

Les Echos

TRIBUNE

Opinion | Crise des airbags Takata : pour l'ouverture d'une instruction unique

En 2014, l'ex-fournisseur automobile Takata fait scandale à cause de ses airbags défectueux qui ont causé la mort d'au moins 27 personnes. Pour dédommager les victimes, l'avocat Charles-Henri Coppet appelle à ouvrir une instruction unique confiée à un pôle spécialisé de santé publique.



(Scott McIntyre/Nyt-redux-rea)

Publié le 5 juil. 2024 à 15:54 - Mis à jour le 5 juil. 2024 à 16:23 - [Lactalis](#) - [Santé et hôpitaux](#)

« Pour les victimes dont il a été fait abstraction depuis des années, je demande qu'une instruction unique soit ouverte et confiée à un Pôle spécialisé de santé publique. »

En France, au moins 10 personnes sont décédées à la suite de [l'explosion de l'airbag défectueux Takata](#) qui équipait leur véhicule et 12 ont été gravement blessées.

Dans ce contexte, si la récente campagne nationale de rappel concernant les modèles Citroën C3 et C4 et DS Automobiles DS3, DS4 et DS5, produits entre 2009 et 2019, appelait tous les conducteurs à cesser de conduire ces véhicules au regard des risques encourus, elle

fait totalement abstraction des victimes blessées et décédées dès 2018. Précisons qu'une quinzaine d'autres marques sont concernées. Les mois à venir nous renseigneront sur la gestion de leurs rappels mais également sur le nombre réel de victimes, certains accidents trouvant aujourd'hui leur explication.

Risques connus dès 2014

Ces drames auraient-ils pu être évités en France ? Les airbags Takata sont responsables d'un premier décès en 2014 aux Etats-Unis et l'équipementier japonais [fait faillite en 2017](#). Celui-ci reconnaîtra devant la justice américaine avoir dissimulé pendant des années un défaut majeur dans les agents gonfleurs de ses airbags susceptibles d'exploser inopinément en propulsant des projectiles métalliques. Les autorités américaines font aujourd'hui état de 27 décès et 400 blessés.

Les risques mortels sont donc identifiés [depuis 2014](#) et la faillite de Takata alerte le monde entier dès 2017 sur la dangerosité de ses airbags. Dès lors, pourquoi ne pas avoir [rappelé massivement les véhicules concernés](#) dès 2017 ? Qu'en est-il des courriers de rappel adressés aux mauvaises adresses, aux seuls acheteurs de véhicules neufs, ou encore envoyés des mois après l'accident ou le décès d'une victime ? Pourquoi les garde-fous qu'auraient pu être la SSMVM, la DGCCRF, les ministères concernés, n'ont pas lancé d'alertes ?

La justice va devoir juger la responsabilité de chaque partie prenante dans la gestion des rappels de ces véhicules tueurs. Les manquements, l'incompétence, l'inconscience seront évalués. Par ailleurs, comment affirmer qu'une ligne géographique en France pourrait rendre un véhicule concerné ou non ? Comment affirmer que l'explosion ne se produit qu'en cas de choc alors qu'en France en 2023, une femme est décédée au volant de sa C3 à la suite de l'explosion inopinée de son airbag ?

Ouvrir une instruction unique

Plusieurs instructions judiciaires ont été ouvertes et au moins cinq juges ont été saisis pour des faits identiques survenus entre 2017 et 2024. N'oublions pas que derrière [ces chiffres, dates, manquements](#), il y a des personnes décédées, des familles endeuillées et des victimes avec de lourdes séquelles. Il y a également un nombre de victimes potentielles équivalent au nombre de véhicules équipés d'un airbag défectueux non remplacé. À la lumière de ces faits et pour les victimes dont il a été fait abstraction depuis des années, je demande qu'une instruction unique soit ouverte et confiée à un Pôle spécialisé de santé publique.

Le rappel des airbags défectueux en France est un scandale industriel de sécurité et de santé publiques et doit être jugé comme tel. Un scandale qui en rappelle d'autres en matière de mise sur le marché de produits défectueux : le [lait contaminé Lactalis](#), le [Mediator](#), ou encore les [prothèses PIP](#). Le nombre de victimes, leur répartition géographique, les moyens

et les compétences techniques nécessaires, avaient conduit à l'ouverture d'instructions uniques confiées à un Pôle spécialisé de santé publique.

Seule la saisine d'un tel pôle permettrait de réaliser de manière coordonnée des opérations de vérifications d'envergure notamment aux sièges des grands groupes industriels concernés. La création d'un fonds d'indemnisation raccourcirait, quant à lui, les délais de prise en charge des victimes et des familles de victimes décédées.

Il s'est écoulé 7 années depuis 2017, il est temps que toutes les responsabilités soient prises et qu'une réponse juridique claire, lisible et unique soit apportée. Les victimes y ont droit.

Charles-Henri Coppet est avocat spécialiste en droit du dommage corporel de 7 victimes blessées et 4 familles de victimes décédées à cause d'airbags défectueux Takata