

Judiciarisation des écarts au référentiel réglé

Transcription d'un atelier-débat

Aurélia Grignon, Nicolas Gombault,
Yannick Malinge et Pierre-Franck Chevet

Rédaction coordonnée par Eric Marsden

n° 2024-10

THÉMATIQUE

Articulation entre les
sphères réglées et gérées
de la sécurité industrielle

LA *Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle* (FonCSI) est une Fondation de recherche reconnue d'utilité publique par décret en date du 18 avril 2005. Elle a pour ambitions de :

- ▷ contribuer à l'amélioration de la sécurité dans les entreprises industrielles de toutes tailles, de tous secteurs d'activité ;
- ▷ rechercher, pour une meilleure compréhension mutuelle et en vue de l'élaboration d'un compromis durable entre les entreprises à risques et la société civile, les conditions et la pratique d'un débat ouvert prenant en compte les différentes dimensions du risque ;
- ▷ favoriser l'acculturation de l'ensemble des acteurs de la société aux problèmes des risques et de la sécurité.

Pour atteindre ces objectifs, la Fondation favorise le rapprochement entre les chercheurs de toutes disciplines et les différents partenaires autour de la question de la sécurité industrielle : entreprises, collectivités, organisations syndicales, associations. Elle incite également à dépasser les clivages disciplinaires habituels et à favoriser, pour l'ensemble des questions, les croisements entre les sciences de l'ingénieur et les sciences humaines et sociales.

Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle

Fondation de recherche, reconnue d'utilité publique

www.FonCSI.org

6 allée Émile Monso – CS 22760
31077 Toulouse cedex 4
France

Twitter : @LaFonCSI
Courriel : contact@FonCSI.org

Title Criminalization of errors and deviations from procedure in post-accident inquiries
Keywords industrial safety, legal system, procedural deviation, criminalization
Authors Aurélia Grignon, Nicolas Gombault, Yannick Malinge and Pierre-Franck Chevet
Publication date October 2024

In post-accident investigations, the judicial authority must assess the degree of **culpability** (in criminal trials) or **liability** (in civil trials) associated with the actions or decisions of professionals that are causally linked to damages. These actions or decisions may pertain to different phases of the lifecycle of high-risk systems: their operation, maintenance, design, manufacturing, safety audits by accredited third parties, and inspections by a safety authority.

This analysis often relies on the opinions of **court-appointed experts**, who evaluate the level of compliance of actions or decisions with prescribed standards (laws and regulations, operating procedures, and professional best practices, which are more or less documented depending on the sector). Generally, the judiciary tends to view culpability as greater when the **deviation** from the prescribed standards is more significant, treating the standards as an **algorithm** to be followed strictly rather than as a source of **guidance**, which professionals may follow to a greater or lesser extent depending on local circumstances.

This document, a transcript of discussions from an online workshop organized (in French) by FonCSI in September 2024, examines the extent to which the judicial system can move away from the principle of “deviation → culpability”, a principle that is largely incompatible with the way in which professionals work in a number of industry sectors. It also explores the implications of the criminalization of deviations and errors for frontline workers (notably, the **defensive reactions** it provokes, such as defensive medical practices), as well as the consequences for businesses and authorities, including regulatory and procedural inflation.

About the authors

This document is a summary of the online debate titled *Criminalization of errors and deviations from procedure in post-accident inquiries* organized by FonCSI in September 2024, in the context of its strategic analysis on the articulation between initiative-based and compliance-based safety. The debaters were Aurélia Grignon, associate manager of the Soulez-Larivière Avocat legal firm; Nicolas Gombault, Chief operating officer of the insurance firm MACSF; Yannick Malinge, Head of Airbus Aviation Safety, and Pierre-Franck Chevet, CEO of IFP Énergies Nouvelles, who also moderated the debate. Eric Marsden from FonCSI organized the event and prepared this written adaptation of the debate discussions.

To cite this document

Grignon et al (2024), *Criminalization of errors and deviations from procedure in post-accident inquiries*. Number 2024-10 of the *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, Foundation for an Industrial Safety Culture, Toulouse, France (ISSN 2100-3874). DOI: [10.57071/rgr112](https://doi.org/10.57071/rgr112). Available from FonCSI.org/en.

Titre Judiciarisation des écarts au référentiel réglé

Mots-clefs sécurité industrielle, justice, écarts, référentiel, criminalisation

Auteurs Aurélia Grignon, Nicolas Gombault, Yannick Malinge et Pierre-Franck Chevet

Date de publication octobre 2024

Lors d'enquêtes post-accidentelles, l'autorité judiciaire doit apprécier le degré de **culpabilité** (procès pénal) ou de **responsabilité** (procès civil) associé à des actions ou décisions de professionnels qui sont liées causalement à des dommages. Ces actions ou décisions peuvent concerner différentes phases du cycle de vie des systèmes à risques : sa conduite, sa maintenance, sa conception, sa fabrication, son audit sécurité par un tiers accrédité, et son contrôle par une autorité de sécurité.

Cette analyse s'appuie souvent sur l'avis d'**experts désignés** par la cour, qui apprécient le niveau de conformité des actions ou des décisions au référentiel prescrit (lois et règlements, procédures de l'exploitant, bonnes pratiques de la profession qui sont plus ou moins documentées selon les secteurs). De façon générale, la justice va estimer que la culpabilité est plus importante lorsque l'**écart au référentiel prescrit** est plus significatif, considérant le référentiel comme un **algorithme** à suivre plutôt que comme un **guide** qui vise à apporter un soutien, que les professionnels vont suivre à un degré variable suivant les circonstances locales.

Ce document, une retranscription des échanges au cours d'un atelier-débat organisé en ligne par la Foncsi en septembre 2024, examine à quel point le système judiciaire parvient à s'éloigner du principe « écart → culpabilité », un principe qui est peu compatible avec la manière dont travaillent les professionnels dans différents types d'activité. Il examine également les implications de la judiciarisation des écarts pour le travail des acteurs de première ligne (en particulier, les **réactions défensives** provoquées, comme les pratiques de médecine défensive), et les implications pour les entreprises et autorités, comme l'inflation réglementaire et procédurale.

À propos des auteurs

Ce document est issu d'un atelier-débat intitulé *Criminalisation des écarts au référentiel réglé* organisé par la Foncsi en septembre 2024, dans le cadre de son analyse stratégique sur l'articulation entre les sphères réglées et gérées de la sécurité industrielle. Ce débat en ligne réunissait Aurélia Grignon, associé-gérant du cabinet Soulez-Larivière Avocat ; Nicolas Gombault, directeur général délégué du groupe d'assurance MACSF ; Yannick Malinge, Head of Airbus Aviation Safety, et Pierre-Franck Chevet, PDG de IFP Énergies Nouvelles, qui animait le débat. L'organisation de l'atelier ainsi que la préparation de l'adaptation écrite des propos oraux tenus a été assurée par Eric Marsden de la Foncsi.

Pour citer ce document

Grignon et al (2024), *Judiciarisation des écarts au référentiel réglé*. Numéro 2024-10 des *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle, Toulouse, France (ISSN 2100-3874). DOI : [10.57071/rgr112](https://doi.org/10.57071/rgr112). Disponible à l'adresse FonCSI.org/fr.

Introduction

Contexte

Un atelier-débat sur le thème de la « criminalisation des écarts au référentiel et les enjeux de responsabilité professionnelle » a été organisé par la Foncsi en septembre 2024, dans le cadre de son analyse stratégique sur l'articulation entre les sphères réglées et gérées de la sécurité. La problématisation figurant dans la brochure d'invitation à participer est reproduite ci-dessous.



Lors d'enquêtes post-accidentelles, l'autorité judiciaire doit apprécier le degré de culpabilité (procès pénal) ou de responsabilité (procès civil) associé à des actions ou décisions de professionnels qui sont liées causalement à des dommages. Ces actions ou décisions peuvent concerner différentes phases du cycle de vie des systèmes à risques :

- ▷ sa conduite (pilotes d'avion, conducteurs de train, chirurgiens);
- ▷ sa maintenance (vérification de l'état de voies de chemins de fer à Brétigny);
- ▷ sa conception (défaut logiciel de la machine de radiothérapie Therac-25 ayant conduit au décès de patients, Ford Pinto aux USA);
- ▷ sa fabrication ;
- ▷ son audit sécurité par un tiers accrédité (barrage minier de Vale à Brumadinho contrôlé par TÜV, contrôle de navigabilité de l'Erika);
- ▷ son contrôle par une autorité de sécurité.

Cette analyse s'appuie souvent sur l'avis d'**experts désignés** par la cour, qui apprécient le niveau de conformité des actions ou des décisions au référentiel prescrit (lois et règlements, procédures de l'exploitant, bonnes pratiques de la profession qui sont plus ou moins documentées selon les secteurs). De façon générale, la justice va estimer que la culpabilité est plus importante lorsque l'**écart au référentiel prescrit** est plus significatif, considérant le référentiel comme un **algorithme** à suivre plutôt que comme un **guide** qui vise à apporter un soutien, que les professionnels vont suivre à un degré variable suivant les circonstances locales.

Objectifs du document

Ce document propose une **retranscription des échanges** et des propos tenus lors du débat, ainsi que la phase de questions-réponses qui a suivi.

L'atelier visait à explorer en priorité les questions suivantes :

- ▷ Le principe « écart → culpabilité » est peu compatible avec la manière dont travaillent les professionnels dans de nombreux types d'activité. À quel point la justice parvient-elle à s'éloigner de ce principe (bonnes pratiques...), et sur la base de quels critères le justifier ?
- ▷ Quelles implications pour le travail des acteurs de première ligne (réactions défensives...) et pour les pratiques de gestion de la sécurité au sein de l'organisation ?
- ▷ Quelles implications pour les entreprises et autorités, sur la manière de rédiger le référentiel, d'effectuer des contrôles ?

Remerciements

La Foncsi remercie les intervenants et l'animateur-intervenant de cet atelier-débat pour leur participation et pour la qualité des échanges :



Aurélia Grignon, associé-gérant du cabinet Soulez-Larivière Avocat

Avocat pénaliste, spécialisé en matière d'infractions involontaires et dossiers hors-normes de catastrophes industrielles et accidents aériens (marée noire de l'Erika, crash du Concorde, crash AF447, explosion de l'usine AZF...).



Nicolas Gombault, directeur général délégué du groupe d'assurance MACSF

Docteur en droit, membre de l'Observatoire des risques médicaux, un intérêt particulier pour les questions de responsabilité médicale.



Yannick Malinge, Senior Vice President, Head of Airbus Aviation Safety

Responsable des enquêtes accident aériens ainsi que de la prévention sécurité des vols, avec un intérêt particulier pour l'impact potentiel de la judiciarisation dans le contexte de la culture juste prônée par le transport aérien.



Pierre-Franck Chevet, PDG IFP Énergies Nouvelles

Directeur général de l'énergie et du climat au ministère chargé de l'écologie (2008-2012), Président de l'Autorité de sûreté nucléaire (2012-2018). Animateur de l'atelier.

Nous remercions également les participants qui ont contribué à la séquence de questions-réponses en fin d'atelier.

Synthèse des points évoqués

Le débat a permis d'évoquer les thèmes suivants :

- ▷ La décision judiciaire, et le principe même de culpabilité pour des dommages, repose sur l'existence d'un **référentiel clair et précis**. Le magistrat n'ayant pas vocation à s'improviser expert dans le domaine technique de chaque affaire qu'il est appelé successivement à juger, c'est le référentiel qui permet d'établir si une transgression a eu lieu, et de différencier ce qui est considéré comme un comportement ou un choix acceptable de ce qui ne l'est pas. Ce référentiel n'est pas forcément de nature réglementaire : la justice peut s'appuyer sur des normes sectorielles, sur des bonnes pratiques professionnelles, sur un manuel d'exploitation, par exemple. L'utilisation de cette base de jugement est nécessaire à la **sécurité juridique**.

- ▷ Les grands accidents et catastrophes, qui font souvent de nombreuses victimes, génèrent tout naturellement une **émotion collective** très forte, et conduisent à une pression sur le système judiciaire pour identifier et désigner le ou les coupables, même dans des situations où le lien causal entre des actions ou inactions d'individus et l'occurrence de l'accident est difficile à établir.

Ces accidents engendrent également une forte **demande de réparation**. La demande de réparation est de plusieurs natures : en **compréhension** (les morts « pour rien » étant particulièrement difficiles à accepter, des leçons doivent être tirées pour prévenir la récurrence de l'accident), en **compensation** (par exemple financière), et en **culpabilité** pénale. Les poids relatifs accordés à ces différentes formes de réparation varient selon la culture nationale et les caractéristiques du système judiciaire qui en découlent : la recherche de compensations financières sera généralement plus marquée aux USA qu'en Europe, et la France a tendance à être particulièrement sensible à l'identification de culpabilités pénales.

- ▷ Quelques pistes ont été évoquées qui pourraient permettre d'envisager le référentiel normatif davantage comme un **guide** qui vient en soutien de l'expertise des professionnels produisant de la sécurité, plutôt que comme un **algorithme** qu'il faudrait appliquer mécaniquement. Ces pistes permettraient de s'éloigner d'une règle automatique « écart → culpabilité » appliquée par la justice lorsqu'elle analyse les accidents (et donc des homicides et blessures involontaires), ainsi que lorsqu'elle analyse des écarts n'ayant pas conduit à des dommages (délit de mise en danger d'autrui) :

- la notion de **diligence normale** (article 121.3 du Code pénal français) qui invite à apprécier une « *faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement* » en fonction de la « *nature des missions ou des fonctions de la personne jugée, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont elle disposait* ». Ainsi, la recherche de culpabilité est conditionnée par un principe de réalité, et les diligences normales doivent être appréciées selon la **situation concrète** dans laquelle les décisions ont été prises, et en fonction des **connaissances disponibles** au moment où elles ont été prises.
- dans le domaine médical, un praticien qui pourrait démontrer (en s'appuyant sur des jugements d'experts) que l'écart par rapport aux standards de la profession était justifié par des circonstances particulières qui conduisaient à ce que cet écart produirait un bénéfice médical pour le patient, et qui pourrait démontrer qu'il avait informé le patient (idéalement par écrit) que son traitement s'écarterait du standard, peut éviter un jugement de culpabilité.

- les situations d'urgence ou d'exception, dans lesquelles il n'est pas possible d'appliquer le référentiel réglé.
- les écarts de nature systémique (insuffisance de moyens, de personnel par exemple) plutôt qu'individuelle se prêtent moins facilement à un jugement automatique « écart implique culpabilité ».

Toutefois, l'idée même que la justice pourrait s'éloigner de l'implication automatique entre écart à un référentiel réglé et culpabilité reste relativement révolutionnaire. Subsiste une distance importante entre un monde judiciaire qui a tendance à traquer les écarts comme s'ils étaient des truffes à la racine des arbres, et un monde industriel qui vise à cartographier les risques et à prévenir les accidents, mais ne peut promettre le risque zéro.

- ▷ Les **experts judiciaires** jouent un rôle très important dans les procédures d'enquête sur les grands accidents, puisque leurs analyses constituent la première clé de compréhension pour les avocats et pour les juges, qui ne peuvent naturellement pas s'improviser experts en chaque domaine technique des différentes affaires qu'ils ont à traiter. La qualité des expertises n'est malheureusement pas toujours au niveau qu'exigent les enjeux judiciaires associés. Certains experts semblent biaiser leur analyse en cherchant à désigner un coupable, puisque c'est la demande qui leur est faite par le juge d'instruction. Des contre-expertises, des expertises supplémentaires, et les expertises privées (une dérogation au secret de l'instruction prévu par le Code de procédure pénale) peuvent permettre de limiter l'impact d'une expertise défavorable, mais ce point reste souvent marquant dans le déroulement d'une procédure.

Témoigne de la difficulté de cette question le fait que les experts font parfois l'objet, de la part de justiciables mécontents de leur expertise, de **procédures disciplinaires** devant leur Conseil de l'Ordre (dans le secteur médical qui a été cité lors du débat), ou de procédures civiles pour faute, et même parfois de procédures pénales.

- ▷ Il serait important de réinsister sur la **nature contextuelle des bonnes pratiques**, les difficultés du travail de professionnels dans les systèmes complexes (première ligne, bureau d'étude, management opérationnel, management stratégique, contrôle et surveillance), les difficultés à identifier les pistes d'action possibles à chaque instant. Il est nécessaire de se mettre à la place des personnes concernées, d'identifier ce qu'ils savaient ou non, de considérer les contraintes et difficultés qui pesaient sur eux à cette occasion. Les analyses effectuées par des experts désignés par la cour lors des procès de grands accidents sont trop souvent contrefactuelles, évoquant des hypothèses n'ayant pas de lien causal avec l'accident.
- ▷ La **collégialité dans la prise de décision** contribue à la sécurité et à la rationalité des décisions. Cela reflète la valeur de la diversité des perspectives dans l'évaluation complète et nuancée des situations complexes, comme celles évoquées au cours du débat dans les secteurs aéronautique et médical, autant chez les opérationnels que chez l'autorité de contrôle. Toutefois, une décision prise de manière collégiale n'exonère pas les individus de leur responsabilité personnelle dans les conséquences de cette décision.
- ▷ Les limites du domaine réglé sont celles du prévisible. Toutefois, la capacité à **prévoir tous les scénarios possibles** est limitée dans les domaines techniques, et l'est d'autant plus s'agissant de certains phénomènes relevant de la nature humaine ou de processus organisationnels et inter-organisationnels complexes. Mais les conséquences pour la sécurité de cette incertitude sont particulièrement mal acceptées dans les systèmes ultra-sûrs (aviation, énergie nucléaire...) où les accidents sont tellement rares qu'ils en deviennent inacceptables, tout se passant comme si la société se désaccoutumait des catastrophes. La distance entre « mondes » de la gestion des risques et celui de l'émotion face aux conséquences de catastrophes est alors particulièrement élevée.
- ▷ La judiciarisation — et *a fortiori* la criminalisation — des écarts a des **impacts potentiellement négatifs pour la sécurité** :
 - Elle peut **désinciter les acteurs** concernés à **signaler les anomalies** et les écarts, alors que la démarche de « retour d'expérience » est essentielle pour permettre une bonne connaissance des anomalies et aléas qui surviennent dans les systèmes complexes, et pour l'amélioration continue de la sécurité industrielle.

-
- La judiciarisation a tendance à favoriser l'**inflation réglementaire** et normative : la rédaction d'une règle supplémentaire est souvent (autant chez l'exploitant industriel que chez l'autorité de contrôle) le moyen le plus simple de montrer aux victimes que l'accident n'a pas « servi à rien ».

Transcription du débat

Ce qui suit est une transcription retravaillée en expression écrite des débats du 17 septembre 2024. L'adaptation des propos, ainsi que les notes de bas de page qui fournissent quelques références supplémentaires, relèvent de la responsabilité de la Foncsi. L'enregistrement du débat peut être visionné sur la chaîne YouTube de la Foncsi.

Une brève biographie de chacun des participants au débat est disponible à la page 2.

Pierre-Franck Chevet

Le thème qui nous rassemble de la criminalisation (ou de la judiciarisation, pour être un peu plus général) des écarts au référentiel, n'est pas facile. Des affaires judiciaires sont en cours, souvent avec des victimes et des personnes qui recherchent des responsabilités ; ce n'est pas le sujet le plus simple à traiter dans un débat.

Voici les questions soulevées dans le flyer pour cet atelier, qui évoque un certain nombre d'événements catastrophiques : l'écrasement du vol AF 447 Rio-Paris, l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, ainsi que des problématiques peut-être d'une nature différente, comme celles liées aux prothèses mammaires PIP. Les responsabilités des acteurs industriels ou médicaux, qui sont directement impliqués, sont évoquées. Mais nous avons également évoqué la responsabilité éventuelle des tiers experts, des organismes accrédités intervenant dans certains domaines, ainsi que les autorités de contrôle, un rôle que j'ai moi-même occupé dans un passé relativement récent.

Parmi les questions posées : quelle est la nature du lien entre la constatation d'un écart et la nécessité d'identifier un coupable ? Comment ce lien est-il établi, ou ne l'est-il pas ? Cette question est cruciale. Est-ce que toutes les juridictions dans le monde fonctionnent de la même manière, ou observe-t-on des différences d'approche sur cette question ?

Au sein des organisations, prenons l'exemple d'une équipe de soignants : quelles sont les implications de savoir qu'il y a eu un grand procès, et que telle ou telle personne ou organisation a été condamnée ? Quelles répercussions cela peut-il avoir pour les équipes qui sont au plus près de l'action ? Et pour les dirigeants concernés, quelles sont les implications ? Sont-elles toujours positives par rapport à l'objectif visé, à savoir la prévention des accidents ?

Je souhaite également ajouter une question issue de mon expérience de praticien dans le domaine de la prévention des accidents majeurs, notamment dans le secteur nucléaire et celui des installations classées pour l'environnement. Il est généralement admis que le moyen le plus efficace pour améliorer la sûreté nucléaire ou la sécurité industrielle repose sur un dispositif qui, à chaque anomalie ou écart — pour reprendre les termes du flyer — permet d'abord d'identifier le problème, puis de l'analyser, souvent en collaboration avec les autorités de contrôle (démarches dites de « **retour d'expérience** »). C'est, à mon sens, la manière la plus constructive de faire progresser les enjeux de sûreté et de sécurité publiques. Toutefois, lorsque des sanctions sont imposées dans des cas ayant des conséquences, il est important de se demander quels effets cela produit à moyen terme, notamment en ce qui concerne l'articulation entre la logique normative et celle de la justice. C'est une véritable question que j'ajoute à la réflexion.

Pour débiter, je souhaiterais que nos trois intervenants se présentent, et qu'ils nous partagent leur vision ou réaction face au thème proposé par le flyer. Ils peuvent bien entendu compléter

cette thématique, comme je viens de le faire, et l'illustrer par des exemples s'ils le jugent pertinent.

Aurélia Grignon

Mon point de vue est issu de mon expérience professionnelle en tant qu'avocate pénaliste spécialisée dans la défense. Aujourd'hui, je suis associée et co-gérante, avec une autre associée, du cabinet Soulez-Larivière Avocats, fondé il y a plusieurs décennies par Daniel Soulez-Larivière, une figure incontournable dans le domaine de la judiciarisation des grandes catastrophes.

Au fil des années et des grandes affaires que nous avons traitées, notre cabinet s'est spécialisé dans le droit pénal involontaire, notamment en matière de justice pénale liée aux catastrophes. Dans le cadre de cet atelier, j'ai été invitée à réfléchir à une affaire emblématique qui pourrait illustrer ma compréhension du sujet. Il m'apparaît, cependant, que la réflexion à partir d'un autre cadre que celui du principe de base « écart = culpabilité » est, en soi, quelque peu révolutionnaire. En effet, dans l'univers professionnel qui est le mien et au vu de toutes les affaires que nous avons traitées, j'ai toujours constaté que le mécanisme judiciaire est profondément imprégné de cette idée : « écart = culpabilité ». Certes, c'est une vision un peu schématique, et j'aurai sans doute l'occasion d'y revenir lorsque nous aborderons ensemble la première question.

Je tiens à préciser d'emblée que les affaires que nous traitons sous l'angle des homicides et blessures involontaires, régis par les [articles 121.3](#) et [221.6](#) et suivants du Code pénal, contiennent dans le cœur même des textes ce présupposé selon lequel, pour établir la culpabilité, il faut soit une **violation légale ou réglementaire**, soit une **négligence** ou une **imprudence**. Dans les grandes catastrophes, qui génèrent une émotion collective très forte et impliquent de nombreuses victimes, souvent des centaines, voire des milliers, il me semble emblématique de constater la **pression exercée sur l'institution judiciaire** pour trouver et **identifier un coupable**.

Cette pression entraîne une mécanique où la première préoccupation de l'institution judiciaire est d'identifier des **manquements aux prescriptions** légales et réglementaires. Lorsque ces manquements ne sont pas immédiatement apparents, la justice se tourne alors vers des concepts plus flous, tels que la négligence, l'imprudence ou la faute caractérisée, dans une démarche tendue vers la recherche d'un coupable. Autrement dit, l'idée selon laquelle il pourrait exister un univers où l'écart ne serait pas systématiquement assimilé à la culpabilité, où le référentiel serait envisagé comme une simple ligne directrice, est très éloignée de mon cadre de référence.

En vérité, les seules fois où j'ai rencontré une réflexion de ce type dans ma pratique professionnelle, c'était dans des cas où la catastrophe avait été évitée. Je pense notamment à des affaires d'aviation de loisir, où un pilote, par une manœuvre périlleuse, parvient miraculeusement à éviter l'accident. Ces situations présentent effectivement des écarts, des gestes techniques et des manquements, mais la question se pose alors, débarrassée de l'immense pression de trouver un coupable : faut-il pénaliser l'écart ?

Je mentionne cela car, en France, de telles affaires font l'objet de poursuites pénales pour **mise en danger**. Il n'y a ni homicide involontaire, ni blessure involontaire, mais ces pilotes miraculés peuvent être renvoyés en correctionnelle. Ce qui pourrait heurter l'intuition du justiciable. Cela rappelle un peu l'affaire du pilote ayant réalisé l'amerrissage miraculeux sur la rivière Hudson¹. Dans ce type de cas, il semble scandaleux que ce héros puisse être poursuivi. Pourtant, dans la réalité des tribunaux correctionnels, des pilotes de petits avions de loisir se retrouvent poursuivis pour mise en danger, simplement en raison de manquements à des prescriptions légales ou réglementaires : un atterrissage trop proche d'un aéroport ou un vol trop près d'une ligne à haute tension, par exemple. Il s'agit d'un geste périlleux pour sauver l'avion, mais sur le plan légal, il existe un manquement, et donc la possibilité de poursuites.

Cela reflète, selon moi, la pression répressive et la manière dont la justice pénale appréhende les écarts. Je suis toutefois très heureuse d'être ici et enthousiaste à l'idée d'échanger avec vous, afin de découvrir d'autres points de vue que le mien.

¹ Amerrissage du vol US Airways 1549 à proximité de Manhattan en 2009 suivant une double panne moteur provoquée par l'ingestion d'oiseaux au décollage.

Nicolas Gombault

Je suis directeur général délégué du groupe MACSF, un groupe spécialisé dans les assurances, notamment dans l'assurance de la responsabilité médicale. Nous assurons un peu plus des deux tiers des médecins français, ainsi que de nombreux professionnels paramédicaux.

En médecine, il est courant que presque toute faute civile soit également considérée comme une faute pénale, car elle touche directement à l'intégrité du corps humain, ce qui nous amène dans le domaine de l'homicide ou des blessures involontaires.

Un phénomène souvent évoqué à l'hôpital est ce qu'on appelle, à mon avis à tort, le « glissement de tâches ». Par manque de moyens ou de personnel, les infirmiers se retrouvent à pratiquer des actes médicaux, ce qui est totalement illégal, tout comme les aides-soignants qui réalisent des actes réservés aux infirmiers. Cela conduit à des situations dans lesquelles l'exercice illégal de la médecine pour l'infirmier, ou de la profession d'infirmier pour l'aide-soignant, est pénalisable.

Toutefois, le sujet qui nous réunit aujourd'hui m'invite à une réflexion plus nuancée. En effet, il convient de se demander : par rapport à quoi cet écart est-il mesuré ? En ce qui concerne la responsabilité médicale — je me limite à un domaine que je connais bien — les prescriptions légales et réglementaires sont relativement rares. Pourquoi ? Parce que l'obligation qui incombe au médecin, et plus largement au professionnel de santé, repose depuis de nombreuses années sur le principe de l'**obligation de moyens**. Le médecin doit prodiguer des soins non pas quelconques, mais **consciencieux, attentifs et conformes aux données actuelles de la science**.

C'est par rapport à ces données scientifiques que l'on évalue la diligence du médecin. A-t-il appliqué les connaissances médicales actuelles au moment où il a pratiqué l'acte ? C'est une question difficile à trancher, car ces données ne sont pas toujours explicitement écrites et évoluent constamment avec les progrès scientifiques. Cette évolution rend d'autant plus complexe l'évaluation de la responsabilité médicale, notamment pour l'expert et le juge, qui peuvent être amenés à statuer plusieurs années après les faits, tout en devant se replacer dans le contexte de l'époque pour déterminer si le médecin a appliqué les connaissances médicales en vigueur à ce moment-là.

À cet égard, la Cour de cassation a rendu une décision particulièrement intéressante il y a quelques mois, précisant que si les avancées scientifiques justifient *a posteriori* un acte médical effectué des années auparavant, on ne peut pas retenir la responsabilité du médecin. Autrement dit, si les données de la science évoluent en faveur du praticien, il ne peut être tenu pour responsable.

Dans ce contexte, les **conférences de consensus**, les avis des sociétés savantes et les publications scientifiques revêtent une importance capitale, particulièrement en chirurgie, où les connaissances évoluent très rapidement. Il existe d'ailleurs des écoles de pensée différentes au sein de chaque spécialité, et il n'est pas rare qu'une **bataille d'experts** soit nécessaire pour déterminer si le professionnel s'est conformé aux standards de la profession ou s'il a commis un écart.

Face à cette tendance à pénaliser chaque écart et à systématiquement reconnaître la responsabilité, je voudrais souligner l'existence de décisions judiciaires récentes qui s'écartent de ce principe. Je me souviens notamment d'un cas de chirurgie bariatrique pour un patient obèse. Les sociétés savantes ont établi plusieurs critères à respecter pour justifier une telle intervention : un IMC minimal, l'absence de certaines comorbidités, la consultation préalable d'un psychiatre, etc. Dans ce cas particulier, une de ces conditions n'était pas remplie, et l'avocat de la partie adverse invoquait cette non-conformité pour réclamer la responsabilité du médecin. Toutefois, il a été démontré que, dans cette situation, les risques de ne pas intervenir étaient supérieurs aux risques associés à l'intervention, justifiant ainsi l'acte chirurgical.

Pour conclure cette introduction, je crois qu'il est essentiel de prendre plusieurs **précautions face à un écart**. La première est d'**informer clairement le patient**, en lui expliquant que l'on ne se situe pas dans les recommandations habituelles de la profession. Ces recommandations ne sont certes ni légales ni réglementaires, mais elles proviennent des pratiques établies par la profession elle-même. J'ajouterais qu'un écart crée une présomption de responsabilité, et qu'il appartient à celui qui s'est écarté des règles de prouver qu'il n'est pas responsable. Il est donc préférable de pouvoir se justifier par écrit, avant même que l'accident ne survienne.

Yannick Malinge

Parmi les intervenants, je pense être le seul à ne pas avoir de formation juridique ; je vous prie donc de m'excuser si je commets des erreurs de langage. Mon parcours est dans le domaine de la sécurité des vols chez Airbus, où je m'occupe également de la gestion des risques. Fort de mon expérience, je vais tenter d'apporter un éclairage opérationnel issu du secteur aéronautique, ayant été confronté à divers accidents dans la flotte mondiale d'Airbus, que ce soit à travers des enquêtes techniques, au sens aéronautique, ou des suites légales, dans des contextes internationaux comme aux États-Unis ou au Japon, qui ont chacun leur propre culture judiciaire, notamment en matière pénale. Bien sûr, la France n'est pas en reste, avec des affaires telles que le crash du Rio-Paris, celui du Concorde ou encore celui du Mont-Saint-Odile.

L'un des constats principaux que m'a permis de faire mon expérience, quels que soient les régimes légaux ou les différences culturelles, est la rencontre entre deux « mondes » qui peinent à se comprendre. D'un côté, un **monde froid**, technique, régi par des normes très strictes, comme c'est le cas dans l'aéronautique. De l'autre, un **monde empreint d'émotion**, en particulier dans le cas d'accidents ayant causé de nombreuses victimes. Ce dernier est souvent marqué par la quête de la vérité, ou plutôt « d'une vérité », face à la continuité de l'exploitation aérienne qui, elle, ne peut s'arrêter.

Cette confrontation entre deux mondes rend l'exercice extrêmement difficile. Cela me rappelle un séminaire international que nous avons organisé dans le secteur aéronautique. Le message collectif véhiculé était que notre secteur est tellement normé qu'il suffirait que la justice suive nos normes pour résoudre les problèmes. Cependant, cette vision ignorait souvent la complexité du système pénal, surtout en France. Je me souviens avoir demandé aux participants : « *Qui sommes-nous, nous, représentants du monde aéronautique, pour juger seuls ces questions ? Ne devrions-nous pas nous mettre à la place de l'autre monde, celui de l'émotion, celui des victimes et de la justice, qui devra trancher à un moment donné ?* ».

Ces réflexions m'amènent à poser deux questions fondamentales. La première concerne la notion d'écart : mais **écart par rapport à quoi** ? L'aéronautique, comme beaucoup d'autres secteurs techniques, est très réglé. Les normes sont internationales, et il existe plusieurs autorités primaires de certification comme l'EASA en Europe et la FAA² aux États-Unis, puis d'autres comme la CAAC³ en Chine et l'ANAC⁴ au Brésil. Ce cadre réglementaire s'étend au-delà de l'avion lui-même : il englobe également les moteurs, les systèmes, les équipages, le contrôle aérien, les aéroports, tout cela étant rigoureusement codifié.

Le problème survient lorsqu'on entre dans le domaine judiciaire. En effet, des juges non spécialisés en aéronautique doivent statuer sur des **écarts par rapport à des normes techniques très spécifiques**, parfois sur des questions où subsistent des **querelles d'experts**. Or, ces jugements se fondent sur le Code pénal, et sur des attentes sociétales, et non sur les normes aéronautiques. Il peut exister une pression sociétale pour répondre aux **attentes émotionnelles des victimes**, comme on le voit notamment aux États-Unis, où l'objectif semble souvent être de maximiser les indemnités dans un délai court, tandis qu'en France, la recherche d'un coupable est primordiale. Ce sont là deux approches très différentes.

Pour conclure cette introduction, je voudrais citer une réflexion marquante d'un procureur, qui lors de son réquisitoire, après avoir exposé ses arguments, posa la question suivante à l'ensemble des représentants de la justice :

“ *Qui sommes-nous, nous, hommes et femmes de justice, pour juger des écarts dans le domaine de l'aéronautique ? Ce secteur repose sur le travail de milliers d'ingénieurs, de pilotes, de techniciens et d'autorités nationales et internationales. Qui sommes-nous, sachants de la justice mais pas sachants du monde aéronautique, pour statuer sur des événements souvent imprévisibles ?* ”

Je m'arrêterai là pour cette introduction, en vous remerciant.

² FAA : US Federal Aviation Administration.

³ CAAC : Civil Aviation Administration of China.

⁴ ANAC : Agência Nacional de Aviação Civil.

Pierre-Franck Chevet

Ces premiers propos introduisent plusieurs questions intéressantes. La règle, c'est l'état de l'art, mais elle n'est pas d'une précision absolue. Cela me rappelle le domaine nucléaire. On fixe la règle à un niveau relativement bas, avec de nombreux critères, de sorte que l'on est certain que cela fonctionne. Cela ne signifie pas pour autant que des dérogations ne sont pas possibles, dans des cas particuliers, où l'on estime, avec une justification potentielle, comme l'a mentionné Nicolas Gombault, que cela peut être tout à fait acceptable, voire préférable. En effet, il peut aussi y avoir des contre-indications à appliquer strictement la règle, même si celle-ci est conçue pour garantir la sécurité. Cela renvoie à la notion ou à la vision que chacun d'entre nous a de la règle. Il est facile de s'en tenir à l'objet de référence que l'on établit, en sachant qu'il y a de nombreuses autorités de contrôle qui disent : « c'est la règle ». Ce que je comprends, c'est que lorsqu'on sort du cadre de la règle, la question devient : comment documente-t-on ces écarts ? J'ai bien pris note du fait que cela doit être formalisé par écrit ; c'est un point important.

J'ai également apprécié la référence au film Sully et l'amerrissage sur la rivière Hudson. C'était un exemple très pertinent pour un ingénieur. Bien que je ne sois pas juriste, c'est un cas où l'on a pu démontrer qu'il avait pris la meilleure décision possible. On peut aussi imaginer un scénario alternatif où, après avoir pris la même décision, l'avion se serait écrasé dans l'Hudson, ce qui aurait entraîné des conséquences bien plus graves. Il aurait alors été très intéressant de voir comment cet événement aurait été géré, car il avait peut-être tout de même minimisé les conséquences. En fin de compte, il est possible que cela ait été la meilleure décision, mais les circonstances auraient pu en changer l'issue.

Aurélia Grignon

Pierre-Franck, je suis absolument convaincue que si l'avion s'était écrasé dans l'Hudson, le fait de ne pas avoir suivi à la lettre les prescriptions réglementaires aurait immédiatement conduit à une recherche de responsabilité ou de culpabilité.

Pierre-Franck Chevet

Cela ne fait aucun doute. Mais comment cela aurait-il été jugé ?

Aurélia Grignon

Certes, nous sommes dans le domaine de l'hypothèse. Toutefois, je trouve cela très intéressant, et j'aimerais rebondir sur ce point. Il y a un message que je souhaite transmettre à l'assistance, une conviction personnelle issue de mon expérience. Il est terrible de dire cela lorsqu'il s'agit de la perte d'une vie humaine, mais je suis persuadée que la justice pénale ne réagit pas de la même manière lorsque la victime est unique, par rapport à des situations où il y a 150, 250 voire 2 500 parties civiles. Ne serait-ce que par la pression exercée sur l'autorité judiciaire, qui est attendue au tournant pour apporter un résultat. Comme le disait Yannick Malinge, en France, et peut-être cela est-il particulièrement français, la recherche d'un coupable est une réalité, surtout dans les affaires qui suscitent une émotion collective intense.

Cela a des répercussions sur la **manière dont on envisage les écarts** et les comportements des acteurs impliqués, dans un système profondément attaché à cette priorité de désigner un coupable. Selon mon expérience, cela s'étend à toute la chaîne des intervenants, y compris aux **experts judiciaires**. Dans les affaires du Concorde ou d'AZF, j'ai été frappée de constater, en lisant les rapports des experts, qu'ils semblent s'approprier l'objectif de la justice, celui d'identifier un coupable, et qu'ils cherchent, par tous les moyens, à parvenir à ce résultat. Quand je dis « par tout moyen », c'est bien sûr un point de vue subjectif, en tant qu'avocate de la défense dans ces dossiers. Cependant, je ne prétends pas n'importe quoi.

Je suis frappée de constater que lorsque les expertises ne révèlent pas d'infraction ou de violation des prescriptions légales et réglementaires, elles tendent à « ratisser plus large » pour essayer de trouver ailleurs un écart. J'ai l'impression que la mécanique cherche d'abord à identifier un manquement, une déviation réelle par rapport à la règle. Cela s'inscrit dans le fonctionnement intrinsèque de la justice pénale : être coupable, c'est enfreindre la loi.

Enfreindre la loi ou un règlement signifie ne pas respecter ce qui est prescrit, ou faire ce qui est interdit.

Les textes qui fondent les poursuites pénales dans le cadre de catastrophes, d'homicides involontaires, de blessures involontaires, ou de mise en danger, s'appuient sur l'article 121-3 du Code pénal, ainsi que sur les articles 221-6 et suivants. Ces textes précisent qu'il y a **délit** en cas d'**imprudence**, de **négligence** ou de **manquement à une obligation particulière de prudence ou de sécurité**. Pour les personnes physiques indirectement impliquées dans un accident, on retrouve cette même dualité: soit il y a une **violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité**, soit il y a une **faute caractérisée**. Cela donne à l'autorité judiciaire le choix entre trouver un manquement à une prescription légale ou réglementaire, ou s'appuyer sur des notions plus floues, dont les contours sont moins bien définis, comme l'imprudence, la négligence ou la faute caractérisée. C'est toujours cette alternative qui structure le processus.

Ce phénomène est moins marqué dans les affaires où la pression pour identifier un coupable est moins forte. Mais dans les grandes catastrophes, où il y a de nombreuses victimes, la justice cherche souvent un coupable en s'appuyant sur la recherche d'un écart à la norme, et toute la hiérarchie des normes est scrutée. Soit l'on tente de trouver une violation d'un principe constitutionnel, ce qui est extrêmement rare, soit l'on s'appuie sur une prescription légale ou réglementaire, ce qui, dans le secteur aérien, est aussi peu fréquent, car, comme le disait Daniel Soulez-Larivière, sans vertu, il n'y a pas d'activité. On ne fait pas voler des avions sans appliquer des mesures de sécurité draconiennes.

Ainsi, les manquements aux prescriptions légales ou réglementaires ayant un lien direct avec le dommage sont rares. On finit alors par descendre dans la hiérarchie des normes (manuel de l'exploitant, procédures, guides de bonnes pratiques), en s'intéressant à des écarts par rapport aux bonnes pratiques, ou aux notions de **diligence normale**, qui sont essentielles dans la recherche de culpabilité pénale.

Nicolas Gombault

Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Aurélia Grignon. La seule chose, je voulais rappeler d'abord, écart par rapport à quelles normes, et puis surtout, un point sur lequel nous n'avons pas insisté, c'est que très souvent, dans le domaine médical en tout cas, les écarts ne sont pas individuels, mais sont **systemiques**: ce sont des écarts qui peuvent être justifiés par une insuffisance de personnel, une insuffisance de moyens. Et donc là, je pense que le rôle du juge est tout de même plus difficile que de dire « voilà il y a un écart, j'ai un lampiste en face et sur la base de cet écart, je sanctionne ».

Yannick Malinge

Il y a plusieurs points sur lesquels je souhaite rebondir. Le premier, bien que très anecdotique par rapport à notre débat, concerne le film sur l'incident de l'Hudson⁵. Connaissant très bien ce dossier, je tiens à attirer l'attention de ceux qui nous écoutent sur le fait qu'il s'agit d'une production hollywoodienne. Le film s'éloigne largement de la réalité de l'enquête menée par le NTSB⁶ américain, qui, pour être clair, était très en colère contre ce film, car il déformait totalement la vérité sur la façon dont l'enquête avait été conduite. Je referme cette parenthèse.

Maintenant, en ce qui concerne la norme dans le secteur aéronautique, un point souvent mal compris à cause de l'émotion suscitée par certains événements, c'est que nous ne sommes pas simplement des technocrates préoccupés par la valeur des actions de l'entreprise. Nous avons avant tout une culture aéronautique très forte. Ayant vécu plusieurs événements de ce genre, que ce soit chez Airbus, chez des fournisseurs ou même chez nos concurrents, je peux vous dire que lorsqu'un incident survient, la première réaction, presque instinctive, des pilotes d'essais, des ingénieurs en chef et des équipes de conception est: « Qu'est-ce qui a mal tourné ?

⁵ Film *Sully* de 2016 dirigé par Clint Eastwood, avec Tom Hanks dans le rôle du pilote héroïque.

⁶ NTSB: US National Transportation Safety Board, agence fédérale indépendante qui enquête sur les accidents qui se produisent dans tout mode de transport (aviation, ferroviaire, routier, maritime, pipelines de transport).

Qu'avons-nous raté ? » C'est une réaction viscérale, loin des préoccupations financières que certains pourraient imaginer.

Cette attitude est omniprésente. Pour vous donner une idée de la pression que nous subissons quotidiennement, une flotte comme celle d'Airbus représente environ 10 000 vols quotidiens, soit un avion qui décolle ou atterrit chaque seconde. Plus de 6 millions de passagers volent sur un Airbus chaque jour, soit près de 2,5 milliards par an. Ces chiffres montrent bien que, pour que tout cela fonctionne, nous devons absolument garantir la sécurité. Les conséquences d'un manquement sont immédiates et violentes.

La sécurité des vols est donc au cœur de notre activité, avec un système très complexe impliquant l'avion lui-même, les fournisseurs, les compagnies aériennes, les aéroports et la gestion du trafic aérien. C'est une valeur commune à tous les acteurs du transport aérien. Lorsque survient un accident, avec des victimes, cela nous affecte profondément. Immédiatement, nous cherchons à comprendre ce que nous aurions pu faire de mieux. Nous reconnaissons tous qu'un accident aérien est un échec du système collectif de transport aérien, mais de là à affirmer qu'il y a culpabilité, c'est un autre débat. Nous nous concentrons alors sur la recherche de solutions.

Il existe une norme implicite, non écrite, qui découle des efforts déployés par l'aviation au fil des décennies. En 30 ans, nous avons réduit le taux d'accidents mortels dans un rapport de 30, ce qui est considérable. Ces efforts portent leurs fruits aujourd'hui, même si, compte tenu de la taille de nos flottes et de notre exposition au risque, la norme attendue par le public reste zéro accident. Chaque incident est perçu comme une défaillance inexcusable.

Pour illustrer cela, prenons un contre-exemple : les accidents de voiture font partie de notre quotidien et ne surprennent plus personne. En matière de transport routier, la norme n'est pas « zéro accidents ». En revanche, dans l'aérien, la moindre défaillance est perçue comme un échec, ce qui rend la situation difficilement compréhensible quand on est jugé *a posteriori*⁷.

Il est important de comprendre que dans la gestion des risques, les faits ne sont pas toujours connus à l'avance. Cela est valable dans tous les secteurs à risque, que ce soit dans l'aviation, le domaine médical ou encore le nucléaire. Ce que nous ne pouvons pas prévoir, c'est l'imprévisibilité du facteur humain. Toutes nos activités dépendent de l'humain, que ce soit au niveau de l'avionneur, de la compagnie aérienne, des équipages ou de la maintenance. Ce que disait M. Gombault plus tôt, concernant l'opposition entre la responsabilité individuelle et celle qui est de nature systémique, résonne particulièrement dans ce contexte.

Il y a 40 à 50 ans, lors des premiers accidents, les enquêtes se concentraient principalement sur l'aspect technique : on réparait ou modifiait une norme technique et on poursuivait l'exploitation. Puis, progressivement, l'accent a été mis sur les comportements des équipages. L'accident de Ténérife⁸, par exemple, a conduit à la mise en place du CRM (Crew Resource Management), un système où l'équipage travaille en synergie pour prendre les meilleures décisions.

Depuis environ 15 ans, nous avons intégré dans nos enquêtes le concept de facteurs organisationnels, qui s'ajoute à la technique, au CRM et aux facteurs humains. Il est donc essentiel de ne pas chercher systématiquement un coupable individuel, car nous évoluons dans des systèmes très complexes. Cette notion de risque organisationnel est aujourd'hui au cœur de notre gestion des risques dans le secteur aéronautique.

Pierre-Franck Chevet

Je suis particulièrement sensible à ce que vous venez de dire sur l'**absence de risque zéro**. Aucune activité ne peut prétendre à un risque nul. Prenons l'exemple des lois françaises, même si des situations semblables existent dans d'autres pays, notamment dans le domaine nucléaire ou celui des installations industrielles soumises aux réglementations environnementales. Ces

⁷ Note Foncsi : le **biais rétrospectif** souvent présent lorsque l'on examine les faits ayant conduit à un accident produit une tendance à se demander « mais pourquoi ont-ils fait ça ». Il est important de se souvenir que les acteurs concernés ne savaient pas alors comment les faits allaient se dérouler.

⁸ Collision de deux 747 au sol sur l'aéroport de Ténérife, ayant fait 587 morts en 1977.

lois imposent d'accomplir les diligences nécessaires en matière de sécurité « autant que raisonnablement possible ». Cela constitue la règle, mais qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Il faut bien sûr traduire cette obligation en termes juridiques, en veillant à ce qu'elle soit réalisable, que ce soit sur le plan matériel ou humain. Toutefois, il ne faut pas ignorer la **dimension économique** qui sous-tend ces textes.

Pourquoi cette considération économique ? Car des exigences trop coûteuses émanant d'une autorité de contrôle deviendraient irréalisables, rendant l'activité impossible à poursuivre. En ce cas, l'autorité qui impose ces règles porterait une part de responsabilité dans l'éventuel arrêt de l'activité. Par ailleurs, investir massivement dans des mesures très onéreuses signifierait renoncer à des actions potentiellement plus utiles, mais moins coûteuses. Il y a donc une nécessaire hiérarchisation des priorités dans l'application des règles. Comme cela a été mentionné précédemment, les règles peuvent être binaires, mais elles varient également en fonction de leur nature.

J'ai été particulièrement frappé par l'exemple qu'a donné Nicolas Gombault. Imaginons un médecin dans un bloc opératoire, entouré de son équipe. Il se trouve face à plusieurs patients à traiter simultanément, dans une situation d'urgence. Il est capable de réaliser certains actes médicaux, mais doit déléguer d'autres tâches à des personnes moins qualifiées, faute de mieux, car il se réserve les interventions où il est absolument indispensable. Ce médecin fait alors un choix, un arbitrage, qui peut s'avérer critique. Comment la justice prend-elle en compte ce type de situation ? Au moment précis où il a pris sa décision, il a agi avec la diligence requise. On pourrait peut-être lui reprocher de ne pas avoir organisé, en amont, une grève générale de l'établissement pour souligner les difficultés rencontrées, mais à cet instant *t*, il a pris la décision la moins mauvaise, compte tenu des circonstances, pour assurer la sécurité des patients.

Ce concept de « diligence nécessaire » me semble tout de même très flou. Comment une personne extérieure à cette situation peut-elle en apprécier les nuances ? C'est extrêmement complexe. Je ne suis ni médecin ni juriste, je ne suis qu'ingénieur, mais ces situations me touchent particulièrement, comme elles nous touchent tous, car nous sommes aussi, parfois, des patients. Comment faire au mieux dans de telles circonstances ? On en revient à ce que vous disiez, Aurélia : une fois que l'on a défini la norme, l'appréciation des diligences nécessaires reste un exercice délicat.

Aurélia Grignon

Les **diligences normales** sont un point clé dans la recherche de culpabilité. Le texte de loi que j'évoquais tout à l'heure est plus subtil que l'idée reçue selon laquelle tout écart serait synonyme de culpabilité. Ce texte, notamment l'[article 121.3 du Code pénal](#), est fondateur et se combine avec les dispositions spécifiques relatives à l'homicide involontaire et aux blessures involontaires. Cet article consacre le principe selon lequel un délit peut être commis dans des situations involontaires. En principe, pour qu'un crime ou un délit soit constitué, il faut une intention de le commettre, comme l'énonce le premier alinéa de cet article : « *Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre* ». Toutefois, il existe une exception puisque la loi prévoit un délit en cas de mise en danger.

Je ne vais pas m'étendre sur le sujet de la mise en danger, bien qu'il soit vaste. Je souhaite plutôt attirer votre attention sur le troisième alinéa, car il constitue la base de la réflexion sur la manière dont la justice pénale aborde les accidents. Il y est stipulé :

“ Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

C'est ici qu'intervient une limitation intéressante au principe général « écart = culpabilité » : on doit s'attacher dans la recherche de culpabilité à un **principe de réalité**. Les **diligences normales** (la jurisprudence est venue le préciser) doivent être appréciées *in concreto*. Il ne s'agit pas d'un standard abstrait de l'« homme moyen », mais d'apprécier ce que l'on attendait dans une situation donnée, comme celle d'une tempête, par exemple. Pour revenir à l'une des

questions posées, savoir dans quelle mesure la justice parvient à s'écarter du principe « écart = culpabilité », la notion de diligences normales offre à mon sens une perspective intéressante pour cette réflexion, car elle impose de **tenir compte des circonstances concrètes dans lesquelles les décisions ont été prises.**

Cependant, je dois exprimer un certain pessimisme, après 17 ans passés à traiter des catastrophes judiciaires. Bien que nos arguments soient légitimes, ils sont souvent écartés par une pression omniprésente visant à identifier un coupable à tout prix. Néanmoins, des relaxes ont été obtenues dans certaines affaires, comme celle du Concorde et de l'Erika. Je ne souhaite pas aborder ici le cas de l'AF 447 en détail⁹, mais il est révélateur qu'une ordonnance de non-lieu ait été rendue, suivie d'un appel devant la chambre de l'instruction, d'un renvoi devant le tribunal correctionnel, de réquisitions de relaxe, et finalement qu'une relaxe ait été prononcée, suivie d'un appel.

Voilà donc une illustration du fait que cette pression de recherche d'un coupable est particulièrement forte. Je ne veux pas utiliser de termes péjoratifs comme « acharnement », mais il est clair que la situation est difficile, surtout pour ceux qui sont accusés. Nous avons notamment défendu Claude Frantzen, ancien chef du service de contrôle technique à la DGAC, qui a passé 20 ans sous le coup d'une mise en examen avant d'être relaxé. Ce long processus judiciaire l'a profondément affecté, ainsi que sa famille. Cela illustre combien il est pénible d'être soumis à une telle machine judiciaire pendant tant d'années, malgré une relaxe légitime.

Le texte prévoit pourtant que la recherche de culpabilité doit tenir compte du fait que l'accusé n'ait pas accompli les diligences normales. Cela ouvre la porte à de nombreuses interprétations, notamment dans des situations comme celles rencontrées dans un bloc opératoire, où l'état d'urgence oblige à prendre des décisions difficiles. La réponse de la justice pénale est souvent influencée (hélas) par la pression pesant sur les magistrats, et leur capacité à dépasser cette pression pour appliquer rigoureusement les textes et la loi.

Pierre-Franck Chevet

C'est pourquoi il est crucial de rappeler la notion de **proportionnalité**, qui oblige à contextualiser les actes des uns et des autres. Je comprends bien que cela puisse être difficile dans des situations de forte pression, mais il est important d'écouter tous les acteurs impliqués.

Nicolas Gombault

Je souhaiterais ajouter un point, en introduisant un peu de droit dans la discussion, pardonnez-moi. En réfléchissant au thème de notre réunion d'aujourd'hui, qui est « l'écart égale-t-il la culpabilité ? », il me semble important de souligner que, même en l'absence d'accident, la loi française peut sanctionner un écart. Cela se manifeste par le délit de **mise en danger d'autrui**. Si je me fie à ma mémoire, le texte stipule qu'il s'agit d'exposer autrui à un risque de mort ou de blessure grave, par la violation manifestement délibérée (l'intention doit donc être clairement démontrée) d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité.

Ainsi, le juge a la possibilité de sanctionner pénalement un écart avéré par rapport à une norme légale, même sans accident. Les poursuites sont relativement rares, mais représentent une épée de Damoclès.

Aurélia Grignon

De mon point de vue d'avocat pénaliste, j'ai été impliquée dans plusieurs affaires où j'ai trouvé que les poursuites pour mise en danger étaient disproportionnées, abusives, et souvent déconnectées de la réalité.

Yannick Malinge l'a bien illustré tout à l'heure: il existe un **décalage frappant entre le langage des magistrats et celui des industriels**. Cette fracture est vertigineuse, notamment dans la compréhension des textes réglementaires. Il est parfois frustrant de constater que les

⁹ Le parquet général de Paris a fait appel de la relaxe des entreprises Airbus et Air France prononcée par le tribunal correctionnel en avril 2023; cet appel est en cours au moment où a été tenu ce débat.

écarts sont recherchés avec autant de minutie, presque comme si l'on traquait des truffes à la racine des arbres. Ce n'est pas ainsi que fonctionne l'économie du monde. Le concept selon lequel le risque zéro n'existe pas reste souvent inaudible, notamment dans les affaires Seveso.

Le débat se déplace souvent vers la cartographie des risques et la prévisibilité du danger, où le **biais rétrospectif** pousse à penser qu'il était toujours possible de détecter le danger en amont. Revenons à la question centrale : existe-t-il des perspectives permettant de s'éloigner d'un système où le référentiel normatif est perçu comme un algorithme qu'il faudrait appliquer mécaniquement, plutôt que d'être perçu comme un guide ?

Lorsqu'un accident se produit et fait de nombreuses victimes, la justice se précipite sur tous les cadres normatifs pour chercher qui a mal fait et n'a pas respecté la règle. Le débat que nous avons sur les diligences normales n'existe réellement que lorsqu'il n'existe pas un manquement identifié d'emblée. On peut alors entrer dans un vrai débat sur les diligences normales, les bonnes pratiques, et les **options disponibles** au moment de la prise de décision. Si on **se met à place des personnes concernées, sachant ce qu'ils savaient ou pas**, que devaient-ils choisir, et qu'ont-ils mal fait ? Souvent, des experts interviennent pour dire ce qui aurait dû être fait, mais ces préconisations sont souvent contrefactuelles, n'ayant aucun lien causal avec l'accident. On imagine un monde où d'autres décisions auraient été prises, mais sans rapport logique avec la survenance de l'incident.

Pour moi, il s'agit là d'une distorsion de la justice pénale. Celle-ci a souvent du mal à comprendre la réalité du monde industriel ou aérien, un monde dans lequel le risque zéro n'existe pas, même si l'on s'efforce de mitiger et maîtriser les risques au maximum.

Yannick Malinge

Concernant les notions relatives à la mise en danger de la vie d'autrui, je souhaite partager un souvenir d'un événement qui s'est déroulé en dehors de la France. Lors d'une approche et d'un atterrissage, un incident technique codifié s'est produit, pour lequel des procédures existent afin de gérer ce type de panne. L'avion a atterri sans causer de blessures ni de victimes. Cependant, une enquête pénale a été ouverte pour mise en danger de la vie d'autrui, même si ce n'était pas exactement le terme employé, car le système juridique concerné, en l'occurrence italien, différait du système français.

Cet événement me rappelle le témoignage d'Aurélia sur l'expérience de Claude Frantzen, ingénieur en chef de la DGAC, qui a été mis en examen à titre personnel pour des faits qu'il ne pouvait appréhender selon ses propres références techniques. Bien que l'affaire se soit résolue positivement, cette situation illustre la difficulté que peuvent rencontrer les professionnels face à de telles accusations.

Aurélia Grignon a mentionné la manière dont les professionnels des secteurs techniques, qu'il s'agisse du domaine médical, nucléaire ou aéronautique, **anticipent les risques** par des **procédures codifiées**. On attend des professionnels tels que les pilotes, contrôleurs aériens, mécaniciens ou autorités compétentes, une réponse adéquate en cas de panne, en évaluant le risque et en prenant les mesures nécessaires, que ce soit par des modifications de conception ou des rappels de procédures. Ces décisions sont prises dans un cadre rigoureux de gestion des risques, mais restent soumises à l'incertitude inhérente à la nature humaine.

Il est difficile de prévoir l'imprévisible, et certains accidents, même s'ils sont explicables d'un point de vue technique, ne trouvent jamais d'explication unanime du rôle des humains et des collectifs dans le déroulement. Cette complexité est exacerbée par la **confrontation entre les attentes légales et les réalités techniques**, comme l'a illustré le cas du Concorde, où le renforcement de l'appareil, demandé par la justice, aurait compromis sa capacité à voler.

Il existe donc des difficultés lorsque monde judiciaire et monde technique se confrontent, avec le sentiment que le judiciaire impose de **prévoir l'imprévisible**. Les acteurs techniques vont se poser la question « faut-il couvrir tel scénario qui résulte d'une accumulation d'un certain nombre de facteurs contributifs ? ». Ce type de question se pose régulièrement, et certains experts du monde industriel réagissent en disant « cette situation est impensable, jusqu'où va-t-on ? ». Ainsi, la question se pose : jusqu'où devons-nous aller dans l'application du principe de précaution, sans pour autant **freiner l'innovation** ? C'est un débat complexe qui mérite une réflexion approfondie, d'autant plus que les juges, en l'absence d'une expertise technique

approfondie, s'appuient sur des référentiels normatifs pour évaluer les responsabilités. Mais peut-on imaginer que ces référentiels puissent être modulés par l'instinct ou l'adaptabilité du professionnel face à l'aléa, surtout lorsque les circonstances échappent aux cadres normatifs habituels ?

Il est impératif que les décisions prises dans l'urgence ou en situation critique soient examinées à la lumière des normes en vigueur, mais il est tout aussi crucial de reconnaître la place du jugement humain face à des événements imprévisibles. Ces réflexions doivent nous amener à envisager des mécanismes permettant de **mieux intégrer l'adaptabilité dans les évaluations juridiques**, tout en garantissant la sécurité juridique nécessaire au bon fonctionnement de la justice.

Nicolas Gombault

Je souhaiterais rebondir sur les propos de Yannick. Je ne peux qu'approuver ce qu'il vient de dire concernant la prévisibilité du risque, qui constitue une véritable difficulté. Permettez-moi de vous relater une brève anecdote. Pendant de nombreuses années, j'intervenais à l'École nationale de la magistrature pour dispenser un cours sur la responsabilité médicale. J'ai souvent pris l'exemple d'un médecin psychiatre. Il y a eu, à ma connaissance, au moins quatre condamnations de médecins psychiatres chargés de soigner un patient interné sans son consentement, en raison de la dangerosité qu'il présentait pour lui-même ou pour autrui. Ces médecins, estimant que la dangerosité du patient avait diminué en raison d'une période de rémission, du fait qu'il prenait correctement ses médicaments et qu'il semblait plus calme, ont jugé que l'hospitalisation n'était plus nécessaire. Cependant, dans certains cas, l'évaluation de la situation s'est avérée incorrecte, entraînant des conséquences tragiques.

À ce moment-là, j'avais l'habitude de poser la question suivante aux magistrats présents : avez-vous connaissance de condamnations pénales prononcées à l'encontre de **juges d'application des peines** qui auraient libéré un détenu avant la fin de sa peine, et dont ce dernier aurait profité pour commettre un délit ou un crime après sa sortie anticipée ? Pour ma part, je n'ai jamais entendu parler d'une telle condamnation. Rappelons qu'aucun juge n'est aujourd'hui présent, et qu'il est difficile de parler à leur place.

Aurélia Grignon

Effectivement, ceux qui passent à travers les mailles du système judiciaire ressentent souvent des attentes très strictes, parfois déconnectées des réalités auxquelles ils sont confrontés. Je me souviens, par exemple, de l'affaire du Concorde, où il avait été reproché de ne pas avoir renforcé l'avion de manière très significative. Il a fallu batailler longuement pour expliquer au tribunal que si un avion est trop lourd, il ne peut tout simplement pas voler. Ce qui semble évident à première vue peut nécessiter plusieurs jours d'audience pour être compris, après déjà dix ans d'instruction. Parfois, il faut atteindre ce niveau de clarté pour que les informations passent d'un « monde » à l'autre. Mais je ne perds pas espoir.

Concernant les questions soulevées ici, à savoir si le système judiciaire ou la jurisprudence pourrait intégrer la « sécurité gérée » plutôt que de rester dans le monde de la « sécurité réglée », c'est un champ lexical avec lequel je ne suis pas particulièrement familière. Cependant, j'ai compris que l'enjeu ici est de s'adapter aux aléas, d'agir du mieux possible selon les circonstances. Si je me trompe, n'hésitez pas à me corriger. La question est donc de savoir si cette approche pourrait supplanter le référentiel normatif lorsqu'il s'agit de juger de la bonne ou mauvaise application d'une règle. Sur quels critères pourrait-on fonder une telle approche, si l'on ne s'en tient pas à la question : « Avez-vous suivi ou non le référentiel ? ».

La difficulté que je perçois, c'est que dans le langage des juristes — dont je fais partie —, nous, avocats et magistrats, avons besoin d'un **référentiel objectif**. La jurisprudence stipule, et je pense que c'est salutaire, que le magistrat n'a pas à s'improviser expert dans le domaine. Alors, **comment peut-on juger d'une transgression sans s'appuyer sur un référentiel** ? Et comment intégrer une norme, y compris sous la forme des diligences normales, qui inclurait l'idée qu'un pilote, par exemple, doit suivre son instinct ? Je ne sais pas si c'est réaliste ou utopique. Ce que je sais, c'est que, dans l'enceinte judiciaire, nous avons besoin de sécurité juridique. Nous ne sommes pas des apprentis sorciers. Comme il s'agit d'un domaine que nous ne maîtrisons pas, nous sommes obligés de nous appuyer sur un référentiel. Celui-ci n'a pas

forcément besoin d'être normatif: la *soft law* fonctionne également, tout comme les bonnes pratiques ou les manuels des exploitants. Mais il faut qu'il soit clairement indiqué quelque part comment les choses doivent être faites, afin que l'on puisse ensuite juger si cela a été bien ou mal fait.

Pierre-Franck Chevet

Il y a un point que nous avons effleuré à travers plusieurs exemples, mais qui mérite d'être approfondi: la manière dont les professionnels, et je ne me place pas ici du côté du juge ou de la justice, prennent des **décisions complexes de manière collégiale**. Nicolas, vous avez évoqué l'importance de justifier ces décisions, mais vous avez aussi parlé d'un collectif qui délibère sur la situation d'un patient. Ce processus collégial constitue un élément de sécurisation des décisions, non seulement vis-à-vis de la justice, mais surtout pour garantir la solidité des décisions prises.

C'est un point fondamental que nous n'avons pas suffisamment abordé. Dans mon expérience professionnelle, en tant que contrôleur, ou plutôt, faiseur de normes et garant de leur bonne exécution — une sorte de « gendarme » chargé d'établir et de faire respecter le code de la route — j'ai observé l'importance des décisions prises en collectif dans les moments les plus délicats. Même s'il y a une personne qui décide en dernier ressort, le rôle du collectif est crucial. Encore une fois, je ne parle pas ici du rôle de la justice, mais de la rationalité et de la sécurité des décisions prises. Le collectif apporte une véritable plus-value.

Nous avons également peu parlé de la **mise en cause des autorités de contrôle** elles-mêmes. Peut-être que dans le domaine aéronautique, vous avez déjà vu des cas où les autorités sont attaquées pour avoir édicté des règles inadéquates ou pour ne pas avoir effectué les contrôles appropriés, ou en tout cas, pas aux endroits nécessaires.

Yannick Malinge

Concernant la prise de décision collégiale, en opposition à une pensée unique, je pense que, dans l'aéronautique, nous souscrivons entièrement à cette approche. Chez Airbus, par exemple, nous avons un "**safety board**" où sont prises les décisions relatives à des sujets critiques pour la sécurité des vols. Nous refusons qu'une seule personne prenne une décision de cette importance. Chaque décision doit intégrer plusieurs dimensions: technique, opérationnelle, de certification, la capacité ou non de modifier l'équipement, etc. Cette approche est fondamentale et je suis convaincu qu'elle devrait être une norme dans de nombreux domaines techniques au sens large, car elle permet d'apporter différents éclairages et d'optimiser la qualité des décisions.

Nicolas Gombault

En médecine, cette approche collégiale est une évidence. Dans certains domaines, et de plus en plus souvent, on organise des **réunions de concertation pluridisciplinaires**, notamment en oncologie, mais cela se développe dans bien d'autres spécialités. Ces réunions permettent de prendre des décisions de manière collégiale, ce qui décharge la responsabilité individuelle. Toutefois, si une équipe omet d'organiser une telle réunion alors qu'elle devait le faire, cela devient un motif de responsabilité, car il y a eu écart par rapport à la norme. Toutefois, cette prise de décision collégiale trouve ses limites dans les situations d'urgence, où, malheureusement, le temps manque pour procéder de manière concertée.

Pierre-Franck Chevet

Concernant la mise en cause directe des autorités de contrôle, j'ai vécu, de manière assez proche mais sans en être directement responsable, l'**accident de l'usine AZF**¹⁰, qui a conduit à l'adoption de la loi de 2003 sur les installations classées. L'administration chargée du contrôle a été mise en cause, mais a finalement été relaxée. Le premier argument contre elle était que

¹⁰ Très importante explosion dans une usine fabriquant des engrais azotés à Toulouse, en 2001, faisant 31 morts et de nombreux blessés graves.

l'installation n'avait pas été contrôlée depuis deux ans et que les autorités n'avaient pas détecté le risque d'explosion. Pour parler simplement, le reproche était de ne pas avoir anticipé ce qui s'est produit. *In fine*, l'administration a été relaxée collectivement, car il a été reconnu que les contrôles exercés devaient se concentrer sur l'essentiel, **faute de moyens suffisants**. Cela a été justifié par le fait que, sur un site aussi vaste, les moyens d'inspection avaient été correctement déployés sur les éléments les plus critiques, mais pas nécessairement sur l'entrepôt qui a explosé. Bien que l'accident ait fait des victimes, il a été jugé que l'administration avait rempli son rôle en ciblant ses inspections sur les éléments les plus dangereux.

Nicolas Gombault

On observe, à travers différents scandales, notamment sanitaires, que des administrations sont régulièrement mises en cause et peuvent voir leur responsabilité retenue pour faute de vigilance. Par exemple, dans le scandale sanitaire de la Dépakine¹¹, l'autorité de contrôle a vu sa responsabilité engagée par un comité d'experts, constitué en vertu d'une loi *ad hoc*, au motif que le médicament n'a pas été retiré à temps ou que les recommandations d'usage n'ont pas été modifiées à temps, malgré plusieurs signaux faibles qui n'auraient pas dû être ignorés. Ce concept de **faute de vigilance** devient de plus en plus prégnant aujourd'hui.

Aurélia Grignon

La mise en cause pénale des autorités de contrôle est fréquente. Le cabinet Soulez a longtemps été le conseil de la Direction générale de l'aviation civile. Comme une administration ne peut être directement mise en cause, la responsabilité retombe sur ses agents. Ainsi, nous avons souvent défendu des personnes physiques, mais en réalité, c'était la mission du contrôleur ou du certificateur qui était visée. À tort ou à raison, il y a des cas où des scandales surviennent, et si toute la chaîne est impliquée, il est logique que toute la chaîne soit examinée. Cela procède, selon moi, du même mécanisme : dans la recherche d'un coupable, on ratisse le plus large possible, si vous me permettez l'expression.

Dans certains cas, même si le principal responsable est *a priori* le pilote, et que celui-ci est décédé, il y a une tendance chez les autorités judiciaires à aller plus loin dans la recherche de responsabilités. On examine alors la responsabilité du certificateur, qui aurait dû savoir que l'avion n'était pas en état de voler, ou celle d'autres acteurs. Ce phénomène, particulièrement visible dans les affaires d'homicides involontaires et de grandes catastrophes, consiste à élargir la recherche de responsables à tous les acteurs indirects, souvent en invoquant la causalité indirecte, comme le permet l'article 121.3 du Code pénal. La loi Fauchon¹² a tenté de limiter ces poursuites pénales, en exigeant, pour les personnes physiques, une faute caractérisée ou une violation manifestement délibérée. Cependant, la tendance reste d'aller chercher des responsabilités tout au long de la chaîne, parfois de manière légitime, parfois non.

Par exemple, dans l'affaire du Concorde, les autorités judiciaires ont affirmé que pendant les 20 années précédant l'accident, le risque d'incendie avait été mal perçu. Bien qu'il n'y ait pas eu d'infraction réglementaire ou légale formelle, il a été soutenu que l'avion n'aurait pas dû être autorisé à voler. Ces affaires se terminent souvent par des relaxes, mais il faut du temps pour que le principe de réalité finisse par s'imposer, causant parfois de nombreux dégâts, y compris au sein de l'industrie.

Ces menaces de poursuites pénales **influencent la manière dont l'industrie réagit**, car l'amélioration de la sécurité passe en grande partie par une **transparence sur les erreurs et les dysfonctionnements**. Cependant, cette transparence devient pratiquement impossible en raison de l'emprise du judiciaire sur la sécurité aérienne. Des évolutions législatives ont eu lieu, notamment en 2016, avec l'introduction en France d'une réforme imposant des notions

¹¹ Médicament commercialisé par le laboratoire Sanofi, qui a été accusé d'un manquement à son obligation de vigilance et d'information sur les risques de ce médicament pour le fœtus en cas de prise pendant la grossesse. L'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé a également été mise en examen pour blessures et homicides involontaires par négligence.

¹² Loi « Fauchon » : Loi n°2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels. Cette loi a modifié le Code pénal, le Code de procédure pénale et le Code général des collectivités territoriales. Consulter les actes d'un colloque organisé par le Sénat en octobre 2020 dont le sous-titre est *La loi Fauchon : 10 ans après*.

de culture juste et équitable, visant à forcer une coopération entre l'enquête technique, qui cherche à identifier les causes, et l'enquête judiciaire, qui cherche à identifier les coupables. Néanmoins, cela n'a pas tout réglé.

Je mentionne cela car j'ai été assez marquée par l'arrêt de la cour d'appel de Versailles dans l'affaire du Concorde¹³, qui contenait un préambule entier critiquant le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour son intervention dans l'affaire. Cet arrêt a été rendu avant 2016, donc avant que la **coopération entre enquête technique et enquête judiciaire** ne soit encadrée, mais il reste révélateur des tensions qui subsistent. Aujourd'hui encore, je constate que les enquêteurs judiciaires ont beaucoup de mal à accepter l'intervention des enquêteurs techniques, ou celle du BEA, qui pourrait tempérer la primauté du juge pénal. Cette recherche parfois excessive de culpabilité induit une culture du silence incompatible avec la mission première du système de sécurité aérienne, qui exige que les écarts et les difficultés rencontrées dans l'application des règles soient partagés.

Pierre-Franck Chevet

Le sens de ma question, ce n'est pas de remettre en cause la légitimité du fait qu'on poursuive aussi l'autorité de contrôle. Ça fait aussi la beauté du métier de contrôleur que d'avoir des responsabilités, donc autant les assumer. Mais effectivement, vous revenez sur le point que j'avais cité au début, c'est-à-dire l'effet de la justice, au-delà des affaires, peut être négatif à long terme pour la sûreté ou la sécurité, suivant les termes que l'on utilise. Il y a un risque de cacher des choses, de ne pas faire remonter des écarts qui sont le moteur de l'amélioration continue. C'est le premier risque. Il y a aussi un autre risque. Pour se border, c'est vrai pour les entreprises comme pour les autorités, on fait du texte. Donc on encadre tout. Et à la fin, on demande à l'intervenant de base, le pilote, je ne sais pas si c'est la bonne analogie, de se trimballer, de connaître un classeur entier, obligation qui est peu propice à la sécurité industrielle. Si chacun doit consulter une armoire avant de faire un geste, ça ne peut pas marcher. Donc il y a au moins deux effets négatifs de la pénalisation potentielle.

Encore une fois, je ne mets pas du tout en cause le processus émotionnel qu'engendre ce genre de grande catastrophe. Je serais le premier, si j'étais concerné à titre personnel, à être du côté de la recherche de responsabilité, à demander des coupables, etc.

Yannick Malinge

Très rapidement, sans empiéter sur la phase de questions-réponses, je souhaite rappeler que, dans le domaine aéronautique, il existe les enquêtes techniques prévues par l'Annexe 13 de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Ces enquêtes sont pilotées par des organismes spécialisés, tels que le BEA en France ou le NTSB aux États-Unis. Leur mission est d'examiner l'ensemble des acteurs et des éléments liés à un dossier. Cela inclut les avionneurs, les compagnies aériennes, le contrôle du trafic aérien, les aéroports, mais également les autorités de certification et de navigabilité, ainsi que les autorités de surveillance des exploitants concernés.

Ces enquêtes sont menées dans un cadre extrêmement rigoureux, conformément aux exigences de l'Annexe 13, avec une forte dimension contradictoire, puisque tous les acteurs concernés sont impliqués et présents autour de la table. Il s'agit souvent d'enquêtes internationales, ce qui implique que les faits sont très rapidement exposés et partagés entre les différentes parties prenantes. Les autorités de certification de navigabilité ne sont pas exemptes de ce regard critique qui s'applique à l'ensemble des acteurs concernés.

Sur la question de la « culture juste », il est vrai que l'excès de recours au pénal peut constituer un frein, non pas dans la prise de décisions — car notre priorité demeure de protéger la flotte, quelles que soient les conséquences — mais dans la remontée d'informations sur ce qui se passe réellement lors de l'exploitation des appareils. À ce niveau, les pratiques varient considérablement en fonction des **cultures nationales**. Par exemple, dans certaines cultures asiatiques ou occidentales, de nombreux acteurs hésitent à signaler leurs erreurs, craignant

¹³ Arrêt qui peut être consulté en ligne. La critique de l'indépendance du BEA formulée par les juges se trouve à partir de la page 95.

que cela ne leur soit reproché par leur hiérarchie ou leur autorité de tutelle, voire ne conduise à des sanctions.

Il ne s'agit pas ici de la dimension pénale, mais plutôt de la gestion quotidienne, avec l'idée de promouvoir une **transparence accrue** afin de partager les **retours d'expérience**, ce qui est fondamental pour améliorer la sécurité. Cependant, il s'agit d'un vaste débat, et même dans le secteur aéronautique, qui est pourtant très structuré, il reste encore des progrès à faire. Cela est d'autant plus vrai lorsque l'on prend en compte la diversité des cultures à travers le monde, avec, par exemple, une forte prévalence, dans certaines cultures asiatiques, d'une approche systématique de la sanction, ce qui complique considérablement les choses.

Pierre-Franck Chevet

Je peux en témoigner concernant l'accident nucléaire de Fukushima. Au-delà des aspects techniques de l'accident, il y avait quelque chose de fondamental, ancré dans la culture. Lorsqu'une petite erreur — je ne parle même pas de faute au sens strict — survenait et pouvait provoquer un incident nécessitant une déclaration, on n'en parlait pas. Non pas par crainte de la justice, mais en raison d'une culture générale profondément ancrée, où admettre une erreur revenait à être fondamentalement fautif.

Cette dynamique culturelle conduisait à une **absence de transparence** totale: tout semblait parfait en surface. Ce sont les inspections croisées, organisées au niveau international, qui ont révélé qu'ils rapportaient dix fois moins d'incidents significatifs que les autres. Cela s'explique par le fait qu'il était inacceptable, pour celui qui identifiait le problème, de le signaler, que ce soit vis-à-vis de ses collègues ou même de lui-même s'il était directement concerné. C'est un véritable enjeu.

2.1 Les questions du public

Question

Une première question qui est une hypothèse à commenter. L'**expert judiciaire** joue souvent un rôle important, en attestant que l'écart observé est usuel ou au contraire constitue une prise de risque coupable. Mais on sait que les experts ne sont pas tous du même avis et par conséquent le choix de l'expert par la justice ou par les parties peut être un **outil d'influence de la justice**.

Aurélia Grignon

C'est une question qui me touche profondément, car les dossiers techniques, en particulier dans le domaine du pénal involontaire, nous conduisent souvent à traiter des sujets que ni nous, juristes, ni les magistrats ne maîtrisons. En effet, que l'on soit du parquet ou du siège, nous devons nous pencher sur des questions complexes comme le fonctionnement des freins, ou encore le conditionnement dans une usine de chlore, qui relèvent de domaines qui nous sont étrangers.

Ainsi, il devient indispensable de nous appuyer sur les **avis d'experts**. Cela implique qu'une partie du processus judiciaire repose sur ces expertises. Il est indéniable que le rôle des experts dans ce type d'affaires est absolument central. Pour ma part, j'ai été marquée, au cours de ma carrière, par des dossiers où les expertises se sont révélées catastrophiques en regard des enjeux. Il arrive que certains experts, motivés par la volonté de fournir des résultats conformes à la demande du juge d'instruction, biaisent leur analyse en cherchant à désigner un coupable. Il s'agit là d'un cas négatif. Ce n'est pas une question d'influence de la justice, mais lorsque l'expert est orienté vers un objectif précis, son impartialité peut en être affectée. Heureusement, ce n'est pas la norme.

Ce qui est primordial dans ce contexte, c'est la collégialité des expertises. Lorsque les experts ne sont pas unanimes, il est essentiel d'en désigner plusieurs et de solliciter des contre-expertises si nécessaire. Nous assistons souvent à une concurrence entre les expertises judiciaires et celles réalisées par des organismes techniques comme le BEA ou le BEA-Mer. Dans ce processus, les expertises deviennent une matière première indispensable pour déterminer l'engagement de la responsabilité.

Bien que nous n'ayons pas de contrôle direct sur la désignation des experts, nous avons le droit de demander des expertises supplémentaires, même si cela ne nous est pas toujours accordé. En tant que partie prenante, nous pouvons également recourir à des experts privés, ce qui constitue une dérogation au secret de l'instruction dans le Code de procédure pénale, puisqu'il nous est permis de transmettre les rapports d'expertise à ces experts afin qu'ils puissent les analyser et réagir. Les expertises constituent donc un maillon essentiel de l'instruction et de la recherche de responsabilité au pénal.

La qualité des experts est déterminante pour le bon déroulement de l'instruction. À titre d'exemple, je me souviens d'une affaire où une explosion était survenue — ce n'était pas l'affaire AZF — et, alors qu'il s'agissait manifestement d'un problème d'ordre chimique, l'institution judiciaire avait désigné un expert en métallurgie. Ce type de situation illustre bien les difficultés auxquelles nous sommes confrontés, sachant que les expertises représentent souvent la **première clé de compréhension** pour les juges et les avocats dans le cadre d'une affaire.

Nicolas Gombault

Je ne peux qu'abonder : les expertises sont absolument fondamentales dans tous les domaines. Et juste au niveau **médical**, très régulièrement, des experts font l'objet de la part de justiciables mécontents de leur expertise, de **procédures disciplinaires devant le Conseil de l'Ordre**, de **procédures civiles pour faute**, voire même de procédures pénales. C'est plus rare, mais ça peut arriver aussi.

Question

Un commentaire qui rebondit sur ce point : les experts désignés sont souvent très techniques et peu compétents sur les questions de causalité multiple, sur les questions qui relèvent davantage du management. Est-ce que les magistrats ont des formations sur ces deux points ?

Aurélia Grignon

Pas à ma connaissance, mais ce n'est pas mon domaine.

Nicolas Gombault

Sur la causalité il y a deux régimes juridiques de causalité : l'équivalence des conditions et la causalité adéquate¹⁴. L'équivalence des conditions s'explique en faisant référence à la chanson *Tout va très bien, madame la marquise* : une étincelle, la bougie, le feu qui se propage, parce que le cheval a donné un coup de sabot qui atteint les rideaux du château, et puis finalement tout disparaît dans le feu. Un seul petit événement peut permettre à un magistrat, au titre de l'équivalence des conditions, de considérer qu'on a une causalité totale. Ça, c'est ce qui est considéré au niveau civil. Au niveau pénal, heureusement, la causalité est appréciée de façon plus stricte.

Question

Il y a une question qui consiste à ne pas s'intéresser seulement à la faute de l'acteur de première ligne, mais au rôle de la ligne hiérarchique jusqu'au Comex, puisque dans les accidents complexes ce sont souvent leurs décisions qui sont déterminantes. Est-ce que les écarts en prudence ou manquements organisationnels ou inter-organisationnels qui contribuent à des accidents sont systématiquement recherchés de la même façon que ceux des acteurs de première ligne donc on parle ici ?

¹⁴ La théorie de l'équivalence des conditions considère qu'un événement est la cause du dommage si en l'absence de ce dernier, le préjudice n'existe pas. La théorie de la causalité adéquate s'appuie sur l'expérience en déterminant si les événements conduisent de manière habituelle à ce type de dommage.

Yannick Malinge

Je ne suis pas convaincu par le postulat selon lequel les accidents résulteraient fréquemment de mauvaises décisions ou de décisions prises en comité exécutif. Je ne sais pas sur quelle base technique repose cette affirmation, qui pourrait nous permettre de remettre en question ce postulat. Même si ce genre de situation peut effectivement se produire, je ne pense pas qu'il s'agisse d'une généralité. Cela dit, il y a peut-être un point de convergence avec le débat précédent : je tiens à rappeler que prendre les meilleures décisions possibles implique également de tenir compte des enjeux économiques. En effet, mettre un système entier sous pression économique tout en lui demandant de respecter des règles de sécurité très strictes pose inévitablement une question de management.

Car, encore une fois, en toile de fond, il s'agit de trouver les meilleures solutions possibles, mais dans des conditions raisonnablement contraignantes. Il s'agit d'un argument que l'on nous oppose souvent lorsque ces deux mondes — le **raisonnement technique, froid et rationnel**, et la **dimension émotionnelle** — s'affrontent. On nous reproche parfois de ne nous intéresser qu'à la dimension économique, alors que c'est précisément en raison de la taille importante de nos flottes et de notre activité — j'ai rappelé les volumes tout à l'heure en début de débat — que nous souhaitons éviter à tout prix qu'un événement redouté ne se produise. Notre démarche est donc inverse à celle qui nous est souvent reprochée.

Je vais vous donner un exemple concret. Il y a quelques années, nous avons pris la décision de suspendre la livraison de 50% des appareils qui génèrent les revenus d'Airbus pendant une période de quatre mois. Pourquoi ? Parce que nous n'étions pas satisfaits d'un certain taux de panne moteur constaté sur une flotte spécifique. Pourtant, ce taux de panne respectait entièrement les exigences réglementaires et se situait même en deçà de ce que la réglementation impose. Toutefois, nous avons estimé qu'il présentait un risque trop élevé, notamment celui de transformer l'appareil en planeur. Ainsi, sans que les autorités ne nous le demandent, nous avons décidé de suspendre la livraison de cette flotte, qui représentait 50% de la famille A320 pendant quatre mois. Accessoirement, il est important de souligner que la famille A320 représente 80% des revenus d'Airbus, ce qui laisse imaginer l'impact financier considérable de cette décision. Mais cette question financière ne s'est pas posée : notre priorité était de protéger la sécurité des vols.

Je souhaite donc déconstruire l'idée selon laquelle les décisions en matière de sécurité des vols seraient systématiquement dominées par des considérations économiques. D'ailleurs, j'en veux pour preuve que dans le "safety board" d'Airbus, ni le directeur financier (CFO), ni le directeur général (CEO) ne sont présents.

Pierre-Franck Chevet

C'est un point essentiel, car il s'agit d'un discours que l'on entend systématiquement dans tous les grands dossiers pénaux. Je prends ici un exemple pour illustrer mon propos. Ma remarque ou question ne visait pas spécifiquement le secteur aéronautique, mais je fais référence à l'exemple que Nicolas a présenté concernant la situation dans les hôpitaux, notamment en ce qui concerne les contraintes budgétaires et de moyens.

Personne n'accuserait un hôpital de chercher à maximiser ses résultats financiers, mais il est indéniable que la situation est le résultat d'un financement insuffisant. Il ne s'agit donc pas ici d'imaginer une "World Company" en action, mais simplement de reconnaître l'existence de contraintes économiques. Or, dans les hôpitaux, ces contraintes peuvent influencer les comportements, provoquer des erreurs, voire des erreurs ayant des conséquences graves. C'est une réalité que nous ne pouvons ignorer et dont nous devons nous sentir responsables.

Je pense que lorsqu'un directeur d'hôpital est confronté à un incident grave, il se sent nécessairement concerné par la situation. Voilà pourquoi il fait sens de réfléchir à la responsabilité des comités exécutifs ou des dirigeants.

Aurélia Grignon

Il est important de souligner que la **responsabilité pénale** est une responsabilité **personnelle**. Lorsqu'une catastrophe survient, la justice s'intéresse à tous les éléments ayant contribué à la survenue de l'événement. Le fait que certaines décisions aient été prises par le comité exécutif

n'entrave en rien la recherche de la responsabilité individuelle de chacune des personnes qui ont pris part aux délibérations de ce Comex. Évidemment, certaines lignes de défense peuvent être invoquées, telles que : « Je ne suis pas un opérationnel, je suis un fonctionnel ». Cependant, dans ce contexte, l'argument de la contrainte économique ne sera pas recevable par l'institution judiciaire pénale en cas de catastrophe.

De plus, la prise de décision collégiale ne constitue pas un obstacle à l'identification d'une responsabilité pénale individuelle pour toutes les personnes ayant participé à la décision, si l'on estime que cette dernière a joué un rôle contributif dans la survenance de l'accident. C'est là une vision quelque peu pessimiste de la situation, mais en ce qui concerne la question de savoir si un manquement organisationnel ayant contribué à l'accident peut être recherché, je ne sais pas si cela est systématique. Toutefois, la tendance générale du système pénal, dans cette quête de responsabilité, est de ne poser aucune limite quant aux lieux ou aux niveaux où celle-ci peut être recherchée.

Nicolas Gombault

La question était de savoir si la chaîne de responsabilité est systématiquement recherchée jusqu'aux plus hauts niveaux hiérarchiques. Comme Aurélia l'a rappelé, la responsabilité pénale est évidemment individuelle, mais il est également important de noter que des personnes morales peuvent être condamnées pénalement.

Cependant, il me paraît nécessaire de préciser une évidence : cela ne saurait exonérer le dernier intervenant, celui auquel on pourrait reprocher un écart inutile. Ce n'est pas parce qu'une personne morale ou un membre de l'encadrement est condamné que cette personne ne le sera pas également.

Question

Pour revenir sur des principes de base, pour quelles raisons la justice accorde-t-elle tant d'importance au référentiel (la sphère réglée de la sécurité), et si on imagine qu'elle puisse s'en affranchir, quelles seraient les implications pour le travail judiciaire ? Autrement dit, le référentiel est-il nécessaire au travail judiciaire ou est-ce plutôt une facilité ?

Aurélia Grignon

À ce sujet, mon opinion, est que je ne vois pas comment faire autrement. Il existe un principe de **sécurité juridique** et de **lisibilité des décisions**. Comme je l'ai évoqué précédemment, le référentiel, dans son sens le plus large, est ce qui permet de statuer sur l'**existence ou non d'une transgression**. Il est impératif d'avoir un cadre de référence pour le comportement approprié afin de pouvoir affirmer, à un moment donné, que tel comportement est **inacceptable pour la société**. C'est le contrat social selon Rousseau, et c'est aussi ce que reflète le droit pénal.

Le droit pénal n'implique pas simplement une responsabilité du fait des choses, comme c'est le cas en droit civil, où, par exemple, vous pourriez être tenu responsable des dommages causés par votre voiture mal garée. En droit pénal, il y a un degré de gravité supplémentaire : vous êtes considéré comme un délinquant. Pour qu'on en arrive à poser cette étiquette, la défense exigera la clarté et la lisibilité des faits qui vous sont reprochés. À quel moment peut-on dire qu'une transgression a eu lieu ? Qu'ai-je transgressé ?

Pour moi, c'est ce qui rend tout à fait révolutionnaire l'idée d'imaginer un monde où l'on ferait une place à quelque chose qui ne soit pas strictement « réglé ». Ce n'est pas totalement impossible. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes déjà dans une exigence de démonstration des diligences normales, *in concreto*. Il existe donc probablement une possibilité d'évolution, mais elle viendra, à mon sens, des professionnels et des industriels eux-mêmes. **Comment peut-on traduire, dans un cadre de référence clair, que le bon comportement consiste, à un moment donné, à réagir de manière appropriée à une situation imprévue ou d'aléa ?**

Cela dit, que l'on soit magistrat, avocat ou justiciable, nous sommes tous soumis, dans l'enceinte judiciaire, à ce principe de rigueur qu'impose la sécurité juridique. Il faut être en mesure de savoir ce que l'on a transgressé, d'où la nécessité d'un référentiel.

Nicolas Gombault

Permettez-moi d'apporter un bref rappel historique. Au début du 19^e siècle, certains individus astucieux entraient dans les plus prestigieux restaurants parisiens ou de province. Ils étaient accueillis par un maître d'hôtel qui les invitait à prendre place. Ils s'installaient, et on leur proposait de commander les plus grands vins, ce qu'ils faisaient. Le sommelier leur présentait alors la carte des vins, et ils choisissaient les crus les plus exceptionnels. À la fin du repas, lorsqu'on leur présentait l'addition, ils rétorquaient : « *Vous m'avez invité à m'asseoir, je me suis assis; vous m'avez invité à manger, j'ai mangé; vous m'avez invité à boire, j'ai bu; par conséquent, je ne vous dois rien* ».

Les restaurateurs cherchaient à poursuivre pénalement ces individus, mais aucun texte pénal ne permettait de les condamner. Il ne s'agissait pas de vol, puisque le vol est défini comme la soustraction frauduleuse d'un bien appartenant à autrui. Ici, il n'y avait pas de soustraction frauduleuse : ils avaient été invités à s'asseoir, à manger et à boire. Ce n'était pas non plus une escroquerie, et donc ils ne pouvaient être condamnés pénalement. C'est pour cette raison que, sous la pression des restaurateurs, on a créé le délit de filouterie ou de grivèlerie d'aliments. Mais tant que ce délit n'était pas inscrit dans le Code pénal, il était impossible de les condamner.

Cela illustre le principe de la **légalité des peines**. Tant qu'un texte pénal n'incrimine pas un comportement précis, il est impossible de condamner. Ce principe constitue une garantie fondamentale dans notre société et protège nos droits. Je crois qu'un juge ne peut condamner en l'absence d'un texte de loi, mais il a également besoin d'un référentiel pour évaluer le comportement de la personne qu'il juge. Cet aspect est indispensable et, selon moi, demeurera toujours nécessaire.

Yannick Malinge

Je ne peux qu'adhérer à tout ce qui vient d'être dit. Il me paraît difficile d'imaginer un juge seul, confronté à un dossier extrêmement complexe, sans aucun référentiel. Si nous allions dans cette direction, cela semblerait excessivement dangereux, ouvrant la porte à des interprétations encore plus larges et subjectives que celles que nous observons aujourd'hui. En fin de compte, nous abordons un seul et même sujet : comment réconcilier ces deux mondes qui s'opposent ? Comment trouver cet équilibre ?

Lorsqu'un événement dramatique survient, il est impératif de répondre à un besoin de réparation. Nous sommes tous des citoyens et, je pense, nous serons unanimes sur ce point. Il s'agit donc de trouver un moyen de réconcilier ces deux mondes, plutôt que de les voir constamment en confrontation, une dynamique particulièrement présente en France avec notre culture pénale axée sur la recherche d'un coupable. Cela reste, à mes yeux, la grande difficulté.

Comment réconcilier ces mondes dans un contexte où la pression médiatique et les intervenants extérieurs se font de plus en plus présents ? C'est, à mon sens, l'enjeu principal de cette discussion. Il a été mentionné à plusieurs reprises ce soir qu'aucun représentant de la justice n'est parmi nous. Nous avons par le passé, avec Daniel Soulez-Larivière et d'autres, organisé des forums à l'École nationale de la magistrature. Dans ces forums, basés sur le principe du contradictoire, nous avons fait intervenir un magistrat instructeur, un magistrat ayant jugé un dossier, des avocats des parties civiles, des avocats de la défense, des représentants du BEA, ainsi que des membres du secteur aéronautique.

Je suis convaincu de l'intérêt de poursuivre dans cette direction, car chacun d'entre nous ressent à un moment ou à un autre le **besoin de réparation**, surtout lorsqu'on est directement confronté à une situation dramatique. De l'autre côté, se trouvent ceux qui, avec une froideur technique, se concentrent sur la **gestion du risque**, ce qui constitue un monde quelque peu différent. Il est donc essentiel de trouver un *modus operandi* permettant de réconcilier ces deux approches. C'est une entreprise vaste, certes, mais en fin de compte, une question d'équilibre. Je demeure persuadé qu'il est nécessaire d'avoir un référentiel commun et que ceux-ci, lorsqu'ils existent, ne soient pas trop éloignés les uns des autres, qu'il s'agisse du domaine médical, du secteur aéronautique, ou de tout autre domaine.

Pierre-Franck Chevet

Je tiens à vous adresser mes plus sincères remerciements. J'ai trouvé ce débat particulièrement enrichissant. J'apprécie l'image des deux mondes, celui de l'émotion et celui de la technique.

Un point m'a particulièrement marqué : la perception de la position du juge, qui, bien qu'il ne soit pas représenté ici, n'est pas, par définition, un spécialiste. En effet, il est confronté à des affaires de nature très variée, d'où l'importance de la collégialité, tant au niveau des experts que des points de vue, qu'il s'agisse de la défense ou de l'accusation. De même, lorsqu'elle est possible, la collégialité dans la prise de décision des opérateurs est un élément crucial.

En somme, chacun évolue dans son propre domaine d'expertise, et le juge, disposant de bases relativement limitées, dépend dans une certaine mesure de ce jugement partagé, similaire à celui de jurés intervenant à différents niveaux. Lorsqu'il s'agit d'apprécier la diligence requise ou normale, l'avis de plusieurs pairs dans un contexte de grande collégialité s'avère souvent indispensable.

Je tiens à remercier les intervenants, car vous avez véritablement animé le débat. Votre clarté et vos échanges ont rendu tout animateur superflu, ce qui témoigne de la qualité de vos contributions.

Reproduction de ce document

La Foncsi soutient le libre accès (“*open access*”) aux résultats de recherche. Pour cette raison, elle diffuse gratuitement les documents qu’elle produit sous une licence qui permet le partage et l’adaptation des contenus, à condition d’en respecter la paternité en citant l’auteur selon les standards habituels.



À l’exception du logo Foncsi et des autres logos et images y figurant, le contenu de ce document est diffusé selon les termes de la licence [Attribution du Creative Commons](#). Vous êtes autorisé à :

- ▷ **Partager** : copier, imprimer, distribuer et communiquer le contenu par tous moyens et sous tous formats ;
- ▷ **Adapter** : remixer, transformer et créer à partir de ce document du contenu pour toute utilisation, y compris commerciale.

à condition de respecter la condition d’**attribution** : vous devez attribuer la paternité de l’œuvre en citant l’auteur du document, intégrer un lien vers le document d’origine sur le site foncsi.org et vers la licence et indiquer si des modifications ont été apportées au contenu. Vous ne devez pas suggérer que l’auteur vous soutient ou soutient la façon dont vous avez utilisé le contenu.



Vous pouvez télécharger ce document, ainsi que d’autres dans la collection des *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, depuis le site web de la Foncsi.



Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle

Fondation de recherche reconnue d’utilité publique

www.FonCSI.org

6 allée Émile Monso – CS 22760
31077 Toulouse cedex 4
France

Twitter : @LaFonCSI

Courriel : contact@FonCSI.org

ISSN 2100-3874



6 allée Émile Monso
ZAC du Palays - CS 22 760
31077 Toulouse cedex 4

www.foncsi.org