

Colloque : Le traitement judiciaire des accidents collectifs  
TGI Paris 4 octobre 2019

Troisième table-ronde : quel rôle des acteurs ?

**BEA et BEA-É, au service de la prévention des accidents aériens**

*Bruno Caïtuoli,*  
*ancien directeur du bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État*  
*(BEA-É)*

Madame la déléguée interministérielle à l'aide aux victimes, Mme Elisabeth PELSEZ,  
Monsieur le Procureur de la République de Paris, M. Rémy Heitz,

Je voudrais avant toute chose remercier les organisateurs Yves Badorc et Loïs Raschel pour avoir mis sur pied cet événement. Je les remercie également pour leur confiance, que traduit l'invitation qu'ils m'ont lancée pour prendre la parole ici aujourd'hui, alors que le BEA-É est bien moins connu que le BEA.

Je salue d'ailleurs le directeur du BEA, Rémi Jouty, qui est là. Nous nous connaissons très bien, coopérons beaucoup ensemble dans le meilleur des climats, ce qui est aisément compréhensible puisque nous faisons un travail tout à fait similaire sur des flottes différentes.

Comme cela a été dit, j'ai quitté mes fonctions de directeur du BEA-É le 31 août dernier. Permettez donc que je salue aussi Jérôme Rabier, mon successeur, qui est là également.

J'ai trouvé les tables rondes de ce matin très instructives. Ce qui a été dit est de nature à nous permettre de mieux faire notre métier. Mon espoir est que cette après-midi nous sachions nous approcher du niveau des échanges de ce matin et servir le bien commun. A cet égard, mon objectif est de mieux nous faire connaître, et donc comprendre, afin de mieux coopérer les uns avec les autres pour une meilleure exécution de nos missions respectives.

Avant toute chose, je tiens à souligner que nous entretenons avec la justice de très positives et fécondes relations, comme monsieur le procureur de la République de Marseille a bien voulu en faire état ce matin devant cette assemblée. Je l'en remercie. Alors que M. Heitz était DACG, nous avons signé avec lui en octobre 2018 un accord DACG/BEA-É sur la coordination des enquêtes judiciaires et de sécurité, accord structurant s'il en est. Sa présence au moment où je quittais mes fonctions à la tête du BEA-É illustre, il me semble, la qualité de la relation que la justice entretient avec les bureaux d'enquête de sécurité. Je m'en réjouis vivement.

C'est très heureux qu'il en soit ainsi parce que, dans une société qui tend à rechercher par hypothèse des « coupables », il est crucial pour la sécurité aérienne de préserver un espace – celui des BEA – où on cherche simplement à **rendre l'avion plus sûr**, hors de la recherche de responsabilités.

En tout état de cause, la relation avec la justice est une dimension cruciale pour les bureaux d'enquête de sécurité. Conscient de ces enjeux, l'amélioration de cette relation a été une priorité dès ma prise de fonction. C'est ainsi que :

- Je suis allé personnellement à la rencontre des toutes les juridictions spécialisées (deux pôles accidents collectifs et neuf ressorts compétents en affaires pénales militaires) ;
- Je suis intervenu chaque année à l'École nationale de la magistrature pour exposer le fonctionnement des enquêtes de sécurité et l'articulation entre BEA ou BEA-É et justice ;
- Nous avons accueilli chaque année un auditeur de l'ENM en stage au BEA-É pendant huit semaines environ.

Une chose est certaine : travailler avec des juridictions spécialisées est un très grand avantage. Ma longévité à mon poste de directeur du BEA-É me permet de comparer l'avant et l'après. En aucun cas je ne recommanderais de revenir à la situation ex ante. J'associe ici aux juridictions spécialisées les sections de recherche (SR) spécialisées de la Gendarmerie, que ce soit la SR de la Gendarmerie de l'air (SRGA), que nous retrouvons sur les événements concernant les appareils militaires, ou la SR de la Gendarmerie des transports aériens (SRTA), que nous côtoyons sur les enquêtes concernant des appareils civils. Je me félicite de la coopération avec chacun de ces deux services.

Respectueux du schéma proposé par monsieur le vice-procureur Loïs Raschel, je voudrais rappeler le rôle et les missions du BEA-É – un état des lieux en quelque sorte – pour évoquer ensuite les difficultés auxquelles nous pouvons être confrontés, avec quelques pistes de réflexion ou perspectives d'amélioration.

### **Rappel du rôle - missions BEA-É (état des lieux) - déroulement de nos enquêtes**

La question posée est simple : les enquêtes de sécurité, **comment ça marche ?**

Lorsque l'aviation se développe rapidement entre les deux Guerres, les aéronefs sont peu fiables, de nombreux accidents se produisent, à la suite desquels des enquêtes sont conduites par des gens qui sont juges et parties (exploitants et manufacturiers notamment). Les rapports ne sont pas rendus publics et leurs conclusions peuvent être biaisées pour protéger des intérêts.

Dans ce contexte, lorsque la communauté internationale se penche en pleine Deuxième Guerre Mondiale à Chicago sur le développement de l'aviation civile et aboutit le 7 décembre 1944 à la signature de la convention internationale qui donne naissance à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), un pan entier des discussions concerne la sécurité aérienne. C'est tout l'objet de l'**annexe 13 de la convention de Chicago**, véritable bible depuis lors de tous les enquêteurs de sécurité dans le monde (l'OACI devient un organe de l'ONU à sa création l'année suivante).

Le **Bureau d'Enquêtes et d'Analyses** pour la sécurité de l'aviation civile ou **BEA** est ainsi créé en 1947. C'est un bureau indépendant, auquel l'Etat (ministère des transports) donne des moyens pour conduire ses enquêtes mais aucune directive à cet égard.

Concernant l'aviation d'État, ce n'est qu'à la fin des années 90 que l'idée émerge selon laquelle, ce qui avait permis d'**améliorer** de façon spectaculaire **la sécurité** au sein de l'aviation civile, commerciale tout particulièrement, pourrait produire les mêmes effets dans l'aviation d'État. **Le Bureau Enquêtes Accidents Défense (BEAD) naît ainsi le 1<sup>er</sup> janvier 2013**. La flotte dont il est chargé dépasse en réalité largement le périmètre de la défense puisqu'elle comporte l'aviation militaire et l'aviation civile d'État (Sécurité civile et Douane notamment), ainsi que les avions civils ou militaires non immatriculés à l'OACI (prototypes, avions en cours de développement, vols de réception). C'est la raison pour laquelle l'appellation du bureau a été modifiée en mai 2018 pour devenir **Bureau Enquêtes et Accidents** pour la sécurité de l'aéronautique d'État ou **BEA-É**.

Le BEA et le BEA-É sont liés par un protocole, s'entraident régulièrement et entretiennent les meilleures relations. Ainsi, nous avons convenu que le BEA pourrait conduire les enquêtes éventuelles concernant les vols de réception des Airbus fabriqués aux Etats-Unis et non encore immatriculés à l'OACI, avec participation du BEA-É, tandis que le BEA-É pourrait prendre à sa charge les enquêtes concernant des avions mis en œuvre par des opérateurs civils et affrétés par un acteur étatique.

- **Corpus documentaire**

A partir de l'annexe 13 de la Convention de Chicago, une cascade de documents a été adoptée :

- au niveau européen, le règlement EU 996 de 2010 décline le cadre des enquêtes de sécurité ;
- au niveau national ensuite, le code des transports reprend l'annexe 13 et la 996. Il contient les dispositions législatives et réglementaires qui confèrent leur socle à nos enquêtes de sécurité.

S'agissant du **BEA-É**, à sa création, il a été décidé de ne pas concevoir pour lui un corpus documentaire spécifique mais de transposer le **corpus documentaire du BEA**. En pratique, un article et un seul (L3125-2) a été intégré au code de la défense, lequel renvoie au code des transports.

Points communs :

- **Indépendance**

L'article L 1621-7 du code des transports, applicable au BEA comme au BEA-É, stipule que : « dans le cadre de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, l'organisme et les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et **ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité** ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée. »

- **Déclenchement** des enquêtes de sécurité

Que ce soit le BEA ou le BEA-É, personne ne nous saisit ; **nous nous auto-saisissons**. Nos textes nous font obligation de déclencher une enquête de sécurité à la suite d'un accident ou d'un incident grave ; la décision est laissée au directeur du bureau en cas d'incident mineur, voire lorsqu'aucun dommage n'est à déplorer mais qu'un événement était proche de se produire (sécurité engagée). Par ailleurs,

les bureaux d'enquête peuvent aussi réaliser des analyses thématiques, notamment sur les sujets qui émergent de l'observation des "signaux faibles".

- **Articulation BEA ou BEA-É et justice**

- Le **champ de compétence** de la justice française ne se superpose pas exactement avec celui des bureaux d'enquête de sécurité français.

Ainsi, la justice intervient principalement dans deux cas de figure :

- lorsqu'un accident se produit en France (pays d'occurrence) ;
- lorsqu'un accident dans le monde cause au moins une victime française.

Pour 'les BEA' (formulation sous laquelle je regrouperai le BEA et le BEA-É) :

- un accident intervenant en France conduit aussi à une enquête de notre part ;
- en revanche, la nationalité des victimes n'est pas un critère ;
- à l'inverse nous intervenons où que ce soit dans le monde si un avion de fabrication française ou ayant des moteurs français ou mis en œuvre par un opérateur français est impliqué dans un événement aérien.

- **Nos missions sont radicalement différentes.** Après un accident, la justice s'interroge sur l'éventualité de responsabilités, notamment pénales, tandis que les BEA s'attachent à comprendre l'ensemble des facteurs ayant contribué à l'accident pour formuler des recommandations de sécurité dont la mise en œuvre évitera que survienne à l'avenir un accident similaire ; nous œuvrons dans le champ de la **prévention**, sans rechercher la moindre responsabilité. Nos rapports ne mentionnent l'identité de personne. Nous caractérisons les acteurs uniquement par leurs spécificités : qualification, expérience, fatigue, etc. Nous analysons un événement aérien.

**Le monde judiciaire et celui des BEA sont donc disjoints en matière d'analyse des faits et des conclusions qui en sont tirés par les uns et les autres.** Ainsi, si l'audition d'un enquêteur de sécurité devait être décidée par un magistrat (usuellement, cela ne se fait pas), celui-ci ne pourrait répondre à aucune question visant à déterminer la responsabilité de tel ou tel acteur. Au demeurant, un rapport de sécurité ne peut pas être utilisé pour établir la culpabilité d'un acteur donné, pas plus que pour le disculper.

- Pour autant, **justice et BEA coordonnent étroitement la conduite de leurs enquêtes respectives.** En effet, que les missions de la justice et des BEA diffèrent radicalement n'empêchent pas que les deux institutions travaillent à partir des mêmes éléments, qu'il s'agisse d'éléments matériels ou de témoignages. Tous ces éléments ont le statut de scellés judiciaires. Comme le permet le code de procédure pénale (CPP-Partie Arrêtés-Livre I<sup>er</sup>-Article A1-V), ces scellés sont confiés pour expertise aux BEA pour les besoins de l'enquête de sécurité. Toute expertise souhaitée par le BEA, notamment destructrice, se fait en coopération avec l'autorité judiciaire et, le cas échéant, en présence d'un enquêteur judiciaire. Le rapport d'expertise associé sera adressé en parallèle aux enquêteurs judiciaires et aux enquêteurs de sécurité.

- **"Priorité temporelle" à l'enquête de sécurité.**

- L'enquête judiciaire s'effectue usuellement sur une échelle de temps longue, souvent pluriannuelle ;
- Pour les BEA, leur mission de prévention d'autres accidents similaires exige que les enquêteurs de sécurité déterminent au plus tôt les raisons pour lesquelles un événement s'est produit, afin d'émettre **au plus vite** les

recommandations de sécurité appropriées. L'annexe 13 de la convention de Chicago précise que les enquêtes doivent si possible être clôturées en une année. A défaut, un rapport d'étape sera produit à chaque date anniversaire de l'événement. A tout moment, en cas de besoin, une recommandation de sécurité peut être émise par un BEA, en amont des rapports complets.

Comme le directeur adjoint de la DACG l'a détaillé lors de la première table ronde ce matin, le règlement européen 996 de 2010 consacre le fait que **l'exploitation des éléments d'enquête soit d'abord focalisée sur la prévention de la ré-occurrence d'un évènement analogue**. Son article 20 précise ainsi que « (...) les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient avoir un **accès immédiat et sans restriction** au site de l'accident et tous les éléments nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité devraient être mis à leur disposition, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête judiciaire ».

En d'autres termes, s'il est évident que le processus judiciaire doit pouvoir se dérouler de la façon la plus rigoureuse qui soit, il ne doit pas ralentir ou contraindre en quoi que ce soit l'enquête de sécurité, c'est-à-dire la prévention d'un autre événement : en clair, **le prix d'une enquête judiciaire ne peut pas être un nouvel accident !**

En pratique, l'articulation entre enquête judiciaire et enquête de sécurité se passent le plus souvent de façon harmonieuse. Dans le strict respect des missions et de l'indépendance de chacun, il y a même une forme d'entraide mutuelle :

- La procédure judiciaire est utile aux bureaux d'enquête de sécurité
  - En plaçant sous scellés l'ensemble des pièces nécessaires aux investigations, la justice permet aux bureaux de sécurité, auxquels sont confiés ces scellés pour expertise, de travailler dans des conditions sereines vis-à-vis des opérateurs et des constructeurs ;
  - En rentrant en procédure tous les éléments d'enquête, les enquêteurs judiciaires permettent de conserver une mémoire parfaite des choses, à laquelle les enquêteurs de sécurité se réfèrent fréquemment.
- L'enquête de sécurité sert l'autorité judiciaire
  - Les enquêteurs de sécurité sont, par construction, les premiers à comprendre l'événement, d'une part parce qu'une priorité temporelle leur est accordée pour conduire leurs d'investigations, et d'autre part parce qu'ils détiennent une expertise incomparable ; nous sommes les « sachant ». L'enchaînement des faits qui a conduit à l'événement (scénario) établi par les bureaux d'enquête de sécurité est bien sûr à la disposition des enquêteurs judiciaires. Pour ce qui le concerne, le BEA-É propose systématiquement au procureur en charge – qui généralement l'accepte – de venir lui exposer notre compréhension des faits (bien évidemment si et quand nous sommes parvenus à ce stade).
- **Spécificité du BEA-É**

Contrairement au BEA, le BEA-É n'a pas l'obligation de publier ses rapports. Toutefois, **le BEA-É rédige ses rapports de façon à pouvoir les rendre publics**. Leur rédaction s'effectue donc sans mentionner des éléments qui, du fait de leur sensibilité au regard du

secret de la défense nationale, empêcheraient la publication du document. La volonté du BEA-É est de tout faire pour favoriser la plus large circulation possible de ses rapports, et donc participer efficacement à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Dans les faits la classification « confidentiel défense » d'un rapport est exceptionnelle. En cinq ans, nous n'avons apposé le label confidentiel défense que sur deux rapports sur un peu moins d'une centaine d'enquêtes, la première fois parce que le contrat d'acquisition de l'appareil imposait cette disposition, et la seconde fois parce que, sans décrire la façon dont les missions contre les groupes armés terroristes étaient conduites, il n'aurait pas été possible de comprendre l'événement. Bien sûr, de tels éléments ne peuvent se retrouver sur Internet sauf à donner un avantage aux adversaires des forces françaises et donc exposer nos équipages.

Pour être complet, en cas de classification d'un rapport du BEA-É, une demande de déclassification peut être adressée à madame la ministre des armées qui prendra l'avis – consultatif – de la commission consultative du secret de la défense nationale (CCSDN).

- **"Just Culture" (culture juste)**

L'action des bureaux d'enquête de sécurité a produit des résultats exceptionnels, même si l'amélioration de la sécurité aérienne depuis la création de l'OACI en 1944 ne résulte pas, bien sûr, des seules analyses et recommandations des BEA.

Pour poursuivre sur cette voie, la 'Culture juste' a été développée. Il s'agit de **favoriser la remontée d'information** de sécurité selon un schéma simple : « J'ai fait une erreur, je la signale avec l'assurance que je ne serai pas sanctionné pour cela. Ce qui m'est arrivé peut arriver aux autres. Mon expérience doit servir à tous ».

Ce mécanisme fonctionne remarquablement, que ce soit hors du contexte de tout accident – nous sommes alors dans la pure prévention – ou après un événement aérien. De fait, beaucoup d'acteurs nous parlent facilement parce qu'ils en ressentent l'envie et même le besoin, parce qu'ils savent qu'ils ne seront pas sanctionnés et parce qu'ils ont conscience que **leur 'parole juste' améliorera la sécurité, c'est-à-dire sauvera des vies**.

A titre d'exemple, la plus belle enquête du BEA-É de ces cinq dernières années démarre de... rien ! Au cours d'un vol un pilote est confronté à une situation qu'il ne maîtrise pas. Il pose finalement son appareil à destination après être passé tout près d'un accident fatal. Il doit largement la vie à la chance ce jour-là. Après son atterrissage, le pilote et sa hiérarchie choisissent de faire remonter les faits. Le BEA-É conduit alors une enquête de sécurité qui aboutira à une modification de tous les avions de ce type, modification qui sauvera des vies. **Ce processus ne fonctionne que grâce à la confiance qui lie tous les acteurs de la sécurité aérienne**. C'est un bien inestimable, à préserver absolument.

Pour prolonger ce bilan très positif des bureaux d'enquête, il convient d'apprécier un certain nombre de points qui peuvent parfois être sensibles :

- **Auditions et entretiens**

Si les auditions réalisées par les enquêteurs judiciaires sont partagées avec les enquêteurs de sécurité, l'inverse ne se produit pas. Ce qui nous est dit, notamment en vertu de la 'culture juste' doit rester par devers les enquêteurs de sécurité. C'est aujourd'hui le cas et cela doit perdurer ;

Plus encore, selon un mécanisme bien compréhensible, les acteurs ont une tendance à peu parler face à un enquêteur judiciaire ; ils se « ferment ». Si l'entretien avec les enquêteurs de sécurité vient après l'audition devant les enquêteurs judiciaires, il est très difficile de faire se « rouvrir » l'acteur entendu. Dans la mesure du possible, il semble donc préférable que la séquence se fasse dans l'ordre « **entretien avec l'enquêteur de sécurité d'abord, audition par l'enquêteur judiciaire ensuite** ». C'est l'esprit de l'article 4.5 (dont la formulation reste naturellement ouverte) de l'accord conclu entre la DACG et le BEA-É, lequel stipule que :

« L'intérêt de laisser l'enquêteur de sécurité conduire l'entretien en premier sera examiné par les responsables des deux enquêtes, compte-tenu de l'absence de finalité répressive des entretiens menés par le BEA-É et eu égard au bon déroulement d'une enquête judiciaire. »

#### • **Éléments obtenus de sources étrangères**

Si les choses sont bien "bordées" dans un contexte national, elles le sont nettement moins dans un contexte international. En outre, si la liberté d'action des magistrats est contrainte à l'étranger (recours aux demandes d'entraide pénale internationales – DEPI), les enquêteurs de sécurité, eux, opèrent de chaque côté des frontières de la même façon ou presque.

Dans ce contexte, la question se pose du statut et du traitement des éléments ramenés de l'étranger vers les bureaux d'enquête de sécurité.

D'une façon générale, comme je l'ai déjà dit, les enquêtes de sécurité reposent largement sur une **libre circulation de l'information de sécurité**. Dans cet esprit, des éléments nous sont régulièrement confiés sur une base volontaire par des sources étrangères, dans le seul but d'améliorer la sécurité. Leur intégration dans une procédure judiciaire sans l'accord du pays source risque de stopper le flux d'information. C'est pourquoi **la volonté du pays origine de l'élément détenu par un bureau d'enquête de sécurité ne doit pas être ignorée par les autorités judiciaires**.

Si celles-ci s'affranchissent de la volonté du pays d'origine et saisissent 'automatiquement' de tels éléments, le flux d'informations de sécurité va aussitôt se tarir. **Les autorités judiciaires n'auront donc rien gagné** tandis que **l'architecture de sécurité aura beaucoup perdu**.

Le système bâti depuis 1945 et qui a produit des effets si spectaculaires en matière d'amélioration de la sécurité aérienne et donc de vies sauvées, doit être préservé. A ce titre, même si l'accord entre la DACG et le BEA-É n'est formellement transmis aux magistrats instructeurs que pour information, les termes de l'article 6.2 de cet accord méritent d'être pris en compte à toutes les étapes d'une procédure judiciaire, au niveau du Parquet comme du Siège :

#### 6.2 Dispositions relatives à l'exploitation des informations sensibles étrangères

« Les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant d'un pays étranger conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, si l'autorité étrangère concernée responsable des enquêtes de sécurité le demande. »

#### • **Prise en compte par les BEA des exigences judiciaires**

- Respect de la **confidentialité** sur la procédure judiciaire

Le secret de la procédure s'impose à tous les bureaux d'enquêtes de sécurité.

Toutefois, en cohérence avec la priorité donnée à la préservation de vies humaines, un BEA peut déroger à cette règle dès lors qu'il estime que la divulgation d'une information est nécessaire pour préserver la sécurité. Ceci est clairement explicité dans l'article L1621-17 du code des transports :

« I. — Par **dérogation** aux dispositions de [l'article L. 1621-16](#), le responsable de l'organisme permanent ou de **l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est habilité à transmettre des informations** résultant de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, **s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir** (...) un accident ou un incident (...) **d'aviation civile** (...) »

L'autorité judiciaire est informée sans délai des informations de sécurité transmises par un BEA en vertu de l'article L1621-17.

- **Communication externe**

Hors le cadre dérogatoire mentionné supra, le procureur est primo-communicant.

Lorsqu'un **BEA** estime pertinent de communiquer sur l'avancée d'une enquête, et tout particulièrement lorsqu'il parvient au terme de l'enquête, il **expose ses conclusions aux familles des victimes**. Deux raisons motivent cela :

\* Les rapports de sécurité, rédigés en premier lieu pour les professionnels de l'aviation, sont des documents assez techniques dont la compréhension peut être ardue pour des non-professionnels ;

\* D'un simple point de vue humain, cette démarche en direction des familles des victimes ressort de l'évidence, de l'obligation morale.

Avant une telle communication, le procureur est informé de l'intention du BEA. Il est rendu destinataire du rapport d'enquête de sécurité, c'est-à-dire du contenu de la communication du BEA vers les familles. En sa qualité de primo-communicant, le procureur peut alors, s'il le souhaite, rencontrer les familles des victimes auparavant. Le plus souvent, la parution du rapport d'un BEA et donc la communication de ses conclusions aux familles, ne correspond pas à un moment de communication pour le magistrat, lequel laisse le BEA communiquer seul.

Plus rarement, procureur et BEA peuvent coordonner leurs communications respectives pour alléger la charge émotionnelle (et logistique, en réduisant le nombre de déplacements) pour les familles. C'est ce qui s'est produit entre monsieur le procureur de la République de Marseille et le BEA-É pour une enquête en 2018, à la plus grande satisfaction des familles.

- **Assurance pour l'autorité judiciaire de connaître toute information utile**

Le fait que nombre de travaux d'investigation soient d'abord conduits par les bureaux d'enquête de sécurité pourraient faire craindre que la justice n'ait pas accès, ou ait tardivement accès à des informations nécessaires à l'enquête judiciaire. Bien sûr, il n'en est rien, pour trois raisons principales :



- même s'il n'incombe en rien aux bureaux d'enquête de sécurité d'identifier des responsabilités, tous les agents de l'État qui servent au sein des BEA savent que cette mission éminente qui incombe à la justice doit être conduite sans obstacle ;
- lorsque les bureaux d'enquête de sécurité procèdent à une expertise, les conclusions de cette expertise sont adressées simultanément aux enquêteurs judiciaires et aux enquêteurs de sécurité ;
- si au cours de leur enquête, un BEA découvre des faits de nature illicite, délictueuse ou criminelle, il en réfère sans délai au procureur de la République.

S'agissant du BEA-É, ces dispositions sont explicitement reprises dans l'accord signé avec la DACG (article 4.6.2) tant pour la découverte d'un acte illicite (alinéa 4.6.2.1) que pour les cas d'application de l'article 40 du code de procédure pénale (alinéa 4.6.2.2).

### **Difficultés auxquelles les BEA sont confrontés – Voies d'amélioration – Pistes de réflexion**

- Transition entre les différentes phases de la procédure judiciaire

Lorsque le parquet clôt la phase de flagrance et que l'ouverture d'une information a été décidée, la transition de l'une vers l'autre peut prendre un temps certain, temps pendant lequel le BEA-É n'a pas accès aux scellés et ne peuvent pas lancer de nouvelles expertises au-delà de celles qui avaient déjà été lancées pendant la phase de flagrance.

Je pourrais ici donner des exemples précis de cas où la perte de temps a irrémédiablement empêché d'examiner certaines hypothèses, typiquement parce que l'analyse facteur humain ne pouvait plus donner de résultats tangibles lorsque l'accès aux scellés a de nouveau été possible.

A l'inverse, je pourrais citer d'autres exemples – c'est encore arrivé très récemment à **Metz** – où la transition d'une phase à l'autre s'est effectuée avec la volonté de ne jamais ralentir le travail des enquêteurs de sécurité grâce à une **coopération exemplaire parquet/siège**. J'exprime ici ma reconnaissance à l'ensemble des magistrats impliqués. Pour nous, il y a là un **modèle à généraliser**.

- Crainte de certains enquêteurs judiciaires vis-à-vis des magistrats

Il est important que **les magistrats « rassurent » les OPJ** des SR qui travaillent sous leur autorité, OPJ qui craignent souvent de se voir reprocher un comportement insuffisamment ferme vis-à-vis des BEA. Je citerais trois exemples :

- **Ordre dans lequel conduire les auditions judiciaires et les entretiens de sécurité**

L'accord avec la DACG dit « discutons-en » et sous-entend que la séquence la plus féconde est 1/ entretiens de sécurité et 2/ auditions judiciaires. Pourtant, on peut parfois entendre dans le monde des SR « pas question, l'audition judiciaire interviendra toujours avant les entretiens de sécurité ». C'est une anomalie ; c'est préjudiciable.

- **Non saisie des éléments provenant de pays étrangers**

Comme je l'ai expliqué, il est essentiel pour le bien commun que les éléments provenant de pays étrangers soient traités en tenant compte de l'avis exprimé par le pays source. Les OPJ doivent entendre de leur magistrat de tutelle que de ces éléments doivent être traités d'une façon adaptée.

- **Entretiens de sécurité demeurant par devers nous (comme ça se fait)**

Comme cela se fait actuellement, pour ne pas perdre l'immense bénéfice de la 'culture juste' et de la parole de sécurité libérée, il importe que le contenu des entretiens de sécurité reste par devers nous.

- Enquêtes en milieu international

Chaque pays possède sa propre architecture de bureaux de sécurité, son propre système judiciaire et sa propre articulation entre l'un et l'autre. Force est de constater, au niveau militaire, que certains pays, même en Europe, sont assez éloignés d'un standard satisfaisant, notamment au regard de la libre circulation de l'information de sécurité.

C'est pourquoi, vu du BEA-É, des démarches interministérielles envers les autorités de ces pays pour les convaincre de modifier leurs dispositifs législatifs et réglementaires à cet égard ne pourraient être que soutenues.

- Attentes et impatience des familles des victimes

Nous faisons le maximum pour comprendre au plus vite et le plus complètement possible l'événement.

Pourtant, les familles des victimes considèrent parfois que nous ne leur disons les choses ni suffisamment vite ni complètement. C'est une perception compréhensible de la part de gens qui ressentent une souffrance extrême, mais elle est en décalage avec la réalité. Diffuser la compréhension de l'événement est notre raison d'être, notre ADN.

La technicité et la durée des enquêtes peuvent générer une perception erronée. Un exemple caractéristique concerne l'enregistreur de vol (*Flight Data Recorder* ou FDR). Des propos comme " Ils ont l'enregistreur de vol. Ils savent. Pourquoi ne parlent-ils pas ? Que nous cache-t-on ? " peuvent être entendus. Or, les choses sont bien moins simples que cela.

Ainsi, le FDR n'est pas toujours lisible. Parfois (exemple vécu encore très récemment), il est parfaitement lisible, révèle la trajectoire de l'appareil accidenté jusqu'au sol, mais ne dit nullement pourquoi cela s'est produit. Il ne permet pas, comme nous disons, de parvenir à la 'cause racine'.

Dans ces situations, il ne nous est pas possible de dire ce que nous ne savons pas, encore moins ce dont nous ne sommes pas certains. Quel impact sur les familles de victimes si nous disions une chose un jour et son contraire le lendemain ?! Aussi douloureux que cela soit, il faut donc admettre qu'une enquête prend du temps. Vouloir aller trop vite conduirait à des douleurs plus vives encore et même à une perte de confiance généralisée, certainement pas de nature à permettre un jour de retrouver un minimum de sérénité.

Les BEA ont été créés pour publier des rapports en toute indépendance. C'est ce qu'ils font. Personne ne cherche à dissimuler quoi que ce soit. On peut comprendre des doutes voire des soupçons dans un contexte émotionnel extrême. C'est la raison pour laquelle chacun doit insister cette simple vérité (familles, médias) : **le monde des BEA est un monde de passionnés de la sécurité aérienne, dédié à la compréhension des événements et à la libre circulation de cette information.**

En France, ce monde est même l'un des plus performants. Nous avons en effet le privilège de compter parmi les quatre ou cinq pays au monde capables de réaliser des expertises de très haute technicité. Ainsi en 2016, le BEA-É est parvenu à extraire des données d'un boîtier fabriqué par une société américaine qui équipait un avion sur lequel nous avons enquêté ; c'était une première mondiale et ces données ont permis de confirmer le scénario que nos enquêteurs pressentaient.

- Résolution des conflits entre autorité judiciaire et BEA

L'accord DACG/BEA-É traite de cette question dans son article 8.1 :

- **Résolution des conflits**

En cas de désaccord entre le magistrat chargé de l'enquête judiciaire et le BEA-É, les deux autorités établissent un procès-verbal exposant les termes du conflit et les décisions qui en ont résulté.

Il est procédé de la même façon en cas d'entrave alléguée à l'action des enquêteurs de sécurité par l'autorité judiciaire ou en cas d'entrave alléguée à l'action de l'autorité judiciaire par le BEA-É.

Le cas échéant, le procès-verbal est versé à la procédure judiciaire.

A titre personnel, je ne suis pas convaincu de la valeur ajoutée d'une quelconque autorité d'arbitrage pour trois raisons principales :

- les réelles tensions sont exceptionnelles ;
- les résoudre passe à mon sens par une relation approfondie « à froid » entre tous les acteurs pour savoir « à chaud » trouver une solution idoine pour le bien commun ;
- on ne voit pas bien qui pourrait ainsi arbitrer, sinon un cénacle composé de magistrats et de responsables des enquêtes de sécurité, ce qui est déjà faisable à n'importe quel moment entre le magistrat en charge et de le directeur du bureau d'enquête de sécurité concerné.

En outre, la pratique de la résolution négociée des conflits servira aussi un dialogue qui devra intervenir dans le futur sur les nouveaux domaines et modes d'investigation.

La bonne concertation entre la Justice et les BEA est enfin le meilleur moyen, sinon le seul, pour que chacun puisse conduire ses travaux dans la plus grande sérénité possible, en dépit de l'accroissement de la pression des industriels du secteur, des exploitants, et des médias jusqu'aux réseaux sociaux.

Si une difficulté structurelle apparaissait (non pas limitée à une enquête donnée mais générale), il me semble envisageable de mettre sur pied un groupe de travail interministériel, sans pour autant créer une entité supérieure dont on peine à cerner le rôle exact, la composition et le mode de fonctionnement, et surtout la valeur ajoutée.

## **Conclusion**

**Les BEA ont fait leurs preuves. Le système en place est performant et efficace.** Notre tâche, assez simple somme toute, consiste à **préserver ce modèle issu de la Convention de Chicago**, qui a spectaculairement contribué à améliorer la sécurité de l'aviation, c'est-à-dire d'abord celle des passagers. On doit continuer à le faire. C'est l'intérêt de tous.

En un mot, nous avons en France un système remarquable.

- Soyons-en conscients ;
- Protégeons-le ;
- Consolidons-le ensemble.

Je vous remercie de votre attention.