

SCP Avocats des Bords de Saône
Avocat au Barreau de Lyon
32 Rue Neuve - 69002 LYON
Tél. 04 62 48 96 23
scp.saone@gmail.com

Tribunal administratif de Lyon

INSTANCE n° 1

Mémoire en réponse n°2

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, (**Pièce jointe n°1**)

Ayant pour Avocat, la SCP ABS, Avocats des Bords de Saône, Avocat au Barreau de Lyon, domicilié au 32 Rue Neuve, 69002 LYON.

CONTRE :

La société d'Assurance General Shield, Société anonyme au capital social de 85 168,00€ dont le siège social est 220 Cours Charlemagne, 69002 LYON

Ayant pour Avocat, la SCP ESP, Evariste, Samantha & Prosperus, Avocat au Barreau de Lyon domicilié au 812 rue de la République 69002 LYON.

À MONSIEUR LE PRESIDENT ET MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF 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 de 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 (**Pièce jointe n°2**) afin d'améliorer les conditions de circulation. Ces balises font l'objet de contrôles réguliers (**Pièce jointe n°3**) 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 a, ainsi, endommagé un lampadaire appartenant à la SARL Rita gérante du café "Aux vrais amis".

1.4.

Par courrier en date du 12 mars 2030 (**Pièce adverse n°4**), la SCP ESP Evariste, Samantha & Prosperus représentant la société d'assurance General Shield a demandé à la ville de régler la somme de 58 948,23 € avancée pour le compte de Monsieur DALLEAU.

1.5.

Par courrier en date du 12 avril 2030 (**Pièce adverse n°5**), la Ville de Lyon a rejeté la demande indemnitaire préalable.

1.6.

La société d'assurance General Shield a introduit devant le Tribunal administratif de Lyon une requête aux fins 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.

1.7.

Par un mémoire en réponse en date du 15 juin 2030, nous avons rejeté les demandes de la société d'assurance General Shield.

1.8.

Par un mémoire en réplique en date du 20 juin 2030, la société d'assurance General Shield réitère ses demandes au Tribunal.

C'est en cet état qu'intervient notre mémoire en réponse n°2, rejetant les demandes renouvelées de la société Général Shield pour les raisons qui vont suivre.

2. Discussion

2.1 : Sur l'absence du caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage public

2.1.1. En droit

Les usagers peuvent bénéficier d'un régime de responsabilité sans faute lorsque l'ouvrage public est "*exceptionnellement dangereux*" (CE, Ass, 6 juillet 1973, Ministre de l'Équipement c/ Dalleau req. n° 82406).

Est, ainsi, considérée comme "*exceptionnellement dangereux*" une route nationale sur l'Île de la Réunion exposée **en permanence** à la chute de pierres car située au pied d'une falaise instable et sujette à des **éboulements constants**.

La reconnaissance, par la jurisprudence, de ce caractère "*exceptionnellement dangereux*" est elle aussi exceptionnelle. En effet, la jurisprudence prend en compte le caractère constant et permanent : « *La haute falaise au pied de laquelle l'emprise de la chaussée a été établie est notoirement instable et sujette à des éboulements constants* » (CE, Ass., 6 juillet 1973, Sieur Dalleau, n° 82406).

Ainsi, la seule exposition au risque ne permet pas de constituer le caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage public.

Par exemple, une route de montagne seulement exposée aux avalanches ne constitue pas un ouvrage public exceptionnellement dangereux (CE, sect., 11 avr. 1975, Dpt de la Haute-Savoie, Lebon 230) ;

Il en est de même pour une route de Martinique exposée aux chutes de pierres (CE 30 janv. 1981, Épx Sejean et autres, Lebon T. 956).

L'utilisateur doit être exposé à un danger présentant un **caractère exceptionnel de gravité** (CE 5 juin 1992, Min. Équipement c/ M. et Mme Cala, Lebon 224) tel n'est pas le cas d'un tronçon de route nationale de montagne particulièrement exposé aux chutes de rochers.

En ce sens, le Tribunal administratif de Grenoble a rendu un arrêt en date du 21 juin 2030 (**Pièce jointe n°7**) dans lequel il écarte le caractère exceptionnellement dangereux d'une barrière de péage qui s'était brusquement refermée sur la voiture d'un automobiliste suite à une interférence des signaux avec un badge de télé-péage.

Le Tribunal a en effet précisé que pour qu'un ouvrage public soit considéré comme exceptionnellement dangereux, il faut que cet ouvrage ne puisse pas être réparé par une intervention humaine et qu'il présente des risques avec un caractère exceptionnel de gravité non présents dans les autres ouvrages comparables (Tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030, M. et Mme Bassin, n° 127113)

2.1.2. En l'espèce

Le caractère constant et permanent de "*l'exceptionnelle gravité*" de l'ouvrage public n'est pas acquis.

La balise n'est pas constamment dangereuse puisqu'elle guide correctement les véhicules autour de la place Bellecour, et cela sans que l'on puisse relever un quelconque accident depuis son installation sur la Presqu'île de Lyon.

Aucun élément, qu'il soit interne ou externe, n'interfère dans son guidage.

Ainsi, il n'apparaît pas que les usagers de cette ZTP lyonnaise soient victimes de risques de gravité exceptionnelle si l'on prend les résultats des autres ZTP françaises (**Pièce adverse n°6**)

De plus les balises FollowMe sont des ouvrages régulièrement contrôlés et assujettis à des logiciels qui sont mis à jour et peuvent donc être réparés lorsqu'un accident technique est avéré. L'intervention humaine peut donc prévenir les risques pour les usagers afférents à ces balises et les réparer (**Pièce jointe n°7**). Il sera donc reconnu **aucun caractère exceptionnel** au risque que présentent les balises.

Par ailleurs, l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales (**Pièce adverse n°7**) n'est nullement comparable aux faits de l'espèce.

En effet, dans cet arrêt il est question d'un tramway. Le tramway est un transport en commun qui a pour particularité d'être implanté en site propre à la différence de la balise qui, elle, ne se meut pas.

De surcroît, le tramway n'est pas indépendant, alors qu'il est ici question de véhicule autonome ce qui n'est nullement comparable puisque ce véhicule doit s'arrêter, qu'importe le signal émis par les balises, en présence d'un obstacle (**Pièce adverse n°8**). Encore une fois le lien de causalité entre l'accident et les balises est contestable puisque le véhicule est autonome en lui-même et non en considération des balises dont le caractère autonome du véhicule ne dépend pas.

Ainsi, la balise FollowMe ne peut pas être un ouvrage public exceptionnellement dangereux, étant donné que même sans cette balise le véhicule aurait dû s'arrêter avant de détruire le lampadaire. Les risques que son dysfonctionnement provoque ne présentent donc pas un caractère de gravité suffisant au sens d'exceptionnel.

2.2 : Sur le bon entretien de l'ouvrage public

2.2.1 En droit

Quand un dommage est attribué par la victime à une anomalie dans la façon dont l'ouvrage a été conçu, aménagé ou entretenu, le juge 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).

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).

L'administration n'a, dès lors, pas commis une « faute » mais un défaut d'entretien normal de l'ouvrage.

Il incombe 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 pour faute présumée.

Par un arrêt du 13 avril 2029, le Conseil d'Etat a rejeté la responsabilité de l'administration sur le fondement de l'entretien normal d'un ouvrage dans le cadre d'un accident causé par le mauvais fonctionnement d'un feu intelligent. Situé à proximité d'un carrefour, ce feu permettait de réguler les temps d'attentes grâce à un logiciel de calcul des différents niveaux de circulations.

Dans son arrêt, le Conseil d'Etat précise que l'entretien normal d'un ouvrage public est caractérisé par la régularité des mises à jour effectuées et ceci même en l'absence de conformité avec le plan de contrôle. La régularité étant, ainsi, synonyme de bon entretien (Conseil d'Etat, Contentieux, 13 avril 2029, M. A, n°256156).

2.2.2. En l'espèce

Il convient de reprendre minutieusement la chronologie des évènements.

S'il s'avère que le contrôle prévu au 1er Février 2029 peut être considéré comme non réalisé au regard de son absence dans l'historique des interventions, celui du 1er Juin 2029 n'a pu être exécuté puisque l'incident est survenu avant cette date et seule l'opération d'entretien matériel annuelle figure comme opération planifiée par avance tandis que les dates de contrôles du logiciel n'apparaissent que lorsqu'elles ont été réalisées.

En effet, la **pièce jointe n°5** étant datée du 20 Mai 2029 soit 14 jours après l'incident, il apparaît évident que ne puisse figurer sur le plan de contrôle, les mises à jours et autres opérations pouvant survenir postérieurement à cette date puisque qu'en cas d'incident majeur, une inspection approfondie est réalisée.

De même, l'article 4 de la **pièce jointe n°3** comporte une mention spécifique où doit être réalisée l'opération visant "*le déploiement dans les plus brefs délais de toute mise à jour du logiciel afin de garantir le parfait fonctionnement de celui-ci*"

Cette mention doit être considérée comme une **opération complémentaire et distincte** de celle imposant un contrôle du logiciel tous les 4 mois puisqu'une mise à jour peut également intervenir en même temps que le contrôle.

Il y a confusion entre le contrôle du logiciel et la mise à jour de celui-ci, ces deux opérations étant totalement **indépendantes** en termes d'objet. Toutefois, lors du contrôle, il peut y avoir une mise à jour réalisée au même moment mais impliquant deux interventions distinctes, le contrôle puis la mise à jour. Ces mises à jour se font ainsi **en dehors et indépendamment** des échéances de contrôles prévus tous les 4 mois.

Du fait de l'obligation de déploiement "*dans les plus brefs délais*", une échéance régulière ne peut être retenue puisque l'opération implique en amont diverses étapes : la découverte et l'étude du problème du logiciel, sa modification dans les locaux de l'entreprise ainsi que son évaluation en milieu de test avant un déploiement à grande échelle pour garantir l'absence de survenance de nouveaux problèmes consécutifs à la modification opérée.

Ce processus demandant un temps plus ou moins long en fonction de la difficulté et de la criticité du problème rencontré **empêche de définir une régularité stricte**.

De plus, la **pièce jointe n°8** reconnaît à l'administration le bon entretien de l'ouvrage public même si la régularité des échéances en terme de date des mises à jour n'est pas effective. La jurisprudence reconnaît que l'entretien de l'ouvrage public peut être considéré comme normal malgré des échéances de mises à jour qui ne sont pas régulières, exonérant ainsi l'administration de sa responsabilité pour défaut d'entretien normal.

Dans notre cas, deux mises à jour ont bien été effectuées, la dernière datant de 3 mois et 27 jours. Pourtant, la première mise à jour est intervenue 2 mois et 9 jours après l'entrée en service et la mise à jour suivante suite à un délai de 29 jours. Tirer la conclusion d'un effet néfaste de ces échéances sur le logiciel est infondée d'autant plus que ces mises à jour visent spécifiquement à garantir le bon fonctionnement du logiciel.

De même, la durée d'1 an et 5 mois soulevée par la société d'assurance General Shield n'apparaît dès lors pas prendre en compte la date de la **pièce jointe n°5** servant de repère dans les différentes opérations. Cette durée évoquée n'est alors pas pertinente au regard de la chronologie des événements.

Enfin, s'agissant de la planification de l'entretien 5 jours après le délai prévu, il convient de savoir que la société INTUITECH' travaillant avec d'autres clients, a établi de sa propre initiative cette date. Toutefois, au regard de la difficulté de l'opération, il s'agit là d'un délai tout à fait raisonnable.

Par ailleurs, cette planification doit s'entendre en date du 20 Mai 2029 et non en date du mois de Juin 2030, cet argument soulevé n'étant là encore non pertinent dans la démonstration de l'absence d'entretien normal de l'ouvrage public à l'époque des faits.

En conséquence, par une démonstration datée des différents contrôles et mises à jour effectués sur les balises FollowMe, la ville de Lyon a démontré une régularité propre à l'entretien normal d'un ouvrage public et cela même si les échéances ne sont pas strictement respectées. Il convient donc de rejeter la responsabilité pour défaut d'entretien normal.

2.3. À titre subsidiaire : sur la faute de la victime & l'appel en garantie

Si par impossible le Tribunal retenait la responsabilité pour faute sur le fondement du défaut d'entretien normal de l'ouvrage public ou la responsabilité sans faute pour ouvrage public exceptionnellement dangereux de la Ville de Lyon, la faute de la victime peut toutefois se voir retenue de même que la ville de Lyon peut exercer un appel en garantie afin que lui soit substitué un tiers dans la condamnation.

2.3.1. Sur la faute de la victime

2.3.1.1 En droit

La jurisprudence reconnaît la possibilité pour la personne publique de se voir exonérer entièrement de sa responsabilité par une faute de la victime (CAA Bordeaux, 23 Février 2007, Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions). Cette exonération peut être aussi partielle (Conseil d'Etat, 26 Juin 1992, Commune de Béthoncourt)

En ce sens, le 1er alinéa de l'article R413-3 du Code de la Route fixe la vitesse en agglomération à 50 km/h. Dans le même temps, l'article R413-17 de ce même Code dans sa section relative à la maîtrise de la vitesse, fait référence dans son I, aux vitesses maximales autorisées qui "*ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation*"

A cet effet, l'article R413-17 viennent préciser dans le II, les cas où le conducteur doit régler sa vitesse "*en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles*" et dans le III, où cette vitesse doit être réduite, notamment au regard des 6° "*Dans les virages*" et 8° "*Dans les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations*"

De plus, l'obligation de prudence imposée par l'article R412-6 (II) alinéa 2 s'en trouve renforcée lorsque conjuguée à l'obligation d'adapter sa vitesse selon les circonstances et en dépit des vitesses maximales autorisées.

2.3.1.2 En l'espèce

Dans la **pièce adverse n°1**, Monsieur DALLEAU atteste que sa vitesse était de 50 km/h au moment des faits, soit la limite maximum autorisée. On apprend également que son véhicule, de type 4, dispose de la capacité de *“prendre en charge l'ensemble des fonctions et prendre des décisions de manière autonome”* (**Pièce adverse n°8**)

Néanmoins, Monsieur DALLEAU empruntait pour la première fois cette route mais était conscient d'être présent en centre-ville, impliquant une forte concentration de piétons (**Pièce adverse n°1**) qui s'explique d'ailleurs par la forte densité de population présente à Lyon comme évoquée dans notre précédent mémoire.

De la même manière, l'article R311-1 soulevé dans la **pièce adverse n°8** ne dispense aucunement le conducteur d'avoir ses mains sur le volant. L'article ne vient que préciser les capacités du véhicule et la possibilité pour le conducteur d'activer ou non le système automatisé.

Au regard de la localisation de l'accident (**Pièce jointe n°6**), on se situe en sortie de virage, la route est susceptible d'être encombrée, notamment en plein cœur de Lyon et est bordée d'habitations.

Ces éléments tendent ainsi à faire apparaître la nécessité que la vitesse la plus adaptée n'était pas nécessairement celle étant le maximum autorisé.

Par ailleurs, il est fait mention dans le mémoire en réplique qu'à partir de 50 km/h et dans des conditions climatiques normales, la distance d'arrêt serait dès lors de 28 mètres. Cependant, il est bon de considérer qu'à 30 km/h, ce qui est envisageable au niveau d'un virage en centre-ville, la distance d'arrêt n'est plus que de moitié à 14 mètres.

D'autre part, si le conducteur est soumis au temps de réaction, ce temps peut être considéré comme nul sur un véhicule autonome en raison de sa capacité à prendre des décisions dans un délai extrêmement court. La distance parcourue pendant le temps de réaction étant supprimée, il ne reste dès lors plus que la distance de freinage à prendre en considération. A titre d'exemple, à 30 km/h, elle n'est plus que de 4,5 mètres.

Ainsi, si Monsieur DALLEAU avait la possibilité de rouler à une vitesse maximum de 50 km/h, il disposait également de l'opportunité de régler une vitesse moindre, ce faisant il diminuait mécaniquement la distance d'arrêt nécessaire. D'autant plus qu'il ne connaissait pas les lieux.

La vitesse n'est pas jugée excessive mais inadaptée à la situation. Il aurait bénéficié de la possibilité de pouvoir réagir plus efficacement à une vitesse moindre qu'à 50 km/h. De plus, s'il avait eu ses mains sur le volant, il aurait pu accomplir les diligences nécessaires beaucoup plus rapidement dès la survenance de l'écart.

S'agissant du véhicule, avec une vitesse moins élevée, celui-ci aurait aussi disposé de la marge nécessaire afin d'effectuer le freinage permettant d'éviter la collision puisqu'il était compétent pour prendre la décision de manière autonome.

Ainsi, l'obligation de prudence de l'article R412-6 et l'obligation d'adapter sa vitesse de l'article R413-17 ne sont pas respectées au regard des circonstances et témoignent d'un comportement fautif de Monsieur DALLEAU et de ce fait implique d'exonérer la ville de Lyon de sa responsabilité, à tout le moins partiellement.

2.3.2. Sur l'appel en garantie

2.3.2.1. En droit

Dans le cadre de l'appel en garantie, le défendeur peut appeler un tiers afin que ce dernier se substitue à celui-ci dans les condamnations éventuellement prononcées contre lui.

En matière de juridiction compétente, dans le cadre de l'exécution d'un marché public, il est possible de retenir la compétence du juge administratif (Tribunal des conflits, 9 Février 2015, Société ACE European Group Limited)

Le juge administratif a pu accepter un appel en garantie venant d'une commune contre la société avec qui elle avait passé un marché lorsque le dommage est imputable à la société et qu'il n'était ni apparent ni connue pour la commune (CAA Lyon, 16 novembre 1989, n°89LYOO955 Recueil Lebon 1989).

2.3.2.2. En l'espèce

La société INTUITECH' ayant reçu l'attribution de la partie logicielle et maintenance du marché public (**Pièce jointe n°3**), elle se retrouvait ainsi liée aux obligations contractuelles mentionnées aux articles 3 et 4 du contrat (**Pièce jointe n°4**)

Au regard des faits où la ville de Lyon se retrouve impliquée, la demande d'appel en garantie est fondée puisque la société INTUITECH' avait la charge des balises notamment dans leur fonctionnement et leur gestion. Elle peut donc être considérée comme tiers aux évènements

La ville de Lyon demande ainsi à ce que la société INTUITECH' lui soit substituée en cas de condamnation à payer la somme due à la société General Shield.

3. Sur l'article L. 761-1 du Code de justice administrative

Il serait tout à fait inéquitable de laisser à la charge de la ville de Lyon la charge des frais qu'elle a dû exposer dans le cadre du présent recours.

C'est la raison pour laquelle la ville de Lyon sollicite la condamnation de la requérante à lui verser la somme de 1500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

* * * * *

Pour l'ensemble de ces motifs ou tout autre à déduire, à suppléer au besoin même d'office, la ville de Lyon sollicite du tribunal administratif de Lyon :

- **De rejeter** la requête de la société d'assurance General Shield ;
- **De constater** l'absence de caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage ;
- **De rejeter** la responsabilité pour défaut d'entretien normal ;
- **À titre subsidiaire**, de reconnaître la faute de la victime ;
- **En tout état de cause, de condamner** la société INTUITECH' à relever et garantir la ville de Lyon contre d'éventuelles condamnations dans le cadre de la présente ;
- **De condamner** la société d'assurance General Shield à verser à la ville de Lyon la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

Fait à LYON, le 24 Juin 2030

SCP Avocats des Bords de Saône

SCP Avocats des Bords de Saône
Avocat au Barreau de Lyon
32 Rue Neuve - 69002 LYON

Tribunal administratif de Lyon

BORDEREAU DE COMMUNICATION DE PIÈCES

Par

SCP Avocats des Bords de Saône

Pièce jointe n°7 : Tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030, Mr et Mme Bassin

Pièce jointe n°8 : Conseil d'Etat, Section du Contentieux, 13 avril 2029, M. A, n°256156

Pièce jointe n°7 : Tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030, M. et Mme Bassin



Tribunal administratif de Grenoble
M. et Mme Bassin
21 juin 2030

Considérant qu'une collectivité publique peut en principe s'exonérer de la responsabilité qu'elle encourt à l'égard des usagers d'un ouvrage public victimes d'un dommage causé par l'ouvrage si elle apporte la preuve que ledit ouvrage a été normalement aménagé et entretenu ; que sa responsabilité ne peut être engagée à l'égard des usagers, même en l'absence de tout défaut d'aménagement ou d'entretien normal, que lorsque l'ouvrage, en raison de la gravité exceptionnelle des risques auxquels sont exposés les usagers du fait de sa conception même, doit être regardé comme présentant par lui-même le caractère d'un ouvrage exceptionnellement dangereux ;

Considérant que, M. et Mme Bassin demandent à être indemnisé du préjudice résultant de l'accident dont ils ont été victimes le 25 juillet 2025, alors qu'ils circulaient en voiture sur l'autoroute A 48 , entre Grenoble et Lyon ; que l'accident a été provoqué par le heurt de la barrière de péage sur le véhicule de M. et Mme Bassin qui s'est abattue sur la toiture du véhicule alors qu'elle avait été actionnée par "télé-péage" ;

Considérant que le caractère d'ouvrage exceptionnellement dangereux requiert que ledit ouvrage soit constamment dangereux sans qu'une intervention humaine quelconque ne puisse y remédier et que les risques encourus par les usagers soient exceptionnels au regard des autres ouvrages comparables ;

Considérant que les capteurs du péage n'ayant pas appliqué correctement le signal venant du badge de télé-péage dû à un dysfonctionnement du système interne de traitement de signal, la barrière s'est brusquement refermée sur la toiture ;

Considérant qu'il ne résulte pas des constatations de faits que les risques auxquels les usagers du péage de l'A48, comparés avec ceux auxquels sont exposés les usagers de nombreux péages, présentent un caractère exceptionnel de gravité ; et qu'une intervention humaine aurait pu y remédier, que par suite la responsabilité de l'Etat ne se trouve pas de ce fait engagée vis-à-vis des consorts même en l'absence de tout entretien normal de l'ouvrage ;

(...)



Références

Conseil d'Etat

N° 256156

Section du Contentieux

MMe. DROUIN, présidente
M. AUDET, rapporteur
MMe. ROBILLARD, rapporteur public
Me ECHEVERRI, Avocat

Lecture du Jeudi 13 Avril 2029

République Française

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Texte intégral

Par un pourvoi enregistré le 23 Novembre 2027 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, M A... demande au Conseil d'Etat

1°) d'annuler le jugement du 6 septembre 2027 par laquelle la cour administrative de Lyon a débouté M A... de sa requête fondée sur l'absence d'entretien normal d'un ouvrage public afin d'engager la responsabilité de l'Etat.

2°) de condamner l'Etat à verser à M.A... la somme de 25 225,63€ à titre de réparation du préjudice subi.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- Le Code de la Route
- Le Code de Justice Administrative

1. Considérant que l'administration peut en principe s'exonérer de la responsabilité qu'elle encourt à l'égard des usagers d'un ouvrage public victimes d'un dommage causé par l'ouvrage si elle apporte la preuve que le dit ouvrage a fait l'objet d'un entretien normal ;

2. Considérant que, par l'arrêt attaqué, la Cour administrative d'appel de Lyon, a débouté M A.. de sa requête visant à faire condamner l'Etat du préjudice subi suite à un accident ayant eu lieu le 24 Avril 2027 impliquant un feu de signalisation dit "intelligent" au carrefour François Bayrou ; L'ouvrage public utilisant un logiciel spécifique a connu une interruption dans son bon fonctionnement ayant conduit à la collision avec un autre véhicule ;
3. Considérant que le logiciel responsable de la gestion des feux/des barrières a été mis à jour en date du 11 Janvier 2027, également le 15 février 2027 mais aussi le 26 Février 2027, le 2 Avril 2027 et enfin le 20 Avril 2027 ; Ce qui représente ainsi une durée de 1 mois et 4 jours entre les deux premières dates, une durée de 1 semaine et 4 jours puis 1 mois et 1 semaine et enfin 2 semaines et 4 jours pour les dates suivantes, la Cour administrative d'appel de Lyon a estimé qu'il y avait là une régularité raisonnable dans les mises à jour apportées, que ces mises à jour étant issues d'un procédé dont la durée peut être variable en fonction de la complexité et de la criticité du problème à corriger ne permettent pas de conclure à une absence d'entretien normal ;
4. Considérant que ces mises à jour ont été réalisées indépendamment de l'agenda prévu en matière de maintenance, celles-ci s'inscrivent dans une démarche visant à assurer le bon entretien du logiciel et qu'il est possible d'admettre un certain délai entre ces dates compte tenu de la difficulté inhérente à ce type d'opération ; La régularité temporelle n'étant pas ici effective mais le but visé par ces mises à jour tendait bien à procéder au bon entretien du logiciel ; Que dans ces conditions, le caractère régulier apporté par l'administration démontre bien l'entretien normal de l'ouvrage public et ne permet pas de retenir la responsabilité de celle-ci ;

Décide :

Article 1er : Le pourvoi formé en date du 23 Novembre 2027 par M A... est rejeté

Article 2 : Mettre à la charge de M A... la somme de 2 000€ au titre de l'article 761-1 du Code de Justice Administrative