

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'encasturer 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.