

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

COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE LYON

MÉMOIRE EN RÉPLIQUE

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 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 :

Le jugement en date du 28 juin 2030 rendu par le **tribunal administratif de Lyon**
sous le numéro d'instance 3000030 (**Pièce n° 2**).

EN PRÉSENCE DE :

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

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

1. RAPPEL DES FAITS

Afin de ne pas encombrer ce mémoire, nous invitons la cour administrative d'appel de Lyon à venir se référer à notre précédente requête s'agissant des faits.

Le présent mémoire a pour objet de répliquer au mémoire en réponse produit par le Cabinet EVARISTE, SAMANTHA & PROSPERUS, conseils de la société général Shield.

2. DISCUSSION

2.1. A titre principal : Sur l'absence de bienfondé du jugement

2.1.1. Sur le régime de responsabilité sans faute

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse prétend que les balises Follow Me réunissent les critères nécessaires à la qualification d'ouvrage exceptionnellement dangereux engageant la responsabilité sans faute de la Ville de Lyon. Une telle argumentation ne convient pas et ne peut être admise.

En effet, le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030) a commis une erreur de droit en retenant un régime de responsabilité sans faute pour un réseau de balises « Follow Me » qu'il qualifie d'ouvrage exceptionnellement dangereux.

En effet, dans notre requête initiale, nous démontrons qu'aucun des caractères fixés par la jurisprudence et nécessaires à l'établissement d'un tel régime ne sont présents pour le cas des balises.

Ces critères sont ceux de **l'exceptionnelle gravité du risque** ainsi que de son caractère **constant et permanent**.

S'agissant du **caractère permanent et constant** du risque, la partie adverse tente de le démontrer par l'existence d'une possibilité d'interférences invisibles au conducteur entre borne et véhicule.

Pour autant, il a été démontré que la ville procède à un entretien très rigoureux des balises pour limiter ce risque d'interférence. Il a notamment été présenté le calendrier de cet entretien (**Pièce n°1**). Dans son mémoire en réponse, la partie adverse s'accorde elle-même à reconnaître « la mise en place d'un entretien périodique et rigoureux de l'ouvrage ». Ce constat est corroboré à juste titre par la décision du tribunal administratif de Lyon : « *ce calendrier permet d'établir un entretien normal de l'ouvrage public ; que par suite, la société d'assurance General Shield n'est pas fondée à soutenir que la ville aurait commis une faute en n'entretenant pas normalement l'ouvrage ;* »

Par conséquent, l'entretien régulier du parc de balises réduit considérablement le risque d'un dysfonctionnement qui ne peut dès lors être qualifié de constant et permanent.

La partie adverse ajoute que le fait que la ville de Lyon procède à un entretien rigoureux du parc de balises témoigne de sa connaissance du risque et, de fait, vient justifier le caractère constant et permanent de ce dernier. Cette démonstration est erronée. Le véritable raisonnement est inverse : ce n'est pas parce qu'il y a un potentiel risque d'interférence que la ville procède à un entretien rigoureux ; mais plutôt qu'elle procède à cet entretien pour éviter tout risque d'interférence.

D'autre part, il a été rappelé dans la requête initiale que le véhicule autonome évolue grâce à des capteurs situés sur l'avant dudit véhicule. Les balises Follow Me quant à elle, ne sont qu'un dispositif supplémentaire destiné à accroître la sécurisation de la conduite. Aussi, dans l'hypothèse d'un dysfonctionnement exceptionnel d'une balise, le véhicule sera toujours

dirigé par ses propres capteurs et le seul manque d'un signal balistique ne suffira pas à provoquer un accident.

Le risque absolument minime ne peut donc être considéré comme **permanent ou constant**.

Notons aussi que tout risque est définitivement écarté lorsque le conducteur se fait montre de prudence ; d'autant que les véhicules autonomes sont dotés d'un système de mise en garde du conducteur lorsqu'il entre dans une ZTP (**Pièce n°2**)

Enfin, la partie adverse vient effectuer une comparaison entre le parc de balise « Follow me » et des routes de montagne présentant un danger constant d'éboulement. Outre le fait que le risque est sensiblement beaucoup plus important et constant sur ce type de route qu'au sein d'une ZTP, nous aimerions rappeler à la partie adverse que la jurisprudence se refuse d'accorder la qualification d'ouvrage exceptionnellement dangereux à une route de montagne, quand bien même celle-ci présenterait un risque d'éboulement permanent et constant.

S'agissant du caractère de **l'exceptionnelle gravité du risque**, la partie adverse tente de le démontrer par une fréquence d'accident supposément supérieure dans la ZTP de Lyon aux autres ZTP françaises.

Ce constat est faux. Notons tout d'abord que l'accident de Monsieur Dalleau est le premier au sein de la ZTP de Lyon impliquant un véhicule autonome connecté aux bornes Follow Me. La partie adverse elle-même le souligne : « Bien que l'incident en question soit le premier cas [...] »

Pour appuyer son propos, la partie adverse verse aux débats un document faisant état d'une accidentologie supérieure au sein de la ZTP de Lyon (**Pièce n° 3**). Pourtant, outre le fait qu'une comparaison entre deux villes ne soit pas suffisante pour établir un risque plus élevé, le document présenté est illisible puisque faux. En effet, il établit un bilan du nombre d'accident sur les ZTP de Lyon et Nantes entre janvier 2027 et décembre 2029. Or, nous rappellerons à l'équipe adverse que la ZTP de Lyon n'est ouverte que depuis un arrêté du 3 Octobre 2028. Les chiffres avancés sont inexistantes et les conclusions qui en sont tirées sont donc faussées.

Nous rappellerons à juste titre que le risque d'accident au sein de la ZTP de Lyon n'est pas plus élevé que pour les autres ZTP françaises.

D'autre part, la partie adverse présente un document faisant état du nombre d'accident impliquant des véhicules dits autonomes pour justifier d'un risque élevé au sein de la ZTP de Lyon (**Pièce n°4**). Or, ces chiffres concernent les accidents de véhicules autonomes en tout milieu et pas spécifiquement ceux qui eurent lieu au sein de ZTP.

Notons qu'au sein de ces dernières le risque y est presque inexistant. En effet, les infrastructures ZTP et leurs bornes accroissent la sécurisation de la conduite de manière exponentielle en apportant des informations supplémentaires au véhicule.

A juste titre, la partie adverse reconnaît que « les balises Follow me ont pour but principal de communiquer avec les véhicules autonomes afin de leur transmettre des informations de circulation. »

Si l'on ajoute à cela l'obligation de prudence demandée aux conducteurs qui traversent ces zones, la probabilité de la survenance d'accident est donc quasiment impossible.

Par conséquent, ces ZTP ne présentent en aucun cas le caractère **d'exceptionnelle dangerosité** du risque exigé par la jurisprudence.

Enfin, la partie adverse avance la présence d'une forte densité de population sur la presqu'île de Lyon pour justifier d'une exceptionnelle dangerosité du risque. Encore une fois, le raisonnement est faussé puisqu'il est inverse :

C'est bien la forte densité qui a commandé à la ville de mettre en place une infrastructure rendant toute probabilité de risque exceptionnellement basse. Ceci est dû en effet à la combinaison des nombreux facteurs que sont les capteurs des véhicules autonomes, les informations transmises par les balises, leur entretien rigoureux ainsi que l'attitude de vigilance des conducteurs.

Encore une fois, cette sécurisation maximale ne correspond pas au caractère **d'exceptionnelle dangerosité**.

De plus, le risque d'un dysfonctionnement des balises, aussi minime soit-il, ne représente en rien un risque d'accident. En effet, les bornes n'étant que des sécurisations supplémentaires, l'absence de signal d'une de ces bornes ne suffit pas à elle seule à provoquer un accident. Tout véhicule autonome est doté de capteurs lui permettant d'évoluer en tout milieu et d'appréhender n'importe quel obstacle. Le risque d'accident est donc quasi inexistant.

En ce sens, la Cour Administrative d'appel de Lyon avait réfuté un régime de responsabilité sans faute parce qu'une part de risque considérée comme « normale » devait être assumée par les conducteurs en l'espèce sur une zone de montagne (**CAA Lyon, 30 janvier 1997, Théraube**).

Si les ZTP sont consacrées aux véhicules autonomes uniquement s'ils sont de type 4, rappelons que tout autre véhicule classique quel qu'il soit peut y circuler. Ainsi, on retrouvera sur la presqu'île de Lyon des automobiles manuelles, des bus ou encore des vélos. La présence de tous ces véhicules présente un risque normal d'accident, y compris confronté aux véhicules autonomes. L'implication des balises dans un accident est donc très loin d'être systématique et ce risque normal d'accident est seul inhérent au véhicule autonome.

Notons pour finir que le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030) qualifie les bornes d'ouvrage public exceptionnellement dangereux et mentionne que « *les dégâts engendrés à de telles occasions sont d'une **potentielle importante gravité*** ». Or, la jurisprudence exige que le risque soit certain et assurément très grave. La potentielle gravité ne correspond donc pas à la gravité effective et extrême, exigée par la jurisprudence.

L'hypothétique dangerosité n'a pas sa place dans un régime de responsabilité sans faute.

Aussi, le parc de balises FollowMe ne constitue pas un ouvrage exceptionnellement dangereux au regard des critères établis par la jurisprudence ; le risque d'un dysfonctionnement n'est en effet ni permanent ni suffisamment grave pour reconnaître un régime de responsabilité sans faute engageant une responsabilité automatique de la ville.

Par conséquent, le tribunal administratif de Lyon, dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030), a privé sa décision de base légale en établissant une responsabilité sans faute de la ville de Lyon pour le dysfonctionnement d'une balise FollowMe.

2.1.2. Sur le préjudice de Monsieur Dalleau

Si par extraordinaire, la Cour considérait les balises FollowMe comme des ouvrages exceptionnellement dangereux, Mr Dalleau ne pourrait s'en prévaloir, ni obtenir une quelconque indemnisation de son préjudice :

A) En Droit,

Comme tout régime de responsabilité, la jurisprudence constante exige d'un préjudice pour qu'il soit réparé qu'il revête des caractères **direct et certain**. (CE, Sect., 14 février 1997, Centre hospitalier régional de Nice c/ Époux Quarez, n°133238)

B) En Fait,

S'agissant du préjudice subi par Mr Dalleau, aussi minime soit-il, le tribunal administratif de Lyon a reconnu qu'il était **certain**. En effet, un document versé par la partie adverse aux débats expose les différentes pièces du véhicule abimées ou détruites du fait de l'accident subi par le véhicule, en l'espèce la collision avec un lampadaire.

Pour autant, cela n'est pas suffisant à établir un lien de causalité entre balise Follow Me et l'accident ; il faut **un lien direct**. Ainsi, comme il l'a été précisé dans la requête introductive d'appel, le véhicule autonome dispose de capteurs propres et à ce titre il peut évoluer sans aucune balise (**Pièce n°5**). D'autre part, le parc des balises Follow Me a été mis en place pour maximiser la sécurisation de la presqu'île de Lyon du fait de sa forte densité de population. Il assure au véhicule des informations supplémentaires.

Or, son seul dysfonctionnement ne suffit pas à provoquer un accident puisque les capteurs du véhicule sont également en action, capables de détecter tant un obstacle fixe que mouvant. Le tribunal administratif de Lyon a commis une erreur en établissant un lien direct entre la balise et l'accident, du simple fait qu'il n'ait relevé aucune faute de la victime ni vice propre au véhicule.

D'autant qu'aucun accident ne peut survenir sans défaillance des propres capteurs du véhicule. Enfin, notons que le parc de balise a fait l'objet d'un entretien rigoureux et normal, réduisant presque à néant la probabilité d'un dysfonctionnement.

C'est donc à tort que le tribunal administratif de Lyon, dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030), a décidé d'indemniser Mr Dalleau pour le préjudice subi lors de l'accident alors même que le lien de causalité n'a pas été établi avec certitude entre borne et véhicule.

2.1.3. Sur le vice propre au véhicule

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse prétend que le véhicule de Monsieur Dalleau était dénué de tout vice propre au moment de son accident et que l'expertise le démontrant est objective. Une telle argumentation ne convient pas et ne peut être admise.

En effet, toute expertise, lorsqu'elle s'inscrit dans une procédure contentieuse devant le juge administratif, est régie par le principe général du contradictoire (Conseil d'Etat, 12 mai 1961, Société La Huta).

En présence d'un rapport d'expertise officieux, « *si le juge ne peut refuser d'examiner une pièce régulièrement versée aux débats et soumise à la discussion contradictoire, il ne peut se fonder exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties* » (Chambre mixte, 28 septembre 2012, pourvoi n°11-18.710). Une simple expertise officieuse ne suffit pas, il est nécessaire d'apporter d'autres preuves.

L'article L326-6 I bis du Code la Route dispose que : « *Les conditions dans lesquelles un expert en automobile exerce sa profession ne doivent pas porter atteinte à son indépendance* ».

Cette disposition est reprise dans l'article 6 du code de déontologie des experts en automobile sur l'indépendance de l'expert : « *conformément à l'article L326-6 I bis du code de la route, l'indépendance de l'expert en automobile se manifeste dans l'ensemble de ses interventions, tant dans l'analyse des situations qui lui sont soumises, que dans les conseils qu'il prodigue, ou dans les conclusions qu'il formule* ».

Le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030) a commis un erreur d'appréciation des faits en écartant sans aucune justification toute possibilité de **vice propre** au véhicule impliqué dans l'accident : « *Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucune faute du constructeur ne permet de faire présumer d'un défaut propre au véhicule, lequel dispose par ailleurs d'une homologation du ministère du commerce et de l'industrie en date du 30 juin 2025 ;* »

En effet, le tribunal justifie sa décision en rappelant l'homologation du véhicule par une autorité crédible, en l'espèce le ministère du commerce et de l'industrie. Pourtant, la simple homologation d'un véhicule n'engendre pas de facto l'impossibilité d'un vice. Si tel était le cas, aucun des véhicules en circulation en France ne pourrait se voir reconnu un **vice propre** car, rappelons-le, l'homologation ne vaut qu'autorisation à la mise en circulation et commercialisation. Le raisonnement du tribunal n'est donc pas motivé.

Nous avons démontré dans la requête introductive d'appel que le véhicule de Monsieur Dalleau présentait assurément **un vice propre** lors de l'accident. Cet argument relève d'une logique simple : les véhicules autonomes sont capables d'évoluer en tous milieux. Aussi, les balises Follow me ne sont qu'une sécurisation supplémentaires dictée par la forte densité de

population de la ZTP Lyonnaise. Les informations fournies par les balises s'additionnent à celles déjà captées par le véhicule. En outre, la survenance d'un accident (en l'espèce percuter un obstacle) est évidemment due en premier lieu à un dysfonctionnement des capteurs propres au véhicule et dans une probabilité minimale à la défectuosité d'une borne qui, rappelons-le, ne peut provoquer un accident à elle seule.

Le Tribunal a commis une erreur d'appréciation en ne se fondant que sur un seul rapport d'expertise effectué à l'initiative de la partie adverse. L'établissement ayant effectué ce contrôle est affilié au groupe automobile (concessionnaire) qui commercialise les véhicules autonomes tels que celui impliqué dans l'accident (**Pièce n°6**).

Alors même que l'expert est soumis à un devoir « d'impartialité » dicté par sa déontologie professionnelle, rien ne garantit pour autant l'objectivité totale de son travail, surtout lorsque son analyse est commandée par les conseils du groupe qui l'emploie et est destinée à démontrer l'absence de tout vice d'un véhicule qu'ils commercialisent, impliqué dans un accident de la circulation.

A ce titre, nous avons versé aux débats une contre-expertise exposant une usure générale des capteurs et du système d'information, propres au véhicule (**Pièce n°7**). Cette usure est probablement responsable de la déviation du véhicule et de sa collision avec un lampadaire.

La partie adverse réfute cette contre-expertise qui met en lumière un défaut du véhicule en avançant qu'elle a été réalisée beaucoup trop tard après l'accident.

A juste titre, la remarque de la partie adverse nous permet de constater une erreur qui s'est glissée dans le document et que nous rectifions en conséquences. Aussi, la date figurant sur le rapport constitue une erreur matérielle; c'est celle du 7 avril 2030, date à laquelle a été réalisée l'expertise, qui est à prendre en compte. Une attestation de l'expert a été jointe au présent mémoire (**Pièce n°8**).

Par conséquent, en ne se fondant que sur une expertise effectuée à l'initiative d'une partie ; expertise dont l'objectivité est sujette au doute, le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030) a négligé le principe du contradictoire. D'autre part, en considérant le véhicule de Mr Dalleau comme dénué de tout vice au moment de l'accident, le tribunal a ainsi commis une mauvaise appréciation des faits ; que c'est à tort qu'il a tenu pour responsable une balise Follow Me de l'accident, alors même que le véhicule est doté de capteurs lui permettant d'appréhender tout type d'environnement y compris en l'absence de balises.

2.1.4. Sur la faute de la victime

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse prétend que Monsieur Dalleau n'a commis aucune faute susceptible de le priver de son droit à réparation et qu'il a respecté son obligation de prudence. Une telle argumentation ne convient pas et ne peut être admise.

En effet, il ressort de l'article R412-6 que l'utilisateur d'un véhicule autonome se doit de garder une attitude prudente surtout dans les zones à fortes densités. La prudence lors de l'utilisation d'un véhicule autonome dans ce type de zone peut se voir exprimée par différents actes : une attention accrue de la route et des alentours, des mains prêtes à réagir (non loin du volant), et le pied prêt à freiner en cas de problème.

La directive **84/450/CEE** du Conseil du 10 septembre 1984 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de publicité trompeuse, a défini la publicité comme « *toute forme de communication faite dans le cadre d'une activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale dans le but de promouvoir la fourniture de biens ou services* ».

Au sens commun la publicité est une « *Activité ayant pour but de faire connaître une marque, d'inciter le public à acheter un produit, à utiliser tel service, etc. ; ensemble des moyens et techniques employés à cet effet. Le but suggéré étant d'inciter à la consommation et d'influencer le choix du public ou des clients* » (Dictionnaire Larousse).

Dans sa décision du 28 juin 2030, le tribunal administratif de Lyon a considéré que « *la ville n'a pas suffisamment caractérisé un défaut de vigilance de la part du conducteur [...] bien que s'appliquant aux véhicules autonomes, l'obligation de prudence se réserve à des conditions de circulations particulièrement difficiles* ».

Au regard du procès-verbal de l'accident, Monsieur Dalleau a est venu lui-même reconnaître que le centre-ville de Lyon et plus particulièrement la presqu'île, sont des zones de circulation particulières, invitant à la vigilance, du fait « *qu'il y ait toujours beaucoup de piétons en centre-ville* ». Cependant, malgré ce constat, Monsieur Dalleau ne fait à aucun moment mention qu'il ait gardé un pied près de la pédale de frein, attitude pourtant évidente lorsqu'un conducteur traverse une ZTP.

Monsieur Dalleau a d'autre part été averti qu'il entrait dans ce type d'environnement par le système d'avertissement automatique du véhicule. **(Pièce n°2)**

Ainsi, malgré sa connaissance du risque que peut représenter une inattention en milieu urbain à forte densité de population, Monsieur Dalleau n'a cependant pas fait preuve d'un comportement de vigilance suffisant pour sécuriser sa conduite. En effet, s'il admet avoir été prudent, Monsieur Dalleau n'était pas en mesure de pouvoir actionner un des 3 dispositifs présents dans un véhicule autonome et destiné à reprendre son contrôle : il n'avait pas les

mains sur le volant, ni à proximité du frein à main, ni encore le pied près de la pédale de frein.

Si Monsieur Dalleau avait gardé les mains près du volant, comme il est commandé de le faire dans ce type d'environnement, il aurait été en capacité de réagir (le temps de réaction en conduite étant d'une seconde).

Il ne fait aucun doute que cette attitude contrevient aux « diligences nécessaires » exigées par l'article précité du Code de la route, d'autant qu'il admet lui-même être au courant que la zone traversée observe une forte densité de population. **(Pièce n°9)**

La partie adverse prétend que Monsieur Dalleau avait le pied sur la pédale de frein. Cette affirmation douteuse n'est corroborée par aucun document et encore moins par le procès-verbal dans lequel le conducteur se défend d'avoir fait preuve d'un manque de vigilance. **(Pièce n°9)** D'autre part, si tel avait été le cas, Monsieur Dalleau aurait été en mesure de réagir et l'accident n'aurait pu avoir lieu puisque la réaction d'un conducteur pour actionner une pédale de frein est encore plus rapide que celle d'un mouvement de volant, soit un peu moins d'une seconde. En les circonstances de l'accident et plus particulièrement la faible vitesse du véhicule, un accident est, en l'espèce, forcément dû à un manque d'attention de la part du conducteur, quand bien même ce dernier déclarerait avoir fait montre de la plus grande vigilance.

La partie adverse a versé aux débats un document publicitaire vantant le temps libre offert par la conduite d'un véhicule autonome **(pièce n°10)**. A ce titre, un tel document ne peut être pris en considération par les juges dans leur décision puisqu'il envisage une réalité faussée et forcément améliorée. En l'espèce, elle n'est pas la représentation d'un comportement raisonnable : dans une visée commerciale et séductrice, la publicité en question vante les mérites de la lecture au volant. Si une telle pratique peut s'envisager dans un milieu des plus calme (autoroute), cette attitude n'est pas admissible au sein d'une zone plus complexe telle que la ZTP. D'autre part, le conducteur ne peut nier être au courant de l'obligation de prudence qui s'impose à lui lorsqu'il pénètre au sein d'une ZTP. **(Pièce n°2)**

La partie adverse reconnaît elle-même que « *La prudence doit en effet s'entendre au sens large, elle regroupe une attention accrue, une observation vigilante, le fait de s'apprêter à freiner en cas d'obstacle inattendu* ». Leur conception légitime de la sécurité va donc à l'encontre du message publicitaire vanté par le document qu'ils ont versé aux débats.

La partie adverse rapporte également un sondage précisant les raisons qui poussent à l'achat d'un véhicule autonome **(Pièce n°11)**. Plus de 50% des sondés avouent que la raison principale est de pouvoir se déplacer sans avoir à garder les mains sur le volant du véhicule.

Cependant, ce sondage ne peut en aucun cas de venir justifier de manquement de Monsieur Dalleau qui n'avait pas ses mains sur le volant tout en sachant qu'il traversait une ZTP. En outre, il est même particulièrement malvenu, voire nuisible à l'argumentation de la partie adverse qui s'efforce de prouver tant bien que mal l'attitude de prudence de son client,

Monsieur Dalleau. Nous rappelons à la partie adverse que ce sondage ne dispose d'aucune valeur juridique et n'apporte rien aux débats si ce n'est un discrédit à Monsieur Dalleau qui était soumis à une obligation de prudence.

Notons qu'en l'état actuel de la science, les systèmes d'intelligence artificielle viennent reproduisent les raisonnements humains afin que la technique les seconde et non les remplace. Si le véhicule autonome permet une sécurisation maximale à la conduite en apportant une vigilance accrue et sans fatigue, son système d'analyse de l'environnement, aussi développé soit-il, doit encore être secondé par le conducteur dans certaines zones complexes de circulation telles les ZTP.

Enfin, le conducteur se doit en toutes circonstances d'être toujours le plus prudent possible dans l'utilisation de son véhicule. La voiture autonome sécurise et diminue le nombre d'accidents, mais elle ne peut totalement remplacer les réflexes humains qui demeurent primordiaux à l'accompagnement de la machine.

Par conséquent, le tribunal administratif de Lyon, dans son jugement du 28 juin 2030 (n°3000030), a fait preuve d'une appréciation hasardeuse des faits puisqu'il ne peut légitimement retenir l'absence de faute de la part de la victime notamment au regard de l'obligation de prudence qui lui incombe et de son absence de réaction malgré des conditions favorables lui laissant suffisamment de temps à cet effet.

2.2. A titre subsidiaire : l'absence de faute de la ville de Lyon

2.2.1. Sur l'entretien normal et régulier des balises

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse conteste le jugement du tribunal administratif de Lyon en ce qu'il reconnaît l'entretien normal et régulier des balises Follow Me. Une telle argumentation ne convient pas et ne peut être admise.

En effet, dans son jugement, le tribunal administratif de Lyon a considéré : « *que pour s'exonérer de la responsabilité qui pèse ainsi sur elle, il incombe à la collectivité maître d'ouvrage, soit d'établir qu'elle a normalement entretenu l'ouvrage, soit de démontrer la faute de la victime ;* »

« Considérant toutefois qu'il résulte de l'instruction que la ville de Lyon a produit un calendrier de contrôle des balises ; que ce dernier révèle des contrôles qu'il s'agisse d'évaluations et de mise à jour ; que dans les circonstances de l'espèce, l'absence de régularité de ces contrôles du fait de contraintes techniques ne prive pas de caractère normal l'entretien effectué ; que dès lors ce calendrier permet d'établir un entretien normal de l'ouvrage public ; que par suite, la société d'assurance General Shield n'est pas fondée à soutenir que la ville a commis une faute en entretenant pas normalement l'ouvrage ;

A) En Droit,

L'administration pourra s'exonérer de sa responsabilité s'agissant du préjudice né du fait d'un ouvrage public si elle apporte la preuve qu'il a été l'objet d'un entretien normal et régulier.

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

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

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

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

B) En Fait,

Le tribunal administratif de Lyon dans sa décision du 28 juin 2030 (n°3000030) est venu à bon droit reconnaître l'entretien normal et régulier du parc de balises Follow Me.

Notons tout d'abord, que contrairement à ce que retient le tribunal dans sa décision, le lien de causalité entre borne et accident ne relève pas de l'évidence et que les caractères directs et certains ne sont pas relevés en l'espèce. Si le rare dysfonctionnement d'une borne Follow Me peut conduire à une diminution du nombre d'informations reçues par le véhicule autonome, ce dysfonctionnement ne peut à lui seul engendrer un accident. En effet, le véhicule autonome étant doté de capteurs propres à lui-même, il est en capacité de détecter tout obstacle y compris en l'absence de borne (**Pièce n°5**)

De fait, l'accident suppose un évident dysfonctionnement des capteurs du véhicules mais pas forcément de dysfonctionnement de la borne.

Si par extraordinaire, la Cour venait quand même confirmer le rôle causal de la borne dans l'accident, l'entretien normal et rigoureux dont a bénéficié le parc de balises ne permettrait pas d'engager la responsabilité de la ville.

A ce titre, un calendrier régulier d'entretien a été versé aux débats pour démontré la bonne foi de la ville (**Pièce n°1**). Le Tribunal administratif dans sa décision est venu reconnaître le caractère irréprochable de l'entretien. Tout risque d'interférence est donc quasiment impossible et si l'on prend en compte les capteurs en bon état d'un véhicule, le risque d'accident est presque nul.

Le contrôle des balises est effectué de manière régulière par la société INTUITECH, prestataire de qualité, sectionné après émission d'un marché public par la Ville de Lyon (**Pièce n° 12**). Ainsi, la ville a pris toutes les mesures normales pour garantir du meilleur entretien des balises.

La partie adverse fait mention d'une baisse du signal radio des balises dû à une forte saturation des réseaux de communication. Pour autant, cette baisse ne vient en aucun cas justifier d'une faute de la Ville par un quelconque manque d'entretien. La saturation du réseau est extérieure à l'entretien normal.

Notons d'autre part, que lors de l'installation même de ces balises, les ingénieurs ont très habilement réglé les bornes sur des fréquences exclusives qui permettent aux véhicules de recevoir l'intégralité du signal, dans les meilleures conditions qui soient et sans le moindre risque d'interférence.

Par conséquent, c'est à bon droit que le tribunal administratif de Lyon a reconnu l'entretien normal et régulier du parc de balises Follow Me.

Pour autant, le tribunal a commis une erreur d'appréciation en établissant un lien direct et certain entre la défektivité supposée d'une balise et l'accident de Monsieur Dalleau. Du fait du caractère autonome de son véhicule, ce dernier est au moins en partie responsable du préjudice subi.

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

Il serait tout à fait inéquitable de laisser à 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 Société d'assurance General Shield à lui verser la somme de 3 000 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 de la Cour administrative d'appel de Lyon :

- L'annulation du jugement du Tribunal administratif de Lyon en date du 28 juin 2030 s'agissant de la responsabilité sans faute :

- A titre principal, rejeter les demandes de la compagnie
- A titre subsidiaire, considérer le vice propre au véhicule et la faute de la victime, de nature à exonérer la responsabilité de la ville de Lyon

- S'agissant de la responsabilité pour faute, confirmer la décision du tribunal administratif de Lyon qui retient l'absence de faute de la Ville

- Condamner la compagnie général Shield à lui verser la somme de 3000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

Fait à LYON, le 30 avril 2031

SCP Avocat des Bords de Saône

BORDEREAU DE COMMUNICATION DE PIECES

Pièce n°1 : Rapport d'inspection et plan de contrôle du parc des balises Follow Me

(Première instance, mémoire en réponse n°1, pièce n°5)

Pièce n° 2 : Système d'avertissement du véhicule autonome

(Appel, requête introductive, pièce n°10)

Pièce n° 3 : Graphique comparatif du nombre d'accident Lyon/Nantes

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°7)

Pièce n° 4 : Statistiques des accidents avec implication de véhicules autonomes ou non

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°5)

Pièce n° 5 : Fiche technique de fonctionnement du véhicule autonome

(Appel, requête introductive, pièce n°3)

Pièce n° 6 : Rapport d'expertise effectué par Garage Tyrex

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°9)

Pièce n° 7 : Contre-expertise (avec mention de la date corrigée)

(Jointe au mémoire)

Pièce n° 8 : Attestation sur l'erreur de datation de la contre-expertise

(Jointe au mémoire)

Pièce n°9 : Procès-verbal d'accident

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°14)

Pièce n° 10 : Extrait de publicité pour un véhicule Tyrex

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°13)

Pièce n°11 : Sondage sur les raisons de l'achat d'un véhicule autonome

(Appel, mémoire en réponse, pièce n°12)

Pièce n°12 : Marché Public concernant les balises ZTP de Lyon

(Première instance, mémoire en réponse n°1, pièce n°3 et 4)

PROCÈS-VERBAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE
D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE

N° d'imprimé : X 00000000

EXEMPLAIRE REMIS À L'USAGER

NATURE DU CONTRÔLE Expertise technique véhicule	DATE DU CONTRÔLE 7 avril 2030	N° D'IDENTIFICATION 13 003 678
--	----------------------------------	-----------------------------------

BIEN DE RAISON DE L'INSTALLATION DE CONTRÔLE

N° D'AGRÈMENT : S078S567

RAISON SOCIALE : MDP Controle Technique

ADRESSE :
Centre commercial Auchan
69300 Caluire

IDENTITE DU CONTRÔLEUR

NOM ET PRÉNOM : Frederic Sanchez

N° D'AGRÈMENT : 12 34 567

SIGNATURE :

INFORMATION SUR LA VISITE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DÉFAVORABLE

PROCÈS-VERBAL N° : DATE :

N° D'AGRÈMENT DE L'INSTALLATION :

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

N° immatriculation	Date d'immatriculation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation
AB 311 LW.	-	01/06/2027.
Genre	Marque	Type
VP	TYREX	V8 427 c.i
N° dans la série du type		Énergie
ZFA169		Hybride
Kilométrage inscrit au compteur	Désignation commerciale	
69186.	CRUCIAL	

TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

NOM, PRÉNOM OU RAISON SOCIALE : Dalleau Benjamin

ADRESSE :
18 rue Victor Hugo
01100 Oyonnax

RÉSULTAT DU CONTRÔLE TECHNIQUE

NATURE ET DATE DU PROCHAIN CONTRÔLE :
-

DEFAUTS OU ANOMALIES CONSTATÉS

RÉSULTAT DU CONTRÔLE

Document(s) présentés(s):
- certificat immatriculation

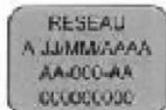
4.4.1. FAISCEAU INFRAROUGE FRONTAL: Opacité du capteur
4.4.1.2. FEU DE CROISEMENT: réglages trop bas
4.3.1.1. CONNEXION LAZER A BALAYAGE: usure connexion filaire

MESURES

****Freinage****

****Pollution****

****Freinage****



INFORMATIONS IMPORTANTES AU VÉRBO

Pièce n° 7 : Contre-expertise (avec mention de la date corrigée)

Pièce n° 8 : Attestation sur l'erreur de datation de la contre-expertise

Je soussigné, Frédéric Sanchez, agent d'expertise automobile, agréé n° 1234567, certifie sur l'honneur :

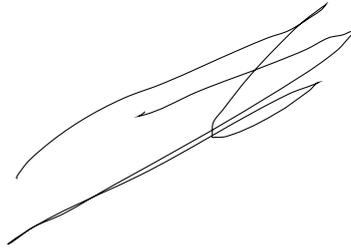
Avoir effectué une expertise de contrôle technique le 7 avril 2030 sur un véhicule Tyrex, modèle Crucial, immatriculé AB 311 LW, dont la carte grise est au nom de Dalleau Benjamin, domicilié 18 rue Victor Hugo à Oyonnax (01100)

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Caluire (Rhône)

Le 20 juin 2031

Frédéric Sanchez

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frédéric Sanchez', written in a cursive style.