Extrait des minutes du Secrétariat-Greffe
de la Cour d'Appel de Paris

DOSSIER N° 2014/03172 jonction
avec les procédures 2014/03887, 2014/05939, 2014/05940 et 2015/01619
N° PARQUET : P091540822/1

ARRÊT DU 17 novembre 2015

COUR D'APPEL DE PARIS

PÔLE 7

SIXIÈME CHAMBRE DE L'INSTRUCTION

ARRÊT SUR REQUÊTES EN ANNULATION DE PIÈCES ET APPELS D'ORDONNANCE DE REFUS DE MESURE D'INSTRUCTION COMPLÉMENTAIRE

A R R E T
(n° 1, 42 pages)

Prononcé en chambre du conseil le dix sept novembre deux mil quinze

Procédure suivie contre :

PERSONNES MISES EN EXAMEN :

AIR FRANCE (STÉ),
Représenté par M. Frédéric GAGEY
Domiciliée chez Me Fernand GARNAULT - 43 Boulevard Malesherbes - 75008 PARIS,

Ayant pour avocats
- Me GARNAULT, 43 Boulevard Malesherbes - 75008 PARIS
- Me SAINT PIERRE, 3 Place des Célestins - 69002 LYON

AIRBUS (STÉ),
Représenté par M. Fabrice BREGIER
Domiciliée 1 Rond Point Maurice Bellonte - 31707 BLAGNAC CEDEX,

Ayant pour avocats
- Me BEAUSSIER, Cabinet WHITE & CASE LLP - 19 Place Vendôme - 75001 PARIS
- Me NDIAYE, 7, place d'Iéna - 75116 PARIS

Qualification des faits : homicides involontaires,

PARTIES CIVILES :

EN LA FORME

Considérant que les requêtes en nullité déposées les 26 mai 2014 par Me SAINT PIERRE, avocat de la société AIR FRANCE et 30 juin 2014, par Me DJELLAL, substituant Me HOCQUET et Me RAPPAPORT, avocats du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL), entrent dans les prévisions de l'article 173 du code de procédure pénale donnant compétence à la chambre de l'instruction pour prononcer la nullité des actes qui en sont entachés ; qu'elles sont donc recevables ;

Considérant que l'appel interjeté le 10 juillet 2014 par Me REMBAUVILLE-NICOLLE, substituant Me GARNAULT, avocat de la société AIR FRANCE, contre l'ordonnance de refus de mesure d'instruction complémentaire rendue par le juge d'instruction le 3 juillet 2014, est recevable en la forme ;

Considérant que l'appel interjeté le 11 juillet 2014, par Me DJELLAL, substituant Me RAPPAPORT, conseil de l'INC National des Pilotes de Ligne France Alpa, contre l'ordonnance de refus de mesure d'instruction complémentaire rendue par le juge d'instruction le 3 juillet 2014, est recevable en la forme ;

Considérant que la recevabilité de l'appel interjeté le 26 février 2015 au nom de l'association Entraide et Solidarité, partie civile ayant élu domicile chez Me JAKUBOWICZ avocat demeurant à Lyon, contre l'ordonnance de refus de mesure d'instruction complémentaire rendue par le juge d'instruction le 20 février 2015 sera examinée dans la partie discussion du présent arrêt (III).

Considérant qu'il convient, pour une bonne administration de la justice, de joindre les procédures enregistrées sous les n° 2014/03172, 2014/03887, 2014/05939, 2014/05940 et 2015/01619 sous le n° 2014/03172 ;

AU FOND

Le 1er juin 2009, à 2h14, l'Airbus A330 effectuant le vol AF 447 Rio de Janeiro-Paris Charles de Gaulle, transportant 228 personnes dont 12 personnels d'équipage, s'abîmait en mer après l'émission de plusieurs messages signalant des anomalies techniques. Les boîtes noires de l'appareil ne pouvaient être récupérées que le 1er mai 2011.

Entre-temps, le 5 juin 2009, le procureur de la République de Paris avait ouvert une information judiciaire contre X des chefs d'homicides involontaires. (D 273)

Le premier rapport d'étape déposé le 16 juillet 2009 par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (ci-après BEA) permettait d'apprendre que *l'avion n'a pas été détruit en vol ; il parait avoir heurté la surface de l'eau en ligne de vol, avec une forte accélération verticale.*(D 331 et s.)

Le deuxième rapport d'étape déposé par le BEA le 24 décembre 2009 apportait les informations suivantes :

□ l'examen de l'ensemble des débris confirme que l'avion a heurté la surface de l'eau avec une assiette positive, une faible inclinaison et avec une vitesse verticale importante.
□ L'analyse de treize événements antérieurs montre que :
▪ ceux-ci sont survenus dans des masses d'air qui étaient fortement instables et le siège de phénomène de convection profonde ;
▪ le pilote automatique s'est désengagé dans tous les cas ;
▪ la durée maximale d'invalidité continue des vitesses enregistrées est de

trois minutes et vingt secondes ;

- *les variations d'altitude non commandées sont restées dans un intervalle de plus ou moins mille pieds ;*
- *l'avion est toujours resté dans son domaine de vol.*

□ Les sondes qui équipaient le F-GZCP répondaient à des exigences plus contraignantes que les normes de certification.

□ Le 30 mars 2009, l'analyse des événements antérieurs n'avait pas conduit l'AESA à rendre obligatoire un changement de sondes sur la flotte Airbus A330/A340. (D 1387 et s.)

Les 17 mars et 18 mars 2011, les sociétés AIRBUS, représentée par son président Thomas ENDERS (D 4478 à D 4482) et AIR FRANCE, représentée par son directeur général, Pierre Henri GOURGEON (D 4507 et 4508), étaient respectivement mises en examen des chefs d'homicides involontaires.

Auparavant, et alors qu'il y avait déjà près d'une centaine de parties civiles constituées, par ordonnance du 15 juillet 2009 (D 6747 à D 6753), puis par ordonnances complémentaires des 7 septembre 2009 (D 6754 à D 6755), et 4 mai 2010 (D 6781, 6782), toutes décisions visant l'urgence rendant impossible de différer pendant 10 jours les opérations, les juges d'instruction avaient ordonné une expertise afin de déterminer les causes de l'accident et de préciser s'il aurait pu être évité. Les conclusions du rapport déposé le 29 juin 2012, donc postérieurement aux mises en examen susvisées, sont les suivantes :

1.1 L'appareil a heurté la mer à la suite du décrochage et de la perte de contrôle.
1.2 Le décrochage a été initié par une trajectoire non maîtrisée, alors que survenait la perte de données de pression totale du fait du givrage des sondes Pitot accompagnée des alarmes et de la dégradation des systèmes associés.
Les experts ont identifié les facteurs suivants ayant contribué aux causes de l'accident :
2.1 Le déficit d'information aux équipages concernant le givrage des sondes en altitude est contributif de l'effet de surprise.
2.2 La dangerosité des incidents a été sous-estimée.
3.1 La procédure « IAS douteuses », procédure non ECAM, bien qu'adaptée à la situation, était inadéquate au vu des symptômes perceptibles.
3.2 La manoeuvre d'urgence STALL RECOVERY (récupération du décrochage) n'existait pas.
3.3 Les conditions d'application de la procédure STALL WARNING définies dans la documentation n 'étaient pas adaptées à l'urgence de la situation
4.1 Le phénomène des cristaux de glace était officiellement ignoré (n'était pas pris en compte dans les définitions réglementaires)
4.2 Conditions de vol défavorables : de nuit, en turbulence et sans références visuelles extérieures.
4.3 Fatigue maximale dans phase basse du cycle circadien.
5.1 Le CdB [Commandant de Bord] *n'a pas assumé ses responsabilités managériales. (a inhibé la volonté de bien faire du copilote).*
5.2 La suppléance du CdB n'a pas été préparée.
5.3 Pas d'exigences particulières complémentaires à la compétence co-pilote, définie par l'exploitant, pour assumer la fonction de suppléant du CdB
5.4 Pas de respect par l'équipage de la philosophie de traitement de panne en réponse aux alarmes.
5.5 Pas de réaction appropriée â l'alarme STALL Warning.
6.1 Le givrage simultané des trois sondes Pitot constitue, de fait, une perte de redondance dont les conséquences sur le respect de la réglementation n'ont pas été évaluées.

6.2 Donnée de pression totale invalide utilisée par les systèmes. (Notamment, Altimètre, Variomètre, Alarme écart d'altitude, puis désactivation de l'alarme STALL Warning.....)
6.3 Apparition intermittente des informations générant des changements involontaires de mode de guidage (FMA, FD, Speedtape), notamment les indications des barres de tendance du Directeur de Vol (FD) positionnées (centrées) pour adopter une assiette à cabrer élevée.
6.4 La loi de pilotage ALT2B, loi hybride, ne garantit pas la stabilité longitudinale pour des vitesses inférieures à la vitesse de décrochage (VSIg)
6.5 Le Trim automatique du THS n'est pas désactivé en dessous de la vitesse minimale de vol (VLS.) en loi ALT2B
6.6 Un mode commun a été identifié dans l'architecture de fonctionnement du PHC et des modifications ont été réalisées sans analyse de sécurité.
7.1 Les spécifications de certification (CS25), notamment les définitions décrites dans l'appendice C, n'ont pas évolué à la suite des incidents de perte d'indication de vitesse depuis 2004.
7.2 L'absence des réponses de l'EASA n'a pas permis l'examen et l'analyse des sujets concernant l'autorité de certification.

Après notification de cette première expertise, aucune des parties n'en contestait la régularité au regard des dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale.

Toutefois, les conclusions des experts faisaient l'objet entre mars 2013 et juin 2013 de demandes de complément d'expertise émanant de la société AIR FRANCE et de plusieurs parties civiles, la société AIRBUS quant à elle formulant une demande de contre-expertise le 21 février 2013.

Le 18 mars 2013, les magistrats instructeurs, faisant droit à l'ensemble des demandes qui leur étaient formulées, ordonnaient un complément d'expertise en donnant pour mission aux premiers experts de prendre connaissance des notes et des demandes de compléments d'expertise et de répondre aux questions soulevées par les parties (D 7808) ; aucune d'entre-elles n'en conteste la régularité au regard des dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale.

L'association Entraide et Solidarité adressait le 5 avril 2013 une note au juge d'instruction afin de s'opposer à la demande de contre-expertise d'AIRBUS en faisant valoir qu'elle contribuerait à allonger le déroulement de l'information judiciaire et mettraient les premiers experts, saisis des compléments d'expertise, dans une position d'inconfort juridique.

Cependant, le 17 avril 2013, les magistrats instructeurs ordonnaient une contre-expertise confiée à 5 experts pour déterminer les causes de l'accident et dire s'il aurait pu être évité et dans l'affirmative par quels moyens ; afin de leur permettre de commencer sans délai leurs opérations, les juges d'instruction motivaient ainsi leur décision de ne pas différer les opérations pendant un délai de dix jours :
conformément aux dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale, vu l'urgence, constituée par l'ancienneté de l'accident survenu il y a plus de 4 ans, vu le nombre des parties civiles (486) de 32 nationalités différentes et les délais anormalement longs que nécessiteraient la traduction en anglais puis la notification de l'ordonnance à l'ensemble des parties, un délai nécessairement supérieur à 10 jours pour leur permettre d'y répondre, les modifications éventuelles à apporter à la mission ou les décisions éventuelles de rejet, leur traduction en langue anglaise, puis leur notification et la durée des appels éventuels, la présente ordonnance n'a pas été notifiée aux parties.

Le 26 avril 2013, l'association Entraide et Solidarité AF447 interjetait appel de cette ordonnance mais, compte tenu des délais d'audiencement devant la chambre de l'instruction, elle se désistait de son recours par mémoire déposé au greffe de la cour le 10 février 2014, désistement constaté par arrêt de cette chambre du 11 février 2014 (D 8430 et suivants).

Le 15 octobre 2013, les premiers experts déposaient leur complément d'expertise (D 7809); ils confirmaient notamment que le givrage des sondes est la cause de la perte d'indication de vitesses et de l'affichage d'un écart d'altitude, du déclenchement des alarmes associées et de la perte des protections liées à la loi normale précisant que le givrage des sondes ne générait pas à lui seul une modification de la trajectoire et qu'il était sans lien avec la trajectoire non maîtrisée des pilotes.

Ce complément d'expertise faisait l'objet de notes d'observation, émanant de la société AIRBUS, du SNPL, de la famille SOULAS ainsi que du conseil de Michel MOMMAYOU tendant à un nouveau complément d'expertise technique qui était rejeté le 23 janvier 2014, le juge d'instruction estimant que les questions posées par le demandeur avait déjà été traitée par les experts.

Le 12 février 2014, madame LAMY, présidente de l'association Entraide et Solidarité du vol AF447, était entendue par le juge d'instruction et déclarait que le souhait des parties civiles était de savoir si l'accident aurait pu être évité et de faire émerger les responsabilités des organes et des personnes en charge de la sécurité aérienne dans les entités mises en examen, ainsi que d'autres éventuellement, afin d'obtenir des condamnations.

Le rapport de contre-expertise était déposé le 5 mai 2014 (D 8944-1 à D 8944-217) et ses conclusions, notifiées aux parties le 13 mai, sont les suivantes :
[...]
Il a été déterminé par notre collège d'experts que l'accident est dû à la perte de contrôle de l'avion suite à la réaction inappropriée de l'équipage après la perte momentanée des indications de vitesse. L'équipage n'a appliqué ni la procédure « IAS douteuse », ni la procédure « Alarme STALL » à l'activation de celle-ci.
Les facteurs contributifs suivants, dans leur ordre d'importance, ont été déterminés par notre collège d'experts (voir paragraphe 2.3 pour les détails) :
- *L'absence d'analyse structurée de la panne présente*
- *La non compréhension de la situation*
- *La répartition des tâches dans le cockpit qui n'a pas été appliquée de manière rigoureuse*
- *Le retour d'expérience insuffisant malgré plusieurs incidents précédents relatifs à des givrages de sondes Pitot*
- *La formation des pilotes, insuffisante dans l'application de la procédure « IAS douteuse » et sur le comportement de l'avion à haute altitude après la perte des indications de vitesse*
- *Le classement de l'alarme « STALL » qui ne figure pas comme une procédure d'urgence*
- *Le recours probable à des notions ou valeurs antérieurement apprises (biais cognitif), mais non adaptées à la situation*
- *Le stress et, en conséquence, la perte de la vision d'ensemble*
- *La cascade de pannes indiquées sur l'ECAM et l'absence du message clair « Unreliable Airspeed »*
- *La complexité du choix des checklists et procédures*

• *Le rôle du Commandant de Bord, et son attitude non contributive à la responsabilisation du pilote suppléant lors de la passation de pouvoir*
• *La fatigue*
• *La traversée de la Zone de Convergence Intertropicale*
• *La correction d'altitude en fonction du nombre de Mach*
L'analyse des données dont nous disposions pour accomplir notre mission, la visualisation RESEDA et les deux vols de démonstration sur Airbus A330, ont clairement établi la prédominance de facteurs humains dans les causes de l'accident et dans les facteurs contributifs. Nous avons aussi déterminé que l'accident aurait pu être évité, et ceci par quelques actions appropriées de l'équipage, y compris par l'application de la procédure « IAS douteuse » en temps voulu, ou, plus tard, de la procédure « Alarme STALL ». Ces procédures ont été vérifiées lors des vols de démonstration comme étant parfaitement adéquates si exécutées correctement par l'équipage.

Deux requêtes en nullité étaient déposées au greffe de la chambre de l'instruction, l'une par la société AIR FRANCE le 26 mai 2015 (enregistrée sous le n° 2014/03172) et l'autre par le SNPL le 30 juin 2014 (enregistrée sous le n° 2014/03887).

Par deux ordonnances du 3 juillet 2014, frappées d'appel les 10 et 11 juillet suivants, les magistrats instructeurs rejetaient les demandes de nouvelles expertises techniques déposées les 27 juin par la société AIR FRANCE (dossier n° 2014/05939) et 30 juin 2014 par le SNPL (dossier n° 2014/05940) aux motifs suivants :
Attendu que deux expertises techniques, confiées chacune à un collège de cinq experts, ont déjà été diligentées, et les rapports déposés ;
que tous les éléments nécessaires permettant de statuer en connaissance de cause sont réunis ;
qu'une nouvelle mesure d'expertise n'est donc nullement nécessaire à la manifestation de la vérité.

L'avis de fin d'information était notifié aux parties le 11 juillet 2014.

Par lettre recommandée du 8 octobre 2014, adressée avec demande d'avis de réception, quatre avocats demeurant hors ressort du tribunal de grande instance de Paris, déclarant agir au nom de parties civiles qu'elles n'ont pas spécifiées, ont demandé au juge d'instruction de procéder ou faire procéder aux actes suivants :
- obtenir, y compris par voie de réquisitions et/ou perquisitions, un organigramme détaillé et nominatif des organes de direction, de gestion et d'administration des sociétés Airbus et Air France au moment des faits et à ce jour,
- obtenir, par les mêmes voies, un organigramme détaillé et nominatif de toutes les directions et services des sociétés Airbus et Air France en charge des questions liées à chacune des causes de l'accident imputables à ces sociétés et telles qu'elles ont été définies par les rapports d'expertise et de contre-expertise,
- faire établir par le service de police ou de gendarmerie désigné à cette fin un schéma de délégation de responsabilité permettant d'identifier au sein de chacune des sociétés mises en examen :
* les organes disposant du pouvoir de direction, de gestion ou d'administration,
* les directions et services concernés par les facteurs contributifs identifiés par les collèges d'experts successivement désignés,
* les personnes physiques responsables, au sein de ces directions et services, de ces questions,
* celles disposant de délégations de responsabilités effectives,

- faire procéder à l'audition des responsables de ces services et de toutes personnes employées de ces services susceptibles d'avoir commis une ou des fautes ayant contribué à créer la situation qui a permis la survenance de l'accident ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter,
- procéder à un nouvel interrogatoire des personnes mises en examen afin de les interroger sur :

* les agissements fautifs de leurs organes et/ou représentants, les explications que ceux-ci auront fournies et le rattachement à la personne morale, des fautes commises par ses employés,

* les éléments qui auront été recueillis par les enquêteurs au vu des documents SSA (*System Safety Analysis*), DDP (*Déclaration of Design and Performance*) et SAS (*Software Ascomplishment Summary*) pour les PHC et FWC ainsi que sur l'impact, au vu d'un tableau joint, dûment complété, de l'absence d'affichage à l'ECAM de messages relatifs aux incidents de sondes Pitot ;

Les magistrats instructeurs ont rejeté ces demandes d'actes complémentaires par une ordonnance du 20 février 2015 ainsi motivée :
Attendu que les personnes morales sont pénalement responsable des infractions commises, pour leur compte par les organes ou représentants, que la jurisprudence en déduit qu'il convient de rechercher et de rechercher seulement par quel organe ou représentant le délit reproché a été commis pour son compte
Attendu que le transport commercial par avion est soumis au règlement européen N° 859/2008 du 20 août 2008, qu'il en ressort que chaque compagnie aérienne doit nommer un dirigeant responsable (an accountable manager) responsable de l'application conforme des textes ou règlements. Il n'y a donc pas besoin de délégation de pouvoirs,
A Air France, c'est dans le cadre de l'application de ce règlement qu'un Dirigeant Responsable a été nommé, en la personne de ROVETTO Gilbert directeur des Opérations Aériennes et de Monsieur Etienne LICHTENBERGER, dirigeant responsable de la Sécurité comme il ressort de l'organigramme joint à l'expertise du 29 juin 2012 (ce dernier ayant ét par ailleurs entendu) (D 5044)
En ce qui concerne la société AIRBUS, un organigramme a aussi été joint dans le cadre de cette même expertise et il en ressort que le dirigeant responsable est Monsieur Thomas ENDERS directeur executif (qui a d'ailleurs représenté la société AIRBUS lors de la mise en examen de celle-ci) (D 4478) et Claude LELAIE Chief Product safety Officer Dirigeant responsable de la Sécurité des produits (qui a d'ailleurs été représenté lors d'une audition par Monsieur MALINGE, suite à son départ à la retraite) (D 5171).
Ainsi les organes ou représentants par lesquels le délit aurait été commis pour le compte de la personne morale ont été recherchés et identifiés.
En ce qui concerne le PHC (Probe Heat computer) et leFWC, (Fault Warning Computer) ces points ont été abordés dans le cadre de l'expertise du 9 juin 2012 (annexe 12 du rapport du 29 juin 2012) qui a été notifiée, pour laquelle un délai a été prévu et pour laquelle des demandes complémentaires ont été sollicitées par les conseils en date du 21 février 2014 auxquelles il a été répondu dans la contre expertise. La partie civile n'est donc plus recevable à faire des demandes nouvelles.
Il convient donc de ne pas faire droit aux demandes d'acte formulées et ce d'autant plus que les familles de victime sont en droit à ce jour d'obtenir un jugement dans un délai
raisonnable.

Seule l'association Entraide et Solidarité AF447 a interjeté appel de cette décision le 26 février suivant (dossier n° 2015/01619).

*

La société AIR FRANCE, dans sa requête en nullité de l'ordonnance de contre-expertise (D 7670 à D 7672) et dans ses autres écritures, le procureur général dans ses dernières réquisitions écrites du 21 juillet 2015, le Syndicat des Pilotes d'AIR France (SPAF), l'association HIOP, Jean-Claude THILL et Winfried SCHMIDT, dans leur mémoire déposé le 19 octobre 2015, sollicitent l'annulation de l'ordonnance de contre-expertise et de toutes les pièces subséquentes en faisant valoir que la motivation développée par les juges pour ne pas notifier leur ordonnance aux parties ne caractérise pas l'urgence prévue par l'alinéa 3 de l'article 161-1 du code de procédure pénale, certains d'entre-eux relevant, notamment, qu'un délai d'un an avait été accordé aux experts pour exécuter leur mission; ils considèrent qu'il y a eu ainsi atteinte aux principes du contradictoire et de l'égalité des parties.

La société AIRBUS, dans son mémoire en réponse déposé au greffe de la cour le 18 août 2015 puis dans son mémoire complémentaire déposé au greffe le 15 octobre 2015, conclut au rejet de ces demandes en relevant que les juges ont motivé l'urgence empêchant selon eux de différer les opérations d'expertise ; elle soutient par ailleurs qu'à supposer démontré que les magistrats instructeurs n'auraient pas caractérisé cette urgence, une telle irrégularité n'était pas de nature à causer un grief aux parties d'autant que la société AIR FRANCE et l'association Entraide et Solidarité AF447 avaient bien connaissance de l'existence de cette contre-expertise avant le dépôt du rapport par les experts puisque l'ordonnance se trouvait cotée au dossier qu'ils ont pu consulter pendant le déroulement de la mission d'expertise.

*

Dans leurs requêtes en nullité des opérations de contre-expertise, dans leurs mémoires déposés au greffe de la cour et dans ses dernières réquisitions écrites du 21 juillet 2015, la société AIR FRANCE, le SNPL, l'association Entraide et Solidarité AF447, l'association HIOP, Jean-Claude THILL, Winfried SCHMIDTet Mme l'avocat général sollicitent l'annulation du rapport de contre-expertise pour violation des dispositions des articles préliminaire, 162,164 et 166 du code de procédure pénale et 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, des principes du contradictoire et de l'égalité des armes, de l'obligation d'indépendance et d'impartialité des experts judiciaires, de l'exigence de transparence des opérations d'expertise ; ils font valoir, ensemble ou séparément, pour l'essentiel de leurs argumentations, que les experts ont entendus les responsables de la société AIRBUS et réalisé des essais en vol et en simulateur avec les moyens et l'assistance du personnel de la seule société AIRBUS tandis que ni la société AIR FRANCE, également mise en examen, ni aucune partie civile n'a été invitée à assister ou à participer à ces opérations d'expertise - dont certaines parties civiles n'ont appris l'existence qu'après le dépôt du rapport - alors qu'aucun obstacle d'ordre matériel ou technique ne s'y opposait ; ils soutiennent en outre que le rapport est incomplet en ne détaillant pas certaines opérations réalisées par les experts, notamment les essais en vol et les séances en simulateur ce qui prive les autres parties de la possibilité de critiquer objectivement ces opérations et leur interdit donc d'exercer convenablement leurs droits de défense.

La société AIRBUS, dans son mémoire en réponse et dans son mémoire complémentaire susvisés, stigmatise "le comportement spécieux d'Air France et du SNPL [...] qui connaissaient l'existence de la contre-expertise et les conditions dans lesquelles les contre-experts menaient leurs opérations [et...] se sont abstenues de formuler des observations ou demandes alors qu'elles en avaient matériellement et juridiquement la possibilité dans l'attente des conclusions de la mesure de contre-expertise" ; elle conclut, au principal, au rejet des demandes d'annulation en faisant valoir, pour l'essentiel de son argumentation, que la société AIR FRANCE n'a pas

qualité à soulever une éventuelle irrégularité des conditions d'audition des responsables d'AIRBUS par les experts, que le rapport est complet et détaillé, que les experts, qui n'avaient aucune obligation de convoquer les responsables d'AIR FRANCE, ont respecté le principe du contradictoire et de l'égalité des armes et, d'une manière générale, ont fait preuve d'impartialité dans l'exécution de leur mission ; à titre subsidiaire, si certaines opérations devaient être annulées, *soit essentiellement les vols de démonstration*, elle demande qu'il soit de nouveau procédé à ces opérations.

Le SNPL, dans son mémoire en réplique déposé le 6 octobre 2015, et le SPAF dans son mémoire déposé le 16 octobre 2015, soutiennent, pour l'essentiel, que les experts n'avaient pas la compétence nécessaire pour exécuter cette mission, que la compétence spécifique et exceptionnelle du constructeur doit être prise en compte pour apprécier le respect du principe du contradictoire, que les pilotes d'essais appelés à participer aux opérations d'expertise ne pouvaient pas être des préposés d'AIRBUS, que le juge n'avait pas autorisé l'audition par les experts du représentant d'AIRBUS mise en examen et que le seul moyen selon elle de remédier à l'inégalité des armes est d'organiser un débat contradictoire au cours des missions d'expertise ; ils sollicitent enfin le rejet de la demande de complément d'expertise demandé par AIRBUS.

Par mémoire régulièrement déposé au greffe de la cour le 19 octobre 2015, l'association HIOP, Jean-Claude THILL et Winfried SCHMIDT demandent également l'annulation de l'ordonnance de contre-expertise du 17 avril 2013 pour violation des dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale, les intéressés contestant à leur tour la notion d'urgence retenue par les magistrats instructeurs, ainsi que l'annulation de l'expertise elle-même pour violation des articles préliminaire, 162 et 164 du code de procédure pénale.

*

La société AIR FRANCE, mise en examen, et le SNPL, partie civile, ont sollicité l'une et l'autre une contre-expertise respectivement par demandes des 27 et 30 juin 2014, mesure complémentaire qui a été rejeté par deux ordonnances du 3 juillet 2014.

Devant la cour, seul le SNPL maintient sa demande de contre-expertise dans son mémoire en réplique du 6 octobre 2015 en sollicitant que cette mesure soit réalisée en présence du parquet, des parties civiles et avec le concours des pilotes d'essais du Centre d'Essais dépendant du Ministère français de la défense.

La société AIRBUS, dans ses mémoires des 18 août et 15 octobre 2015, demande, au principal, le rejet de cette demande de contre-expertise et à titre subsidiaire, un complément d'expertise pour la reprise des séances en simulateur et les vols de démonstration en présence des représentants des parties et du parquet ; ce n'est qu'à titre infiniment subsidiaire, si l'expertise devait être annulée dans son intégralité, qu'elle sollicite le retour de la procédure au juge d'instruction pour qu'il soit procédé à une nouvelle contre-expertise.

Mme l'avocat général requiert la confirmation de l'ordonnance de refus de contre-expertise ; elle relève, d'une part, *que lors de la notification des conclusions de la première expertise, la société AIR FRANCE comme le SNPL, et contrairement à la société AIRBUS, avaient décidé de ne pas former de demande de contre-expertise mais au contraire d'opter pour des demandes de compléments d'expertise, manifestant par ce choix l'absence de remise en cause du travail fournis par les premiers experts* ; elle constate, d'autre part, *qu'un complément d'expertise, dont*

le but était d'apporter des réponses aux questions posées par les parties, a été ordonné par le juge d'instruction et que [...] de nombreuses notes techniques ont également été versées par plusieurs parties, contribuant à enrichir le débat ; elle expose, enfin, que le complément d'expertise *a permis de lever de nombreuses interrogations* et que le rapport du BEA et les investigations de la gendarmerie des transports aériens *permettent désormais de connaître l'ensemble des éléments du débat, de sorte qu'une contre-expertise à ce stade de la procédure n'apparaît pas utile à la manifestation de la vérité.*

*

L'association Entraide et Solidarité AF447 maintient en cause d'appel sa demande d'acte complémentaire déposée par ses conseils le 10 octobre 2014 visant principalement à permettre l'identification des organes et représentants de chacune des sociétés mises en examen et à établir le schéma de délégation de responsabilités entre les différents échelons organiques et décisionnels au sein des personnes morales mises en examen en s'appuyant sur la jurisprudence de la Cour de cassation et plus particulièrement sur l'arrêt rendu par la chambre criminelle le 1er avril 2014 selon lequel les juges du fond doivent identifier par quel organe ou représentant le délit reproché à la personne morale a été commis pour son compte.

Le SNPL, dans son mémoire en réplique déposé le 6 octobre 2015, le SPAF, dans son mémoire déposé le 16 octobre 2015 le syndicat SUD AERIEN, dans son mémoire déposé le 20 octobre 2015 à 15h15, s'associent à cette demande.

Mme l'avocat générale requiert l'infirmation de l'ordonnance du 20 février 2015 en ce qu'elle a refusé d'établir le schéma de délégation de responsabilités - qui ne saurait être confondu avec un schéma de délégation de pouvoirs - afin de permettre d'identifier au sein de chaque société mise en examen les auteurs de fautes qui ont créé ou contribué à créer la situation ayant permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de les éviter.
En revanche, concernant la demande tendant à établir une corrélation entre les modifications par AIRBUS de sa chaîne de dégivrage (PHC/FWC) et la recrudescence des incidents des sondes Pitot, elle requiert la confirmation de l'ordonnance attaquée au motif que les premiers experts ont déjà répondu sur ces points discutés par la partie civile.

Dans son mémoire déposé au greffe de la cour le 20 août 2015, la société AIR FRANCE, au visa des articles préliminaire, 81, 82-1, 186, 201 et 207 du code de procédure pénale et de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, demande à la chambre de l'instruction de juger irrecevable et nulle la demande d'actes d'instruction déposée le 10 octobre 2014 aux motifs qu'elle a été déposée par quatre avocats qui n'ont pas précisé pour le compte de qui ils agissaient, que cette demande a été adressée - sauf preuve contraire - par lettre simple et directement au juge d'instruction et non à son greffier.

Dans son mémoire déposé au greffe de la cour le 15 octobre 2015, l'association Entraide et Solidarité AF-447 soutient la recevabilité de son appel en faisant valoir, "nonobstant les dispositions de l'article 81 du code de procédure pénale", que sa demande d'acte "a bien été reçue par le greffier du juge d'instruction ainsi qu'en témoigne le tampon qui y a été apposé", que le juge d'instruction a considéré cette demande recevable puisqu'il y a répondu sur le fond par l'ordonnance dont appel et "qu'au demeurant, l'irrecevabilité alléguée [...] ne saurait entraîner, comme le prétend la société Air France, l'irrecevabilité de l'appel interjeté", l'ordonnance déférée, rendue conformément aux dispositions de l'article 82-1, étant susceptible d'appel eu égard à la qualité de partie civile de l'appelante.

Pour le surplus et quant au fond, l'association reprend l'argumentation précédemment développée et demande à la cour d'ordonner des mesures complémentaires aux fins d'obtenir un organigramme détaillé et nominatif de toutes les directions et services des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE en charge des questions liées à chacune des causes de l'accident imputable à ces sociétés, d'obtenir un schéma de délégations de responsabilité, de faire procéder aux auditions des responsables des services concernés et à un nouvel interrogatoire des personnes mises en examen.

La société AIRBUS, dans son mémoire déposé au greffe de la cour le 20 octobre 2015 à 13h30, conclut à la confirmation de l'ordonnance de refus de mesures d'instruction complémentaires du 20 février 2015 ; elle conteste la réalité des prétendus revirements de jurisprudence de la chambre criminelle quant à l'application des dispositions de l'article 121-2 du code pénal ; si elle s'accorde avec le parquet général pour reconnaître que le juge d'instruction *a opéré une confusion entre représentation de la personne morale par son représentant légal pour les besoins d'une audition et l'imputabilité d'un manquement - au demeurant non notifié - à un responsable à l'époque des faits*, elle estime cependant *que la question de l'imputabilité n'est que secondaire, dans la mesure où aucun grief n'a été, à ce jour, notifié à Airbus* et, dès lors, rien ne justifierait selon elle le renvoi de la procédure au juge d'instruction.
Elle soulève par ailleurs l'irrecevabilité de la demande tendant à établir une corrélation entre la modification par AIRBUS de sa chaîne de dégivrage et la recrudescence des incidents des sondes Pitot au motif que ce sujet a été traité dans le cadre du premier rapport d'expertise puis dans celui de contre-expertise et que leurs conclusions ont été notifiées aux parties et ont donc pu faire l'objet d'observations et de demandes complémentaires.

SUR CE :

I - SUR LES NULLITÉS

Considérant qu'aux termes de l'alinéa premier de l'article préliminaire du code de procédure pénale, la procédure pénale doit être équitable et contradictoire et préserver l'équilibre des droits des parties ;

que, selon l'article 161-1 alinéa 1 du même code, le juge d'instruction adresse sans délai copie de la décision ordonnant une expertise au procureur de la République et aux parties, qui disposent d'un délai de dix jours pour lui demander de modifier ou compléter les questions posées à l'expert ou d'adjoindre à l'expert ou aux experts déjà désignés un expert de leur choix ; qu'en application de l'alinéa 3 de ce texte, il ne peut être dérogé à cette obligation que lorsque les opérations d'expertise et le dépôt des conclusions par l'expert doivent intervenir en urgence et ne peuvent être différés pendant le délai de dix jours susvisé ;

Considérant que, hors situation d'urgence, l'impossibilité pour une partie de demander au juge de modifier ou de compléter les questions posées à l'expert ou d'adjoindre à cet expert ou aux experts déjà désignés un expert de leur choix porte nécessairement atteinte aux principes constitutionnellement garantis du droit à un procès équitable et des droits de la défense, atteinte qui n'est pas compensée par la faculté, reconnue à toutes les parties par le troisième alinéa de l'article 167 de demander un complément ou une contre-expertise ;

Considérant qu'il y a urgence au sens de l'article 161-1 lorsqu'il est impossible pour le juge, au moment où il prend sa décision, de différer pendant un délai de dix jours les opérations d'expertise et le dépôt des conclusions des experts ; que cette urgence doit être caractérisée par le magistrat instructeur ;

Considérant, en l'espèce, que les juges d'instruction ont estimé qu'il y avait urgence à ne pas différer les opérations de contre-expertise en raison de l'ancienneté de l'accident survenu quatre ans auparavant, du nombre très important de parties civiles, du fait qu'elles sont de 32 nationalités différentes, de la nécessité de faire traduire leur ordonnance, de la notifier à l'ensemble des parties puis d'attendre un délai nécessairement supérieur à dix jours pour leur permettre d'y répondre, délais qui auraient encore été aggravés par la nécessité pour les juges de répondre aux demandes des parties, d'éventuellement les rejeter, de leur notifier la décision voire d'attendre le résultat d'éventuels recours ;

Mais considérant, d'une part, que l'ancienneté des faits ne suffit pas, en elle-même, à caractériser l'urgence à mettre en oeuvre une mesure d'expertise ; que, sauf circonstances particulières, ancienneté des faits et urgence sont au contraire antinomiques ;

que, d'autre part, le nombre important des parties civiles et leurs nationalités multiples, ne sauraient avoir pour effet de les priver, alors par ailleurs que certaines d'entre-elles ne sont pas assistées d'un avocat et demeurent à l'étranger, d'exercer les droits qui leur sont reconnus par le code de procédure pénale et qui permettent d'assurer le caractère équitable et contradictoire de l'information judiciaire au stade de l'expertise ; que juger le contraire reviendrait à rendre systématiquement inapplicables les dispositions de l'article 161-1 alinéa 1 dans les dossiers d'accidents collectifs ;

qu'enfin, l'éventualité que les parties civiles retardent le déroulement de la procédure en exerçant les voies de recours qui leur sont légalement reconnues ne saurait sérieusement être considéré comme justifiant que ne soient pas appliquées les dispositions qui leur ouvrent ce droit ;

Considérant que c'est donc par des motifs impropres à caractériser l'urgence que les juges d'instruction ont privé la société AIR FRANCE, mise en examen requérante, et l'ensemble des parties civiles du droit que leur reconnaît l'article 161-1 susvisé de demander de modifier ou compléter les questions posées à l'expert ou d'adjoindre à l'expert ou aux experts déjà désignés un expert de leur choix ;

Considérant qu'il n'importe que certaines des parties aient eu connaissance ou aient pu avoir connaissance de l'ordonnance litigieuse en consultant le dossier dans lequel elle était cotée puisqu'une telle connaissance informelle ne leur a pas ouvert les droits prévus par l'article 161-1 ; qu'en toute hypothèse, tel n'est pas le cas des nombreuses parties civiles non regroupées au sein de l'association Entraide et Solidarité AF-447, demeurant ou non à l'étranger, qui n'ont pu se déplacer au cabinet du juge d'instruction pour consulter le dossier et ainsi prendre connaissance de l'ordonnance de contre-expertise qui aurait dû leur être notifiée ; que l'équilibre du droit des parties n'a donc pas été respecté ;

Considérant en conséquence que cette ordonnance de contre-expertise est entachée de nullité ; que devront être annulés tous les actes, qui trouvent en cette expertise nulle leur support nécessaire y compris l'ordonnance de soit-communiqué sur le fondement de l'article 175 du code de procédure pénale et les observations des parties déposées en application du 3ème alinéa de cet article ; qu'en effet, c'est bien

au vu du dépôt du rapport d'expertise et de ses conclusions que les juges d'instruction ont pu considérer que leur information était terminée ;

II - SUR LES DEMANDES DE CONTRE-EXPERTISE OU DE COMPLÉMENT D'EXPERTISE :

Considérant qu'il apparaît indispensable à la manifestation de la vérité que de nouveaux essais en vol soient effectués afin de déterminer, notamment, si l'accident a été causé par un défaut de fonctionnement d'instruments de navigation ou par des fautes de pilotage ; qu'il convient encore de déterminer si les procédures prévues par AIRBUS et AIR FRANCE et la formation dispensée par celle-ci étaient adaptées et si ces procédures, appliquées correctement, étaient de nature à permettre d'éviter l'accident du 1er juin 2009; que ces nouveaux vols d'essais et ces nouvelles recherches et analyses ne peuvent se faire que dans le cadre d'une contre-expertise ;

que les ordonnances ayant refusé d'ordonner cette contre-expertise seront dès lors infirmées ;

Considérant, toutefois, que la chambre de l'instruction ne peut, sauf en cas d'évocation et de supplément d'information - qui ne sont pas opportuns en l'espèce - donner des injonctions aux juges d'instruction ; qu'il appartiendra en conséquences à ceux désignés pour poursuivre l'information de choisir les experts chargés de la contre-expertise, de définir la mission qui leur sera confiée et, éventuellement, ses modalités d'exécution ; qu'ils devront se conformer aux dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale ;

III - SUR L'APPEL DE L'ASSOCIATION ENTRAIDE ET SOLIDARITÉ AF-447 CONTRE L'ORDONNANCE DE REFUS DE MESURE D'INSTRUCTION COMPLÉMENTAIRE :

Considérant qu'aux termes de l'article 186-1 du code de procédure pénale, les parties peuvent interjeter appel des ordonnances prévues par l'article 82-1 ; que n'est pas irrecevable, par principe, l'appel d'une ordonnance rejetant au fond une demande d'acte irrecevable ;

Considérant, en l'espèce, que l'association Entraide et Solidarité AF-447 a interjeté appel par déclaration au greffe de la cour le 26 février 2015 contre l'ordonnance du juge d'instruction du 20 février 2015 ; que cet appel est recevable ;

Considérant que, selon l'article 82-1 du code de procédure pénale, la partie qui entend saisir le juge d'instruction d'une demande d'acte lui paraissant nécessaire à la manifestation de la vérité doit, *à peine de nullité*, former sa demande conformément aux dispositions du dixième alinéa de l'article 81 lequel prévoit, notamment, que la partie ou son avocat qui ne réside pas dans le ressort de la juridiction compétente, doit adresser sa demande *au greffier du juge d'instruction* par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ;

Considérant, en l'espèce, que par lettre datée du 8 octobre 2014, adressée en recommandé avec demande d'avis de réception et reçue au cabinet du juge d'instruction le 10 octobre suivant, 4 avocats, Maîtres JAKUBOWICZ, BUSY, PETITOT et BELLECAVE, demeurant respectivement à Lyon, Reims, Bordeaux et Strasbourg, prétendant agir pour le compte de parties civiles qu'ils n'ont pas nommées dans leur requête, ont saisi le magistrat instructeur d'une demande d'acte complémentaire aux fins d'obtenir un organigramme détaillé des organes de

direction, gestion et d'administration des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE, d'obtenir un organigramme détaillé et nominatif des directions d'AIR FRANCE et AIRBUS en charge des questions liées à chacune des causes de l'accident imputables à ces sociétés, de faire établir un schéma de délégation de pouvoir, de faire procéder à l'audition des responsables de ces services, d' interroger les personnes mises en examen sur les agissements fautifs de leurs organes ou représentants et sur les éléments recueillis par les enquêteurs ;

Considérant que cette demande, outre le fait qu'elle émane d'avocats qui n'ont pas spécifié au nom de quelles parties civiles ils agissaient, est irrecevable pour avoir été adressée au juge d'instruction lui-même - *Mme KHERIS Vice-Président chargé de l'instruction* - et non au greffier du juge d'instruction, peu important pour sa régularité qu'ait été apposée sur la demande le tampon humide du "cabinet d'instruction" portant la date du 10 octobre 2014 ;

Considérant que le juge d'instruction, sans se prononcer sur la régularité de sa saisine, a refusé par ordonnance du 20 février 2015 de faire droit aux actes sollicités ; que, toutefois, cette décision n'a pas eu pour effet de régulariser la demande qui, selon l'article 82-1 sus-visé, est entachée de nullité pour ne pas avoir été formée conformément aux dispositions du dixième alinéa de l'article 81 ;

Considérant, en conséquence, que l'ordonnance déférée sera infirmée ; que, statuant à nouveau, la chambre de l'instruction déclarera irrecevable la demande d'acte déposée le 10 octobre 2014 ;

IV - SUR LA POURSUITE DE L'INFORMATION :

Considérant que le 3ème alinéa de l'article 206 du code de procédure pénale prévoit qu'après annulation d'un acte de procédure, la chambre de l'instruction peut renvoyer le dossier de la procédure au même juge d'instruction ou à tel autre afin de poursuivre l'information ;

Considérant que la loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011relative à la répartition du contentieux et à l'allégement de certaines procédures juridictionnelles a inséré aux articles 706-176 à 706-182 du code de procédure pénale des dispositions sur la procédure applicable en cas d'accident collectif ;

que, selon l'article D. 47-38 pris en application des dispositions de l'article 706-176, le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour connaître des infractions commises en cas d'accidents collectifs ; qu'il existe au sein de cette juridiction un pôle santé publique et accidents collectifs ;

Considérant, en conséquence, qu'il est de bonne administration de la justice de désigner pour la poursuite de cette information Mme ROBINSON et Monsieur AUBERTIN, vice-présidents chargés de l'instruction, affectés au pôle santé publique et accidents collectifs du tribunal de grande instance de Paris ;

PAR CES MOTIFS

LA COUR

Vu les articles 170, 171, 172, 173, 174, 194, 197, 199, 200, 206, 209, 216, 217, 801 et 802 du code de procédure pénale,

EN LA FORME

ORDONNE la jonction des procédures enregistrées sous les n° 2014/03172, 2014/03887, 2014/05939, 2014/05940 et 2015/01619 sous le n° 2014/03172

DÉCLARE recevable l'appel formé le 26 février 2015 par l'association Entraide et Solidarité AF447 contre l'ordonnance de refus de mesures d'instruction complémentaires du 20 février 2015,

DIT recevables les requêtes en annulation et les appels des 10 et 11 juillet 2014 contre les ordonnances de refus de mesures d'instruction complémentaires du 3 juillet 2014 ;

AU FOND

PRONONCE la nullité des actes d'information suivants :

- ordonnance de contre-expertise du 17 avril 2013 cotée D 7670 à D 7673 et D 8921 à D 8924,

- prestations de serment des experts non inscrits cotées D 8925 à D 8928,

- diverses pièces (courriers, courriels, soit-transmis...) cotés D 8929 à 8943,

- rapport de contre-expertise déposé le 5 mai 2014, coté D 8944,

- courrier de transmission et copie d'un CD ROM cotés D 8945 et 8946,

- notifications des conclusions du rapport de contre-expertises cotées D 8947 à D 9283,

- les pièces cotées :

*** D 9284 et D 9285,**

*** D 9289 à D 9311,**

- interrogatoire de la société AIRBUS du 11 juin 2014 coté D 9323 à D 9325,

- interrogatoire de la société AIR FRANCE du 18 juin 2014 coté D 9335 à D 9337,

- les diverses pièces cotées :

*** D 9338 à D 9340,**

*** D 9341 et les DVD remis par l'expert D 9342 et D 9354,**

*** D 9355,**

*** D 9359 à D 9405,**

*** D 9406 à D 9444,**

*** D 9445 à D 9457,**

*** D 9458 à D 9465,**

*** D 9466 à D 9469**

*** D 9470 à D 9495,**

- les ordonnances de refus de mesure d'instruction complémentaire du 3 juillet 2014 cotées D 9487 à 9492,

- les diverses pièces cotées D 9493 à D 9508,

- les avis à parties et l'ordonnance de soit communiqué aux fins de règlement cotés D 9509 à D 9850,
- les diverses pièces cotées D 9851 à D 10137,

DIT que ces actes annulés seront retirés du dossier d'information et classés au greffe de la cour et qu'il sera interdit d'y puiser aucun renseignement contre les parties aux débats,

INFIRME l'ordonnance du 20 février 2015 et DIT IRRECEVABLE la demande d'acte complémentaire réceptionnée le 10 octobre 2014 ;

INFIRME les ordonnances de refus de mesures complémentaires du 3 juillet 2014 tendant à une contre-expertise,

RENVOIE le dossier de la procédure à Mme ROBINSON et Monsieur AUBERTIN, vice-présidents chargés de l'instruction, affectés au pôle santé publique et accidents collectifs du tribunal de grande instance de Paris, afin de poursuivre l'information,

ORDONNE que le présent arrêt sera exécuté à la diligence de M. le procureur général.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

POUR COPIE CERTFIEE CONFORME
Le Greffier