

# Ethique et numérique : les algorithmes en débat

## Véhicule autonome et responsabilité

Etude relative au procès fictif et à la table-ronde organisés le 28 juin 2017  
en partenariat par



## Annexes

Marjolaine Monot-Fouletier (Maître de Conférence à l'UCLY), Nicolas Chiorino (Etudiant en 3<sup>ème</sup> année de licence de droit à l'UCLY), Timothée Girardin (Etudiant en 2<sup>ème</sup> année de licence de droit à l'UCLY), Marc Clément (Rapporteur public à la Cour administrative d'appel de Lyon)

- Annexe 1 : Présentation de la simulation
- Annexe 2 : Jugement
- Annexe 3 : Mémoire introductif d'instance
- Annexe 4 : Mémoire en défense
- Annexe 5 : Mémoire en réplique
- Annexe 6 : Mémoire en défense n°2
- Annexe 7 : Conclusions du rapporteur public



## Annexe 1 : Présentation de la simulation de procès

### **De l'amphithéâtre à la salle d'audience : l'étudiant acteur de la création d'un droit prospectif**

**2030 : un véhicule automatique détruit un lampadaire place Bellecour !**

**Responsables pédagogiques :** Marjolaine Monot-Fouletier (Faculté Catholique de Droit de Lyon), Marc Clément (Cour administrative d'appel de Lyon).

**Equipe pédagogique :** Régis Fraisse (Président de la Cour administrative d'appel de Lyon), Stéphane Barbier (Directeur du développement de Transpolis), Nathalie Berthelier (Cour administrative d'appel de Lyon), Anne Le Colleter (Cour administrative d'appel de Lyon).

**Equipe avocats General Shield :** Victoire Julien, Nicolas Hugonin et Esther Gaudré  
**Equipe avocats ville de Lyon :** Matthias Giachino, Azélie Hudry, Timothée Girardin et Marie Fouillard

**Equipe tribunal :** Stessy Petrucci, Nicolas Chiorino, Ophélie Chaize, Emile Verrier

#### L'histoire :

Nous sommes en 2030. M. Benjamin Dalleau dispose d'un véhicule automatique de marque Tyrex, leader mondial des véhicules automatiques. La presque totalité de Lyon est totalement interdite aux véhicules à l'exception des véhicules automatiques disposant d'un système agréé : le maire de Lyon a déclaré ZTP (zone technologique prioritaire) l'ensemble de ce secteur de la ville par arrêté du 3 octobre 2028 pris sur le fondement de la loi du 21 janvier 2027 relative au développement technologique urbain.

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

La société d'assurance General Shield a réglé l'intégralité des sommes relatives aux dommages mais elle considère que les dommages ne peuvent être imputables au véhicule ou au conducteur mais bien à une défaillance des balises. Les experts de Tyrex ayant analysé le véhicule considèrent en effet que le comportement du véhicule peut résulter d'un problème de lecture du signal adressé par les balises FollowMe. La société d'assurance, agissant comme subrogataire de M. Dalleau, a adressé une demande préalable à la Ville de Lyon demandant le remboursement de 35 784 euros correspondant aux frais engagés. La Ville de Lyon a rejeté cette demande par un courrier reçu le 6 avril 2030.

#### Les équipes :

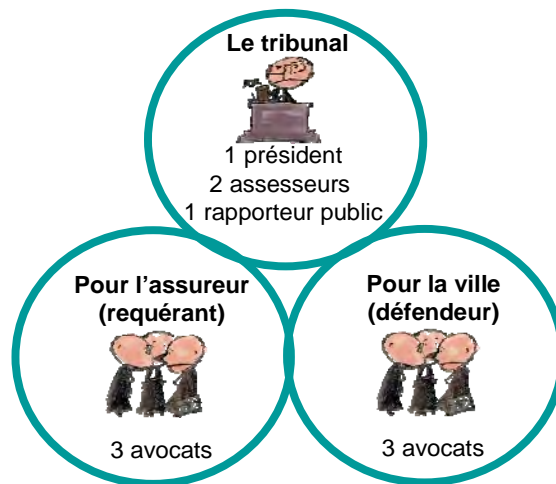
Les étudiants sont répartis en trois équipes.

Une équipe d'avocats est chargée de la représentation de l'assureur : il s'agit pour lui de faire en sorte que la responsabilité de la ville de Lyon soit reconnue au titre de la responsabilité pour dommages de travaux publics.

Une deuxième équipe d'avocats est chargée de la défense de la ville de Lyon.

Une troisième équipe forme le tribunal administratif (1 président, deux assesseurs et un rapporteur public).

Chaque équipe dispose d'une fiche relative au rôle qu'elle doit jouer. Les détails de l'affaire sont connus initialement seulement par les deux équipes d'avocats dans des termes qui ne sont pas nécessairement identiques.



#### Les règles du procès :

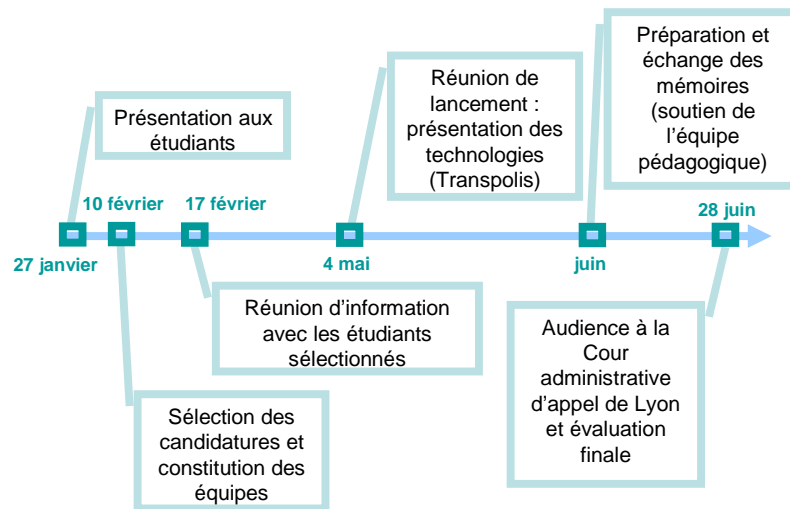
La procédure applicable et le droit applicable sont a priori celles prévalant en 2017. Le demandeur doit introduire la requête par un mémoire introductif d'instance et le défendeur répondre par un mémoire en défense. Le cas échéant d'autres mémoires peuvent être échangés y compris en produisant des rapports d'expertise.

Chaque équipe a reçu le 4 mai 2017 à l'issue de la réunion de lancement une enveloppe contenant les éléments dont elle dispose (situation, rappel des règles) pour engager la procédure. Chaque équipe a bénéficié d'une préparation spécifique avec des membres de l'équipe pédagogique (avocats, magistrats, greffière) et tous les participants ont assisté à une audience à la Cour.

Les mémoires sont adressés à l'équipe « tribunal » qui se charge de communiquer les mémoires. Les échanges se feront par l'intermédiaire d'adresse mails créées pour l'occasion (deux adresses pour les cabinets d'avocats et une adresse pour le tribunal). Tous les échanges sont adressés en copie à l'équipe pédagogique.

Chaque équipe a le droit de produire au maximum trois jurisprudences du Conseil d'Etat nouvelles ou textes de lois (des arrêts ou des textes à créer datés entre 2018 et 2030). Avant diffusion aux parties, ces textes ou jurisprudences devront être soumis à l'avis conforme du Haut Conseil (l'équipe pédagogique).

La date de l'audience était fixée dans la matinée du **28 juin 2017** : elle s'est déroulée dans la salle d'audience de la Cour administrative d'appel de Lyon. La formation de jugement a fourni le jugement en fin de matinée.



### L'évaluation :

A l'issue de l'audience, une séance d'analyse avec les étudiants est menée. Il s'agit de déterminer les difficultés de l'exercice et les points qui peuvent être améliorés.

Un certificat a été remis aux étudiants.

### Les objectifs :

L'organisation de cet exercice vise deux objectifs :

- l'exercice pédagogique permet en plaçant les étudiants dans le cadre d'une simulation du traitement d'une affaire de faire l'apprentissage des règles du procès administratif de façon concrète. Par ailleurs, le choix d'une situation prospective conduit nécessairement à plus de créativité dans la proposition de solutions en s'affranchissant de l'idée qu'une solution proche existe nécessairement dans la jurisprudence. L'exercice est renforcé par la possibilité offerte de créer des textes juridiques ou des jurisprudences. Le travail se situe donc dans une perspective de professionnalisation du parcours des étudiants en les plaçant dans une situation exigeante.

- l'exercice présente l'intérêt d'examiner du point de vue juridique une situation prospective faisant appel à des technologies dont la disponibilité ne relève plus de la science-fiction. En menant à son terme un cas fictif en s'appuyant sur le droit applicable aujourd'hui, il sera possible de mieux identifier les enjeux juridiques posés. Il s'agit donc de proposer un exercice de prospective juridique. Autant cette approche a pu se développer en matière de réflexion sociologique, économique ou technologique, autant cette démarche n'est que peu développée dans le domaine du droit. Cette exercice prospectif est également l'occasion d'engager un travail pluridisciplinaire en partenariat avec les entreprises engagées dans ces projets technologiques encore vierges au regard du droit.

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<sup>ème</sup> 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 Girardin 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<sup>er</sup> : 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,

**SCP ESP**

**Evariste, Samantha & Prosperus**

812 rue de la République – 69002 Lyon

Tél. 04.76.06.07.86 – Fax. 04.81.43.05.54

scp.evariste@gmail.com

**Tribunal administratif de LYON**

**Affaire : Sté General Shield / Ville de Lyon**

**REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE**

**POUR :**

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.

**CONTRE :**

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

**A MADAME LA PRÉSIDENTE ET MESDAMES ET MESSIEURS LES  
CONSEILLERS COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON**

## **I. FAITS ET PROCEDURE**

**1.**

Le 6 mai 2029, Monsieur Benjamin Dalleau, alors au volant de son véhicule automatique de la marque Tyrex, a eu un accident place Bellecour à Lyon. Son véhicule a brusquement fait un écart, sans raison apparente, et a détruit un lampadaire appartenant à la SARL Rita gérante du café « Aux vrais amis ». Ces types de véhicules, autorisés à rouler sur la presque île de Lyon en vertu d'un arrêté du maire datant du 3 octobre 2028, communiquent régulièrement avec des balises FollowMe.

**2.**

Les balises FollowMe appartiennent à la ville de Lyon et sont mises en place par celle-ci pour permettre un guidage précis du véhicule. Elles doivent cependant faire l'objet de tests réguliers ainsi que de mises à jour du logiciel qui les pilotent, puisqu'elles assurent la sécurité des individus sur la voie publique.

**3.**

La société d'assurance General Shield, assureur de Monsieur Dalleau, a considéré après expertise que les dommages ne peuvent être imputables au véhicule ou au conducteur mais bien à une défaillance des balises de guidage.

En effet, l'expertise médicale effectuée sur Monsieur Dalleau (**pièce jointe n°2 : rapport d'expertise médicale**) ne relève aucun élément de nature à le rendre inapte à la conduite d'un véhicule.

En outre, l'expertise du véhicule le lendemain de l'accident n'a révélé aucun défaut de celui-ci après révision de l'ensemble des pièces du moteur et du système électronique du véhicule. Le rapport d'expertise confirme que l'écart fait par le véhicule ne peut être causé que par une mauvaise lecture du signal émis par les balises (**pièce jointe n° 3 : rapport d'expertise par le garage Tyrex sur le véhicule**).

Par conséquent, la situation de Monsieur Dalleau ouvrirait droit à indemnisation de la part de son assureur. La société d'assurance General Shield a donc fait droit à sa demande en réglant l'intégralité des sommes relatives aux dommages, soit la somme totale de 58 938,23 euros.

**4.**

Par un courrier daté du 12 mars 2030, la Société General Shield a formé une demande indemnitaire auprès de la Ville de Lyon et sollicité dans ce cadre le versement d'une somme

de 58.948,23 € à titre de réparation du préjudice subi du fait de l'endommagement du véhicule de son client et de la destruction d'un lampadaire appartenant à la SARL Rita **(pièce jointe n°4 : demande indemnitaire préalable du 12 mars 2030)**.

**5.**

Par un courrier en date du 12 avril 2030, dépourvu de la mention des voies et délais de recours, la Ville de Lyon a expressément rejeté cette demande indemnitaire préalable en affirmant qu' « *Il apparaît à l'examen attentif des faits en cause que la responsabilité de la Ville de Lyon ne peut en aucun cas être engagée* » **(pièce jointe n°5 : décision de rejet de la demande indemnitaire préalable du 12 avril 2030)**.

**6.**

**Par la présente requête, la Société d'assurance General Shield demande 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.**

## **II. DISCUSSION**

### **1. Sur la qualité pour agir de l'assureur**

#### **En droit.**

Une action subrogatoire ne saurait être portée par le subrogé devant un ordre de juridiction autre que celui appelé à connaître de l'action qui aurait été engagée par le subrogeant. Cette règle est notamment applicable lorsque l'assureur, subrogé en vertu de l'article L. 121-12 du Code des assurances dans la créance éteinte par lui du subrogeant victime d'un dommage, désire récupérer le montant de ladite créance auprès du ou des tiers responsables du dommage (Tribunal des conflits, 4 mars 2002, n°02-03.279).

#### **En l'espèce.**

Ayant subi et causé un dommage par la faute de l'Administration, Monsieur Dalleau aurait agi devant les juridictions administratives pour se faire indemniser, en invoquant la responsabilité pour faute de l'administration.

L'assureur, la société General Shield a donc tout à fait qualité et intérêt pour agir devant le tribunal administratif, puisqu'elle a indemnisé Monsieur Dalleau, se subrogeant ainsi dans la créance de celui-ci auprès de la ville de Lyon.

### **2. Sur la compétence de la juridiction administrative**

#### **En droit.**

Une action en responsabilité fondée sur le défaut d'entretien normal de l'ouvrage public relève de la compétence de la juridiction administrative (Tribunal des conflits, 2 juin 2008, *Halima Dergam*, n°C3619, mentionné au Recueil Lebon).

L'ouvrage public est défini comme étant un immeuble qui a fait l'objet d'un aménagement particulier et qui est affecté à une destination d'intérêt général.

Pour qu'un bien meuble devienne immeuble, il est suffisant que le bien soit lié à un immeuble par un simple rapport de destination. Le critère de fixité est ici un élément essentiel de la qualification. C'est le cas pour les balises flottantes et les cibles servant à des exercices de tir de l'armée dès lors qu'elles sont reliées et fixées par un câble au sol sous-marin (C.E. sect. 4 déc. 1970, *Starr*, n°78558 78578).

L'ouvrage doit être affecté à une destination d'intérêt général (C.E. 27 mars 2015, *Société Titaua limited compagny*, n°361673, publié au Recueil Lebon).

### **En l'espèce.**

Les balises de guidage sont fixées au sol par plusieurs moyens possibles (enterrement, fixées par des barres métalliques/câbles, etc.).

En outre, ces balises ont pour fonction de guider les véhicules sur la voie publique en transmettant des données de circulation et servant de fait l'intérêt public.

Ces balises de guidages sont donc bien des ouvrages publics, la juridiction administrative sera compétente pour juger l'affaire.

## **3. Sur la recevabilité de la requête**

### **En droit.**

L'article R. 421-1 du Code de justice administrative dispose que : « *La juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée...* »

L'article R. 421-5 du Code de justice administrative dispose que : « *Les délais de recours contre une décision administrative ne sont opposables qu'à la condition d'avoir été mentionnés, ainsi que les voies de recours, dans la notification de la décision.* »

Pour l'application de ces dispositions, le Conseil d'Etat a jugé que : « (...) *si le non-respect de l'obligation d'informer l'intéressé sur les voies et les délais de recours, ou l'absence de preuve qu'une telle information a bien été fournie, ne permet pas que lui soient opposés les délais de recours fixés par le code de justice administrative, le destinataire de la décision ne peut exercer de recours juridictionnel au-delà d'un délai raisonnable ; qu'en règle générale et sauf circonstances particulières dont se prévaudrait le requérant, ce délai ne saurait, sous réserve de l'exercice de recours administratifs pour lesquels les textes prévoient des délais particuliers, excéder un an à compter de la date à laquelle une décision expresse lui a été notifiée ou de la date à laquelle il est établi qu'il en a eu connaissance (...)* » (CE, Ass., 13 juillet 2016, n° 387763).

Il résulte de ce qui précède que le délai de recours contre une décision administrative de rejet ne comportant pas mention des voies et délais de recours est d'un an à compter de la date de notification de cette décision.

### **En l'espèce.**

La décision de rejet de la demande indemnitaire préalable, en date du 12 avril 2030, ne comportait pas mention des voies et délais de recours (**pièce jointe n° 5 : décision de rejet de la demande indemnitaire préalable du 12 avril 2030**).

De fait, le délai de recours expirera au plus tôt que le 12 avril 2031.

Étant au moins de juin 2030, cette requête indemnitaire est parfaitement recevable.

## **4. Sur la responsabilité fautive de la ville de Lyon**

### **En droit.**

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

Ceci signifie que le mauvais entretien de l'ouvrage est présumé et l'usager 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'usager d'un ouvrage public est celui qui l'utilise de façon personnelle et directe.

En effet, la charge de la preuve incombe au responsable d'un tel défaut. La collectivité devra, ainsi, prouver l'absence de défaut d'entretien normal. Il s'agit d'un régime de responsabilité pour faute présumée.

Plusieurs conditions sont exigées pour que le défaut d'entretien normal soit retenu.

L'usager doit avoir fait de l'ouvrage un usage conforme à sa destination (C.E, Ass, 15 décembre 1972, *Époux Forzy*, n°81148).

La défectuosité doit avoir un caractère de gravité suffisant ou alors avoir un caractère de gravité accru par rapport à ce qu'un usager peut normalement s'attendre à rencontrer en faisant usage de l'ouvrage. (C.E, 27 novembre 2000, *Ville de Besançon*, n°207489).

La responsabilité de l'administration pour défaut d'entretien normal de la chose peut être soulevée dans le cas d'un véhicule endommagé sur une borne rétractable qui se lève au moment du passage du véhicule (Trib. Adm. Nice, 19 février 1999, *Commune d'Hyères les Palmiers*, Jurisprudence automobile 2000, p.349).

Le parallèle peut être fait avec le cas d'espèce. Dans les deux cas, un ouvrage public affecté à l'intérêt public cause un dommage aux usagers de la voie publique.

### **En l'espèce.**

Au moment de l'accident, Monsieur Dalleau était au volant de son véhicule automatique, guidé grâce au système de balises géré par la ville de Lyon. Il était en pleine utilisation personnelle et directe de cet ouvrage public, ce qui en fait un usager à part entière.

Ce système de balise permet de guider la voiture, ainsi que de prévenir le risque d'accident en procédant au freinage systématique du véhicule en cas d'obstacle, à condition que ces balises fassent l'objet de tests et que le logiciel informatique qui les pilotent soient mis à jour de manière régulière. Il s'agit de l'entretien normal de cet ouvrage public, en ce que cet entretien a pour but d'assurer au public un usage de l'ouvrage conforme à sa destination, c'est à dire la conduite la plus sûre possible.

Dans le cas où les balises ou le logiciel n'ont pas fait l'objet de test depuis un certain temps, cela aggrave sans nul doute le risque de défectuosité du système entier des balises, sans que la



ville de Lyon ne s'en soit rendu compte.

En effet, comme les différentes expertises et rapports l'attestent, la faute ne peut être imputée au conducteur du véhicule ou au véhicule lui-même, puisque le système électronique de celui-ci se trouve être en excellent état, et que le conducteur n'était sous l'empire d'aucune substance susceptible d'atténuer son attention (**Pièce jointe n° 1 : Procès Verbal d'accident; Pièce jointe n° 2 : Rapport d'expertise médicale ; Pièce jointe n° 3 : Rapport d'évaluation du système électronique du véhicule mis en cause**).

Ainsi, concernant le lien de causalité entre le défaut d'entretien et le préjudice subi par M. Dalleau, comme l'atteste le rapport des experts de Tyrex (**Pièce jointe n° 3 : Rapport d'évaluation du système électronique du véhicule mis en cause**), le comportement du véhicule, qui a brusquement réalisé un écart sans raison apparente, résulte bien d'un problème de lecture du signal adressé par les balises de guidage.

**Le dommage qu'a causé cet écart est donc dû à la défectuosité des balises.**

\*\*\*

### **III. PAR CES MOTIFS**

**Par ces motifs, la SA General Shield demande au Tribunal de :**

- **CONDAMNER** la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros ;
- **METTRE A LA CHARGE** de la Commune une somme de **2.000 €** au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Fait à Lyon, le 30 mai 2030.

**SCP ESP**  
**Avocats**

**Pièces jointes :**

1. Procès-verbal d'accident
2. Rapport d'expertise médicale
3. Rapport d'évaluation du système électronique du véhicule mis en cause
4. Demande indemnitaire préalable du 12 mars 2030
5. Décision de rejet de la demande indemnitaire du 12 avril 2030

## 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

## Rapport d'expertise médicale

Docteur Gregory Maison, médecin auprès des commissariats de police

Expertise effectuée le 6 mai 2029

Sur la personne de Monsieur Dalleau dans le cadre de l'information aux fins d'éclaircissement des faits relatifs à un accident sur la voie publique.

### Sur l'expertise

Sur la situation familiale et personnelle: Monsieur Dalleau ne présente pas de troubles psychiques apparents. Il est marié et père de deux enfants et a un emploi dans la société Ikea depuis maintenant 15 ans en Isère. Il est dans une bonne situation financière et familiale et ne subit aucun stress ou pression importante.

De plus, les tests post accidents ne révèlent aucune trace d'alcoolémie dans le sang ni de stupéfiants.

### Sur le contenu de l'entretien

Monsieur Dalleau ne présente aucun trouble psychologique et était totalement apte à conduire un véhicule lors de l'accident.

## Pièce jointe n° 3 : Rapport évaluation du système électronique du véhicule mis en cause

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



### Rapport d'expertise

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

#### Identification du véhicule :

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

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

#### Examen/démontage du véhicule :

AILES AVG	: A remplacer
LONGERONS AVG	: A remplacer
PHARE AVG	: A remplacer

#### Cause probable de l'accident :

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

## Pièce jointe no 4: Demande indemnitaire préalable du 12 mars 2030

SCPESP  
Evariste, Samantha & Prosperus  
812 rue de la République  
69002 Lyon

Lyon, le 12 mars 2030

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

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

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

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

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

SCPESP  
Me Dugommier, associé

**Pièce jointe no 5: Décision de rejet de la demande indemnitaire du 12 avril 2030**

**Ville de Lyon**  
**1 place des Terreaux**  
**69001 Lyon**

Lyon, le 12 avril 2030

Cher Maître,

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

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

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

Pour la ville de Lyon,  
Le maire

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

**Tribunal administratif de Lyon**

INSTANCE N° 1

# Mémoire en réponse n°1

**POUR :**

**La Ville de Lyon**, ayant pour siège la Mairie de Lyon situé 1 Place des Terreaux, 69001 LYON, représentée par son Maire en exercice, **(pièce jointe n° 1)**

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

**CONTRE :**

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

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



# À MONSIEUR LE PRESIDENT ET MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

---

## 1. Rappel des faits

### 1.1.

Par un arrêté du 3 Octobre 2028, la ville de Lyon a décidé de la mise en place d'une ZTP (Zone Technologique Prioritaire) sur l'ensemble de la presqu'île de Lyon. Cet arrêté, pris conformément à la loi du 21 janvier 2027, interdit la circulation 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 (**Pièce jointe n°2**) afin d'améliorer les conditions de circulation. Ces balises font l'objet de contrôles réguliers (**Pièce jointe n°3**) ainsi que de mises à jour fréquentes du logiciel assurant le guidage.

### 1.3.

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

### 1.4.

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

### 1.5.

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

C'est en cet état que 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.

**Toutefois, la demande de la société d'assurance General Shield ne pourra être que rejetée pour les raisons qui vont suivre.**

## 2. Discussion

### 2.1. A titre principal : sur l'absence de lien de causalité entre le dommage et les balises

#### 2.1.1. En droit

Par définition, une expertise est une procédure par laquelle on confie à un ou plusieurs experts le soin de donner un avis sur les éléments d'un différend, quand ceux-ci présentent des aspects techniques. Elle peut être de trois types : officieuse (unilatérale), à l'amiable ou judiciaire.

L'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.

Concernant les experts automobiles, ils sont soumis aux prérogatives du Code de la route et du Code de déontologies des experts en automobile qui a été adopté par la Confédération Française des Experts en automobile.

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 »*.

#### 2.1.2. En l'espèce

Concernant la procédure de l'expertise,

Il convient d'apprécier que la totalité de l'expertise sur le véhicule de marque TYREX a été menée par un garage agréé de la même marque siégeant au 234 chemin du Lys 69008 Lyon. Force est de constater que l'indépendance de l'expert peut être remise en cause du fait de son appartenance au groupe TYREX.

De plus, cette expertise a été effectuée de manière unilatérale par l'assurance GENERAL SHIELD. Aucune information n'a été transmise à la Ville de Lyon. Le principe du contradictoire n'a pas été respecté.

Ainsi on ne pourra considérer le rapport comme impartial et se révèle alors insuffisant afin d'en conclure que le signal émis par les balises est à l'origine probable de l'accident.

Concernant le contenu de l'expertise,

Au sein de ses conclusions, l'expert a déterminé que *“seule une mauvaise lecture du signal des récepteurs de la voiture due à une défektivité de son émission peut être à l'origine de l'accident”*.

En outre, le rapport ne fait état d'aucunes précisions sur les tests réalisés. Pour un véhicule disposant d'une telle avancée technologique, il paraît anormal que l'examen ne soit pas plus détaillé notamment pour la partie électronique (signaux, récepteurs, communication...).

Dans ces conditions, et n'ayant apporté aucune autre preuve tangible, la validité du rapport est donc remise en cause.

Ainsi, pour avoir une analyse plus mesurée de la situation, il convient de se référer au rapport « Enjeux et problématiques autour du véhicule autonome » qui a été réalisé par deux spécialistes du domaine des infrastructures intelligentes (**Pièce jointe n°2**). Pour les rédacteurs du rapport, lorsque l'émission d'un signal est jugée comme bon, plusieurs raisons peuvent expliquer la non réception ou l'incompréhension du message par le véhicule.

D'une part, le problème peut émaner **du réseau de communication utilisé par le véhicule**. De manière générale, l'information doit être transmise, en temps utile et sans être dénaturée (par ex. des interférences ou la modification d'un contenu par un hacker). Les problèmes seront donc liés à une rupture du réseau, un choix inadapté du réseau sur les lieux précis ou à une faille de sécurité.

D'autre part, le **du contenu du message** peut aussi créer le trouble. Un capteur ne "voit" pas et ne comprend pas la même chose qu'un humain (le cas du marquage au sol est souvent cité par les ingénieurs)

En conséquence, une mauvaise lecture du signal par la voiture ne peut pas provenir uniquement d'une défektivité de son émission et au regard de la validité du rapport d'expertise de la partie adverse, on ne peut retenir l'implication des balises dans l'accident.

A cet effet, il convient de considérer les balises FollowMe comme hors de cause et ne permet alors pas de démontrer l'existence d'un lien de causalité. En l'absence d'existence de celui-ci, il est alors impossible de tenir la ville pour responsable.

---

## **2.2. À titre subsidiaire : sur l'entretien normal**

Si par extraordinaire le Tribunal considérait qu'il existe un lien de causalité entre la balise et le dommage, il ne pourrait néanmoins que considérer que les balises ont fait l'objet d'un entretien normal.

### **2.2.1. En droit**

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

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

La collectivité en charge de l'ouvrage public doit alors, pour que sa responsabilité ne soit pas retenue, établir que l'ouvrage public faisait l'objet d'un entretien normal ou que le dommage est imputable à la faute de la victime ou à un cas de force majeure (CAA Marseille, 20 décembre 2010, 3ème Chambre, Arrêt n°07MA05016).

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

Selon R. Odent, l'entretien normal d'un ouvrage est celui qui doit assurer au public un usage de cet ouvrage conforme à la destination de ce dernier.

Le défaut d'entretien se caractérise par un risque anormal, qui excède ceux auxquels peut normalement s'attendre l'utilisateur de l'ouvrage.

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

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

En matière de preuve de l'entretien normal de l'ouvrage, le juge a pu admettre un registre sur lequel ont été inscrites quotidiennement les diverses missions et interventions du service en charge de l'ouvrage : « *un tel document, eu égard à la précision des mentions qu'il comporte et à la manière dont il est tenu, offre des garanties suffisantes de fiabilité et de sincérité* » (CAA Nancy, 18 février 1993, Recueil Lebon 1993).

### 2.2.2. En l'espèce

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

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

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

Ce document permet de constater un marché divisé en plusieurs parties notamment l'une d'entre elle dédiée exclusivement à la maintenance et explicité au sein de l'article 4 du marché. A cet effet, on note les spécifications attendues de la part du prestataire requise par l'administration afin d'encadrer de manière précise ce point essentiel s'agissant de l'infrastructure.

La ville de Lyon, par l'intermédiaire du prestataire sélectionné (**Voir pièce jointe n°4**), la société INTUITECH', effectue ainsi de manière régulière des mises à jour afin de garantir le bon fonctionnement du logiciel pilotant les balises et permettant le guidage des véhicules, démontrant le bon entretien de l'ouvrage.

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

De plus, Monsieur DALLEAU a bénéficié de l'usage conforme à la destination de l'ouvrage à savoir le guidage de son véhicule puisqu'en pratique, les observations techniques de la **pièce jointe n°5** ne révèlent pas de dysfonctionnement avéré du signal émis qui remplit dès lors sa fonction.

Dans ces conditions, la ville de Lyon doit être regardée comme apportant la preuve qui lui incombe de l'entretien normal de l'ouvrage public en cause ; que, par suite, **sa responsabilité ne peut être engagée.**

---

## 2.3. À titre infiniment subsidiaire : Sur la faute de la victime

Si par impossible le Tribunal considérait que le lien de causalité est avéré entre le dommage et la balise, que la ville de Lyon n'ait pas apporté la preuve suffisante de l'entretien normal ayant conduit à en déduire le défaut d'entretien des balises, il ne pourra néanmoins que prendre en considération le comportement fautif du conducteur

### 2.3.1. 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 R 412-6 (II) alinéa 2 du Code de la route dispose : « *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.

### 2.3.2. En l'espèce

Monsieur DALLEAU n'a pas tenté de freiner lorsqu'il a compris que son véhicule s'écartait de la route alors même qu'il était conscient de la prudence due à l'affluence de piétons dans une agglomération comme Lyon, puisqu'il a déclaré : « *j'essaie de toujours garder un œil aux alentours puisqu'il y a toujours beaucoup de piétons en centre-ville* » (**pièce adverse n°1**).

De plus, il était apte à une réaction au regard de son état de santé (**pièce adverse n° 2**).

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. En effet, il a aussi reconnu qu'il n'avait pas les mains sur le volant au moment de l'accident.

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./km<sup>2</sup>.

Il sera donc reconnu que Monsieur DALLEAU a commis une faute en ne respectant pas son obligation de prudence.

Par ailleurs, la configuration de la place Bellecour avec sa forme géométrique rectangulaire (**pièce jointe n°6**) ne laissait aucun doute à Monsieur DALLEAU quant au fait de savoir que la voiture devait tourner. Il aurait donc pu anticiper l'écart.

De plus, il est dit dans le PV que Monsieur DALLEAU n'a pas eu le temps de réagir avant d'endommager le lampadaire mais il s'agit d'un éclairage de café. Il se trouvait donc assez loin de la route pour être évité après la déviation à condition que le conducteur ait eu les mains sur le volant.

De surcroît, les articles 2 et 3 du marché public (**Pièce jointe n°4**) ne font aucunement mention à un quelconque moment que les balises doivent procéder au freinage systématique du véhicule en cas d'obstacle, élément corroboré par la pièce adverse N°4 où « *le véhicule doit, en principe, pouvoir s'arrêter automatiquement en présence d'un obstacle* », mettant ainsi hors de cause l'action des balises dans l'impératif de freinage en présence d'un obstacle.

Au regard de la violation par Monsieur DALLEAU de l'article R412-6 (II) du code de la route matérialisée par sa conduite imprudente en ne tenant pas le volant, ce dernier est nécessairement fautif.

Monsieur DALLEAU, victime de l'accident, a donc commis une faute. Le cas échéant, il convient d'exonérer la ville de Lyon de sa responsabilité, à tout le moins partiellement.

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

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

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

\* \* \* \* \*

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

- **De rejeter** la requête de la société d'assurance General Shield ;
- **A titre principal**, de constater l'absence de lien de causalité entre le dommage et les balises
- **A titre subsidiaire**, de constater que la preuve de l'entretien normal ait bien été apporté
- **A titre infiniment subsidiaire**, de reconnaître la faute de la victime
- **De condamner** la société d'assurance General Shield à verser à la ville de Lyon la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

Fait à LYON, le 15 Juin 2030

SCP Avocats des Bords de Saône

**BORDEREAU DE COMMUNICATION DE PIÈCES**

Par

SCP Avocats des Bords de Saône

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

**Pièce jointe n°2 : Rapport sur « Les enjeux et problématiques autour du véhicule autonome »**

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

**Pièce jointe n°4 : Notification d'attribution du marché public**

**Pièce jointe n°5 : Rapport d'inspection des balises FollowMe en date du 20 Mai 2029**

**Pièce jointe n°6 : Localisation de l'accident**



## 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,





## RAPPORT DE JANVIER 2030

Sur

# LES ENJEUX ET LES PROBLEMATIQUES AUTOURS DU VEHICULE AUTONOME

Par Michèle Guilbot

*Directrice adjointe du Laboratoire Mécanismes d'Accidents de l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux*

Et Aurélien Patry

*Responsable Etudes aménagements voirie de l'entreprise Keolis Lyon*

---

[...]

### **2.4 : La compréhension de l'émission par le véhicule**

#### 2.4.1 – Les pistes évoquées en cas d'incompréhension du signal

Lors de nos multiples expériences sur circuit, il est arrivé que l'émission d'un signal extérieur vers un véhicule autonome soit perturbée par un élément totalement inhérent au schéma classique d'émetteur-récepteur entre la balise et la voiture.

Grâce aux travaux de recherches, deux causes majeures ont pu être épinglé comme étant les sources d'une possible interférence du signal.

Dans un premier temps, le réseau de communication utilisé par le véhicule (Wifi, Bluetooth, 5G/6G, bande fréquence réservée aux systèmes de transports coopératifs) serait fautif. Le problème peut être lié à une rupture du réseau, un choix inadapté du réseau sur les lieux précis où se trouve la balise, ou à une faille de sécurité qui renverrait plus particulièrement à un problème de cyber-sécurité

Dans un second temps, c'est le contenu du message en lui-même qui aurait été (il doit être lisible et compréhensible par le système embarqué dans le véhicule). Un capteur ne "voit" pas et ne comprend pas la même chose qu'un humain, à titre d'exemple, le cas du marquage au sol est récurrent sur les tests menés sur ce type de véhicule.

D'autre part, il existe des cas où le signal est affecté par des interférences. C'est déjà le cas en pratique sur les réseaux télécoms où les opérateurs font la chasse aux éléments (ex : un amplificateur de signal TV) susceptibles d'affecter la qualité de service de leurs réseaux.

Sur la question des véhicules autonomes, il est tout à fait possible qu'une balise et les capteurs du véhicule, tous deux en bon état, voient le signal être perturbé ou interféré entre les deux. La faute pouvant revenir à un élément physique venant créer un écran ou un autre signal interférer. La conséquence potentielle pourrait être une non réception du signal ou une réception erronée de celui-ci.

[...]

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

Référence du marché : 2028/01 - URBA



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

# INSTALLATION DE BALISES DE GUIDAGE ET DU LOGICIEL ASSOCIÉ

## Article 1 : Objet du marché

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

### Ce marché comporte

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

La date de mise en service est fixée pour le **1<sup>er</sup> Octobre 2028**

## Article 2 : Caractéristiques techniques de la balise

### La balise sera

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

## Article 3 : Caractéristiques fonctionnelles du logiciel

### Le logiciel devra assurer

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

## **Article 4 : Maintenance**

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

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

## Pièce jointe n°4 : Notification d'attribution du marché public



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES  
Direction des Affaires Juridiques

### MARCHES PUBLICS ET ACCORDS-CADRES INFORMATION AU CANDIDAT RETENU

#### A - Identification du pouvoir adjudicateur (ou de l'entité adjudicatrice).

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

#### B - Objet de la consultation.

Installation de balises de guidage et du logiciel associé

#### C - Identification des candidats retenus.

Nom commercial : SOLMAR  
Dénomination sociale : Solmar SA  
Adresse siège social : 14 Allée du Levant, 69890 La Tour de Salvagny  
Adresse mail : [division.marché@solmar.com](mailto:division.marché@solmar.com)  
N° de téléphone : 04 21 78 62 22  
Siret : 34954210011328

Nom commercial : INTUITECH'  
Dénomination sociale : SARL Intuitech'  
Adresse siège social : 26 rue Benoît Bennier, 69260 Charbonnière-les-bains  
Adresse mail : [contact@intuitech.com](mailto:contact@intuitech.com)  
N° de téléphone : 04 36 29 45 75  
Siret : 39500824671049

#### D - Information aux candidats retenus.

Je vous informe que l'offre que vous avez faite, au titre de la consultation désignée ci-dessus, a été retenue :

- Pour la partie matérielle : **la société SOLMAR**
- Pour la partie logicielle : **la société INTUITECH'**
- Pour la partie maintenance : **la société INTUITECH'**

#### E - Signature du pouvoir adjudicateur (ou de l'entité adjudicatrice).

A Lyon, le 28 Mars 2028  
La Ville de Lyon

Signature

Date de mise à jour : 18/09/2023.

NOTI1 – Information au candidat retenu 2018/01 – URBA

## Rapport d'inspection suite à incident



### Informations générales

Agent : Jérôme DUFOUR

Qualité : Ingénieur

Date : 20 Mai 2029

Lieu d'intervention : Place Bellecour, 69002 Lyon

Matériel inspecté : Balise de guidage FollowMe et logiciel lié

### Observations visuelles

Sur les 12 balises à proximité de la place Bellecour dont 4 pour la seule place, aucune dégradation visible n'a été constatée.

Les balises sont dans un état matériel très satisfaisant

### Observations techniques

Les relevés sont effectués à l'aide du logiciel SIGROK (Version 3.6.2 en date du 6 Décembre 2028)

**La lecture du signal radio se fait de manière correcte**, quelques pertes sont dues à une forte saturation de l'environnement.

Le réseau de communication est en effet usité par de nombreuses autres infrastructures (WiFi, Bluetooth, 5G/6G ...)

**L'analyse du signal en lui-même ne révèle pas de défaillances particulières**, le signal reçu correspondant bien à celui émis par la balise.

La relecture du code du logiciel ne laisse pas apparaître de bugs majeurs pouvant expliquer un dysfonctionnement

### Commentaires

La place Bellecour fait l'objet d'une attention particulière de part une densité de circulation élevée ainsi qu'un flux de piétons important et continu.

Cette inspection fait suite à l'accident survenu le 6 Mai 2029 après l'écart d'un véhicule de marque Tyrex guidé par la balise n°47 au moment des faits. Le système étant récemment mis en service, tout incident majeur fait l'objet d'une inspection approfondie comme celle-ci.

Dans le cadre du plan de contrôle mis en place par l'entreprise, ci-joint au rapport, l'historique des interventions fait état du déploiement d'une mise à jour le 25 Avril 2029 soit peu de temps avant l'accident.

Toutefois, l'inspection effectuée ce 20 Mai 2029 sur la version du logiciel la plus récente, ne relève aucune défaillance anormale du signal, il apparaît difficile de considérer la balise comme seule fautive, celle-ci n'étant ni endommagée et le signal émis étant considéré comme fiable, le contenu du message ne pouvant alors pas être considéré comme altéré.

On peut également en conclure à une **possible interférence entre la balise et le véhicule** ayant résulté d'un non réception ou d'une réception erronée du signal.

Il ne s'agit cependant que d'une analyse limitée à la seule balise et ne prend pas en considération le comportement propre du véhicule impliqué en l'absence de la présence de celui-ci au moment de l'inspection.

# PLAN DE CONTRÔLE

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

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

Date	Objet de l'intervention	Technicien	Ingénieur	Fréquence	Échantillonnage	Maintenance		
						Contrôle	Mise à jour	Entretien
<b>Produit</b>	Balises FollowMe	Marché 2028/01 - URBA	1 fois/an	30 pièces	X		X	
	Logiciel de guidage	Marché 2028/01 - URBA	1x /4 mois	5 pièces	X	X		
<i>Tableau des évolutions</i>								
	<b>Objet de l'intervention</b>	<b>Technicien</b>	<b>Ingénieur</b>					
<b>01/10/2028</b>	Installation logiciel	<b>M. VILLOT</b>	<b>J. DUFOUR</b>					
<b>20/10/2028</b>	Tests et évaluations	<b>M. VILLOT</b>	<b>J. DUFOUR</b>					
<b>17/12/2028</b>	Mise à jour du logiciel		<b>J. DUFOUR</b>					
<b>09/01/2029</b>	Mise à jour du logiciel		<b>J. DUFOUR</b>					
<b>05/10/2029</b>	Contrôle planifié	<b>M. VILLOT</b>	<b>J. DUFOUR</b>					



Pièce jointe n°6 : Localisation de l'accident



**SCP ESP**

**Evariste, Samantha & Prosperus**  
812 rue de la République – 69002 Lyon  
Tél. 04.76.06.07.86 – Fax. 04.81.43.05.54  
scp.evariste@gmail.com

**Tribunal administratif de LYON**

**Affaire : Sté General Shield / Ville de Lyon**

**MEMOIRE EN REPLIQUE N°1**

**POUR :**

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.

**CONTRE :**

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

Ayant pour Conseil **SCP ABS, Avocats des Bords de Saône**, Avocats au Barreau de Lyon, domicilié au 32, rue Neuve, 69002 LYON.

**A MADAME LA PRÉSIDENTE ET MESDAMES ET MESSIEURS LES  
CONSEILLERS COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON**

## **I. FAITS ET PROCEDURE**

**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 4 (**Pièce jointe n°8 : article R311-1 du code de la route**), répondant au système agréé nécessaire à l'accès de la zone.

**2.**

Ces types de véhicules automatiques sont guidés électroniquement par les balises FollowMe. Celles-ci appartiennent à la ville de Lyon et sont mises en place par ses soins. Guidant des véhicules à travers la ville et dans des zones très fréquentées, elles doivent faire l'objet de tests et de mises à jour régulières.

**3.**

Le 6 mai 2029, Monsieur Benjamin Dalleau, alors au volant de son véhicule automatique de type 4 de la marque Tyrex, a eu un accident sur la place Bellecour à Lyon. Son véhicule a brusquement fait un écart, sans raison apparente, et a détruit un lampadaire appartenant à la SARL Rita gérante du café « Aux vrais amis ».

**4.**

L'expertise médicale effectuée sur Monsieur Dalleau ainsi que le rapport d'expertise du véhicule (**Pièce jointe n° 3 : rapport d'expertise par le garage Tyrex sur le véhicule**) confirment que l'écart fait par le véhicule ne peut être causé que par une mauvaise lecture du signal émis par les balises.

**5.**

Par un courrier daté du 12 mars 2030, la Société General Shield a formé une demande indemnitaire auprès de la Ville de Lyon et sollicité dans ce cadre le versement d'une somme de 58.948,23 € à titre de réparation du préjudice subi du fait de l'endommagement du véhicule de son client et de la destruction d'un lampadaire appartenant à la SARL Rita (**Pièce jointe n°4 : demande indemnitaire du 12 mars 2030**).

**6.**

Par un courrier en date du 12 avril 2030, dépourvu de la mention des voies et délais de recours, la Ville de Lyon a expressément rejeté cette demande indemnitaire préalable. (**Pièce jointe n°5 : décision de rejet de la demande indemnitaire du 12 avril 2030**).

7.

Par une requête introductive du 30 mai 2030, nous avons saisi le tribunal administratif de nos demandes.

8.

Par un mémoire en réponse du 15 juin 2030, la ville de Lyon, ayant pour conseil la société SCP ABS, a rejeté nos demandes.

9.

**Nous demandons une nouvelle fois à la ville de Lyon, par ce mémoire en réplique, de verser la somme de 58.948,23 € au 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.**

\*\*\*

## II. DISCUSSION

### 1. Sur la responsabilité pour faute de la ville de Lyon pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public

#### En droit.

Comme il a déjà été mentionné dans notre requête introductive, les différentes expertises et rapports l'attestent, la faute ne peut être imputée au conducteur du véhicule ou au véhicule lui-même. Le système électronique de celui-ci se trouve être en excellent état, et le conducteur n'était sous l'empire d'aucune substance susceptible d'atténuer son attention (**Pièce jointe n° 1 : Procès-verbal d'accident; Pièce jointe n° 2 : Rapport d'expertise médicale ; Pièce jointe n°3 : rapport d'expertise du véhicule**).

La partie adverse a mentionné dans son mémoire une décision de la Cour de cassation qui prévoit que « *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).

Outre le fait que cette jurisprudence judiciaire n'est pas pertinente devant une juridiction administrative, elle n'est pas non plus pertinente au regard de son contenu. En effet, « *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. 3<sup>ème</sup>, 23 mars 2005, n°04-11.455).

En outre, en vertu des règles civiles auxquelles un garagiste est astreint, celui-ci est tenu à une obligation de résultat. Cela signifie que le garagiste doit remettre le véhicule en état de fonctionnement et doit avoir effectué toutes les réparations nécessaires à la sécurité du véhicule. Si un défaut ou une panne persiste après l'intervention du garagiste, ce dernier sera tenu responsable et devra donc dédommager le propriétaire à hauteur du préjudice subi (article 1217 du code civil).

En vertu de cette obligation de résultat, il apparait bien évident que les conclusions du garagiste ne peuvent être remises en cause.

#### En l'espèce.

Au regard de l'expertise effectuée par un garage Tyrex, il convient de constater que le véhicule est dans un excellent état, mis à part la carrosserie abimée due à l'accident.

Cette expertise a été suivie de la réparation du véhicule. Or, le garagiste est tenu par son obligation de réparer le véhicule. Si jamais l'électronique du véhicule était défectueuse, le garagiste aurait eu l'obligation de le signaler, de le remettre en l'état, et accessoirement, de le facturer à son client. Cela n'a en l'espèce pas été le cas.

Par ailleurs, les constructeurs de véhicules autonomes, tel que Tyrex, ont tout intérêt à analyser

de manière précise et exacte les éventuels problèmes auxquels ces véhicules sont confrontés, puisque le marché de ce type de véhicule est en pleine expansion. Il leur apparaît donc nécessaire de rechercher toutes les éventuelles déficiences afin de les améliorer.

De surcroît, si la partie adverse s'est permis de douter de la sincérité de l'expertise effectuée par le garage Tyrex, il convient également de remettre en cause la partialité de la pièce adverse n°5.

L'inspection post-accident des balises FollowMe a été réalisée par M. Jérôme DUFOUR, l'ingénieur de la société INTUITECH'. Cette société a fourni à la ville de Lyon, conformément à l'attribution d'un marché public, le logiciel des balises. Cependant, M. DUFOUR n'est autre que le concepteur et l'installateur de ces logiciels.

Il est alors tout à fait légitime de penser qu'un point de vue extérieur aurait été plus pertinent.

Pour finir, ces balises ont été mises en service le 1<sup>er</sup> octobre 2028. Au regard de la **pièce adverse n°4**, il apparaît qu'un contrôle du logiciel devait être effectué tous les quatre mois durant la première année d'exploitation et qu'un contrôle des balises devait être effectué tous les ans.

Ainsi, le logiciel aurait dû être contrôlé au 1<sup>er</sup> février 2029, au 1<sup>er</sup> juin 2029 et au 1<sup>er</sup> octobre 2029.

Cependant, le logiciel a été mis à jour le 17 décembre 2028 et le 9 janvier 2029. De fait, les mises à jour ainsi que les contrôles des logiciels n'ont pas été effectués à échéance régulière et bien que le dernier contrôle du logiciel ait été effectué 3 mois et 27 jours avant l'accident, le non-respect des échéances de contrôle a pu avoir un effet néfaste sur les logiciels.

Par ailleurs, depuis le 9 janvier 2029, aucune mise à jour et aucun contrôle n'a été effectué sur le logiciel. Cela fait donc 1 an et 5 mois que le logiciel n'a pas été contrôlé ou mis à jour, alors qu'il aurait dû faire l'objet de deux contrôles supplémentaires.

Quant aux balises, elles auraient dû être contrôlées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2029. Un contrôle a été planifié pour le 5 octobre 2029. D'une part, ce contrôle a été planifié cinq jours après le délai prévu, mais d'autre part, ce contrôle est resté au stade de la planification puisqu'aucun document n'apporte la preuve que ce contrôle a bien été réalisé.

**Au vu des éléments susmentionnés, il apparaît clairement que les balises ainsi que le logiciel qui les pilote sont mal entretenus.**

**En tout état de cause, le lien de causalité entre la balise et l'accident ne fait aucun doute. Contrairement à ce que prétend la ville de Lyon, l'entretien des balises et du logiciel n'a pas été respecté.**

## 2. Sur la responsabilité sans faute de la ville de Lyon pour ouvrage public exceptionnellement dangereux

### En droit.

Il est possible d'engager la responsabilité sans faute pour risque de l'Etat depuis 1973 : « [...] un ouvrage exceptionnellement dangereux est de nature à engager la responsabilité de l'Etat à l'égard des usagers, même en l'absence d'un vice de conception ou d'un défaut d'aménagement ou d'entretien normal. » (CE, Ass., 6 juillet 1973, Sieur Dalleau, n° 82406).

Cet arrêt a été confirmé par un second arrêt Conseil d'Etat, qui a décidé que « 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 ; » (CE, 5 juin 1992, Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, n° 115331).

Par ailleurs, le caractère d'ouvrage public exceptionnellement dangereux concernant un système de communication électronique contrôlant la circulation en ville a été reconnu par un arrêt du Conseil d'Etat (CE, 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, n° 115332, Pièce jointe n°7).

Dans cette deuxième affaire, le système de communication électronique d'un tramway avait été qualifié par le Conseil d'Etat d'ouvrage exceptionnellement dangereux pour plusieurs raisons. D'une part, ce système était particulièrement vulnérable et pouvait faire l'objet de nombreuses interférences et perturbations, et d'autre part, il était utilisé dans des lieux fréquentés par de très nombreux usagers, ce qui le rendait d'autant plus dangereux. Le système avait envoyé de mauvaises informations à une balise gérant les feux de circulation. Celui-ci avait donc ouvert la voie aux voitures alors que le tramway arrivait à l'intersection. Un accident s'était alors produit.

Les véhicules de type 4 sont des véhicules qui disposent de ce système de communication. L'article R311-1 du code de la route, modifié par le décret n°2026-459 du 16 août 2026 les définit comme étant : « des véhicules de catégorie M hautement automatisés ; capacité du véhicule à prendre en charge l'ensemble des fonctions et prendre des décisions de manière autonome ; nécessite l'intervention du conducteur pour activer ou désactiver ce système » (Pièce jointe n°8, Article R311-1 du code de la route modifié par le décret n°2026-459 du 16 août 2026 – art 1<sup>er</sup>).

### En l'espèce.

Le véhicule de M. DALLEAU était équipé d'un système de communication qui recevait les données d'une balise de guidage pour adapter de manière autonome sa conduite, sans l'intervention nécessaire du conducteur.

Ce type de véhicule est le seul autorisé à rouler sur la Place Bellecour, déclarée ZTP (Zone Technologique Prioritaire) par un arrêté de la maire de Lyon en date du 3 octobre 2028.

La ville de Lyon compte 1,6 millions d'habitants et accueille chaque année entre 5 et 10 millions de touristes (source : Office du Tourisme de la ville de Lyon). La Place Bellecour est au cœur de la ville et représente un lieu de convergence de plusieurs milliers de personnes chaque jour, notamment des cyclistes, des piétons et des véhicules autonomes de type 4.

Cette Place représente donc une zone de danger, où la cohabitation de plusieurs milliers d'usagers est source de très nombreux accidents.

L'APR (Association Prévention Routière) a d'ailleurs recoupé les données du ministère de l'Intérieur concernant le nombre d'accidents recensés en agglomération, hors agglomération, en ZTP, par des véhicules autonomes (VA) et par des véhicules non autonomes (VNA) (**Pièce jointe n°6, Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière**).

Sur le premier graphique, il apparaît qu'en 2017, sur 10 000 véhicules non autonomes, un peu plus de 200 d'entre eux était impliqués dans des accidents hors agglomération. Le nombre d'accidents a diminué d'année en année, pour ainsi tomber sous la barre des 150 accidents.

En comparaison, toujours hors agglomération, mais sur 10 000 véhicules autonomes, on dénombrait 31 accidents en 2017 contre seulement 13 en 2029.

Il apparaît clairement que l'utilisation de véhicules autonomes en dehors des agglomérations est un moyen de transport de plus en plus sûr.

Cependant, si l'on se base sur un même échantillon, mais qu'on regarde cette fois ci les accidents survenus en agglomération et en particulier dans une ZTP, le constat est malheureusement bien différent.

Pendant que le nombre d'accidents provoqués par des véhicules non autonomes décroît depuis 2017, celui provoqués par des véhicules autonomes ne cesse de croître. Il est passé de 79 en 2017 à 94 en 2029 en agglomération, dont 12 dans une ZTP en 2017 et 52 en 2029.

Grâce à ces données recueillies par l'APR, il apparaît clairement que l'utilisation d'un véhicule autonome dans une ZTP est la source de nombreux accidents.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas concevable de laisser des logiciels et des systèmes électroniques guider les véhicules si la sécurité des communications entre ces derniers n'est pas sécurisée.

Cependant, comme il l'est mentionné dans la **pièce adverse n°5**, le réseau de communication utilisé par les systèmes de guidage fait parfois l'objet d'importantes saturations dues à l'environnement, qui peut entraîner des pertes de signal. De plus, il est précisé dans la **pièce adverse n°2**, que lors d'expériences, il est arrivé plusieurs fois que l'émission d'un signal extérieur vers un véhicule autonome soit perturbée. Cela serait, selon ce rapport produit par la partie adverse, dû à une rupture de réseau, une faille de sécurité ou encore des interférences.

**La forte vulnérabilité des signaux émis par les balises ainsi que du réseau de communication dans sa globalité, couplée à une très forte densité d'usagers de la voie publique, rend donc cet ouvrage public exceptionnellement dangereux.**



**A supposer même que l'ouvrage ait été entretenu normalement, il conviendra d'engager la responsabilité sans faute de la ville de Lyon pour ouvrage public exceptionnellement dangereux.**

### **3. Sur l'absence de faute de la victime**

#### **En droit.**

D'après l'article R 412-6 (II) alinéa 2 du code de la route, « *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.

La jurisprudence considère qu'une faute de la victime, par son exceptionnelle gravité, peut exonérer totalement la personne publique : « *il résultait de ces constatations que M. X... avait accepté en connaissance de cause les risques d'instabilité auxquels il était exposé, la cour n'a pas méconnu les règles qui régissent la responsabilité des personnes publiques en décidant que le préjudice résultant d'une situation à laquelle M. X... s'était sciemment exposé ne lui ouvrait pas droit à réparation* » (CE, 10 juillet 1996, Meunier, n°143487). Pour exonérer l'administration, il faut que la victime se soit sciemment exposée aux risques.

#### **En l'espèce.**

M. DALLEAU Benjamin était au volant d'un véhicule de type 4 de la marque Tyrex au moment de l'accident. Son véhicule étant hautement automatisé, celui-ci n'avait pas les mains sur le volant comme le permet l'article R311-1 du code de la route. Cependant, conformément à l'article R412-6 (II) alinéa 2 du même code, M. DALLEAU celui-ci était en situation d'exercer toutes les diligences nécessaires et de reprendre le contrôle de son véhicule.

En effet, comme l'atteste le Procès-verbal d'accident, M. DALLEAU a dit aux officiers de police: « *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* ». (**Pièce jointe n°1, Procès-verbal d'accident**).

M. DALLEAU était donc bien conscient de la situation à risque que pouvait représenter la circulation en agglomération et avait pris toutes les diligences nécessaires pour s'assurer que la voiture ne mettait pas en danger les autres usagers de la voie publique.

Par ailleurs, il est souligné dans le mémoire de la partie adverse que M. DALLEAU aurait dû anticiper cet accident au vu de la forme géométrique rectangulaire de la Place Bellecour.

Or, comme il a déjà été mentionné dans notre requête introductive, M. DALLEAU n'habite pas à Lyon et n'y travaille pas. Il y venait pour la première fois et ne connaissait de fait absolument pas la configuration géométrique de cette place.

En outre, il est reproché le temps de réaction de M. DALLEAU et cela du fait de l'emplacement du lampadaire qui se situait « *assez loin de la route* ».

Il convient de préciser, si cela est nécessaire, que lors de l'accident, le véhicule a fait un obstacle de manière brusque, sans aucune raison apparente. Il est largement admis et enseigné dans les écoles de conduite que le temps de perception-réaction pour un conducteur lambda et dans des conditions normales est d'une seconde. A une vitesse de 50km/h, pendant le temps que le conducteur réagisse, le véhicule a déjà effectué 14 mètres, sans compter la distance de freinage.

Il apparaît donc que dans les meilleures des situations, avec des conditions climatiques bonnes, un conducteur attentif et une vitesse de 50km/h, si le conducteur est amené à réagir et à freiner, le véhicule parcourra une vingtaine de mètres avant de s'arrêter.

Même si le lampadaire de café est « *assez éloigné de la chaussée* », le café reste néanmoins au bord de celle-ci. Il aurait donc été très difficile pour un conducteur, même aguerris, de réagir à temps pour éviter le lampadaire.

Quant au freinage du véhicule, il convient de rappeler les éléments susmentionnés. A une vitesse de 50km/h, le freinage d'un véhicule, bien qu'ordonné automatiquement dès la détection de l'obstacle, ne peut se faire instantanément. Il est appris dans les écoles de conduite, qu'à une vitesse de 50km/h, dans des conditions climatiques normales, la distance de freinage est d'environ 14 mètres.

Ainsi, bien que les capteurs du véhicule aient détecté l'obstacle et donné l'ordre au véhicule de s'arrêter, la distance de freinage était bien trop importante pour pouvoir éviter le lampadaire.

**Le conducteur du véhicule avait conscience de la zone à risque dans laquelle il s'engageait et pour cette raison, restait vigilant conformément à l'article R412-6 du code de la route. En outre, il aurait été impossible pour le conducteur de prévoir l'écart qu'a fait la voiture et d'éviter ainsi le lampadaire. De fait, M. DALLEAU n'a commis aucune faute qui pourrait exonérer la ville de Lyon de sa responsabilité.**

\*\*\*

### **III. PAR CES MOTIFS**

**Par ces motifs, la SA General Shield demande au Tribunal de :**

- **CONDAMNER** la ville de Lyon à lui verser la somme de 58 948,23 euros ;
- **METTRE A LA CHARGE** de la Commune une somme de **2.000 €** au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Fait à Lyon, le 20 juin 2030.

**SCP ESP**  
**Avocats**

**Pièces jointes :**

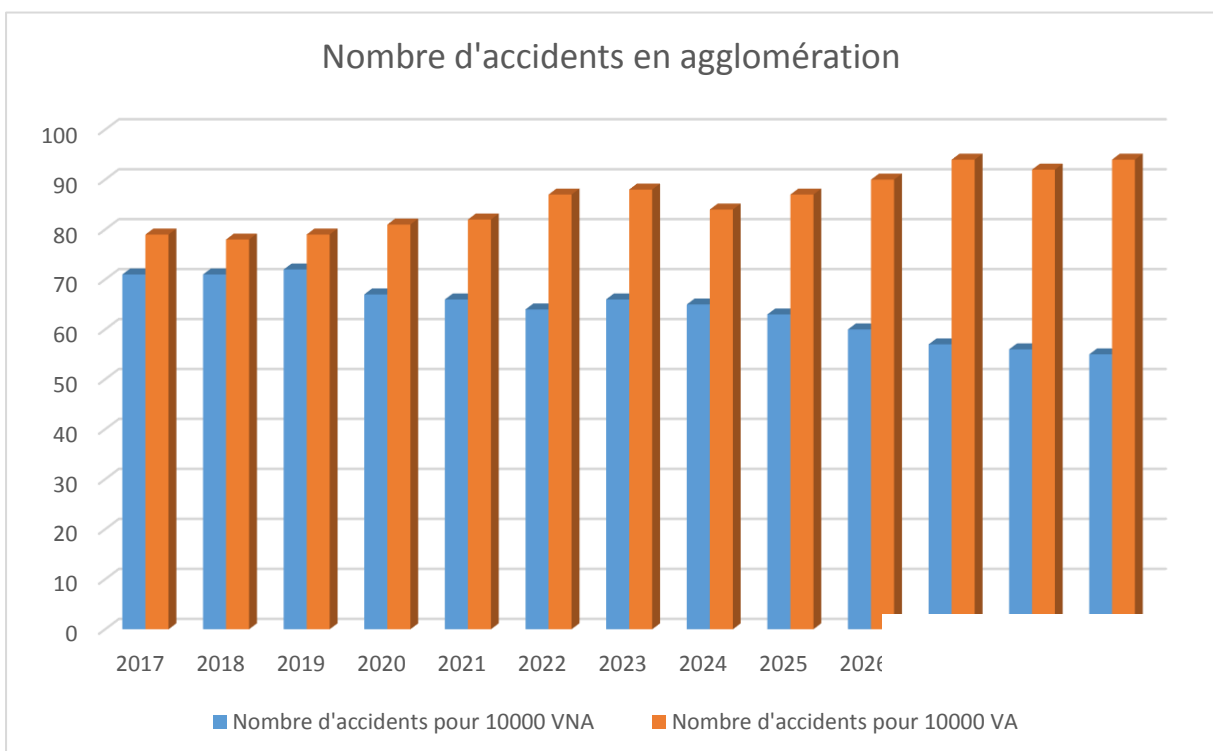
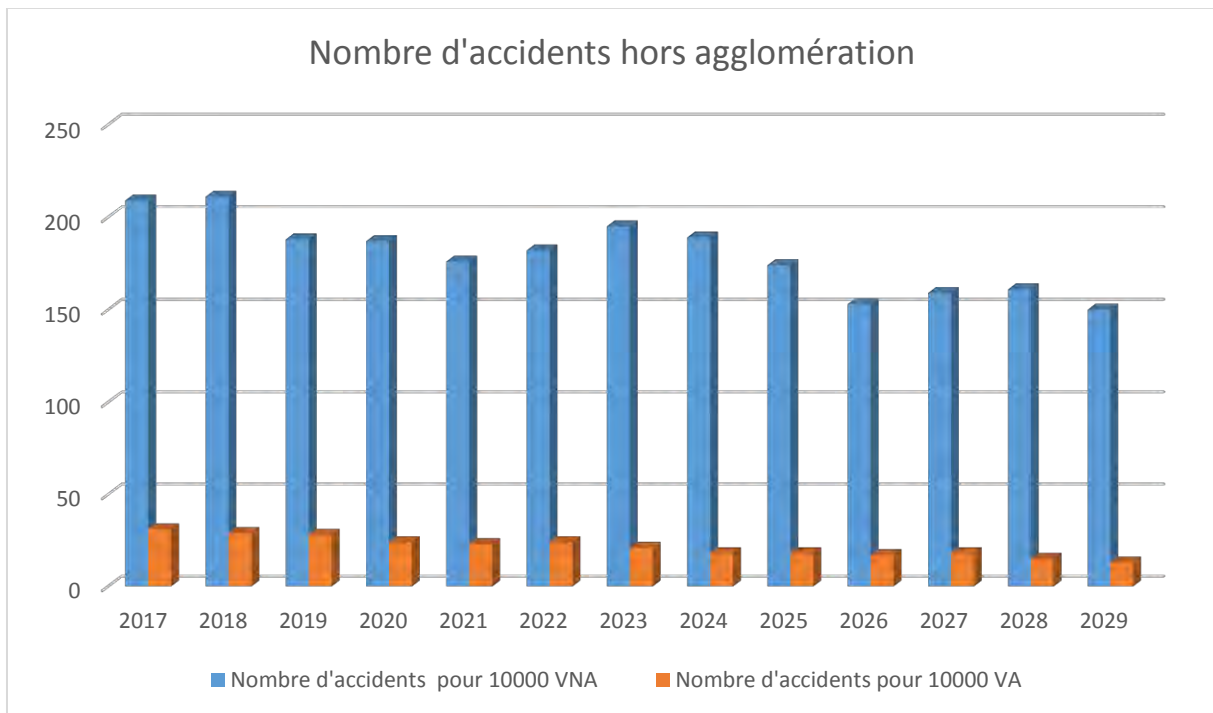
6. Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière
7. CE, 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, n° 115332
8. Article R311-1 du code de la route modifié par le décret n°2026-459 du 16 août 2026 – art 1<sup>er</sup>

**Pièce jointe n°6 : Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière**

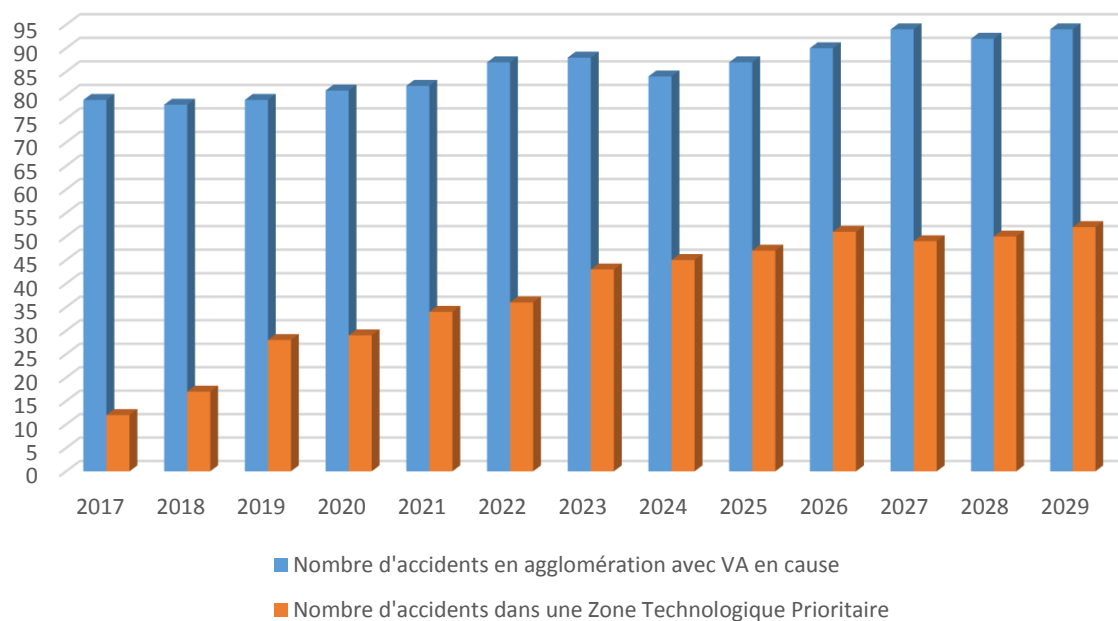
**Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière**

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

VA : Véhicules Autonomes      VNA : Véhicules Non Autonomes



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



**Pièce jointe n°7 : CE, 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, n° 115332**



## **Références**

**Conseil d'Etat  
statuant  
au contentieux**

**N° 115332**

**Publié au recueil Lebon**

## **SECTION**

M. Cottin, président  
M. Loridon, rapporteur  
M. Le Bel, commissaire du gouvernement  
Me Verchère, avocat

**lecture du mardi 6 juin 2030**

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

## **Texte intégral**

Vu enregistré le 9 mars 2028 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 18 janvier 2028 par lequel la cour administrative d'appel de Lyon, après avoir annulé le jugement n° 168/25/28 du 30 juin 2026 du tribunal administratif de Grenoble, a condamné l'Etat à verser à M. Polat, d'une part, la somme de 1 288,52 € 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, sur le Boulevard Gambetta à la suite d'un accrochage avec un tramway ;

2°) de rejeter l'appel présenté par M. X... devant la cour administrative d'appel de Lyon ;

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 Verchère, avocat de M. Polat,
- les conclusions de M. Le Bel, 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 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, 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. X... du préjudice résultant de l'accident dont il a été victime le 28 août 2025, alors qu'il circulait en voiture sur le boulevard Gambetta; que l'accident a été provoqué par le heurt du véhicule avec un tramway en marche, dû à une mauvaise communication entre le système de communication électronique du tramway et le système en charge de coordonner les feux de circulation ;

Considérant que la cour administrative d'appel de Lyon a relevé que "eu égard à la fréquentation très importante sur le lieu de l'accident de tout type d'usagers et de la conception des systèmes de communication, il y a un risque élevé d'accident" ; qu'il résulte des constatations de fait souverainement opérées par la cour que les systèmes de communication des tramways sont particulièrement vulnérables à des interférences dans les signaux émis par ceux-ci ; que dès lors, la coordination des feux de circulation avec l'avancée des tramways peut s'en trouver perturbée ; que les risques auxquels sont ainsi exposés les usagers de la voie publique présentent un caractère exceptionnel de gravité ; que, par suite, la cour a pu légalement décider, au vu de ces constatations, que lesdits systèmes de communication présentaient le caractère d'un ouvrage exceptionnellement dangereux et que la responsabilité de l'Etat se trouve de ce fait engagée vis-à-vis de M. X... même en l'absence de tout défaut d'aménagement ou d'entretien normal de l'ouvrage ; que, dès lors, le pourvoi formé par le ministre doit être rejeté ;

Article 1er : Le pourvoi formé en date du 9 mars 2028 par le ministre est rejeté.

Article 2 : La présente décision sera notifiée au ministre de l'aménagement du territoire de la ruralité et des collectivités territoriales.

**Pièce jointe n°8 : Article R311-1 du code de la route modifié par le décret n°2026-459 du 16 août 2026 – art 1<sup>er</sup>**

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

1. Véhicules de catégorie M : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues ;

1.A. Véhicule de type 0 : véhicules de catégorie M sans aucune assistance électronique ;

1.B. Véhicule de type 1 : véhicule de catégorie M avec simple assistance électronique longitudinale ou transversale du véhicule ;

1.C. Véhicule de type 2 : véhicules de catégorie M avec assistance électronique longitudinale et transversale du véhicule ; le véhicule gère seul les paramètres de guidage sous la supervision du conducteur qui peut reprendre le contrôle à tout instant ;

1.D. Véhicule de type 3 : véhicule de catégorie M partiellement automatisé ; le conducteur peut déléguer une partie de sa conduite au véhicule tout en gardant son niveau de vigilance ;

1.E. Véhicule de type 4 : véhicule de catégorie M hautement automatisé ; capacité du véhicule à prendre en charge l'ensemble des fonctions et prendre des décisions de manière autonome ; nécessite l'intervention du conducteur pour activer ou désactiver ce système ;

1.F. Véhicule de type 5 : véhicule de catégorie M totalement automatisé ; capacité du véhicule à prendre des initiatives de manière autonome et à ne pas exécuter un ordre humain si celui-ci s'avère anormal ou dangereux ;

1.1. Véhicule de catégorie M1 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;

1.2. Véhicule de catégorie M2 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal inférieur ou égal à 5 tonnes ;

[...]

1.10. Véhicule affecté au transport d'enfants : véhicule comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum défini aux points 1.4 et 6.7 du présent article assurant un transport organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.



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

**Tribunal administratif de Lyon**

**INSTANCE N° 1**

## Mémoire en réponse n°2

**POUR :**

**La Ville de Lyon**, ayant pour siège la Mairie de Lyon situé 1 Place des Terreaux, 69001 LYON, représentée par son Maire en exercice, (**Pièce jointe n°1**)

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

**CONTRE :**

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

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

# À MONSIEUR LE PRESIDENT ET MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

---

## 1. Rappel des faits

### 1.1.

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

### 1.2.

Pour permettre la circulation de ces véhicules, des balises FollowMe ont été mise en place (**Pièce jointe n°2**) afin d'améliorer les conditions de circulation. Ces balises font l'objet de contrôles réguliers (**Pièce jointe n°3**) ainsi que de mises à jour fréquentes du logiciel assurant le guidage.

### 1.3.

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

### 1.4.

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

### 1.5.

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

### 1.6.

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

### 1.7.

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

## 1.8.

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

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

---

## 2. Discussion

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

#### 2.1.1. En droit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **2.1.2. En l'espèce**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

## **2.2 : Sur le bon entretien de l'ouvrage public**

### **2.2.1 En droit**

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

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

La collectivité en charge de l'ouvrage public doit alors, pour que sa responsabilité ne soit pas retenue, établir que l'ouvrage public faisait l'objet d'un entretien normal ou que le dommage est imputable à la faute de la victime ou à un cas de force majeure (CAA Marseille, 20 décembre 2010, 3ème Chambre, Arrêt n°07MA05016).

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

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

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

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

### 2.2.2. En l'espèce

Il convient de reprendre minutieusement la chronologie des évènements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

### **2.3.1. Sur la faute de la victime**

#### **2.3.1.1 En droit**

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

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

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

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

### 2.3.1.2 En l'espèce

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## **2.3.2. Sur l'appel en garantie**

### **2.3.2.1. En droit**

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

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

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

### **2.3.2.2. En l'espèce**

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

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

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

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

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

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

\* \* \* \* \*

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

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

Fait à LYON, le 24 Juin 2030

SCP Avocats des Bords de Saône

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

**Tribunal administratif de Lyon**

**BORDEREAU DE COMMUNICATION DE PIÈCES**

Par

SCP Avocats des Bords de Saône

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

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

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



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

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

Considérant que, M. et Mme Bassin demandent à être 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 ;

(...)



## Références

Conseil d'Etat

N° 256156

Section du Contentieux

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

Lecture du Jeudi 13 Avril 2029

République Française

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

## Texte intégral

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

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

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

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

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

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

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

Décide :

-----

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

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

**N°3000030**  
**General Schield**

**Tribunal administratif de Lyon**  
**3<sup>ème</sup> chambre**

**Audience du 28 juin 2030**

**Président : Stessy Petrucci**  
**Rapporteur : Nicolas Chiorino**

## **CONCLUSIONS**

### **Emile Verrier, rapporteur public**

Je vous remercie madame la Présidente,

Monsieur Benjamin Dalleau, le 6 mai 2029, était à bord de son véhicule autonome de la marque TYREX à proximité de la place Bellecour à Lyon. En effet, depuis un arrêté municipal du 3 Octobre 2028, une Zone technologique Prioritaire (ZTP) a été mise en place sur toute la presqu'île de Lyon. Cette ZTP autorise les seules voitures automatiques de types SAE 4 à circuler. Ces voitures sont guidées grâce à l'installation de balises FollowMe. Monsieur Dalleau, dans sa TYREX, s'engagea place Bellecour quand soudain le véhicule fit un écart et alla s'encastrier dans un lampadaire appartenant à la SARL « Rita ».

Le 30 Avril 2030, la société d'assurances General Shield, représentée par la SCP Evariste, Samantha & Prosperus demande par courrier à la ville de Lyon une demande indemnitaire de 58.948,23 euros (cette somme correspondant aux sommes avancées pour régler les dommages de la voiture de monsieur DALLEAU ainsi que la réparation du lampadaire). La Ville de Lyon, par un courrier du 30 mai 2030, a rejeté cette demande indemnitaire.

La société d'assurances General Schield introduit donc devant le tribunal administratif de Lyon une requête visant à faire condamner la ville à lui verser les 58.948,23 euros réclamés.

Tout d'abord, rappelons que pour circuler, une voiture doit faire l'objet d'une certification de la part des autorités étatiques. Historiquement, la Californie a été le premier Etat à s'engager dans la voie d'une réglementation spécifique pour les véhicules autonomes puisque dès 2016 un projet imposant un permis de mise en circulation pour ces véhicules était envisagé. La France a suivi cette approche puisqu'un cadre juridique a été posé dès 2016. En effet, **l'Ordonnance du 3 août 2016** relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques ( n° 2016-1057) autorise « *circulation à des fins expérimentales d'un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite sur une voie ouverte à la circulation publique subordonnée à la délivrance d'une autorisation destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation.* »

De facto, une erreur dans la certification d'un véhicule en application de cette ordonnance pourrait entraîner l'engagement de la responsabilité de l'État mais vous n'êtes pas saisi d'une demande dirigée contre l'Etat.

Vous examinerez donc successivement les différents fondements de responsabilité qui sont soulevés devant vous.

Il est soutenu tout d'abord par la société General Shield que la ville de Lyon est responsable du dommage de monsieur Dalleau du fait du mauvais entretien de l'ouvrage public. En effet, il existe un régime de responsabilité pour faute présumée lorsque le dommage résulte du défaut d'entretien de cet ouvrage public. Les ouvrages publics qui nous intéressent ici sont les balises « FollowMe » qui permettent aux voitures d'être guidées. Rappelons qu'un ouvrage public est un bien immeuble, aménagé par l'Homme qui est affecté à l'intérêt général ou à une mission de Service Public (**CE Avis**, 29 Avril 2010, M et Mme Béliгаud). Cependant, l'Administration a la possibilité de s'exonérer en prouvant l'entretien normal de l'ouvrage (**CE**, 17 Avril 1963, Gauthier).

En l'espèce, la Ville de Lyon a passé en 2028 un marché Public pour l'installation et la maintenance des balises FollowMe et apporte la preuve, par l'intermédiaire de son prestataire, d'un entretien normal des balises régulier empêchant l'engagement de sa responsabilité sur ce fondement. Vous écarterez donc ce fondement de responsabilité.

La partie requérante soutient ensuite que la ville de Lyon doit être condamné sur le fondement de la responsabilité sans faute pour risque du fait d'un ouvrage public exceptionnellement dangereux (**CE, Ass.**, 6 juillet 1973, *Sieur Dalleau*, n° 82406).

Cet décision du Conseil d'Etat, a fait l'objet de précisions dans un arrêt de 1992 (**CE**, 5 juin 1992, *Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer*, n° 115331). Cet arrêt insiste sur le fait que l'ouvrage doit présenter un risque d'une gravité exceptionnelle du seul fait de sa conception. L'ouvrage public dont il est question en l'espèce serait donc toujours les balises FollowMe.

Le Conseil d'État a, dans un arrêt du 6 juin 2030, qualifié un système de communication d'un tramway d'ouvrage public particulièrement dangereux du fait de la vulnérabilité des signaux combinée à la présence de beaucoup d'usagers.

Cette situation semble assez similaire à notre espèce car sont ici en cause les signaux envoyés par les balises au véhicule. Rappelons que la voiture a fait un écart soudain qui l'a conduit à détruire le lampadaire. L'expertise apportée par la société requérante fait état d'un bon état général du véhicule (hormis les dommages sur la carrosserie). Cependant, vous conviendrez que cette expertise a été fournie par un garage de la marque TYREX qui a pu faire preuve de partialité notamment du fait que la société TYREX n'a aucun intérêt à voir la reconnaissance de la responsabilité du constructeur de l'automobile engagée.

Vous pourriez vous interroger sur la nécessité d'ordonner une expertise contradictoire. Mais il faut bien admettre que la matière nous semble particulièrement ardue et que nous n'avons pas trouvé dans la liste des experts accrédités par la Cour administrative d'appel de Lyon, un profil d'expert qui pourrait permettre une telle expertise. La



complexité du système est telle qu'il nous semble difficile de vous engager dans cette voie. Il nous semble que vous devrez retenir l'absence de défaillance du véhicule à défaut d'éléments permettant de le mettre en cause.

Les balises pourraient donc être qualifiées d'ouvrage public exceptionnellement dangereux au sens de la décision du 6 juin 2030.

Toutefois, une décision en date du 21 juin 2030 du tribunal administratif de Grenoble (**tribunal administratif de Grenoble, 21 juin 2030**, M. et Mme Bassin, n° 127113) exclue cette qualification si l'ouvrage peut faire l'objet d'une intervention humaine pour limiter ce risque ou que les risques associés à l'ouvrage sont à ceux relatifs à d'autres ouvrages comparables.

Si nous ne partageons pas totalement l'analyse du tribunal administratif de Grenoble s'agissant de la présence de risques ou non pour d'autres ouvrages comparables, nous pensons que la question du contrôle par une personne humaine du système mis en place est assurément un élément à prendre en compte pour établir le caractère d'ouvrage exceptionnellement dangereux. En l'espèce, l'intervention humaine est possible pour vérifier si les signaux brouillés (ou non) peuvent être corrigés. Il est également de déterminer si de tels brouillage de signaux existent sur cette balise ou s'ils peuvent exister sur toutes les balises présentes dans la ZTP. L'intervention humaine n'est donc pas exclue.

Il vous faut donc analyser si vous pouvez retenir que le système constitué par les balises FollowMe reste contrôlable par une intervention humaine. Or, devant le peu de d'éléments de preuve apportés par la requérante alors que la notion d'ouvrage public exceptionnellement dangereux doit être encadrée si on veut éviter une mise en cause systématique de la puissance publique, nous considérons qu'il est impossible en l'état de qualifier les balises d'ouvrage exceptionnellement dangereux et donc d'accueillir ce moyen.

De ce fait il nous semble que vous ne pouvez retenir que la responsabilité de la Ville de Lyon est engagée puisque ni sur le terrain de la responsabilité

Examinons, bien que ce ne soit pas nécessaire à ce stade, la question de la responsabilité de M. Dalleau que nous qualifierons de conducteur par facilité. Pour sa défense, la ville de Lyon appuie sur le comportement fautif du conducteur. En effet, la défense estime que le conducteur d'une voiture autonome de type 4 n'a pas exécuté les diligences nécessaires obligatoires afin de prévenir un dommage imminent comme le prévoit le nouvel article **R 412-6 (II) du Code de la Route**.

Vous devrez donc déterminer si monsieur Dalleau était en mesure d'accomplir ces diligences. La Société General Schield rappelle toutefois, en produisant le témoignage du conducteur, que celui-ci était en état de conduire, qu'il s'est assuré que le véhicule respecte la vitesse autorisée et qu'il regardait les piétons.

Il n'est pas en effet pas contesté que le véhicule respectait les limitations de vitesse et que Monsieur Dalleau était attentif à l'environnement, notamment la présence de piétons, au moment de l'accident.

Mais la survenance de l'accident a été d'une telle rapidité que dans tous les cas le conducteur n'aurait pas pu réagir même avec un excellent temps de réaction comme le souligne la requérante.

De ce fait, il nous semble que la faute de M. Dalleau ne pourrait pas être retenue.

**Par ces motifs, nous concluons au rejet de la requête.**