État et à la Cour de cassation, dûment mandatée conformément aux dispositions de l'article R. 432-2 du Code de justice administrative.

CONTRE :

Le jugement de la cour administrative d'appel de LYON le 29 Juin 2031 en tant qu'il a rejeté ses requêtes n° XXX et XXX tendant à l'annulation du jugement du Tribunal administratif de Lyon en date du 28 juin 2030, à l'exonération de sa responsabilité, au rejet des demandes de la compagnie General Shield et sa condamnation au versement de 3000 euros.

EN PRESENCE DE :

Cabinet EVARISTE, SAMANTHA et PROSPERUS, siégeant au 812, rue de la République – 69002 LYON, Avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation.

1. FAITS ET PROCEDURE

a) 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 FollowMe 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 à versé la somme de 58 948,23 euros à la société Général Shield sur la base d'une responsabilité sans faute.

1.6 La ville de Lyon a interjeté appel de cette décision dans un arrêt en date du 29 Juin 2031, celle-ci convaincue à s'exonérer de sa responsabilité dans l'accident.

1.7 La cour d'Appel de Lyon a rejeté les prétentions de la ville en retenant sa responsabilité pour faute dans l'accident. Faute caractérisée par un soi-disant défaut d'entretien normal des balises FollowMe.

1.8 Toutefois, comme il va être démontré, ce jugement est dénué de tout bien fondé et encourt l'annulation.

b) Procédure

2.1 C'est dans ces conditions que, par une requête n° 31LY0001 enregistrée le XXXX, la société General Shield a demandé au tribunal administratif de LYON de condamner la ville de Lyon à lui verser la somme de 58.948,23 € en réparation du dommage subit par M. DALLEAU du fait de son accident.

2.2 Par jugement du 28 juin 2030, le tribunal administratif de LYON a joint ces demandes et leur a fait droit.

2.3 La ville de LYON a en ce sens interjeté appel de la décision du 29 juin 2031 pour obtenir l'exonération de sa responsabilité.

2.4 Par jugement du 29 juin 2031 la cour administrative d'appel de LYON a rejeté ses demandes tendant à l'exonération de sa responsabilité et la condamnation de la compagnie General Shield.

2.5 C'est la décision attaquée en tant qu'elle a rejeté les requêtes n° 31LY00003 de la ville de LYON tendant à l'exonération de sa responsabilité.

2.6 C'est en cet état de la procédure qu'intervient le présent mémoire afin de présenter de nouvelles observations en réplique au mémoire en réponse de la société Général Shield.

2. DISCUSSION

a) **Sur la dénaturation des pièces du dossier :**

Dans son mémoire, la partie défenderesse prétend qu'il n'y aurait aucune dénaturation des pièces dans la présente affaire.

Rien n'est plus faux.

Pour ce faire, elle énonce que :

L'appréciation souveraine des juges du fond est limitée par le contrôle de la dénaturation, la haute juridiction administrative n'a pas à y recourir en l'espèce.

En effet, il est de jurisprudence ancienne que le juge du fond apprécie souverainement les pièces qui sont soumises. Toutefois, il est également admis que celui-ci ne dispose pas de la liberté de les dénaturer. Le caractère souverain de l'appréciation n'implique absolument pas l'impossibilité de reconnaître une dénaturation des pièces lorsque celle-ci est avérée.

Cela ne fait d'ailleurs pas débat puisque le mémoire en défense le reconnaît en disposant :

Il ressort ainsi non seulement de la jurisprudence mais aussi de la doctrine que l'usage du contrôle de la dénaturation des écritures produites par le juge reste exceptionnel. En effet il n'entend répondre qu'à des « cas d'errances flagrantes des juges du fond ». (M. Guyomar, B. Seiller, Contentieux administratif, 4ème édition, Dalloz, Paris, 2017, p.87).

En effet, en l'espèce, rien ne permet au juge d'estimer que :

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.

En l'espèce, « l'errance flagrante du juge du fond » est bien évidemment avérée puisque l'appréciation retenue se relève d'aucune pièce soumise au débat et, par voie de conséquence, vicie le jugement.

Sur le fond, comme démontré précédemment, aucun élément ne permet de dire que les fréquences d'entretien et de contrôle sont insuffisants (Pièce n°1 et Pièce n°5 soulevée du mémoire en défense).

Enfin, au regard de la faiblesse des moyens soulevés sur cette question, sans doute est-il nécessaire de rappeler que comparaison n'est pas raison. La comparaison entre un feu de tricolore dans les années 70 et un système de balises numériques de très grande qualité en 2030 n'est pas valable. En l'espèce, une fois de plus, en l'absence du moindre élément de preuve que les fréquences d'entretien et de contrôle sont insuffisants, la dénaturation est flagrante.

La partie défenderesse s'aventure elle-même dans la ligne de cette dénaturation en estimant, sans aucun fondement que :

Pour que les informations envoyées par les balises puissent être correctement réceptionnées par les véhicules autonomes, ces dernières, ainsi que le logiciel de guidage, doivent au moins faire l'objet d'un contrôle et d'une mise à jour journalière.

Dès lors, ne serait-ce qu'en raison de cette **dénaturation grave et complète des éléments soumis aux débats, la cassation ne manquera pas d'être prononcée.**

b) Sur l'erreur de droit quant à la responsabilité pour défaut d'entretien normal

(1) Sur le lien de causalité

L'arrêt rendu par la Cour administrative d'appel retient que :

Pour obtenir réparation par l'Administration d'un dommage subi à l'occasion de l'utilisation d'un ouvrage public, l'utilisateur doit démontrer d'une part, la réalité de son préjudice, et d'autre part, l'existence d'un lien de causalité direct entre l'ouvrage et le dommage.

Ensuite, il énonce que :

Le préjudice de M.D. résulte de l'écart de trajectoire de son véhicule qui est venu percuter le lampadaire du fait d'une perte du signal émis par la balise. (...) les balises Follow Me ne se bornent pas à compléter les informations de navigation du véhicule mais délivrent des informations décisives pour le guidage de celui-ci. Ainsi, le préjudice de M. Dalleau certain, réel et chiffrable, résulte directement de cette collision provoquée par le dysfonctionnement de la balise en question.

C'est à tort que la Cour a déduit que le lien de causalité avait été démontré.

En effet, les conditions d'engagement de la responsabilité sont strictes. De jurisprudence ancienne, il est nécessaire de démontrer la preuve du lien entre le dommage et l'ouvrage public pour pouvoir engager la responsabilité de l'administration (CAA Paris, 22 mars 1994 Navutu n°93 PA00843.)

En l'espèce, il s'agit du lien de causalité entre l'accident du véhicule et le dysfonctionnement de la balise. Dès lors, la simple définition du véhicule autonome de type 4 démontre l'absence de ce lien de causalité.

Celui-ci est en effet défini comme un véhicule **autonome**, n'ayant **pas besoin ni de l'action de l'Homme, ni des balises. Les balises ont été mises en place afin de compléter le dispositif d'autonomie mais la voiture aurait du pouvoir poursuivre sa route sans elles.** Il est dès lors difficile de percevoir une corrélation entre un supposé dysfonctionnement d'une sécurité supplémentaire, et un accident de la route ; en toutes hypothèses, celui-ci n'ayant pas été démontré dans l'arrêt litigieux, ce dernier est manifestement illégal.

La Cour administrative d'appel n'ayant pas démontré l'existence de lien de causalité, la cassation se pourra qu'être prononcée.

(2) *Sur le défaut d'entretien normal*

L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon est aussi entaché d'illégalité en ce qu'il reconnaît un défaut d'entretien des balises.

Une telle appréciation n'est pas fondée.

L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon retient que :

Pour s'exonérer de la responsabilité qui pèse ainsi sur elle, il incombe à la collectivité maître d'ouvrage d'établir qu'elle a normalement entretenu l'ouvrage. Dans les pièces produites au dossier, 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. L'utilisation de ses balises n'est de surcroît pas facultative puisque la ZTP de la Place Bellecour est réservée exclusivement aux véhicules autonomes de type 4 et 5. Ainsi, lorsqu'un conducteur n'a d'autre choix que de se fier en toute confiance à un système censé protéger sa sécurité et celle de ses passagers, il est en droit d'attendre un fonctionnement infaillible du système. Par suite la ville de Lyon n'établit pas avoir assuré un entretien suffisant du système permettant de répondre à un niveau d'exigence tel que la conduite autonome se fasse avec un risque minimal.

Lorsqu'un dommage est attribué par la victime à une anomalie dans la façon dont l'ouvrage a été conçu, aménagé ou entretenu, le juge administratif ne recherche pas si cette anomalie est constitutive d'une faute imputable au maître de l'ouvrage ou à l'entrepreneur.

Le juge constate, seulement, le défaut d'entretien normal. Il s'agit ici d'un régime de responsabilité pour faute présumée applicable aux usagers d'un ouvrage public dont la présomption peut être renversée par la preuve contraire (CE, Sect. 26 avril 1968, Ville de Cannes).

L'administration n'a, dès lors, pas commis une « faute » mais un défaut d'entretien normal de l'ouvrage. La collectivité en charge de l'ouvrage public doit alors, pour que sa responsabilité ne soit pas retenue, établir que l'ouvrage public faisait l'objet d'un entretien normal ou que le dommage est imputable à la faute de la victime ou à un cas de

force majeure (CAA Marseille, 20 décembre 2010, 3ème Chambre, Arrêt n°07MA05016).

Selon R. Odent, l'entretien normal d'un ouvrage est celui qui doit assurer au public **un usage de cet ouvrage conforme à la destination de ce dernier**. Le défaut d'entretien se caractérise par un risque anormal, qui excède ceux auxquels peut normalement s'attendre l'utilisateur de l'ouvrage.

Il incombe ainsi à l'administration (CE, 17 avril 1963, Gauthier) d'apporter la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage afin d'écartier la reconnaissance de sa responsabilité.

Ainsi, le juge a pu rejeter une requête contre une commune faisant la preuve de l'entretien normal des pistes de ski dont elle a la charge (CE, 27 juin 1986, Grospiron).

En matière de preuve de l'entretien normal de l'ouvrage, le juge a pu admettre un registre sur lequel ont été inscrites quotidiennement les diverses missions et interventions du service en charge de l'ouvrage :

« Un tel document, eu égard à la précision des mentions qu'il comporte et à la manière dont il est tenu, offre des garanties suffisantes de fiabilité et de sincérité » (CAA Nancy, 18 février 1993, Recueil Lebon 1993).

La société Général Shield représentant Monsieur DALLEAU, estime au regard de la pièce n°3 de la partie défenderesse que la faute n'est pas imputable au véhicule mais à la balise FollowMe servant au guidage de celui-ci.

S'il est indéniable de considérer la balise comme un ouvrage public, le **défaut d'entretien normal n'apparaît en revanche pas envisageable**.

En cela, la pièce jointe n°3 montre l'existence d'un marché public émis par la ville de Lyon en vue de l'installation du matériel nécessaire pour permettre la mise en place du dispositif de guidage, la ville de Lyon n'ayant pas elle-même les compétences techniques ni les moyens de prendre en charge le projet.

Ce document permet de constater un marché divisé en plusieurs parties notamment l'une d'entre elles dédiée exclusivement à la

maintenance et explicité au sein de l'article 4 du marché. À cet effet, on note les spécifications attendues de la part du prestataire requise par l'administration afin d'encadrer de manière précise ce point essentiel s'agissant de l'infrastructure.

Cet article dispose que :

Au regard de la zone concernée et de son statut de ZTP (Zone technologique prioritaire) issue de la loi du 21 Janvier 2027 relative au développement technologique urbain ainsi que du caractère inédit du dispositif, impose :

- S'agissant du logiciel régissant le fonctionnement des balises

o Un contrôle tous les 4 mois dès la mise en service

o Un contrôle tous les 8 mois à partir de la fin de la 1^{ère} année d'exploitation

o Un contrôle tous les ans à partir de la fin de la 3^{ème} année d'exploitation

Un entretien tous les ans des balises en considération des dégradations ou dommages pouvant survenir au cours de la durée de vie des balises.

Le déploiement dans les plus brefs délais de toute mise à jour du logiciel afin de garantir le parfait fonctionnement de celui-ci.

La ville de Lyon, par l'intermédiaire du prestataire sélectionné (Pièce n°5 du mémoire en défense), la société INTUITECH', effectue ainsi de manière régulière des mises à jour afin de garantir le bon fonctionnement du logiciel pilotant les balises et permettant le guidage des véhicules, démontrant le bon entretien de l'ouvrage.

De cette manière, la ville de Lyon apporte la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage et autorise d'écarter la responsabilité fautive de la ville sur le fondement du défaut d'entretien normal.

De plus, **Monsieur DALLEAU a bénéficié de l'usage conforme à la destination de l'ouvrage à savoir le guidage de son véhicule puisqu'en pratique**, les observations techniques de la (Pièce n°2) ne

révèlent pas de dysfonctionnement avéré du signal émis qui remplit dès lors sa fonction.

(3) Sur la qualification du risque minimal pour retenir la responsabilité

La cour dans son arrêt retient que :

Par suite la ville de Lyon n'établit pas avoir assuré un entretien suffisant du système permettant de répondre à un niveau d'exigence tel que la conduite autonome se fasse avec un risque minimal.

Pour raisonner quant au défaut d'entretien de l'ouvrage public, la cour administrative d'appel évoque un entretien insuffisant au regard du risque minimal.

Or, nulle part n'est fait mention du standard retenu, des critères applicables ou encore de la qualification même du risque minimal applicable au cas de la conduite de véhicules autonomes de type 4.

Par conséquent, la cour a mené un raisonnement vide de sens puisqu'elle ancre son raisonnement sur un risque minimal qu'elle ne définit pas ; et ne peut donc, retenir par comparaison à ce risque, un entretien qui aurait été insuffisant.

Dès lors, en raison de ce raisonnement fallacieux, la cassation ne pourra qu'être prononcée.

(4) Sur le fonctionnement infaillible du système des balises :

Ici, pour seule évidence, **la Cour, dans son arrêt, évoque à la fois le « caractère infaillible du système », puis le « risque » inhérent à celui-ci.** Ainsi, la contradiction de motifs ne peut ici être contestée. La défense laborieuse tentée par nos confrères n'est pas pertinente.

La partie défenderesse affirme que la Cour administrative d'appel de Lyon s'est contredit concernant la responsabilité sans faute de l'Administration. Elle considère que l'objectif de « réduction des risques

», rappelée à juste titre par la Cour comme incombant aux balises, est incompatible avec le caractère « infallible » desdites balise.

On note que la voiture est elle-même en mesure d'interroger les bornes puisqu'elle possède un dispositif d'émetteurs/récepteurs : elle connaît donc instantanément l'état de la route grâce à ses propres capteurs de proximité (à 360°) mais aussi l'état de la route à 10, 20, 30m...

Si une borne dysfonctionne, la borne la plus proche est en mesure de détecter cette absence de signal (ou de signal anormal) et peut le signaler au système central, qui à son tour engagera une procédure d'intervention dans les plus brefs délais. Cette intervention est à mener par le prestataire mandaté par la mairie pour la maintenance du système (sur le même principe que les bornes VeloV par exemple).

Un message s'affiche alors sur le tableau de bord des utilisateurs de voitures autonomes proches, les avertissant qu'ils entrent dans un périmètre potentiellement moins contrôlé et leur proposant de reprendre le contrôle de la voiture.

En cas de saturation du système de balise, la voiture percevant une erreur dans la réception, devrait envoyer un message de saturation pour que le conducteur prenne la main.

Ainsi, lorsque la Cour retient que :

Lorsqu'un conducteur n'a d'autre choix que de se fier en toute confiance à un système censé protéger sa sécurité et celle de ses passagers, il est en droit d'attendre un fonctionnement infallible du système.

Elle commet une erreur regrettable **en omettant le fait que le système de sécurité dans la présente situation est constitué certes de la balise mais aussi, et quel que soit le lieu, du système d'urgence du véhicule.**

S'agissant du calendrier régulier d'entretien, le Tribunal Administratif de Lyon avait reconnu dans sa décision le caractère irréprochable de l'entretien. Pour rappel, le contrôle des balises est effectué de manière régulière par la société INTUITECH, prestataire de qualité, sélectionné après émission d'un marché public par la Ville de

Lyon (Pièce n°3). Toutes les mesures normales prises pour garantir du meilleur entretien des balises.

Ensuite, les experts de l'INSA énoncent :

Il est impossible de considérer un dispositif comme celui des balises Follow Me comme infaillible. Etant donné que dans le cas d'un véhicule autonome des vies humaines sont en jeu, peu importe le niveau de surveillance, d'entretien et de mise à jour des balises, il faut toujours considérer qu'il existe un risque de dysfonctionnement de ces dernières. Par conséquent, la voiture aurait dû être dotée de moyens de sécurité permettant de pallier à un dysfonctionnement de la balise. En effet, il est aisé d'implémenter un programme sur la voiture permettant de détecter si des informations illogiques sont émises par la balise, ce qui serait signe de son dysfonctionnement. Ce programme pourrait alors le cas échéant arrêter le moteur de la voiture. Si cela avait été le cas dans la voiture mise en jeu dans l'accident, l'issue aurait été toute autre. En effet, le véhicule se serait simplement arrêté et le conducteur aurait repris la main jusqu'à sortir de la zone de la balise défectueuse.

Ainsi, le système des balises ne peut en aucun cas être considéré comme devant être infaillible. Effectivement, c'est la combinaison des garanties du véhicule lui-même avec le système de protection supplémentaire apporté par les balises qui doit tendre à s'en approcher.

Jamais, la Cour n'aurait dû s'en remettre à cette solution facilitante, de déclarer que le conducteur était en droit d'attendre un fonctionnement du système des balises infaillible pour en déduire la responsabilité de la Ville de Lyon.

En effet, pour se conforter dans l'idée que la conduite du véhicule autonome de type 4 ne peut se fier en l'état qu'au fonctionnement des balises qui assurent une garantie supplémentaire, il faut avoir en tête qu'un tel véhicule pourrait, ou plutôt devrait être équipé d'un système permettant la détection d'un bon fonctionnement balises ou du mauvais fonctionnement de celles-ci.

Dès lors, ce qu'il faut retenir impérativement ici, c'est le raisonnement étonné de la cour administrative de Lyon qui n'a

aucunement compris la nécessaire combinaison des protections apportées en premier lieu par le véhicule lui-même, répondant ainsi à sa nature autonome, avec celles que permettent en second lieu les balises.

Dès à présent, la cassation est indispensable.

De plus, la cour administrative d'appel de Lyon avance l'argument selon lequel chaque conducteur d'un véhicule de type 4 est en droit d'attendre un fonctionnement infaillible du système, ce qui est relativement logique, en effet tout usager d'un service doit être en droit d'accéder à un niveau de sécurité maximum, cependant la notion d'infaillibilité pose question.

Dans son développement concernant la responsabilité sans faute de l'administration la cour rappelle que les balises FollowMe ont été installées dans le but d'une conduite plus sécurisée et de réduction des risques, celle-ci accepte donc l'idée même du risque inhérent à la conduite d'un véhicule autonome. Or cette idée de risque est exclue dans le terme « infaillible », un système sans faille est un système pour lequel le risque est en effet inconsideré.

La partie défenderesse, dans sa requête de juin 2032 fait valoir que la Cour a commis une erreur de Droit. Elle soutient que l'argumentaire de la Cour selon lequel :

Lorsqu'un conducteur n'a d'autre choix que de se fier en toute confiance à un système censé protéger sa sécurité et celle de ses passagers, il est en droit d'attendre un fonctionnement infaillible du système.

et

Par suite la ville de Lyon n'établit pas avoir assuré un entretien suffisant du système permettant de répondre à un niveau d'exigence tel que la conduite autonome se fasse avec un risque minimal.

sont contradictoire.

(a) Sur l'erreur de droit concernant la notion de Véhicule autonome et donc sur le caractère non indispensable des balises

La Cour administrative d'appel a entaché son jugement d'illégalité en appréciant que sans le guidage balistique, la conduite d'un véhicule autonome dans un lieu de même topographie que la place Bellecour serait hasardeuse et assez dangereuse.

En effet, il n'en est rien.

Il résulte de l'expertise fournie par l'INSA, (Pièce n°2) que plusieurs points sont à garder à l'esprit pour apprécier le caractère non indispensable des balises :

Il s'agit d'un réseau déployé dans les zones de forte affluence en voiture (centre-ville par exemple), qui permet de fluidifier le trafic en apportant un complément d'informations aux voitures autonomes connectées (présence d'autres voitures, d'obstacles, signalisation...). Ces balises communiquent entre elles par un réseau 6G assurant un temps de latence quasi nul. La communication entre la voiture et chaque balise passe par un réseau radio moyenne portée (quelques centaines de mètres, dépend de l'environnement).

En raison du contexte d'utilisation en ville, les balises sont prévues pour gérer les données provenant de plusieurs voitures à la fois. En cas de forte affluence le traitement peut être plus long et peut entraîner un temps de latence plus long. Il s'agit d'un problème connu dont les constructeurs ont connaissance et prennent en compte lors de la construction des véhicules, afin que ceux-ci ne soient pas totalement dépendant des données des balises lors de leur circulation.

Dans le cas d'espèce, il s'agissait d'un véhicule de Type 4 qui circulait sur la place Bellecour au moment de l'accident.

Définition du véhicule autonome de type 4 :

Véhicule permettant une conduite autonome complète sous conditions : le véhicule est conçu pour assurer seul l'ensemble des fonctions critiques de sécurité sur un trajet complet. Le conducteur fournit une destination ou des consignes de navigation mais n'est pas tenu de se rendre disponible pour reprendre le contrôle. Il peut d'ailleurs quitter le poste de conduite et le véhicule est capable de circuler sans occupant à bord. Ainsi, même sans les balises le véhicule doit être capable de se déplacer en autonomie.

La présence de ces dernières n'est obligatoire pour le bon fonctionnement du véhicule.

La voiture est capable de détecter les dysfonctionnements matériels et logiciels et d'agir en conséquence (arrêt d'urgence ou ralentissement selon le cas, et envoi d'un message signalant la panne) avant qu'un problème ne survienne.

Par conséquent, **la balise n'intervient pas en seul complément, mais elle intervient en renfort, en second lieu.** Ainsi, **priment sur les informations transmises par les balises, les informations transmises par les capteurs du véhicule autonome.**

Le terme même de véhicule autonome lui offre la capacité de pouvoir avancer, et faire face aux obstacles de manière autonome dans la mesure où les constructeurs sont conscients des enjeux, et des potentiels problèmes liés aux balises. Les véhicules sont ainsi conçus de manière à ce qu'ils répondent à sa qualité de véhicule autonome, et qu'ainsi, il ne soit pas purement dépendant d'autres facteurs.

La cour commet une grossière erreur en estimant qu'un véhicule autonome de type 4 ne peut fonctionner sans des balises supplémentaires, dans la mesure où c'est sa capacité à s'orienter sans celles-ci qui en fait sa caractéristique propre.

Sans cette capacité, il est aisément déductible que l'autonomie du véhicule perdrait tout son sens, voire même son essence. A titre d'exemple, un véhicule autonome de type 4 « *pourrait fonctionner en campagne, sans que quelconque balise intervienne* ».

Ainsi, alors que la cour évoque des « *informations décisives* », nous ne pouvons nous réduire à considérer que les balises sont indispensables, au regard de ce qui a été sus démontré. La présence de ces balises n'est

donc pas une condition pour l'orientation du véhicule en question, qui ne pourrait être désigné comme de type 4 le cas échéant. Il s'agit d'une sécurité supplémentaire puisque ces accessoires sont mis en place afin de rendre optimale la sécurité et la conduite.

En revanche, il n'est jamais question d'une présence indispensable de balises telles que celles installées par la ville de Lyon pour le guidage de voitures autonomes telles que celles de type 4 et 5. La cour adopte donc un raisonnement inopérant lorsqu'elle juge en considérant que ces balises revêtent nécessairement une indispensabilité qui résulterait de la délivrance d'informations décisives, alors même que ces informations ne sont que des protections supplémentaires à celles que le véhicule autonome est capable d'obtenir par lui-même, du fait même de sa seule nature.

Ainsi, lorsque la partie adverse argue de la réduction des risques grâce aux balises, elle s'éloigne largement de ce qui doit être jugé ici. Il s'agit en l'espèce de démontrer le lien de causalité entre le dysfonctionnement des balises et l'accident qui a été causé, et non de connaître le taux de réduction des risques grâce aux balises.

Il est donc flagrant que la Cour administrative d'appel de Lyon a méconnu la nature autonome du véhicule autonome de type 4 et a vicié son interprétation quant à l'utilité des balises.

Pour cette raison la cassation d'impose.

c) Sur la violation directe de la loi concernant la faute de la victime :

La Cour administrative d'appel de Lyon a vicié son jugement en raison d'une violation directe de l'article R 412-6 (II) du code de la route.

Rappels sur la violation de la loi :

L'erreur dans les motifs de droit est réalisée lorsque les règles juridiques sur lesquelles se fondent une autorité administrative sont mal interprétées ou sont inapplicables. Par voie de conséquence, le domaine couvert par ce moyen peut être très large.

Dans le cas d'une mauvaise interprétation des règles de droit, l'autorité administrative s'est fondé sur une règle juridique applicable, mais elle s'est trompée sur ce que celle-ci permettait ou imposait de faire.

C'est ainsi que le Conseil d'Etat a jugé que le principe d'égalité d'accès aux emplois publics interdisait de traiter différemment les candidats à un concours en fonction de leurs opinions politiques (CE, Ass., 28 mai 1954, Barel).

La contradiction entre les motifs de droit et la décision prise sur son fondement est donc un moyen accueilli de très longue date par le juge administratif. Il convient toutefois de le rappeler, eu égard à la décision ici contestée.

En l'espèce, l'arrêt d'appel retient que :

Pour exonérer de la responsabilité qui lui incombe du fait d'un défaut d'entretien normal d'un ouvrage, l'administration peut établir que la victime du dommage a fait de l'ouvrage un usage inapproprié ou contraire à sa destination.

Et que :

Toutefois, le développement et la généralisation des véhicules autonomes tendent à assurer une conduite plus sûre permettant de pallier les temps de réaction et les erreurs d'appréciation inhérentes à l'être humain. Cela implique que le conducteur soit peu à peu désolidarisé de la conduite, et que de ce fait, il ne peut lui être fait grief de ne pas avoir pu réagir dans un délai aussi court sans vider de sa substance l'intérêt du véhicule autonome.

De surcroît, au vu du lieu de l'accident, à savoir l'extérieur de la sortie d'un virage large, il est probable que la vitesse du véhicule était alors déjà proche de 50 km/h, et qu'un écart de trajectoire vers l'extérieur d'un virage demande un temps de réaction extrêmement rapide pour être rattrapé, qui ne peut pas être attendu d'un conducteur désolidarisé de la conduite de son véhicule. Le moyen tendant à l'exonération de la responsabilité de la ville de Lyon pour faute de la victime doit donc être écarté.

Ce raisonnement s'appuie notamment sur l'article R 412-6 (II) du code de la route (Paragraphe 9 de l'arrêt d'appel).

L'audace de cette interprétation est telle qu'elle constitue en réalité une dénaturation de l'article susvisé.

En effet, l'article R 412-6 (II) du code de la route (Pièce n°4) dispose que :

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.

À la seule comparaison de la décision d'appel et de son fondement, la violation de la loi est flagrante.

L'article R 412-6 que l'utilisateur d'un véhicule autonome impose au conducteur du véhicule autonome de type 4 de se doit garder une attitude prudente, et que celle-ci doit être encore plus importante dans les zones à fortes densités.

Plus concrètement et très logiquement, cette prudence peut prendre différentes formes, telle une attention accrue sur la situation environnante, le fait de placer les mains du conducteur sur le volant ou encore le pied prêt à freiner au besoin.

En l'espèce, il ressort des débats devant la Cour administrative d'appel (comme de ceux devant le tribunal administratif) que la dangerosité de la zone de l'accident n'est nullement remise en question. Le véhicule a par ailleurs émis un avertissement sonore automatique lors de l'entrée dans zone technologique prioritaire (ZTP).

De plus, il ne fait nullement débat du fait que le conducteur du véhicule en question n'avait une attitude prudente : il n'avait pas les mains prêtes à réagir, ni le pied placé sur la pédale de frein (si tel était le cas, le présent litige n'aurait sûrement pas lieu).

Ce manque de vigilance évident et démontré devant le juge du fond contrevient complètement à l'obligation légale de pouvoir « exécuter

à tous moments les diligences nécessaires évoquées au II afin de prévenir la réalisation d'un dommage imminent ».

Dès lors, la violation de la loi concernant la faute de la victime est flagrante.

Enfin, face à l'importance du présent litige, une certaine mise en perspective s'impose.

Le rôle du Conseil d'Etat, lorsque la situation est aussi grave que celle ici abordée, doit être d'une rigueur absolue, dans le respect des textes de loi et au service de l'intérêt général. Dans la présente situation, au-delà de la violation de la loi, l'interprétation retenue par la Cour administrative d'appel traduit une déresponsabilisation des conducteurs de véhicules autonomes de type 4, ce qui pose de graves risques de sécurité routière. Il apparaît en effet beaucoup plus souhaitable, dans le respect des textes de lois, d'appréhender les avancées technologiques comme une aide supplémentaire offerte aux automobilistes, afin de réduire l'accidentalité des routes françaises et d'améliorer le confort de tous, notamment des plus vulnérables (piétons, cyclistes...).

Aucun élément soulevé devant la Cour administrative d'appel de Lyon, ni aucun élément législatif ou jurisprudentiel n'est de nature à justifier une telle déresponsabilisation des automobilistes.

Une telle confiance aveugle en la technologie n'est ni légale ni souhaitable.

En raison de cette violation directe et flagrante de la loi, la cassation de l'arrêt susvisé s'impose.

d) Sur l'erreur de droit résultant du refus de ne pas reconnaître de responsabilité du fait du tiers :

Selon la partie défenderesse, il apparaît comme une évidence que l'administration ne puisse s'exonérer de sa responsabilité à l'égard de l'utilisateur victime d'un ouvrage public. Les jurisprudences du Conseil d'Etat en date du 5 octobre 1966 (n° 66582) et du 26 avril 1968 (n° 69806) confirment en effet ce postulat.

Il est néanmoins à rappeler que jurisprudence de Droit français ne vaut pas précédent en Common Law. Considérer que le fait du tiers ne peut en aucun cas constituer une cause d'exonération de l'administration reviendrait à une justice sans équité pour laquelle l'Etat serait tenu responsable pour l'ensemble d'un dommage alors même que plusieurs facteurs et acteurs extérieurs à son action y auraient conduit.

L'administration a ainsi la possibilité de s'exonérer partiellement de sa responsabilité lorsqu'un dommage n'a pas été provoqué de son seul fait (CE, 14 mai 1986, Commune de Cilaos). Le juge va alors devoir déterminer la part respective de chacun dans la réalisation du dommage et déterminer la responsabilité imputable à chacun en fonction.

Dans la présente affaire, **il est évident que le dommage subi par M. DALLEAU ne peut avoir une unique cause liée à un défaut d'entretien normal des balises « Follow Me »**. En effet ces balises sont des émetteurs comme l'a très exactement précisé la partie défenderesse, et celles-ci n'ont d'utilité que si elles sont accompagnées de récepteurs, placés au sein du véhicule autonome de type 4. Seule une expertise de l'émetteur a été engagée, aucune pour le récepteur, ce qui pose déjà une problématique en termes de partage de responsabilité dans l'accident.

Ensuite, le système électronique placé au sein d'une voiture autonome, est c'est ce qui permet de le qualifier ainsi doit permettre d'assurer la sécurité à ses passagers, sans l'intervention d'accessoires telles les balises « Follow Me ». Or le véhicule, qui bien qu'ayant dévié de trajectoire à cause d'un émetteur ou d'un récepteur, ne s'est en aucun cas arrêté avant de percuter le lampadaire, ce qui atteste d'un défaut inhérent au véhicule, et ayant de façon certaine une part de responsabilité dans la survenue du dommage.

En ce sens, le rapport des ingénieurs de l'INSA (Pièce n°2) est sans aucune ambiguïté. Celui-ci détaille très clairement le fait que ce véhicule (de type 4) est connecté avec de nombreuses bornes. Dès lors, le simple fait qu'une d'entre elle dysfonctionne, n'est pas de nature à justifier en lui-même un écart de trajectoire.

Leur interconnectivité permet à la voiture autonome de connaître l'état de l'environnement jusqu'à 100m (c'est-à-dire 7 bornes plus loin), soit suffisamment pour couvrir sa distance de freinage en ville et anticiper les changements extérieurs pour adapter la conduite. Ainsi, si un véhicule freine loin devant, la

voiture peut commencer à diminuer sa vitesse pour éviter de freiner par à-coup une fois le véhicule proche.

On note que la voiture est elle-même en mesure d'interroger les bornes puisqu'elle possède un dispositif d'émetteurs/récepteurs : elle connaît donc instantanément l'état de la route grâce à ses propres capteurs de proximité (à 360°) mais aussi l'état de la route à 10, 20, 30 m...

Si une borne dysfonctionne, la borne la plus proche est en mesure de détecter cette absence de signal (ou de signal anormal) et peut le signaler au système central, qui à son tour engagera une procédure d'intervention dans les plus courts délais possibles. Cette intervention est à mener par le prestataire mandaté par la mairie pour la maintenance du système (sur le même principe que les bornes Velo V par exemple). »

De plus la thématique des voitures autonomes est nouvelle et bouleverse des pans entiers du droit public français. Il serait inapproprié de se référer à des décisions jurisprudentielles anciennes qui n'ont à l'évidence aucun lien avec le sujet abordé. D'autant plus que le système mis en place par l'administration l'a été de façon volontaire, il s'agit bien de préciser qu'il est question d'engager la responsabilité de l'Etat sans possibilité pour lui d'invoquer une quelconque part de responsabilité d'un tiers (ce qui se rapprocherait d'un régime de responsabilité sans faute) alors même qu'il n'avait l'obligation d'installer ces balises.

Condamner l'administration pour de tels agissement serait mettre un terme à l'innovation, puisque qu'il n'y aurait d'intérêt à mettre en place ces systèmes à part de prendre le risque de voir sa responsabilité engagée, et contreviendrait à l'idée d'équité, et donc de justice.

Pour ces motifs aussi, la cassation s'impose.

e) Sur les autres moyens, la Ville de Lyon s'en rapporte à ses premières observations.

**

PAR CES MOTIFS, et tous autres produits, à déduire ou suppléer, au besoin d'office, le requérant conclut à ce qu'il plaise au Conseil d'État de :

- **CASSER et ANNULER** le jugement attaqué, avec toutes conséquences de droit ;
- **METTRE À LA CHARGE** de la compagnie General Shield la somme de 3000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

PRODUCTIONS

Pièce n°1 : Arrêt de la Cour administrative d'appel

Pièce n°2 : Extrait du rapport d'expertise par les ingénieurs de l'INSA

Pièce jointe n°3 : Copie du marché public émis pour l'installation des balises

Pièce jointe n°4 : Article R412-6 du code de la route

Pour la SCP Avocats des Bords de Saône
Maîtres OUILLE, LAURENT ET RENARD
Avocats au Conseil d'État et à la Cour de cassation

Pièce n°1 : Arrêt de la Cour administrative d'appel

COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE LYON

N°31LY00003

Ville de Lyon

Mme Justine Gimenez
Rapporteur

M. Guillaume Ducrot
Rapporteur public

Audience du 29 Juin 2031
Lecture du 29 Juin 2031

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

La cour administrative d'appel de Lyon

1^{ère} chambre

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure

La société d'assurance General Shield a demandé au tribunal administratif de Lyon de condamner la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros en réparation du préjudice résultant de la collision de son véhicule autonome et d'un lampadaire, suite au dysfonctionnement des balises Follow Me, propriétés de la ville.

Par un jugement n° 3000030 du 28 Juin 2030, le tribunal administratif de Lyon a fait droit à sa demande et a condamné la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros en réparation du préjudice subi.

Procédure devant la cour

Par une requête et un mémoire, enregistrés le 08 Juin 2031 et le 24 Juin 2031, la ville de Lyon, représentée par la SCP des Bords de Saône, demande à la cour :

- 1°) d'annuler ce jugement du tribunal administratif de Lyon du 28 Juin 2030 ;
- 2°) de rejeter la demande de première instance de la société General Shield ;
- 3°) de mettre à la charge de la société General Shield une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

La ville de Lyon soutient que :

– le tribunal a commis une erreur de droit en retenant la responsabilité sans faute de la ville de Lyon du fait d'un ouvrage exceptionnellement dangereux, ledit ouvrage n'exposant pas les usagers à un risque permanent, constant et d'une exceptionnelle gravité ;

– si toutefois cette responsabilité sans faute venait à être retenue, le préjudice subi par M. Dalleau n'est ni anormal, ni spécial ;

– le tribunal a commis une erreur en ne retenant aucun vice propre au véhicule, alors même que le véhicule autonome est doté de capteurs lui permettant d'évoluer dans un environnement dénué de toute balise électromagnétique ;

– le tribunal a commis une erreur en ne retenant pas de faute de la victime permettant une exonération partielle ou totale de l'administration eu égard à l'obligation de prudence qui incombe à tout conducteur, en particulier dans l'environnement auquel il était confronté en l'espèce.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 20 Juin 2031 et le 25 Juin 2031, la société General Shield, représentée par la SCP Evariste, Samantha & Prosperus, conclut au rejet de la requête et à la condamnation de la ville de Lyon à lui verser la somme de 1500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

La société General Shield soutient que :

– c'est à bon droit que le tribunal administratif a retenu le caractère d'ouvrage exceptionnellement dangereux pour engager la responsabilité sans faute de la ville ;

– contrairement à ce qu'affirme la ville de Lyon, le préjudice de M. Dalleau n'a pas à être anormal et spécial, mais simplement direct et certain, ce que la société soutient en l'espèce ;

– c'est à bon droit que le tribunal n'a retenu aucun vice propre au véhicule ;

– la faute de la victime ne peut pas être retenue comme cause d'exonération de la responsabilité de la ville de Lyon ;

– à titre subsidiaire, la responsabilité de l'administration pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public doit être retenue.

Vu :

– les autres pièces du dossier ;

Vu :

– le code de la route ;

– le code de justice administrative ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir entendu au cours de l'audience publique :

– le rapport de Mme Gimenez, conseillère,

– les conclusions de M. Ducrot, rapporteur public,

– et les observations de Me Berthelon Dailly et Me Santailier, représentant la ville de Lyon, et de Me Londiche, Me Renard-Struna et Me Martin, représentant la société General Shield ;

Considérant ce qui suit :

1. Le 6 Mai 2029, suite à un dysfonctionnement des balises de guidage Follow Me, propriétés de la ville de Lyon, le véhicule autonome de M. Benjamin Dalleau, une TYREX Crucial dotée d'un niveau d'autonomie de type 4, a fait un brusque écart de trajectoire alors qu'il roulait place Bellecour à Lyon, percutant un lampadaire appartenant à la SARL Rita. La société d'assurance General Shield a pris en charge sans délai la somme de 58 948,23 euros correspondant à la réparation du véhicule ainsi qu'à celle du lampadaire. Cette société, ainsi subrogée dans les droits de son assuré, a demandé à la Ville de Lyon de lui verser la somme susmentionnée en réparation des préjudices causés par le dysfonctionnement des balises Follow Me. La ville de Lyon ayant refusé de lui verser la somme estimant que les balises n'avaient en aucune mesure dysfonctionné, la société a saisi le tribunal administratif de Lyon afin de condamner la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros. Par un jugement rendu le 28 Juin 2030, le Tribunal administratif de Lyon a fait droit à sa demande. La ville interjette appel de ce jugement.

Sur la responsabilité sans faute de la ville de Lyon :

2. L'administration ne peut en principe 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. Sa responsabilité peut toutefois être engagée, même en l'absence de tout vice de conception ou 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 la constance et la permanence du risque, ainsi que la gravité exceptionnelle de celui-ci.

3. Le caractère constant et permanent du danger peut être établi lorsque du fait même de la conception de l'ouvrage, celui-ci présente à chaque instant et peu important les circonstances extérieures, un risque pour les usagers. Or la mise en place des balises Follow Me dans les Zones Technologiques Prioritaires (ZTP), notamment celle de la place Bellecour, a pour but de permettre une conduite autonome plus sécurisée en centre-ville, et ainsi de réduire les risques inhérents à la conduite dans des zones de forte affluence. La destination même de ces balises est d'effacer le risque, non d'en créer un de manière constante et permanente. Il ressort des pièces du dossier, et notamment des expertises produites, que les dysfonctionnements qui peuvent affecter ces balises sont dues à une saturation du réseau du fait du nombre d'usagers simultanés. Or si la place Bellecour se trouve être un lieu de trafic important, il ne l'est que sur une plage horaire très réduite, insuffisante pour retenir une permanence du risque.

4. Pour retenir le caractère exceptionnel d'un danger, il convient d'en apprécier tant la gravité que le caractère d'exception au regard d'ouvrages publics comparables. En l'espèce, le trafic journalier sur la place Bellecour ne présente pas un caractère extraordinaire par rapport à une ZTP d'un centre-ville d'une agglomération de taille similaire. De surcroît, les voies y sont larges, bien entretenues, et les trottoirs protégés par de nombreuses barrières, la vitesse y est relativement limitée, la visibilité très bonne, et la place n'est pas connue notoirement pour ses accidents. Le risque d'incidents potentiels sur la place est donc limité, et la gravité de ceux-ci ne présente jamais un caractère exceptionnel.

5. Il résulte donc de ce qui précède que c'est à tort que, pour faire droit à la demande de la société General Shield, le tribunal administratif a retenu la responsabilité sans faute de la ville de Lyon. Toutefois, il appartient à la cour, saisie par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens soulevés par la société General Shield tant en première instance qu'en appel.

Sur la responsabilité de la ville de Lyon pour défaut d'entretien normal :

6. Pour obtenir réparation par l'administration d'un dommage subi à l'occasion de l'utilisation d'un ouvrage public, l'usager doit démontrer, d'une part, la réalité de son préjudice, et d'autre part, l'existence d'un lien de causalité direct entre l'ouvrage et le dommage. Pour s'exonérer de la responsabilité qui pèse ainsi sur elle, il incombe à la collectivité maître d'ouvrage d'établir qu'elle a normalement entretenu l'ouvrage.

7. En l'espèce, il ressort des pièces produites en première instance par la société General Shield que le préjudice de M. Dalleau résulte de l'écart de trajectoire de son véhicule qui est venu percuter le lampadaire du fait d'une perte du signal émis par la balise, dont la réalité n'est pas sérieusement contestée. Il résulte par ailleurs de l'instruction que les balises Follow Me ne se bornent pas à compléter les informations de navigation du véhicule mais délivrent des informations décisives pour le guidage de celui-ci. Ainsi, le préjudice de M. Dalleau, certain, réel, et chiffrable, résulte directement de cette collision provoquée par le dysfonctionnement de la balise en question.

8. Dans les pièces produites au dossier, 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. L'utilisation de ses balises n'est de surcroît pas facultative puisque la ZTP de la Place Bellecour est réservée exclusivement aux véhicules autonomes de type 4 et 5. Ainsi, lorsqu'un conducteur n'a d'autre choix que de se fier en toute confiance à un système censé protéger sa sécurité et celle de ses passagers, il est en droit d'attendre un fonctionnement infailible du système. Par suite la ville de Lyon n'établit pas avoir assuré un entretien suffisant du système permettant de répondre à un niveau d'exigence tel que la conduite autonome se fasse avec un risque minimal.

Sur la faute de la victime :

9. Pour s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe du fait d'un défaut d'entretien normal d'un ouvrage, l'administration peut établir que la victime du dommage a fait de l'ouvrage un usage inapproprié ou contraire à sa destination. Le code de la route prévoit en son article R412-6 (II) que « *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.* »

10. La requérante fait valoir que M. Dalleau n'a pas accompli les diligences nécessaires prévues par l'article susvisé du code de la route, ce qui présenterait le caractère d'une faute de la victime permettant l'exonération de la responsabilité de la ville de Lyon. Toutefois, le développement et la généralisation des véhicules autonomes tendent à assurer une conduite plus sûre permettant de palier les temps de réactions et les erreurs d'appréciation inhérentes à l'être humain. Cela implique que le conducteur soit peu à peu désolidarisé de la conduite, et que de ce fait, il ne peut lui être fait grief de ne pas avoir pu réagir dans un délai aussi court sans vider de sa substance l'intérêt d'un véhicule autonome. De surcroît, au vu du lieu de l'accident, à savoir l'extérieur de la sortie d'un virage large, il est probable que la vitesse du véhicule était alors déjà proche de 50 km/h, et qu'un écart de trajectoire vers l'extérieur d'un virage demande un temps de réaction extrêmement rapide pour être rattrapé qui ne peut pas être attendu d'un conducteur désolidarisé de la conduite de son véhicule. Le moyen tendant à l'exonération de la responsabilité de la ville de Lyon pour faute de la victime doit donc être écarté.

Sur le vice propre au véhicule :

11. Pour s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe du fait d'un défaut d'entretien normal d'un ouvrage, l'administration ne peut pas se prévaloir de l'intervention d'un tiers qui par sa faute aurait contribué à la réalisation du dommage. Par suite, le moyen tendant à démontrer que le vice propre au véhicule, quand bien même il serait établi, constitue une cause d'exonération de la responsabilité de l'administration, est inopérant.

12. Il résulte de ce qui précède que la ville de Lyon n'est pas fondée à se plaindre de ce que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Lyon l'a condamné à verser à la société General Shield la somme de 58 948,23 euros.

Sur l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

13. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la ville de Lyon la somme de 1 500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

DECIDE :

Article 1^{er} : La requête de la ville de Lyon est rejetée.

Article 2 : La ville de Lyon est condamnée à verser à la société General Shield la somme de 1 500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié à la ville de Lyon et à la société General Shield.

Délibéré après l'audience du 29 Juin 2031, à laquelle siégeaient :

M. Bonnet, président de chambre,
Mme Vanseveren, présidente-assesseur,
Mme Gimenez, conseillère.

Lu en audience publique le 29 Juin 2031.

Pièce n°2 : Extrait du rapport d'expertise par les ingénieurs de l'INSA

III- Description technique du système

III.1- Description du réseau de balises Follow Me

III.1.A- Description matérielle

- Il s'agit d'un réseau déployé dans les zones de fortes affluence en voiture (centre-ville par exemple), qui permet de fluidifier le trafic en apportant un complément d'informations aux voitures autonomes connectées (présence d'autres voitures, d'obstacles, signalisation...).
- Les balises communiquent entre elles et permettent une meilleure répartition des véhicules, et l'apport d'informations de précisions en temps réel (exemple : ralentissement à cause d'un véhicule de livraison bloquant la rue 300m en amont). Ces balises communiquent entre elles par un réseau 6G assurant un temps de latence quasi nul.
- La communication entre la voiture et chaque balise passe par un réseau radio moyenne portée (quelques centaines de mètres, dépend de l'environnement).

III.1.B- Description logicielle

- Le logiciel intégré aux balises permet l'analyse en temps réel des flux de voitures, grâce aux données récoltées par les capteurs du réseau de balises et par les voitures circulant dans la zone considérée. Elle permet ainsi notamment la prévision des ralentissements et "re-routage" des voitures pour éviter les bouchons.
- En raison du contexte d'utilisation en ville, les balises sont prévues pour gérer les données provenant de plusieurs voitures à la fois. En cas de forte affluence le traitement peut être plus long et peut entraîner un temps de latence plus long.
- Il s'agit d'un problème connu dont les constructeurs ont connaissance et prennent en compte lors de la construction des véhicules, afin que ceux-ci disposent ne soient pas totalement dépendant des données des balises lors de leur circulation.

III.1.C - Maintenance des balises

- Maintenance matérielle : L'ensemble des balises de la ville fait l'objet d'un entretien annuel par des agents de la métropole de Lyon. En plus de cela, des interventions ponctuelles ont lieu lorsqu'un défaut ou une panne est détecté à plusieurs reprises sur une balise. En effet, l'ensemble des données collectées (aussi bien par la balise que par le véhicule) sont remontées aux équipes de maintenance, qui interviennent alors en conséquence en cas de problème avéré (répété de façon répétitive, voir une seule fois s'il s'agit d'un défaut majeur détecté à la fois par la balise et une voiture).
- Maintenance logicielle : Le logiciel de navigation présent à l'intérieur des balises est également mis à jour. Des équipes utilisent les données récupérées par les balises pour améliorer au fur et à mesure leur fonctionnement et les adapter aux changements (évolution des voitures autonomes, multiplication de leur nombre). Ces mises à jour, sont préalablement testées sur un échantillon de balises (avec des véhicules test hors

des zones forte affluence), avant d'être appliquées à l'ensemble des balises une fois qu'elles sont fonctionnelles.

Citation du document de cours administrative d'appel : "Dans les pièces produites au dossier, 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."

III.2- Description de la voiture autonome (catégorie type 4) :

III.2.A- Description matérielle

- Les voitures autonomes de type 4 ne nécessitent pas de conducteur permanent. L'utilisateur doit cependant rester vigilant et prêt à reprendre le volant en cas de dysfonctionnement.
- Définition du type 4 : *"Conduite autonome complète sous conditions : le véhicule est conçu pour assurer seul l'ensemble des fonctions critiques de sécurité sur un trajet complet. Le conducteur fournit une destination ou des consignes de navigation mais n'est pas tenu de se rendre disponible pour reprendre le contrôle. Il peut d'ailleurs quitter le poste de conduite et le véhicule est capable de circuler sans occupant à bord."* Ainsi même sans les balises le véhicule doit être capable de se déplacer en autonomie. La présence de ces dernières n'est obligatoire pour le bon fonctionnement du véhicule (il peut très bien se déplacer en campagne par exemple, où les balises sont absentes).

III.2.B- Description logicielle

- Les capteurs intégrés au véhicule et l'utilisation des balises mises en place par la métropole permettent le déplacement de la voiture d'un point A à un point B en prenant en compte l'environnement dans lequel elle se déplace. En particulier en ville, les données provenant des balises permettent d'augmenter le nombre et la qualité des informations reçues et donc d'avoir une meilleure adaptation au contexte dynamique des centre-villes.
- La voiture est capable de détecter les dysfonctionnements matériels et logiciels et d'agir en conséquence (arrêt d'urgence ou ralentissement selon le cas, et envoi d'un message signalant la panne) avant qu'un problème ne survienne.

III.2.C- Maintenance du véhicule autonome

- Tests de voiture sur parcours par membre entreprise (1/ mois)
- Entretien régulier des capteurs de distance (1/ semaine) : Nettoyage, vérification du bon fonctionnement de chaque capteur (et remplacement si défectueux), remplacement d'un capteur (même fonctionnel) tous les 3 mois.
- Test des capteurs de distance (en même temps que l'entretien)
- Test des capteurs un par un, par membre agrégé de l'entreprise tous les 2 mois
- Test des capteurs en circulation par membre agrégé tous les mois

IV- Désordres

Suite aux réunions d'expertise, ont été estimés que les désordres suivant pouvaient avoir un rôle dans les problèmes mis en évidence.

IV.1- Désordre 1 : Dysfonctionnement du système d'urgence

- Certes, l'utilisateur doit être capable d'intervenir pour conduire le véhicule en cas de soucis. Or, dysfonctionnement du système d'alerte en cas de dysfonctionnement des balises
- L'utilisateur n'est pas averti du danger, donc pas de raison de reprendre le contrôle/ Reprend le contrôle quand s'aperçoit du danger (trop tard)
→ trop tard car roulait trop vite et était incapable de réagir à cette vitesse (temps de réaction moteur humain de 200 ms).
- Voiture équipée d'un système capable de prendre la main en cas d'absence de réaction de l'utilisateur qui n'a pas fonctionné. Cause possible : Logiciel de guidage avec des mises à jour assez peu régulières. Les logiciels de guidage ne devrait pas avoir d'impacts sur les systèmes d'urgence.
- véhicule homologué à fonctionner sur les routes au préalable : était conforme aux tests → Dysfonctionnement venant d'une mise à jour récente de leur système → impossible de vérifier en permanence le fonctionnement de toutes les voitures
- Citation document cours d'appel: "L'utilisation de ses balises n'est de surcroît pas facultative puisque la ZTP de la Place Bellecour est réservée exclusivement aux véhicules autonomes de type 4 et 5."
- Il est impossible de considérer un dispositif comme celui des balises Follow Me comme infaillible. Etant donné que dans le cas d'une voiture autonome des vies humaines sont en jeu, peu importe le niveau de surveillance, d'entretien et de mise à jour des balises, il faut toujours considérer qu'il existe un risque de dysfonctionnement de ces dernières. Par conséquent, la voiture aurait dû être dotée de moyens de sécurité permettant de pallier à un dysfonctionnement de la balise. En effet, il est aisé d'implémenter un programme sur la voiture permettant de détecter si des informations illogiques sont émises par la balise, ce qui serait signe de son dysfonctionnement. Ce programme pourrait alors le cas échéant arrêter le moteur de la voiture. Si cela avait été le cas dans la voiture mise en jeu dans l'accident, il n'y aurait pas eu de dégâts. En effet, la voiture se serait simplement arrêté et le conducteur aurait repris la main jusqu'à sortir de la zone de la balise défectueuse.

IV.2- Désordre 2 : Incapacité à détecter les balises défailtantes

- Nécessité d'un système permettant la détection d'un bon fonctionnement balises (exemple : envoi sur interval réguliers de signaux au balises, les balises envoient un signal pour confirmer leur fonctionnement).
- Nécessité d'un système permettant la détection d'un mauvais fonctionnement des balises (exemple: si la voiture n'a pas reçu de message confirmant le fonctionnement de la balise au bout d'un interval de temps défini, la voiture détecte un dysfonctionnement)
- Nécessité d'un système d'alerte de l'utilisateur (exemple: signal sonore)

- Nécessité d'un système de protection de l'utilisateur: décélération, feux clignotants, avertir les autres usagers

IV.3- Désordre 3 : Saturation du système de balise

- Citation document cours administrative d'appel "*Il ressort des pièces du dossier, et notamment des expertises produites, que les dysfonctionnements qui peuvent affecter ces balises sont dues à une saturation du réseau du fait du nombre d'utilisateurs simultanés. Or si la place Bellecour se trouve être un lieu de trafic important, il ne l'est que sur une plage horaire très réduite, insuffisante pour retenir une permanence du risque.*"
- Système dialogue entre voiture et balise: trop de passage de voitures autonomes autour d'une balise → saturation du système de dialogue. Envoi en parallèle de plusieurs informations: interférences qui conduisent à des données reçues erronées, voire pas reçues. Si voiture reçoit information erronées à cause des interférences, doit être capable de s'en apercevoir → voiture devrait envoyer un message de saturation pour que le conducteur prenne la main
- "Ainsi, lorsqu'un conducteur n'a d'autre choix que de se fier en toute confiance à un système censé protéger sa sécurité et celle de ses passagers, il est en droit d'attendre un fonctionnement infallible du système" → Système constitué certes de la balise mais aussi du système d'urgence de la voiture

V- Conclusion

Les experts ont conclu que les éléments matériels et logiciels décrit précédemment (réseau de balise et voiture autonome) sont mis en cause dans l'accident dont l'arrêt fait l'objet. Ils ont estimé trois désordres possibles, provenant du véhicule (dysfonctionnement du système d'urgence, incapacité à détecter une balise défaillante) et des balises (saturation du système).

Pièce jointe n°3 : copie du marché public émis pour l'installation des balises

Référence du marché : 2028/01 - URBA



INSTALLATION DE BALISES DE GUIDAGE ET DU LOGICIEL ASSOCIÉ

Article 1 : Objet du marché

Les stipulations du présent marché public concernent : 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

Ville de Lyon Direction de la construction - Service marché Place de la Comédie 69205, Lyon

Article 4 : Maintenance

Au regard de la zone concernée et de son statut de ZTP (Zone technologique prioritaire) issue de la loi du 21 Janvier 2027 relative au développement technologique urbain ainsi que du caractère inédit du dispositif, impose :

- S'agissant du logiciel régissant le fonctionnement des balises
 - o Un contrôle tous les 4 mois dès la mise en service
 - o Un contrôle tous les 8 mois à partir de la fin de la 1^{ère} année d'exploitation
 - o Un contrôle tous les ans à partir de la fin de la 3^{ème} année d'exploitation
- Un entretien tous les ans des balises en considération des dégradations ou dommages pouvant survenir au cours de la durée de vie des balises.
- Le déploiement dans les plus brefs délais de toute mise à jour du logiciel afin de garantir le parfait fonctionnement de celui-ci.

Pièce jointe n°4 : Article R412-6 du code de la route

Article R412-6

- Modifié par [Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15](#)

I.-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.

II.-Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manoeuvres 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.

III.-Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

IV.-En cas d'infraction aux dispositions du II ci-dessus, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux [articles L. 325-1 à L. 325-3](#).