

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^{ème}, 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^{er} 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^{er} février 2029, au 1^{er} juin 2029 et au 1^{er} 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^{er} 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^{er}).

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 :

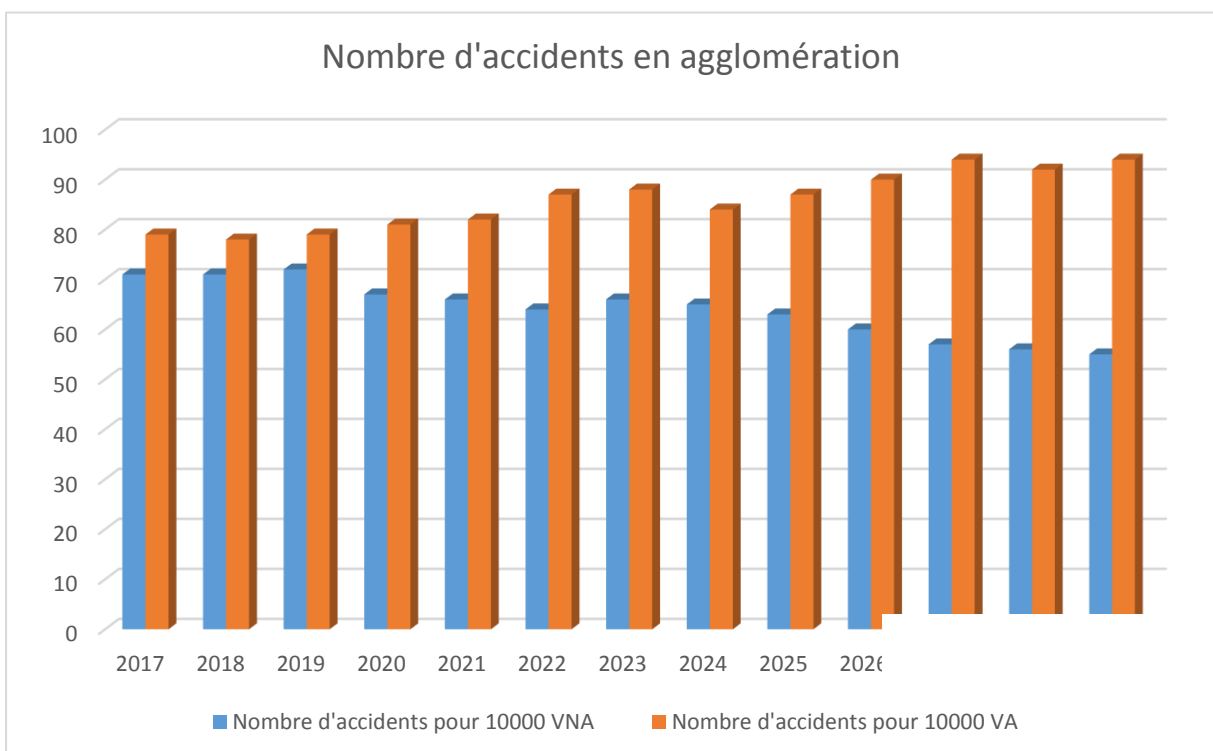
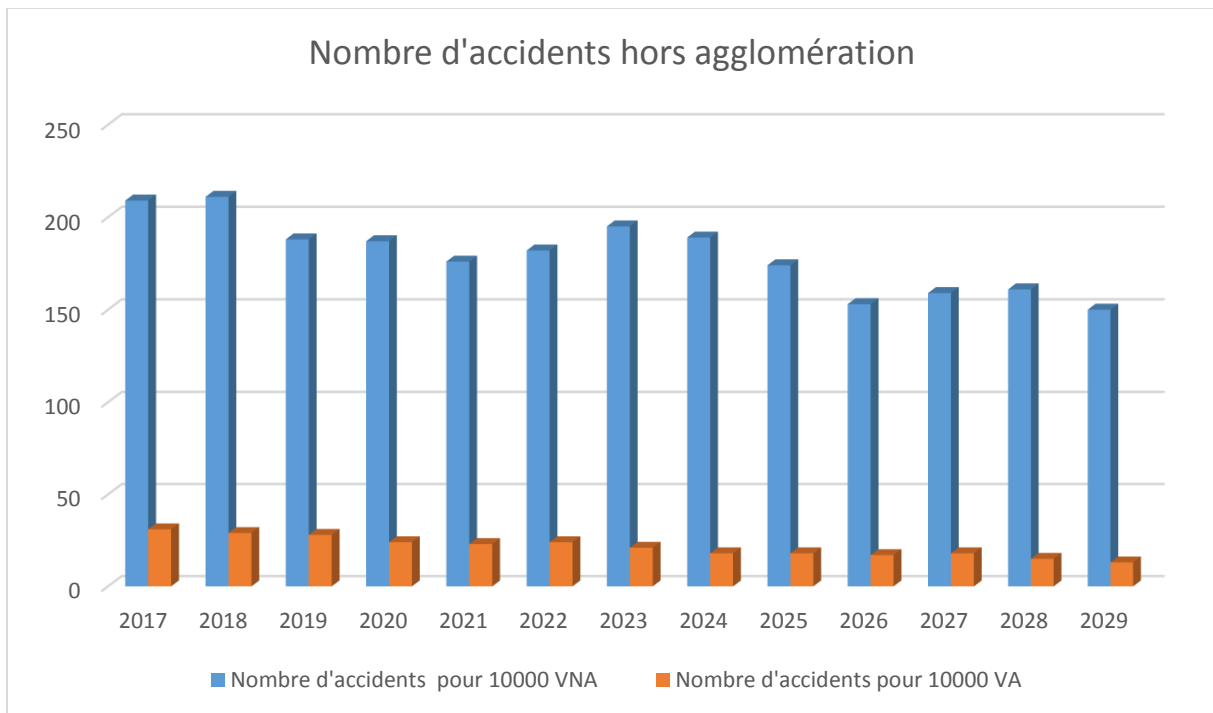
6. Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière
7. CE, 6 juin 2030, Ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, n° 115332
8. Article R311-1 du code de la route modifié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

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

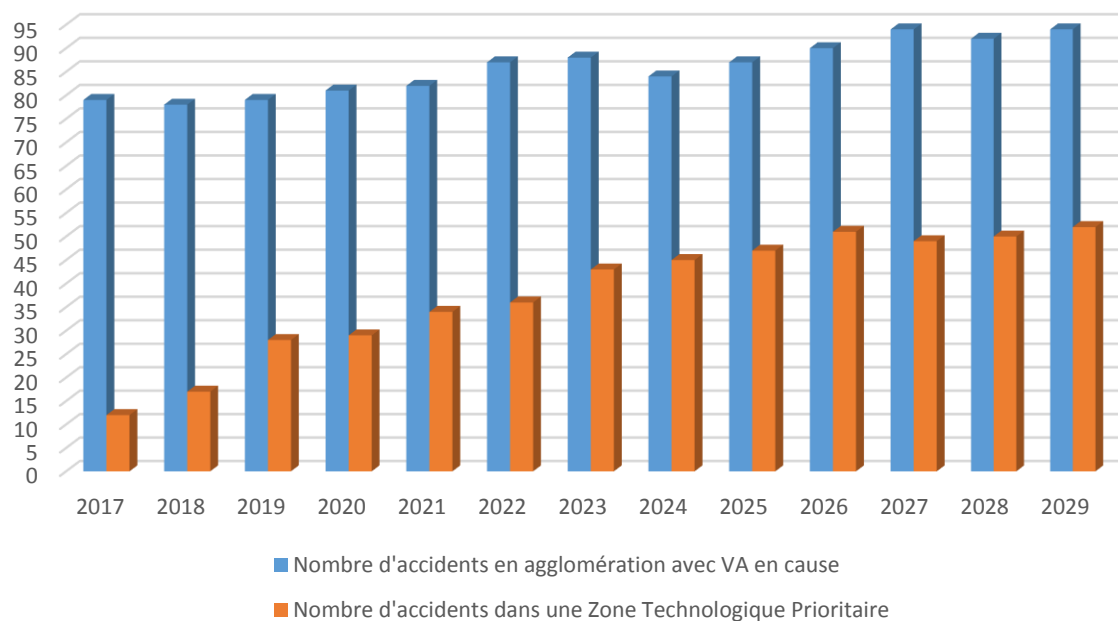
Statistiques accidents avec implication de véhicules autonomes et non autonomes depuis 2017 – APR – Association Prévention Routière

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^{er}

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.