

SCP AVOCATS DES BORDS DE SAONE
AVOCAT AU BARREAU DE LYON
32 RUE NEUVE - 69002 LYON
TEL. 04 62 48 96 23
SCP.SAONE@GMAIL.COM

COUR ADMINISTRATIVE DE LYON

REQUETE EN APPEL

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

1. RAPPEL DES FAITS

1.1.

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

1.2.

Pour permettre la circulation de ces véhicules, des balises 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 a versé la somme de 58 948,23 euros à la société Général Shield sur la base d'une responsabilité sans faute.

1.6.

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

2. DISCUSSION

2.1. Sur l'absence de bienfondé du jugement

2.1.1. L'erreur de droit concernant la responsabilité sans faute : ouvrage exceptionnellement dangereux

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

[...] 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 ; que le dysfonctionnement de la balise FollowMe place Bellecour est effectivement responsable du dommage subi par M.Dalleau ; que, dans ces conditions, la requérante est fondée à demander réparation sur le fondement de la responsabilité sans faute pour risque de la ville de Lyon ».

Toutefois, le jugement est dénué de tout bienfondé sur ce point :

A) En Droit,

Le juge administratif reconnaît un régime de responsabilité sans faute en cas de dommage causé par un ouvrage public « **exceptionnellement dangereux** » (CE, 6 juillet 1973, Min. de l'Équipement c/ Sieur Dalleau, Lebon, p. 482.)

L'extrême gravité du risque justifie la présomption de responsabilité.

Pour autant, la seule exposition au risque ne permet pas de qualifier un ouvrage public d'exceptionnellement dangereux. Les critères pour reconnaître un tel régime ont donc été précisés par la jurisprudence.

Aussi, un ouvrage public est considéré comme « exceptionnellement dangereux » du fait du **caractère constant et permanent du risque** engendré (CE, 6 juillet 1973, Min. de l'Équipement c/ Sieur Dalleau, Lebon, p. 482.). Ici, en l'espèce, une falaise notoirement instable et sujette à des éboulements constants sur un tronçon de route a été considérée comme un ouvrage exceptionnellement dangereux présentant un risque suffisamment constant et permanent.

D'autre part, la jurisprudence a exigé que le risque revête un **caractère d'une exceptionnelle gravité** (CE, 5 juin 1992, Min. de l'Équipement c/ Epoux Cala, req. n° 115331.) En cassation d'un arrêt de la cour administrative d'appel de Lyon (18 janvier 1990), le Conseil d'État établit une jurisprudence très restrictive s'agissant de la reconnaissance de tels ouvrages.

Dans l'arrêt précité, malgré l'état de fissuration d'un massif rocheux présentant un risque élevé de chute de blocs de pierres, ce risque ne présentait pas un caractère d'une exceptionnelle gravité comparée avec celui auquel sont exposés les usagers de nombreuses routes de montagne.

De fait, pour retenir un régime de responsabilité sans faute du fait d'un ouvrage exceptionnellement dangereux, les critères établis par la jurisprudence sont ceux du **caractère permanent et constant** du risque ainsi que son **exceptionnelle gravité**.

La jurisprudence est venue reconnaître au cas par cas des régimes de responsabilité sans faute pour des ouvrages exceptionnellement dangereux.

A ce titre, une route de montagne seulement exposée aux avalanches ne constitue pas un ouvrage public exceptionnellement dangereux (CE, 11 avril 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 janvier 1981, Époux Sejean et autres, Lebon T. 956).

Concernant plus particulièrement des ouvrages techniques ou mécaniques, le tribunal administratif de Grenoble a rendu en ce sens un arrêt en date du 21 juin 2030 (**Pièce n°5**) 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 télépéage. Pour le tribunal en effet, le risque représenté par la barrière n'est ni constant ni permanent, ne justifiant pas de fait un régime de responsabilité sans faute.

En ce sens, le Conseil d'Etat a rendu récemment une décision (12 octobre 2030, n°115896- **Pièce n° 6**) par laquelle il réfute le qualificatif d'ouvrage exceptionnellement dangereux pour un dispositif de feux de circulation, alors qu'un accident avait eu lieu après que les feux aient inexplicablement cessé de fonctionner. Il considère en effet d'une part que le risque encouru n'est pas suffisamment grave ni permanent pour retenir une responsabilité sans faute. D'autre part, il estime que le conducteur est soumis à une obligation de prudence, notamment lorsqu'il traverse un carrefour en l'absence de feux de circulation.

B) En fait,

Pour retenir le régime de responsabilité sans faute du fait d'un ouvrage exceptionnellement dangereux concernant les balises Follow Me, les critères établis par la jurisprudence doivent être réunis. En effet, le seul risque n'est pas suffisant pour engager la responsabilité de la ville.

Concernant le critère **d'exceptionnelle gravité du risque** exigé par la jurisprudence Epoux Cala, ce dernier n'est pas acquis en l'espèce.

Le tribunal administratif de Lyon a qualifié les balises FollowMe d'ouvrage exceptionnellement dangereux alors même que dans sa décision, il mentionne que « *les dégâts engendrés à de telles occasions sont d'une potentielle importante gravité* ». Or, outre cette contradiction, 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.

Ce critère d'extrême gravité du risque est absent en l'espèce, d'une part parce que le risque encouru par les usagers sur la ZTP lyonnaise n'est pas plus important que celui des autres ZTP françaises. L'accident de Monsieur Dalleau B. est à ce titre le seul accident connu sur ce type de véhicule.

Si la ville a autorisé la mise en place d'une telle infrastructure, elle s'est auparavant assurée de la fiabilité du matériel et en particulier des balises. Cette vérification préalable a été nécessitée par la démographie particulière de la ZTP : la presqu'île est un quartier animé où circulent de nombreux piétons et cyclistes. (**Pièces n°9 et 11**)

D'autre part, le jugement de première instance (TA Lyon, 28 juin 2030, n°3000030 – **Pièce n°2**) a confirmé l'entretien normal et irréprochable dont bénéficie le parc des balises Follow Me.

Ainsi, la garantie des meilleures conditions de fonctionnement du matériel et d'une sécurité effective ne permettent pas de retenir l'exceptionnelle gravité du risque que représente les balises FollowMe.

Enfin, si le système de balises FollowMe se veut le plus sécurisant possible, les capteurs situés sur les véhicules autonomes permettent de pallier un éventuel dysfonctionnement des balises ; les voitures autonomes étant aussi conçues pour évoluer hors des ZTP. (**Pièce n°3**)

Concernant le caractère **constant et permanent** du risque établi par la jurisprudence Dalleau, 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.

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.

C) Sur le préjudice,

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,

Le Conseil d'Etat, dans sa jurisprudence constante, rappelle que dans le cas d'un préjudice causé par un ouvrage exceptionnellement dangereux, seul un préjudice **grave et spécial** ouvrira, pour la personne victime, le droit d'être indemnisé.

A titre d'exemple, dans un arrêt de 2017 (CE 5ème - 4ème chambres réunies, 08/06/2017, 390424), le conseil d'Etat prévoit que : « la responsabilité de la puissance publique peut se trouver engagée, même sans faute, sur le fondement du principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques, lorsqu'une mesure légalement prise a pour effet d'entraîner, au détriment d'une personne physique ou morale, un préjudice grave et spécial, qui ne peut être regardé comme une charge lui incombant normalement ; que lorsqu'il ressort des pièces du dossier que les conditions en sont réunies, il appartient au juge administratif de soulever d'office, après en avoir informé les parties, le moyen tiré de l'existence d'une responsabilité sans faute de l'Etat ; »

Aussi, le préjudice **grave et spécial** se définit habituellement comme celui qui ne peut être regardé comme une charge incombant normalement à la personne publique.

b) En fait,

S'agissant du préjudice subi par Mr Dalleau, ces critères de **gravité et de spécialité** sont absents. Son véhicule a en effet percuté un lampadaire.

En l'espèce la voiture circulait sur un axe routier en centre-ville et malgré son caractère autonome, l'accident de cette dernière aurait pu être provoqué tant par l'absence de signal d'une balise, que par un dysfonctionnement inhérent de ses propres capteurs voire par un obstacle inattendu sur la route (véhicule, piéton, vélo) ou encore par le fait d'être percuté par un autre véhicule. Le dommage subi ne peut donc être qualifié de spécial.

D'autre part, le véhicule est peu endommagé : seuls quelques pièces de carrosserie et un phare sont à changer. Monsieur Dalleau ne souffre d'aucun dommage physique. Par conséquent, son préjudice ne peut être qualifié de grave.

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 qu'il ne revêt ni de caractère grave, ni de caractère spécial.

2.1.2. Sur l'erreur du Tribunal quant à l'appréciation du vice propre au véhicule

Dans son jugement, le Tribunal administratif de Lyon a considéré « *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 ; que le dysfonctionnement de la balise FollowMe place Bellecour est effectivement responsable du dommage subi par M. Dalleau ; que, dans ces conditions, la requérante est fondée à demander réparation sur le fondement de la responsabilité sans faute pour risque de la ville de Lyon ;* »

Toutefois, le jugement est dénué de tout bienfondé sur ce point :

A) En Droit,

Concernant la force probante des pièces produites et versées au débat et notamment les rapports d'expertise, la jurisprudence civile est applicable.

Ainsi, la cour de cassation a retenu qu'une expertise extrajudiciaire même unilatérale peut être reçue comme une preuve à la condition que le rapport soit soumis à la discussion et la contradiction des parties lors des débats (Cass. civ. 3ème, 23 mars 2005, n°04-11.455).

Pour autant, le juge ne peut se fonder exclusivement sur une expertise commandée par les parties (Chambre mixte, 28 septembre 2012, pourvoi n°11-18.710) : « 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 »

B) En Fait,

Dans son jugement (28 juin 2030 n°3000030) de ne retenir aucun **vice propre au véhicule**, le tribunal administratif de Lyon s'est fondé uniquement sur une homologation du Ministère du commerce et de l'Industrie ainsi que sur un rapport d'expertise fourni par le garage Tyrex.

Aussi, en se fondant uniquement sur des pièces fournies par la partie requérante, sans demander **d'expertise objective**, le tribunal administratif de Lyon ne peut légitimement retenir l'absence de vice propre au véhicule. D'autant plus que l'établissement ayant effectué l'expertise est concessionnaire auprès de l'entreprise constructrice du véhicule autonome (Tyrex), ce qui de fait peut accroître le doute quant à l'objectivité du rapport.

Par conséquent, une **contre-expertise (Pièce 4)** a donc été réalisée sur le véhicule de Monsieur Dalleau par un établissement extérieur aux parties. Il a été constaté qu'un ou plusieurs capteurs permettant de recevoir les informations depuis des bornes telles que celles installées sur la presqu'île de Lyon (Follow Me) sont partiellement défectueux, ce qui explique la déviation du véhicule.

En effet, l'expertise a révélé une usure du système de connexion du laser à balayage qui est le capteur frontal servant à cartographier les obstacles sur la route du véhicule autonome. Il est également mentionné que le faisceau infrarouge de ce capteur observe une certaine opacité : il est donc possible pour ce capteur de ne pas distinguer un obstacle.

Notons que ces capteurs sont essentiels puisqu'ils suffisent à eux seuls à diriger le véhicule.

En effet, le modèle TYREX Crucial de Mr Dalleau est susceptible d'évoluer tant au sein d'un périmètre délimité par des balises (ZTP) que dans un territoire dénué de toute borne informative. Il s'agit bien d'un véhicule autonome qui doit pouvoir observer une autonomie en l'absence de bornes auxquelles il se connecte en centre-ville ou en cas de défectuosité de celles-ci (absence de signal). **(Pièce 3)**.

Dès lors, un jugement qui, pour retenir une responsabilité sans faute, ne se fonde que sur le dysfonctionnement d'une borne FollowMe, n'est pas fondé.

De fait, dans l'hypothèse même d'un dysfonctionnement d'une balise, le véhicule aurait dû en temps normal continuer sa route sans provoquer d'accident puisqu'il dispose d'une fonction d'autonomie de conduite guidée par des capteurs propres au véhicule. Les balises FollowMe présentes à Lyon ne sont qu'un guidage supplémentaire à celui inhérent au véhicule ; elles lui permettent une meilleure appréhension de l'environnement urbain.

Par conséquent, il est manifeste que c'est à tort que le tribunal administratif de Lyon, dans son jugement du 28 juin 2030 (n°3000030), a considéré le véhicule de Mr Dalleau comme dénué de tout vice propre ; qu'en se fondant uniquement sur des pièces produites par la partie requérante, il a ainsi commis une mauvaise appréciation des faits ;

Que c'est à tort que le tribunal a tenu pour responsable de l'accident les balises FollowMe alors que le véhicule autonome est doté de capteurs lui permettant d'évoluer dans un environnement dénué de toute balise électromagnétique.

2.1.3. Sur l'erreur du Tribunal dans l'appréciation de la faute de la victime

Dans son jugement du 28 juin 2030, le Tribunal administratif de Lyon a pu considérer 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 ; [...] qu'il en résulte que la ville de Lyon n'est pas fondée à soutenir que M. Dalleau a commis une faute due à un excès de vitesse* ».

Toutefois, ce faisant, le Tribunal a commis une erreur dans son appréciation :

A) En droit,

La faute de la victime est une cause d'exonération totale (CAA Bordeaux, 23 février 2007, requête numéro 03BX00837, Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions) ou partielle (Conseil d'Etat, 26 juin 1992, Commune de Béthoncourt) de la responsabilité de l'administration.

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

L'article R 412-6 (II) alinéa 2 du Code de la route 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.* ». Cela obligeant donc le conducteur d'un tel véhicule à « *se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent* » conformément au II susmentionné. Il existe donc une obligation de prudence pour le conducteur du véhicule autonome de type 4.

Certains arrêts du Conseil d'Etat reconnaissent l'exception de risque accepté comme cause d'exonération de la responsabilité administrative. Elle intervient quand la victime s'est exposée volontairement au dommage. Les arrêts « Sille » de 1998 et « Meunier » de 1996 en témoignent. Dans ces derniers arrêts, il s'agit d'un professionnel de l'immobilier qui a accepté le risque que la commune abandonne un projet, en raison de son rejet par une enquête publique et d'autres hostilités ; un commerçant a installé son restaurant dans une cave creusée alors que le maire l'avait averti des instabilités avant son installation. Le juge a estimé que le préjudice résultant d'une situation à laquelle l'intéressé s'était sciemment exposé ne lui ouvrait pas droit à réparation.

La jurisprudence récente du Conseil d'Etat témoigne de la nécessité de rapporter une attitude de prudence, dont doivent faire preuve les automobilistes qui se prévalent d'un ouvrage exceptionnellement dangereux ayant

causé leur accident, pour exiger réparation de leur préjudice sur le fondement de la responsabilité sans faute. (Conseil d'Etat, 12 octobre 2030, n° 115896 – **Pièce n°6**)

B) En fait,

Le tribunal n'a pas justement jugé l'affaire puisque Monsieur DALLEAU par le procès-verbal du 6 mai 2029 (**Pièce n°7**) a pu déclarer qu'il n'avait « cependant pas les mains sur le volant ». Il estime lui-même que le centre-ville de Lyon est un endroit à risque. Aussi, il « essaie toujours de garder un œil aux alentours, puisqu'il y a toujours beaucoup de piétons ». Il n'a de ce fait pas pu réagir car il n'a pas agi de manière prudente dans cette zone en ne gardant pas les mains sur le volant ou près du frein.

Or, bien qu'apparemment réaliste sur le danger que peut représenter la circulation en centre-ville, ce dernier n'avait pas pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de tous.

Notons que le véhicule autonome de Mr Dalleau est doté d'un système d'avertissement perfectionné (**Pièce n°12**) lui indiquant d'une part lorsqu'il démarre son véhicule, par un message sur l'écran du tableau de bord, que malgré l'autonomie du véhicule, la prudence du conducteur est requise. D'autre part, un message sonore est diffusé dans l'habitacle du véhicule dès lors qu'il entre dans une zone à forte densité de population telle que la ZTP de la presqu'île de Lyon.

Si Monsieur Dalleau avait gardé les mains près du volant comme il se doit dans ce type de zone, il aurait pu réagir (le temps de réaction en conduite étant d'une seconde), il aurait pu anticiper et donner un coup de volant ou autre.

De plus, la vitesse étant limitée à 50 km/heure dans ce type de zone, Monsieur Dalleau aurait eu le temps de réagir facilement. Aussi, pour un véhicule produit en 2030, la distance de freinage moyenne à 50km/h est d'environ 6 mètres (**Pièce n°12**). D'autant plus que le temps de réaction de « l'individu lambda » est d'une seconde.

Il ne fait aucun doute que cette attitude contrevient aux « diligences nécessaires » exigées par l'article susvisé du Code de la route, d'autant plus que Lyon est une ville à forte densité de population avec 10 583 hab./km². Le centre-ville de Lyon est un endroit à forte densité de population ce qui s'explique par la forte activité du quartier ainsi que la présence de nombreux bureaux alentours

Par ailleurs, la configuration de la place Bellecour avec sa forme géométrique rectangulaire ne laissait aucun doute à Monsieur DALLEAU quant au fait de savoir que la voiture devait tourner. Il aurait donc pu anticiper l'écart.

Le centre-ville de Lyon est principalement composé de bureaux et d'habitations. L'affluence y est forte aux heures de pointes : 16h00-19h00. Monsieur Dalleau a dû remarquer qu'en conduisant dans cette zone à une telle heure, il y avait de forts risques d'accident surtout avec les piétons et que de fait, la plus grande vigilance était de mise. Un comportement « normal » de sécurité et de prudence aurait dû être observé ce qui n'a pas été le cas en l'espèce. D'autant plus que le véhicule autonome avertit son conducteur lorsque ce dernier pénètre en centre-ville ou dans une zone potentiellement dangereuse du fait de la forte densité de population. (**Pièces n°9 et 11**)

Le tribunal administratif de Lyon, dans son jugement du 28 juin 2030 (n°300030), 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.

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
- A titre principal, rejeter les demandes de la compagnie
- A titre subsidiaire, considérer le vice propre au véhicule et la faute de la victime, ne nature à exonérer la responsabilité de la ville de Lyon
- 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 25 août 2030

SCP Avocat des Bords de Saône

BORDEREAU DE COMMUNICATION DE PIECES

Pièce n°1 (de première instance) : Délibération autorisant le Maire à entrer en justice

Pièce n° 2 : Jugement du Tribunal Administratif de Lyon du 28 juin 2030 (n°3000030)

Pièce n° 3 : Fiche technique du véhicule

Pièce n° 4 : Contrôle technique du véhicule (contre-expertise)

Pièce n° 5 : Décision du Tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030

Pièce n° 6 : Conseil d'Etat, 12 octobre 2030, n° 115896

Pièce n° 7 (de première instance) : Procès-verbal d'accident

Pièce n° 8 : Article R412-6 du code de la route

Pièce n°9 : Statistiques fréquentation place Bellecour

Pièce n° 10 : Message d'avertissement du véhicule autonome

Pièce n°11 : Localisation de l'accident

Pièce n°12 : Informations sur les distances de freinage

Pièces de première instance non reproduites

Pièce n°1 : Rapport sur « Les enjeux et problématiques autour du véhicule autonome »

Pièce n°2 : Copie du marché public émis pour l'installation des balises

Pièce n°3 : Notification d'attribution du marché public

Pièce n°4 : Rapport d'inspection des balises FollowMe en date du 20 Mai 2029.

Pièce jointe n°1: Délibération autorisant le Maire à entrer en justice

Pièce jointe n°1 : Autorisation à agir en justice du Maire



Conseil municipal
Séance du 3 juin 2030
Délibération n°2030-123

Délibération autorisant au maire d'agir en justice

Objet : Défense des intérêts de la ville de Lyon dans l'instance introduite par la société d'assurance General Shield devant le tribunal administratif de Lyon

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. L2122-22 ;

Considérant que par requête en date du 30 mai 2030 la Société d'assurance General Shield a déposé devant le tribunal administratif de Lyon un recours visant à engager la responsabilité de la commune dans le cadre d'un dommage lié à un ouvrage public ;

Considérant qu'il importe d'autoriser Monsieur le maire à défendre les intérêts de la ville dans cette affaire ;

Le conseil municipal, par 55 voix pour, 17 contre, 1 abstention,

Autorise Monsieur le Maire à ester en défense dans la requête introduite devant le tribunal administratif de Lyon.

Désigne la SCP ABS Avocats des Bords de Saône, pour représenter la commune dans cette instance.

Fait à Lyon, le 3 juin 2030

Certifié exécutoire,

Le maire,

Pièce jointe n°2: Jugement du Tribunal Administratif de Lyon du 28 juin 2030 (n°3000030)

TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LYON

N° 3000030

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Société d'Assurance Général Shield

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Nicolas Chiorino
Rapporteur

Le tribunal administratif de Lyon

M. Emile Verrier
Rapporteur public

(3^{ème} chambre)

Audience du 28 juin 2030
Lecture du 28 juin 2030

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 30 mai 2030 et le 20 juin 2030, la Société Général Shield, représentée par la SCP Evariste, Samantha & Prosperus, demande au tribunal, dans le dernier état de ses écritures :

1°) de déclarer la ville de Lyon responsable du préjudice subi du fait de la collision entre un véhicule automatique et un lampadaire survenu le 6 mai 2029 place Bellecour ;

2°) de condamner la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros en réparation de ce préjudice ;

3°) de mettre à la charge de la ville de Lyon la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ainsi que les entiers dépens de l'instance.

Elle soutient que :

- le 6 mai 2029, la voiture automatique de Monsieur Dalleau a fait un écart sans raison apparente et a détruit un lampadaire situé sur la place Bellecour appartenant à la SARL Rita ;
- M. Dalleau a subi un préjudice matériel en raison de l'endommagement de la carrosserie du véhicule suite à la collision ;
- elle s'est acquittée de l'ensemble des sommes correspondant à la réparation des préjudices subis par la SARL Rita et son client soit une somme de 58 938, 23 euros ;
- elle est fondée à demander par la voie de l'action subrogatoire l'indemnisation des sommes dont elle s'est acquittée pour le compte de M. Dalleau qui aurait été fondé à agir devant le tribunal administratif ;
- la requête est recevable car formée dans le délai de recours consécutif au rejet de sa demande préalable d'indemnisation ;
- ces types de véhicules communiquent avec des balises FollowMe appartenant à la ville de

Lyon qui permettent le guidage du véhicule et assurent la sécurité des individus sur la voie publique dès lors qu'elles font l'objet d'un entretien régulier ;

- après expertise les dommages ne pouvaient être imputables au véhicule ;
- aucune faute ne pouvait être reprochée au conducteur ;
- les mises à jour ainsi que les contrôles des logiciels n'ont pas été effectués par la ville de Lyon à échéance régulière ;
- il s'agit d'un ouvrage public particulièrement dangereux ;

Par des mémoires en défense enregistrés le 5 juin 2030 et le 24 juin 2030 la ville de Lyon, représentée par la SCP Avocats des Bords de Saône, conclut au rejet de la requête. A titre subsidiaire, en cas de reconnaissance d'une responsabilité de la ville, elle demande la reconnaissance d'une faute de la victime ainsi que la condamnation de la société INTUITECH' à garantir la ville de Lyon contre d'éventuelles condamnations dans le cadre présent et à ce que la somme de 1 500 euros soit mise à la charge de la société d'assurance Général Shield au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- le demandeur n'apporte pas la preuve du lien de causalité entre le dommage et l'état de l'ouvrage public ;
- n'ayant pas exécuté toutes les diligences nécessaires pour éviter l'accident, le conducteur n'a pas respecté l'obligation de prudence relative à la conduite d'un véhicule de type 4 ;
- le défaut de respect des échéances de contrôle de l'état de l'ouvrage public ne caractérise pas un défaut d'entretien normal du fait de la régularité des mises à jour qui ont été effectuées ;
- les risques que le dysfonctionnement des balises provoque ne présentent pas un caractère de gravité suffisant à les caractériser d'ouvrage public particulièrement dangereux ;
- la société INTUITECH' en tant que maître d'œuvre de l'ouvrage public défaillant et tiers au contentieux, est responsable du préjudice subi ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le code civil ;
- le code de la route ;
- le code de justice administrative ;

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience :

Ont été entendus au cours de l'audience publique du 28 juin 2030 :

- le rapport de M. Chiorino, premier conseiller ;
- les conclusions de M. Verrier, rapporteur public ;
- les observations de Me Julien, Me Hugonin et Me Gaude pour la société General Shield
- les observations de Me Giachino, Me Hudry, Me Giradin et Me Fouillard pour la ville de

Lyon ;

1. Considérant que le 6 mai 2029, Monsieur Benjamin Dalleau, alors à bord de son véhicule automatique de la marque Tyrex, a eu un accident place Bellecour à Lyon ; que son véhicule a commis une erreur de trajectoire le faisant sortir de la route et percuter un lampadaire appartenant à la SARL Rita ; que pour demander la condamnation de la ville de Lyon à réparer les conséquences dommageables de cet accident, la société d'assurance General Shield soutient que ces dernières sont dues à un défaut d'entretien normal de l'ouvrage ou à sa nature d'ouvrage public exceptionnellement dangereux; que la requérante demande, dans le dernier état de ses écritures, la condamnation de la ville à lui verser la somme globale de 58 948,23€ en réparation des préjudices subis du fait de l'accident ;

En ce qui concerne la responsabilité pour faute :

2. Considérant que pour obtenir réparation, par la ville du dommage subi à l'occasion de l'usage d'un ouvrage public, les usagers doivent démontrer devant le tribunal, d'une part, la réalité de leur préjudice, d'autre part, l'existence d'un lien de causalité direct entre l'ouvrage et le dommage ; 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 ;
3. Considérant que la requérante soutient que les balises FollowMe n'ont pas fait l'objet d'un entretien normal et qu'elle produit à cette fin une expertise permettant d'exclure une défaillance du véhicule ; qu'elle estime qu'une absence prolongée de test sur le système permet de retenir l'absence d'entretien normal ;
4. 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 ou de mises à jour ; que dans les circonstances de l'espèce, l'absence de régularité de ces contrôles du fait de contraintes techniques ne prive pas de caractère normal l'entretien effectué ; que dès lors ce calendrier permet d'établir un entretien normal de l'ouvrage public ; que par suite, la société d'assurance General Shield n'est pas fondée à soutenir que la ville aurait commis une faute en n'entretenant pas normalement l'ouvrage ;

En ce qui concerne la responsabilité sans faute :

5. Considérant que la réparation, par la ville, du dommage subi à l'occasion de l'usage d'un ouvrage public, n'est pas soumise à l'existence d'un vice de conception ou d'un défaut d'entretien normal lorsque celui-ci est jugé exceptionnellement dangereux ;
6. Considérant que le réseau électromagnétique routier dont dépendent les véhicules autonomes sur la presqu'île lyonnaise est un système extrêmement sécurisé ; que ce réseau reste néanmoins vulnérable exceptionnellement à certains éléments extérieurs, imprévisibles et irrésistibles, ce qui ne peut être empêché par davantage de contrôle par l'homme dans l'état actuel de la science ; que les dégâts engendrés à de telles occasions sont d'une potentielle importante gravité ; qu'il en résulte que le système électromagnétique routier est un ouvrage public exceptionnellement dangereux ;
7. 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 ; que le dysfonctionnement de la balise FollowMe place Bellecour est effectivement responsable du dommage subi par M. Dalleau ; que, dans ces conditions, la requérante est fondée à demander réparation sur le fondement de la responsabilité sans faute pour risque de la ville de Lyon ;

En ce qui concerne la faute de la victime :

8. Considérant qu'il est possible pour l'administration de se voir exonérer de sa responsabilité, entièrement ou partiellement, notamment en cas de faute de la victime ; qu'en premier lieu, au terme de l'article R412-6 du code de la route : *«II.-Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. 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. »* ; qu'il incombe à la partie qui invoque un défaut de vigilance du conducteur de le démontrer ;
9. Considérant qu'il résulte de l'instruction que M. Dalleau n'avait pas les mains sur le volant au moment de l'accident et que ce dernier n'a pas réagi malgré l'erreur de trajectoire prévisible du véhicule ; qu'il n'avait cependant pas plus de quelques secondes afin de corriger l'erreur ; qu'en l'état, la ville n'a pas suffisamment caractérisé un défaut de vigilance de la part du conducteur ;
10. Considérant qu'au termes des articles R413-3 et R413-17 combinés du code de la route, la limite de vitesse s'applique uniquement dans des « conditions optimales de circulation » ; que « les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations » obligent le conducteur à adapter sa vitesse en descendant en-deçà de la limite indiquée ; que néanmoins cette obligation de prudence s'entend différemment pour un véhicule autonome dont la capacité de réaction est supérieure à l'être humain ; que par conséquent, bien que s'appliquant aux véhicules autonomes, l'obligation de prudence se réserve à des conditions de circulations particulièrement difficiles ;
11. Considérant qu'il résulte de l'instruction que M. Dalleau roulait à 50 km/h place Bellecour ; que cette place, bien que faisant l'objet d'un trafic piéton important et étant parfois bordée d'habitations, dispose d'une infrastructure routière en bonne condition et offre au véhicule une nette vision périphérique ; que ces conditions de circulation sont suffisamment bonnes pour appliquer les limitations de vitesses maximales à un véhicule autonome et qu'en tout état de cause, les paramètres de conduite étaient fixés par le véhicule lui-même ; qu'il en résulte que la ville de Lyon n'est pas fondée à soutenir que M. Dalleau a commis une faute due à un excès de vitesse ;

En ce qui concerne l'appel en garantie :

12. Considérant qu'en vertu d'un principe inspiré des articles 1792 et 2270 combinés du code civil, le défendeur est en droit de demander la condamnation d'un tiers afin que la responsabilité de ce dernier se substitue à la sienne ;
13. Considérant que si la commune est condamnée seule à réparer le préjudice, la mise en cause du maître d'œuvre ne peut pas reposer sur le fondement de la responsabilité sans faute ; que l'appel en garantie ne peut être fondée que sur une responsabilité contractuelle ; que cette responsabilité est notamment engagée en cas d'application d'une clause contractuelle spéciale contenu dans le marché, ou lorsque le dommage trouve directement son origine dans des désordres affectant l'ouvrage objet du marché ;

14. Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il existe bien un lien contractuel entre la Ville de Lyon et la société INTUITECH visant l'attribution d'un marché public ; que l'objet de ce marché est à l'origine de l'accident ; qu'il n'est fait état par la ville de Lyon d'aucune clause spéciale visant à mettre à charge du maître d'œuvre une responsabilité sans faute dans le cadre de l'usage de son ouvrage; que les désordres affectant la défaillance des balises sont extérieurs, irrésistibles et imprévisibles ; que la ville de Lyon n'établit pas que la société INTUITECH a commis une faute propre à retenir la responsabilité contractuelle de cette société ;

Sur les préjudices :

15. Considérant que le préjudice dont il est demandé réparation s'élève à hauteur de 58 948,23€, que celui-ci ne fait pas l'objet d'une contestation ;

Sur les conclusions à fin d'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

16. Considérant qu'il n'y a pas lieu dans les circonstances de l'espèce de mettre à la charge de la ville de Lyon, partie perdante dans la présente instance, le versement à la société General Shield d'une somme en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ; que, sur le fondement de ces dispositions, les conclusions présentées par la ville de Lyon, partie perdante dans la présente instance, doivent être rejetées ;

D E C I D E :

Article 1^{er} : La ville de Lyon versera à la société General Shield la somme de 58 948,23 euros.

Article 2 : Le surplus des conclusions de la requête et les conclusions présentées par la ville de Lyon sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetés.

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

Délibéré après l'audience du 28 juin 2030, à laquelle siégeaient :

Mme Petrucci, présidente,
M. Chiorino, premier conseiller,
Mme Chaize, premier conseiller.

Lu en audience publique le 28 juin 2030.

Le rapporteur,

N. Chiorino

La présidente,

S. Petrucci

La greffière,

A. Le Colleter

La République mande et ordonne au préfet du Rhône en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
Une greffière,

Pièce jointe n°3: Fiche technique du véhicule

TYREX Crucial

Marque	: TYREX
Modèle	: Crucial
Version	: V8 427 c.i (7.0 L) Automatique
Type	: Berline
Date de mise en circulation	: 01/05/2025
Carrosserie	: cabr
Puissance	: 41 CV
Place	: 4
Energie	: Hybride

La TYREX Crucial est le véhicule autonome par excellence. De type 4, elle permet de déléguer la responsabilité de la conduite à l'intelligence artificielle. La voiture peut aussi se déplacer toute seule pour se garer ou aller chercher son propriétaire. Si le conducteur n'est pas en mesure de reprendre le volant, le véhicule doit être capable de s'arrêter en toute sécurité.

Son fonctionnement : le véhicule est équipé de 2 capteurs principaux lui permettant de se diriger et d'éviter les obstacles :

Une **caméra frontale** apposée au sommet du pare-brise, destinée à détecter les lignes, les limitations de vitesse des panneaux ainsi que les véhicules précédant la TYREX Crucial.

Un **laser à balayage** composé d'un faisceau infrarouge et de son récepteur, destinés à appréhender l'ensemble des objets mobiles ou fixes à proximité du véhicule et ainsi cartographier l'environnement dans lequel il évolue.

Pièce jointe n°4 : Contrôle technique du véhicule (contre-expertise)

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 2031	N° D'AGREMENT DE L'USAGER 13 003 678
--	----------------------------------	---

IDENTIFICATION DE L'INSTALLATION DE CONTRÔLE

N° D'AGREMENT : S078S567

RAISON SOCIALE : MDP Controle Technique

ADRESSE :
Centre commercial Auchan
69300 Caluire

IDENTITE DU CONTRÔLEUR

NOM ET PRÉNOM : Frederic Sanchez

N° D'AGREMENT : 12 34 567

SIGNATURE :

INFORMATION SUR LA VENTE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DÉFAVORABLE

PROCÈS-VERBAL N° : DATE :

N° D'AGREMENT DE L'INSTALLATION :

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

N° Immatriculation	Date d'immatriculation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation
AB 311 LW.	-	01/06/2027.
Classe	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 :

-

DEFAULTS OU ANOMALIES CONSTATÉS

RÉSULTAT DU CONTRÔLE

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

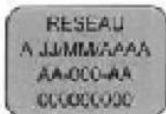
4.4.1. FAISCEAU INFRAROUGE FRONTAL: Opacité du capteur
4.4.1.2. FEU DE CROISEMENT: réglages trop bas
4.3.1.1. CONNEXION LAZER A BALAYAGE: usure connexion filaire

MESURES

****Freinage****

****Pollution****

****Freinage****



INFORMATIONS IMPORTANTES AU VERSO

Pièce jointe n°5 : Décision du Tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030



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 indemnisés 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 ;

(...)

Pièce jointe n°6 : Conseil d'Etat, 12 octobre 2030, n° 115896



Références Conseil d'Etat statuant au contentieux

N° 115896

Publié au recueil Lebon

SECTION

M. Desbat, président

M. N-Guyen, rapporteur

Mme Thevenod, commissaire du gouvernement Me Cottet, avocat

Lecture du mardi 12 octobre 2030

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Texte intégral

Vu enregistré le 29 mars 2029 au Secrétariat du Contentieux du Conseil d'Etat le recours du MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DE LA RURALITE ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES; le ministre demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler l'arrêt du 30 janvier 2029 par lequel la cour administrative d'appel de Lyon, après avoir annulé le jugement n° 168/25/28 du 30 juin 2027 du tribunal administratif de Grenoble, a condamné l'Etat à verser à M. Perrin, d'une part, la somme de 3 288,52 € avec intérêts de droit capitalisés, d'autre part, la somme de 3 500 € à titre d'indemnité, en réparation du préjudice subi du fait de l'accident dont il a été victime, le 28 août 2025, Rue des Glières à la suite d'un dysfonctionnement d'un dispositif de feux de circulation ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le code des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel ;

Vu l'ordonnance n° 45-1708 du 31 juillet 1945, le décret n° 53-934 du 30 septembre 1953 et la loi n° 87-1127 du 31 décembre 1987 ;

Après avoir entendu :

- le rapport de M. Aguila, Auditeur,
- les observations de Me Cottet, avocat de M. Perrin,
- les conclusions de M. Thevenod, Commissaire du gouvernement ;

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 peut être engagée à l'égard des usagers, même en l'absence de tout défaut d'aménagement 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 même, doit être regardé comme présentant par lui-même le caractère d'un ouvrage exceptionnellement dangereux ;

Considérant que, par l'arrêt attaqué, la cour administrative d'appel de Lyon, annulant un jugement du tribunal administratif de Grenoble, a condamné l'Etat à indemniser M. Perrin du préjudice résultant de l'accident dont il a été victime le 28 août 2025, alors qu'il circulait en voiture Rue des Glières; que l'accident a été provoqué par le heurt de son véhicule avec un camion de nettoyage, dû à un dysfonctionnement du système de feux de circulation routière momentanément éteint.

Considérant qu'il ressort des énonciations de l'arrêt attaqué, que la cour administrative de Lyon a relevé que l'accident en cause a eu lieu au croisement de deux rues dont la circulation est régie par un dispositif de feux de circulation routière, que le conducteur victime de l'accident, en s'aventurant dans la rue, avait fait montre de prudence, que ledit accident ne pouvait être évité en l'absence de signalisation par le dispositif de feux; qu'après expertise il a été prouvé que le dispositif de feux était dénué de tout défaut de fabrication et d'installation, qu'il avait fait l'objet d'un entretien normal ne laissant en rien présager la survenance d'un dysfonctionnement; qu'elle en a déduit que le dispositif de signalisation constituait un ouvrage exceptionnellement dangereux;

Considérant, toutefois, qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que, si le dysfonctionnement momentanément et imprévisible d'un dispositif de

feux de circulation, dont il a été démontré qu'il a fait l'objet d'un entretien normal, peut représenter un risque, le conducteur d'un véhicule est soumis à un devoir de prudence à chaque intersection, qu'un panneau indiquant de céder le passage est apposé sous le dispositif de feux de circulation de sorte à attirer la vigilance en cas de dysfonctionnement dudit dispositif, ignoré en l'espèce par le conducteur ; que d'autre part, le seul risque représenté par un dispositif de feux de circulation exceptionnellement défectueux ne fait pas de ce dispositif, au regard de la gravité du risque encouru et en l'absence de tout caractère permanent, un ouvrage exceptionnellement dangereux.

Considérant qu'il s'ensuit, dans ces conditions, que la cour administrative d'appel de Lyon, en qualifiant le dispositif de feux de circulation d'ouvrage public extrêmement dangereux engageant une responsabilité sans faute de l'Etat, a commis une erreur dans la qualification juridique des faits; qu'en écartant la responsabilité du conducteur dans l'accident, elle a inexactement qualifié les faits de l'espèce, entachant d'erreur d'appréciation son arrêt ; que le ministre est, par la suite, fondé à demander, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi, l'annulation de l'arrêt attaqué ;

Considérant que les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative fond obstacle à ce qu'une somme soit mise, à ce titre, à la charge du ministre, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante ;

DECIDE :

Article 1er : L'arrêt de la cour administrative d'appel de Lyon du 30 janvier 2029 est annulé.

Article 2 : L'affaire est renvoyée à la cour administrative d'appel de Lyon.

Pièce jointe n°7 : Procès-verbal de l'accident

PROCES-VERBAL

L'AN deux mille vingt neuf
Le six mai à dix-neuf heures quinze
Monsieur Benjamin Dalleau 56 ans né le 22/09/1971

Nous, Matthieu ALBERT,
Commissaire de police
En fonction à la circonscription de S.P. de Lyon
Officier de Police Judiciaire en résidence à Lyon

---Étant au service---

---Agissant conformément aux instructions reçues---

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

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

---Sur son identité : ---

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

--- " Je suis né le 22/09/1971 -----"

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

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

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

--- Sur les faits---

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

--- MA : " Est ce que vous prenez souvent cette route ?-----"

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

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

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

Officier de police judiciaire

Pièce jointe n°8 : Article R412-6 du code de la route modifié par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

Article R412-6

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

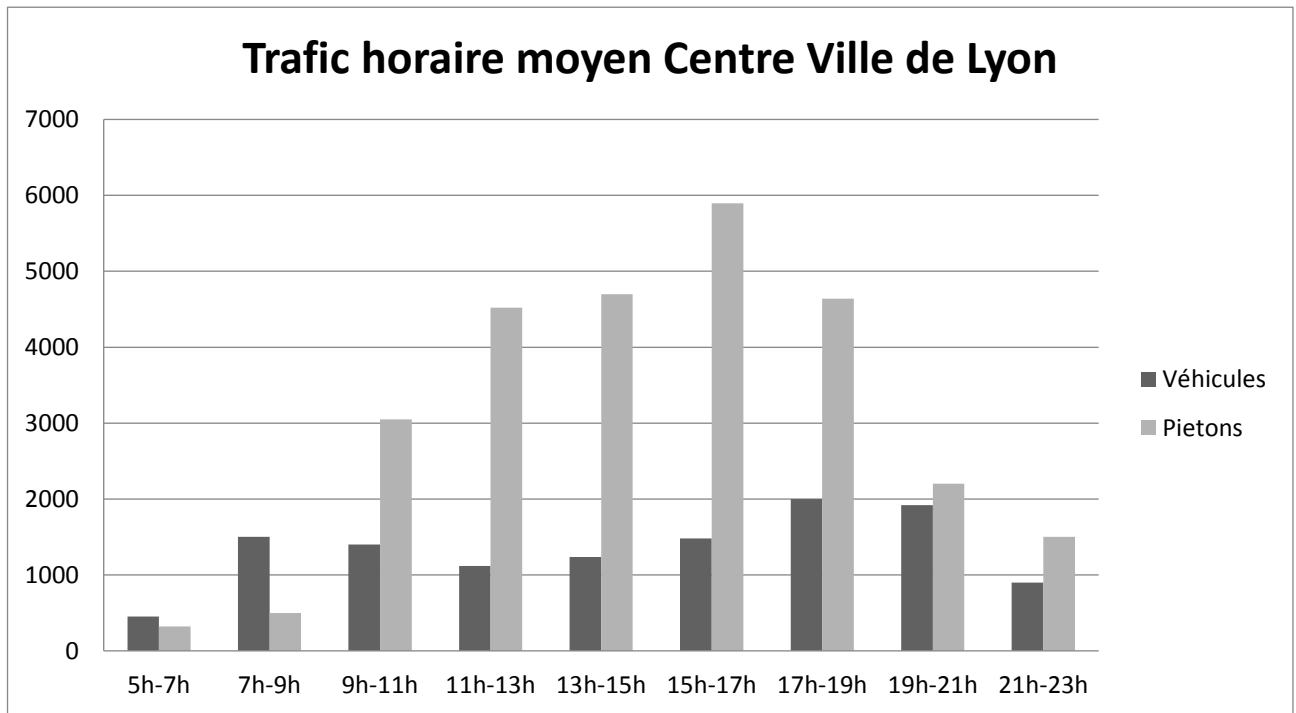
I.-Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard 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](#).

Pièce jointe n°9 : Statistiques de fréquentation de la Place Bellecour



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

Pièce jointe n°10 : Message avertissement du véhicule autonome

Le message apparaissant sur l'écran du tableau de bord de la Crucial TYREX est le suivant :

Avertissement

Ce véhicule est un véhicule autonome hybride de type 4. Si son autonomie assure confort et sécurité, le conducteur doit toujours faire preuve de vigilance. Une attention toute particulière est demandée en agglomération pour assurer une sécurité maximale tant au conducteur qu'aux autres utilisateurs de la route. Le volant et les pédales de freins vous permettront de reprendre le contrôle de votre véhicule lorsque vous l'estimez nécessaire.

Avertissement audio diffuse dans l'habitacle du véhicule lorsqu'il pénètre en agglomération :

“Attention, vous venez d'entrer en agglomération. Soyez vigilant.”

Pièce jointe n°11 : Localisation de l'accident



Pièce jointe n°12: Distances de freinage

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

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

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

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

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

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

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

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