

**Audience du 29 juin 2031**

**Président : Pierre-Antoine Bonnet**  
**Rapporteur : Justine Gimenez**

**CONCLUSIONS**  
**Guillaume Ducrot, Rapporteur Public**

Je vous remercie Monsieur le Président,

Le 6 mai 2029, Monsieur Benjamin DALLEAU était à bord de son véhicule autonome de la marque TYREX à proximité de la place Bellecour à Lyon. En effet, une Zone Technologique Prioritaire (ZTP) a été mise en place sur la presqu'île de Lyon depuis un arrêté municipal du 3 Octobre 2028. Ce dernier, pris conformément à la loi du 21 janvier 2027, interdit la circulation à tous les véhicules à l'exception des véhicules autonome de type SAE 4, répondant au système agréé nécessaire à l'accès de la zone. Cette technologie permet aux véhicules de circuler automatiquement grâce à l'installation de balises FollowMe sur l'ensemble de son parcours. Monsieur DALLEAU, dans sa TYREX, s'engagea place Bellecour. Son véhicule fit, soudainement, 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 fait une demande indemnitare de 58.948,23 euros par courrier à la ville de Lyon (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 indemnitare.

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. Dans sa décision rendue le 28 juin 2030, le tribunal administratif de Lyon a condamné la ville de Lyon à verser la somme de 58 948,23 euros à la société Général Shield. La ville de Lyon introduit devant la Cour Administrative d'Appel une requête visant à l'annulation du jugement du Tribunal administratif de Lyon.

Vous êtes aujourd'hui appelé à examiner successivement les différents fondements de responsabilité qui sont soulevés devant vous.

La partie requérante soutient qu'elle ne peut être condamnée sur le fondement de la

responsabilité sans faute du fait d'un ouvrage public exceptionnellement dangereux au vu d'un caractère permanent et constant du risque (CE, Asso., 6 juillet 1973, Sieur Dalleau, n° 82406). En l'espèce, les balises FollowMe sont l'ouvrage public en question. En 1992, le Conseil d'Etat a précisé cette décision (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. Cette jurisprudence se veut très restrictive et est constante comme le Conseil d'Etat l'a encore prouvé récemment avec son arrêt du 12 Octobre 2030 n°115896.

L'arrêt rendu par le Conseil d'Etat en date du 6 juin 2030 n'est pas si éloigné de notre cas d'espèce. Il s'agit du système de communication d'un tramway. Ces derniers ont été qualifiés d'ouvrages particulièrement dangereux en raison de la vulnérabilité des signaux combinés à la présence d'usager. C'est en ce point que l'affaire qui nous occupe ici se rapproche de cet arrêt. En effet, les balises présentent sur la place Bellecour envoient des signaux aux véhicules autonomes.

L'expertise apportée par la société d'assurances General Schield fait état d'un bon état général du véhicule (hormis les dommages sur la carrosserie). Cependant, cette expertise a été fournie par un garage de la marque TYREX. Ce dernier a pu faire preuve de partialité du fait des liens qu'elle a avec la marque TYREX. Elle n'a en effet aucun intérêt à voir la responsabilité de sa marque engagée. Dans le cadre de cette nouvelle procédure une seconde expertise a été demandée par la ville de Lyon. Elle a prouvé que les capteurs qui permettent de diriger le véhicule étaient défectueux. C'est un premier élément essentiel qui doit être noté car il marque la différence entre notre cas d'espèce et l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat le 6 juin 2030.

De plus, ce système n'a pour vocation que de renforcer l'autonomisation de la voiture. En effet, cette dernière peut circuler de manière autonome dans des zones qui ne sont pas des ZTP. Le seul but de ces balises est de se rapprocher au plus près du risque zéro même s'il n'est pas possible de l'atteindre.

Enfin le risque ne semble être ni constant ni permanent. En effet, les balises sont régulièrement contrôlées et mises à jour afin d'assurer une sécurité maximale. Ainsi le risque ne semble pas permanent car l'Homme agit afin que ce risque soit le plus mince possible.

A cela s'ajoute que le risque doit revêtir une exceptionnelle gravité (CE, 1992, Epoux Cala, n°115331). Cette jurisprudence reste très restrictive. En effet, il faut cumuler une exceptionnelle gravité au vu du danger, mais aussi au vu du caractère d'exception de la situation. En l'espèce vous allez devoir statuer sur ces deux critères de manière cumulative. Il semble difficile de définir la gravité par un danger particulièrement exceptionnel. En effet, l'accident qui est face à nous n'est pas particulièrement exceptionnel dans le cadre d'un centre ville. De plus cette ZTP ne semble pas plus dangereuse qu'une autre ZTP en France. Il faut aussi noter que la place Bellecour ne connaît pas un trafic particulièrement élevé sauf entre 17h et 19h.

Au vu de ces éléments, vous vous retrouverez dans l'obligation d'annuler la décision de première instance sur ce moyen.

Si vous ne reprenez pas la responsabilité sans faute, vous serez dans l'obligation de vous prononcer à nouveau sur la responsabilité pour faute pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public. Au vu des faits, il y a un préjudice qui semble évident. Ce dernier est certain, du fait de l'accident et des dommages causés à la fois sur la voiture mais aussi sur le lampadaire. Il est également réparable du fait de son estimation pécuniaire.

La partie requérante soutient qu'il n'y a pas de mauvais entretien de l'ouvrage public. Il est vrai qu'il existe un régime de responsabilité pour faute présumé lorsque le dommage provient d'un défaut d'entretien de cet ouvrage public. Les balises « FollowMe », qui permettent aux voitures d'être guidées, sont ici les ouvrages publics en question. 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 Béliaud). Mais l'administration peut être exonérée si elle prouve l'entretien normal de l'ouvrage public (CE, 17 avril 1963, Gauthier). Ainsi, lorsqu'un usager est victime d'un dommage du fait d'un ouvrage public, l'administration voit sa responsabilité soulevée à moins qu'elle ne démontre avoir entretenu normalement l'ouvrage public. Donc le mauvais entretien de l'ouvrage est présumé. La seule condition existante est celle de l'usager qui doit prouver le lien de causalité entre le dommage et l'ouvrage public (CAA Paris, 22 mars 1994, Navutu, n°93PA00843).

En l'espèce, cela a été dit le préjudice est certain et réparable. Mais vous devez vous poser la question du lien de causalité entre le dommage et l'ouvrage public. Il ne semble pas évident. En effet, il s'agit d'un véhicule de catégorie 4. Cela signifie qu'il est autonome sans avoir besoin ni de l'action de l'Homme ni de balises. Ces dernières ont été mises en place afin de compléter le dispositif d'autonomie mais la voiture aurait du pouvoir poursuivre sa route sans elles.

De plus, la ville de Lyon a autorisé l'installation de ses balises suites à un arrêté municipal du 3 octobre 2028 mettant en place une Zone Technologique Prioritaire (ZTP). Elle a passé un contrat de marché public pour l'installation et la maintenance des balises FollowMe. Par l'intermédiaire de son prestataire, elle a apporté la preuve d'un entretien des balises. Pour autant il faut noter certains manquements dans la régularité des contrôles. Ce programme avait été instauré par la ville de Lyon au vu des risques qui existaient. Ainsi ce défaut d'entretien a inévitablement accentué le risque d'accident.

Enfin, il nous faut examiner la question de la responsabilité de M. DALLEAU. La ville de Lyon, par sa défense, soutient 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 devez donc déterminer la responsabilité de Monsieur DALLEAU. A noter que la Société Générale Schied rappelle par le biais du témoignage du conducteur que celui-ci était en état de conduire, que son véhicule respectait les limitations de vitesse autorisées et qu'il regardait les piétons nombreux à cette heure à la place Bellecour. Ces faits ne sont pas contestables.

A titre principal, l'absence de main sur le volant de la voiture ne nous semble pas suffisant pour caractériser la faute du conducteur. En effet, il s'agit d'un véhicule autonome. Cette technologie a pour but de remplacer un humain par définition faillible par un procédé informatique supposé infaillible. Si vous retenez aujourd'hui la responsabilité du conducteur, vous retirez tout l'intérêt et la raison d'exister de ce véhicule.

A titre subsidiaire, la survenance de l'accident fut extrêmement rapide ce qui a rendu impossible une quelconque action du conducteur même avec un excellent temps de réaction.

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

Par ces motifs, nous concluons au rejet la requête.