

SCP JAKUBOWICZ, MALLET-GUY & ASSOCIES

Avocat au Barreau de Lyon
18/20 Rue Tronchet
69006 LYON
Représentée par Maître Alain JAKUBOWICZ

SCP ACG

Avocat au Barreau de Reims
74 Boulevard Lundy
51000 REIMS
Représentée par Maîtres Sébastien BUSY et Gérard CHEMLA

SELARL BCV Avocats – Abogados

Avocat au Barreau de Bordeaux
2 Rue des Trois Conils
33000 BORDEAUX
Représentée par Maître Jean-Pierre BELLECAVE

SCP LIENHARD – PETITOT

Avocat au Barreau de Strasbourg
21 Rue des Franc-bourgeois
67000 STRASBOURG
Représentée par Maîtres Claude LIENHARD et Jacky PETITOT

Numéro Parquet : 0915408221

Numéro Instruction : 2369/09/52

Madame ZIMMERMANN
Vice-Président chargé de l'Instruction

Et

Monsieur DAURELLE
Juge d'Instruction

Lyon, le 5 avril 2013

Madame le Vice-président,
Monsieur le Juge,

Nous avons l'honneur, dans l'intérêt de l'Association Entraide et Solidarité dont nous sommes les Conseils, de vous faire part des observations que suscite la demande de contre-expertise déposée le 18 février 2013 par les conseils de la société Airbus, mise en examen dans le cadre de la présente information judiciaire.

A la différence de l'ensemble des parties à la procédure, y compris la société Air France, la société Airbus sollicite une contre-expertise dont le seul intérêt manifeste pour elle, en l'absence avérée de tout fondement technique ou juridique pouvant la justifier, ne peut être que de repousser, de plusieurs années, l'échéance du débat contradictoire qui devra avoir lieu devant la juridiction de jugement.

Faire droit à une telle demande aurait non seulement pour effet de retarder considérablement le déroulement de l'information judiciaire dont vous avez la charge, mais placerait les experts successivement saisis dans une situation d'inconfort juridique et technique. Ainsi, les experts signataires du rapport déposé le 29 juin 2012 seraient saisis des demandes de complément d'expertise

alors que, parallèlement, le nouveau collègue d'experts désignés reprendrait l'ensemble des opérations d'expertise !

En réalité, rien dans la demande de la société Airbus ne justifie une contre-expertise ainsi que les quelques observations que vous trouverez ci-après le démontrent.

I. Sur la critique des personnes désignées en qualité d'experts et de la méthode d'exécution de leur mission

1.1 Sur leurs précédentes fonctions

Il n'est pas envisageable que les experts soient totalement étrangers, tant au transport ou à la navigation aérienne, qu'à l'industrie des fabricants aéronautiques – c'est-à-dire d'exiger qu'ils n'aient jamais eu aucun contact antérieur avec les acteurs essentiels de ces domaines d'activités de haute technologie.

C'est précisément leur expérience professionnelle, acquise dans tel ou tel de ces domaines d'activité, qui en font des experts.

Bien évidemment, ainsi que le rappelle la société Airbus, l'expertise est un champ d'intervention judiciaire soumis lui aussi aux principes du procès équitable.

Sur ce point, il est étonnant qu'elle ait choisi de citer, au soutien de ses prétentions, l'arrêt rendu par la Chambre criminelle de la Cour de cassation le 25 septembre 2012, tant cette affaire est caricaturale par la partialité manifeste de l'expert commis. En effet à la suite d'une plainte déposée par la société Canal +, une information avait été ouverte du chef d'abus de confiance. Dans ce cadre, un expert avait été commis, lequel avait « *rédigé toutes les pages de son rapport à l'en-tête de la société Canal +, partie civile ayant déposé la plainte initiale, chacune de ces pages portant même la mention imprimée « ce document est la propriété intellectuelle de Canal + »* !

La Cour de cassation avait alors, à juste titre, considéré que « *la désignation d'un expert dépendant de l'une des parties ne permet pas de garantir les conditions du procès équitable* ».

Or, aucun des cinq experts que vous avez commis par ordonnances des 15 juillet et 7 septembre 2009 n'est dans un lien de dépendance économique, de sujétion intellectuelle ou morale avec l'une des parties à la procédure. Le fait d'avoir été employé, à l'instar de Charles Magne ou Eric Brodbeck au sein de la D.G.A.C – qui n'est pas partie à la procédure – ne saurait être sérieusement retenu comme preuve de leur partialité.

Que dire, dans ce cas, de Monsieur Hubert Arnould expert près la Cour d'Appel de Reims et qui a été employé par Airbus de 1985 à 1990 ? Cela fait-il de lui un affidé de la société Airbus ? Personne ne l'a jamais soutenu. Airbus non plus...

En réalité, les critiques d'Airbus se concentrent tout particulièrement sur le passé professionnel de Monsieur Alain De Valence dont il est rappelé qu'il fut commandant de bord chez Air France entre 1973 et 2007 et attaché au cabinet du Président d'Air France en qualité de « conseiller du directeur général opérations sol » de 1994 à 1998.

Ces critiques ne sont fondées sur aucun fait précis, ni aucune appréciation partielle ou avis orienté qu'aurait exprimé l'intéressé au cours de la mission d'expertise qui – faut-il le rappeler ? – a duré trois ans. Vous-même n'aviez pas manqué de le relever, dans un soit-transmis adressé le 13 septembre 2011 aux conseils de la société Airbus et ainsi libellé : « Je m'étonne cependant que vous mettiez aujourd'hui leur impartialité en doute, et ce sans le moindre fondement objectif ».

Depuis ce 13 septembre 2011, aucun témoignage précis et vérifiable de la prétendue partialité de Monsieur Alain de Valence n'a été produit par la société Airbus pour soutenir ses accusations. Tout au plus se contente-t-elle d'évoquer l'absence « *d'apparence d'impartialité* » de l'intéressé.

Il est utile de rappeler, à ce stade, que la Cour d'Appel de Versailles avait été appelée à statuer sur cette question de l'impartialité de l'expert dans le cadre du procès ayant eu lieu à la suite de l'accident du Concorde le 25 juillet 2000 à Gonesse (Val d'Oise).

La société Continental Airlines avait soulevé la nullité de la désignation de l'expert, Jacques Chauvin, au motif que celui-ci avait été pilote, employé par la compagnie Air France jusqu'à la fin de l'année 2000. Or, la société Air France était partie civile dans cette procédure.

Dans leur arrêt du 29 novembre 2012, les magistrats ont considéré, d'une part, que « *la commission en qualité d'expert, d'un ancien commandant de bord de Concorde paraît de prime abord, particulièrement judicieuse pour parvenir à la manifestation de la vérité, compte tenu des circonstances de l'espèce* », d'autre part que « *le fait que la société Air France [partie civile à la procédure] ait été l'exploitant de l'aéronef Concorde accidentée ne saurait suffire, à lui seul, à mettre en doute l'impartialité de l'expert Chauvin qui, par ailleurs, n'avait aucun lien de subordination avec Air France lorsque les divers rapports d'expertise ont été déposés* ».

L'argument ainsi soulevé de la partialité de l'expert au regard de son parcours professionnel et d'un éventuel lien de subordination passé avec l'une des parties a été rejeté par la Cour.

Surtout, la Cour Européenne des droits de l'homme, **que la société Airbus se garde bien d'évoquer**, a eu l'occasion, elle aussi, de se prononcer sur l'impartialité de l'expert et son apparence d'impartialité au regard, notamment, des dispositions de l'article 6-1 et 6-3 de la Convention de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales.

Elle le fit dans son arrêt *Brandstetter c/ Autriche*, du 28 août 1991. Il y était question de vin auquel un producteur peu scrupuleux avait ajouté de l'eau. Après avoir dressé un rapport d'analyse chimique prouvant la supercherie, l'Institut agricole local avait dénoncé à la justice les infractions commises par M. Brandstetter. Le tribunal, saisi du litige et d'une demande d'expertise formulée par le vigneron, commit M. Bandion afin d'expertiser les échantillons prélevés. Or, l'intéressé était lui-même employé par l'Institut agricole, ce que ne manqua pas de relever l'avocat de M. Brandstetter une fois connu les résultats de cette expertise, défavorable à son client.

Or, selon les magistrats européens, « *L'appartenance de M. Bandion au personnel de l'Institut agricole qui avait déclenché les poursuites pouvait certes inspirer à M. Brandstetter des appréhensions mais si de tels sentiments peuvent revêtir de l'importance, ils ne sont pas déterminants ; Le problème décisif consiste à savoir si les inquiétudes nées des apparences peuvent passer pour objectivement justifiées* ».

Leur appréciation in concreto au cas d'espèce est plus instructive encore :

« Aux yeux de la Cour, la circonstance qu'un expert travaille pour le même institut ou laboratoire qu'un confrère, dont l'avis constitue la base de l'accusation, n'autorise pas en soi à le croire incapable d'agir avec la neutralité voulue. En juger autrement limiterait dans bien des cas de manière inacceptable la possibilité, pour les tribunaux de recourir à une expertise »

Puis :

« La simple appartenance de M. Bandion au personnel de l'institut agricole ne permet pas de voir en lui un témoin à charge du genre de l'expert en cause dans l'affaire Bönish... Sans doute outrepassa-t-il ses fonctions, jusqu'à un certain point, en traitant dans son rapport de questions relatives à l'appréciation des preuves, mais de cela non plus on ne saurait déduire qu'il occupa pendant l'instance, la place d'un témoin à charge ».

Et les magistrats de conclure : *« le refus du tribunal du district de nommer d'autres experts, ainsi que l'y invitait la défense ne peut donc être considéré comme contraire au principe de l'égalité des armes. On ne saurait pas davantage affirmer que ce refus...ait rendu la procédure inéquitable. Le droit à un procès équitable n'exige pas qu'une juridiction nationale désigne, à la demande de la défense, de nouveaux experts lorsque l'avis de celui choisi par elle va dans le sens de l'accusation. Partant, il n'y a pas eu sur ce point violation de l'article 6 paragraphe 1 combiné avec l'article 6 paragraphe 3 ».*

Par cette décision, jamais démentie depuis, la Cour Européenne des Droits de l'Homme pose un principe évident : de même que les parties ne choisissent pas leurs juges, elles ne désignent pas leurs experts !

En revanche, l'expertise a lieu sous le contrôle de la juridiction qui l'a ordonnée et, surtout, sous les regards croisés des parties à la procédure, mis en examen et parties civiles. C'est en ce sens que l'expertise est soumise aux exigences du procès équitable, notamment au regard du principe du contradictoire.

C'est précisément la position de la Cour de Cassation exprimée dans son arrêt *Crim. 8 juin 2006, n° 06-81.359*. Des laboratoires pharmaceutiques, témoins assistés, avaient demandé, dans un dossier où la plainte avait attribué de graves pathologies à la vaccination contre l'hépatite B, l'annulation de la désignation d'un expert médical, en raison de certaines de ses prises de positions. La Chambre criminelle rejeta cette prétention au motif que *« les reproches adressés [...] à l'expert concerné ne suffisent pas, en l'espèce, à priver les rapports de cet expert dont la désignation est contestée, du caractère d'avis technique soumis à la contradiction et à l'appréciation ultérieure des juges [...] ».*

Nul ne peut sérieusement prétendre que la contradiction n'a pas été respectée dans le processus d'élaboration du rapport d'expertise. Les parties civiles et les mis en examen ont pu soumettre aux experts, au cours de leurs opérations, toutes questions ou observations jugées utiles, qui ont été prises en considération par les experts lors de l'élaboration de leur rapport. De plus, des représentants de la société Airbus ont assisté au vol de démonstration que les experts ont effectué à Toulouse au cours du mois de mai 2012 et ont pu ensuite formuler toutes observations sur cet essai, y compris dans leur demande de contre-expertise.

Enfin, la société Airbus pouvait parfaitement, sur le fondement de l'article 165 du Code de Procédure Pénale, au cours de l'expertise, solliciter des experts qu'ils effectuent certaines recherches ou entendent toute personne nommément désignée susceptible de leur fournir des renseignements d'ordre technique.

Cela n'a jamais été fait.

En définitive, cette mise en cause de l'impartialité des experts commis pour mener à bien une difficile mission ne repose sur aucun fait précis et ne saurait être un motif sérieux pour faire droit à cette demande de contre-expertise.

1.2. Sur l'absence de collégialité

Au soutien de cette prétention, la société Airbus invoque l'arrêt rendu par la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation le 5 mars 1979 pour arguer de ce que l'Expert Hubert Arnould n'aurait pas participé à l'une des opérations d'expertise portant sur le fond de l'affaire, à savoir au vol de démonstration effectué à Toulouse au mois de mai 2012, ce qui serait de nature, selon la jurisprudence précitée, à entacher de nullité l'expertise.

Là encore, la décision à laquelle il est fait référence portait sur une hypothèse très différente, sans aucun lien avec la présente procédure. En l'espèce, le juge d'instruction avait commis deux experts aux fins d'une part d'effectuer des prélèvements dans un véhicule saisi et d'autre part de procéder à toutes analyses susceptibles de révéler la présence de stupéfiants. Or, l'un des experts n'avaient pas participé aux opérations de prélèvements qui, pourtant, au terme de l'arrêt de cassation, *« constituaient une des deux missions d'expertise portant sur le fond de l'affaire, revêtaient un caractère technique certain...et n'étaient pas dissociables en l'espèce des opérations d'analyse elles-mêmes ».*

En participant à un vol de démonstration comme aux séances de simulation décrites (D6716/308 à D6716/312), les experts n'ont pas spécifiquement répondu à une mission d'expertise qui leur était confiée par le juge d'instruction. Du reste, si ces essais participent de la compréhension des causes de la catastrophe, ils sont totalement dissociables des opérations d'expertise proprement dite.

Par ailleurs, Airbus croit pouvoir déduire de la mention figurant en page 26 du rapport (« Monsieur Arnould a achevé ses travaux en qualité d'ingénieur le 31 octobre 2011. Sa contribution a été intégrée au présent rapport ») que l'intéressé n'a pas participé à la rédaction des conclusions de ce rapport d'expertise.

Il s'agit là d'une déduction hasardeuse, que rien ne vient étayer.

Bien évidemment, cette mention ne signifie nullement que l'expert Arnould n'a pas participé à l'élaboration du rapport. Au contraire, puisque, à l'instar des quatre autres experts commis par le magistrat instructeur, il a signé le rapport d'expertise qui indique expressément, en page 356, sous l'en-tête « 11. DEPOT DU RAPPORT », « tel est le résultat des travaux de la mission qui nous a été confiée et que nous attestons avoir accomplie en honneur et conscience. En foi de quoi, nous avons dressé le rapport que nous avons clos le 29 juin 2012 ».

De fait, ce rapport a été déposé à votre cabinet le 29 juin 2012 et les cinq experts en ont signé la page de garde.

Par conséquent, les prescriptions légales ont été parfaitement respectées.

1.3 Sur la non fidélité du compte-rendu des opérations de démonstration

Airbus critique l'énoncé des remarques et appréciations des experts à la suite du vol de démonstration effectué en présence de ses représentants, estimant « aberrante » une affirmation de Monsieur de Valence sur la maîtrise de la trajectoire avec le paramètre de vitesse verticale, et qualifiant de « critiques » les remarques de ce dernier, leur reprochant d'être « contraires » aux conclusions exprimées par les experts lors de l'exécution des opérations.

Quelle ne fut pas la surprise des Parties Civiles de constater que des « représentants d'Airbus » ont assisté à ces opérations de démonstration ! A quel titre y ont-ils participé ? Leur présence à ces opérations était-elle officielle, officieuse, clandestine ? Les magistrats instructeurs en ont-ils seulement été informés ?

Une chose est sûre : les Parties Civiles n'ont pas été conviées à participer à ce vol de démonstration.

Cette seule constatation suffit à considérer que la société Airbus n'a aucune légitimité à venir soutenir que les experts n'ont pas été impartiaux. De même qu'elle n'a aucune légitimité à faire état de remarques verbales qui auraient été faites par l'un des experts au cours de ce vol de démonstration. Personne n'a entendu de telles remarques, si tant est qu'elles aient été formulées et en faire état, au soutien de cette demande de contre-expertise, relève de la plus parfaite déloyauté à l'égard des autres parties à la procédure.

Pour le reste, et sur le fond des critiques, il est naturel que les experts fassent état des impressions qu'ils ont ressenties à l'occasion de cet essai dont c'était précisément l'objet : évaluer le ressenti des passagers du vol AF447 au moment du « Deterrent Buffet » - phénomène vibratoire agressif - ayant précédé le décrochage.

S'il n'a absolument aucun lien avec la présente procédure, l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 13 avril 2006 expressément cité par la société Airbus au soutien de ces prétentions a le mérite de rappeler qu'effectivement, dès lors que « l'expert a donné des explications complètes, étayées et non contradictoires », cela ne justifiait « aucune contre-expertise, ni aucune suspicion ».

La seule relecture des cinq pages du rapport consacré à cet essai (D6716/313 à D6716/317) suffit à considérer que les experts ont fourni des « *explications complètes, étayées et non contradictoires* » sur la réalisation de ce vol de démonstration et les conclusions qu'ils en ont tirées.

En tout état de cause, rien dans les développements spécieux de la société Airbus sur les critiques formulées à l'encontre des experts et de leur méthode, ne vient sérieusement étayer une demande de contre-expertise.

II. Sur la critique du rapport des experts : une analyse technique prétendument contestable

Au préalable, il convient de souligner une évidence qui apparaît à la lecture même de la demande de contre-expertise de la société Airbus.

Les « *incohérences et lacunes importantes* » telles qu'elles sont évoquées par la société Airbus aux points 2.1 (« des facteurs contributifs non retenus par les experts comme des éléments susceptibles d'avoir permis d'éviter l'accident »), 2.2 (« les causes de l'accident sont éludées »), 2.3 (« le rapport se fonde sur de simples supputations ») et 2.4 (« l'examen insuffisant de facteurs importants »), ont exclusivement pour objet d'illustrer la prétendue partialité des experts soucieux, aux dires d'Airbus, d'éluder toute mise en cause du comportement de l'équipage et donc de leur employeur, la société Air France.

De fait, il n'est à aucun moment question, dans cette prétendue critique « scientifique » du rapport d'expertise développée dans la partie II de la demande de contre-expertise, de données techniques qui seraient contestées, de l'inadéquation de la procédure « IAD douteuse », de l'absence de la manœuvre d'urgence STALL RECOVERY, de la perte des données anémométriques provoquée par le givrage simultané des sondes Pitot ou encore de l'apparition intermittente des informations générant des changements de mode de guidage.

Rien de technique dans cette demande de contre-expertise sinon quelques vagues considérations générales, dont le seul objet, à peine dissimulé, est d'étayer les accusations de partialité des experts : s'ils ont éludé la question de la responsabilité de l'équipage ou de son déficit de formation, c'est la démonstration de leur parti-pris pour la société Air France dont ils sont tous des affidés !

Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler, à nouveau, qu'à tout moment au cours de la mission d'expertise, la société Airbus pouvait demander aux juges d'instruction, sur le fondement de l'article 165 du Code de Procédure Pénale, qu'ils soient prescrits aux experts d'effectuer certaines recherches ou d'entendre toute personne susceptible de fournir des renseignements techniques. A aucun moment durant ces trois années cela n'a été fait et il a fallu attendre la notification du rapport d'expertise pour que la société Airbus émette des doutes sur le déroulement des opérations d'expertise.

2.1 Sur le fait de facteurs contributifs non retenus par les experts comme des éléments susceptibles d'avoir permis d'éviter l'accident

et

2.2 Sur les causes de l'accident prétendument éludées

En premier lieu, la société Airbus reproche aux experts d'avoir fait figurer en points 1.1 et 1.2 les causes de l'accident, et d'avoir présenté « *sur un même plan* » le décrochage et la perte des données liée au givrage des sondes Pitot, en omettant les raisons d'une « *trajectoire non maîtrisée* ».

L'imprécision de cette formulation choisie par les experts avait déjà été pointée par l'association Entraide et Solidarité dans sa demande de complément d'expertise. De fait, il suffit de solliciter des experts qu'ils précisent leurs conclusions sur ce point. Nul besoin d'une contre-expertise pour cela.

En second lieu, la société Airbus reproche ouvertement aux experts d'avoir éluder la question de la responsabilité de l'équipage dans l'enchaînement des événements qui ont contribué à l'issue tragique.

Elle critique en particulier la présentation chronologique, séquencée et croisée des données techniques et des réactions de l'équipage survenues au cours des quatre minutes trente secondes du vol après la déconnexion du pilote automatique et avant l'impact (D6716/169 à D6716/239).

Or, cette présentation « clinique » complétée par les commentaires des experts à chaque séquence découpée offre, au contraire, une vision exhaustive des facteurs techniques et humains qui ont contribué à l'accident.

Tout au long de cette présentation séquencée des dernières minutes du vol AF447, les experts analysent les déclenchements successifs des alarmes, les données techniques fournies par les instruments de vol à l'équipage et les réactions de celui-ci. Les quelques extraits de cette partie du rapport, cités de façon très parcellaire, par la société Airbus (page 9) suffisent à se convaincre que les experts ont analysé sans complaisance l'ensemble des facteurs contributifs de l'accident, y compris les réactions inadaptées ou tardives du pilote ou des co-pilotes.

Il ne saurait être reproché aux experts leur partialité alors que parmi les facteurs ayant contribué aux causes de l'accident, ils pointent les défaillances de l'équipage ainsi rappelées :

« 5.1 *Le CdB n'a pas assumé ses responsabilités managériales (a inhibé la volonté de bien faire du co-pilote)*

5.2 *La suppléance du Commandant de Bord n'a pas été préparée*

5.3 *Pas d'exigences particulières complémentaires à la compétence co-pilote, définies 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 à l'alarme STALL WARNING »*

Le fait d'avoir omis la mention des points 5.4 et 5.5 dans la réponse à la question « *l'accident aurait-il pu être évité ?* », ne saurait être analysé comme la démonstration de la « *volonté des experts de passer sous silence les causes directes, indubitables de l'accident* » dès lors que ces facteurs sont développés dans le corps de rapport et expressément repris dans les conclusions des experts.

Enfin, on voit mal quel intérêt aurait une contre-expertise sur ces points dès lors qu'ils sont longuement évoqués par les experts et, par conséquent, soumis au débat contradictoire.

2.3. Sur le fait que le rapport serait fondé sur de simples supputations

Airbus reproche aux experts d'avoir omis d'analyser la maîtrise de la trajectoire au moyen des paramètres primaires (assiette et poussée) et d'avoir prêté attention aux directeurs de vol, simple aide au pilotage, le tout à l'appui d'une analyse « *à charge* » dans la survenance de l'accident, alors qu'au surplus les experts n'auraient pas disposé d'éléments complets et précis sur la position des directeurs de vol, et qu'il ont dédaigné les données de reconstitution proposées par Airbus.

Pour autant, Airbus ne propose aucune analyse différente, tant sur la base des données reconstituées des directeurs de vol que sur celle des paramètres primaires, susceptibles d'aboutir à des conclusions différentes de celles des experts ; de ce seul fait, la demande de contre-expertise est sans fondement.

On ne perçoit pas non plus en quoi ce qu'Airbus nomme des « *supputations* » (page 10), si tant est même qu'elles en soient, pourraient donner lieu à une contre-expertise. Il suffit de solliciter des experts quelques précisions sur les éléments fondant leurs déductions.

Enfin, il est pour le moins artificiel d'affirmer que l'emploi du terme « *dangereux* » par les experts dans le point 2.2 de leurs conclusions – « *La dangerosité des incidents a été sous-estimée* » - témoignerait de leur

ignorance des définitions aéronautiques précises ou de leur volonté de s'affranchir d'une démarche scientifique rigoureuse.

Si la société Airbus souhaite, par cette critique, obtenir quelques précisions sur le sens que les experts donnent au terme « dangerosité » - dans le cadre d'une catastrophe aérienne qui a provoqué la mort de 228 passagers et membres d'équipage - nul doute qu'il peut être répondu à cette attente dans le cadre d'une simple demande de complément d'expertise...

2.4 Sur la prétendue absence ou insuffisance d'examen de certains facteurs importants par les experts

En premier lieu, la société Airbus reproche aux experts de s'être insuffisamment intéressés à divers facteurs ou données techniques tels que, notamment l'utilisation du radar et le choix du cap, la formation des pilotes et le retour d'expérience au sein de la société Air France alors même que chacun de ces points a fait l'objet de longs développements dans le rapport d'expertise.

Si des interrogations subsistent sur certains de ces sujets, il peut y être naturellement répondu dans le cadre d'un complément d'expertise et ce d'autant plus qu'il s'agit de données techniques, peu sujet à interprétations.

En second lieu, la société Airbus fait le reproche aux experts d'avoir purement et simplement omis d'évoquer certaines données telles que la non-implication du Commandant de bord dans la gestion des incidents ou l'incident survenu le 21 juillet 2011 sur le vol Caracas-Roissy.

Un examen attentif du rapport d'expertise permet d'affirmer que l'attitude du commandant de bord a été largement évoquée par les experts à la fois dans l'exposé chronologique des dernières minutes du vol et dans les conclusions du rapport aux points 4.3 (« Fatigue maximale dans la phase basse du cycle circadien »), 5.1 (« Le commandant de bord n'a pas assumé ses responsabilités managériales ») et 5.2 (« la suppléance du Commandant de bord n'a pas été préparée »).

Quant à l'analyse par les experts de l'incident survenu le 21 juillet 2011, il s'agit là encore d'un point technique qu'un complément d'expertise pourrait utilement éclairer sans besoin de recourir à une contre-expertise qui n'est, en l'espèce, d'aucune utilité.

■

En définitive, la demande de contre-expertise présentée par Airbus n'a pas d'autre objet que de retarder considérablement l'échéance d'un débat contradictoire devant la juridiction de jugement et se trouve dépourvue de toute motivation ayant une assise factuelle, technique ou juridique justifiant qu'elle puisse apporter une quelconque modification aux données techniques soumises au débat.

De nouveaux délais ne seraient pas, en soi, dirimants si cette demande de contre-expertise se justifiait au regard soit d'éléments techniques qui n'auraient pas été pris en compte ou auraient été délibérément écartés par les experts, soit de l'insuffisance ou de la contradiction de leurs conclusions, soit encore d'un défaut manifeste d'impartialité.

Or, rien ne permet d'instiller le doute sur la compétence, le sérieux et l'indépendance des experts. Pas plus d'ailleurs que sur l'exhaustivité et la pertinence de leurs travaux.

En tout état de cause, si vous estimez que certaines des rares questions techniques soulevées par la société Airbus méritent d'être soumises à l'avis d'experts, il peut y être procédé dans le cadre d'un complément d'expertise au visa de l'article 167 du Code de Procédure Pénale.

C'est en ayant à l'esprit la position exprimée par les magistrats de la C.E.D.H., dans l'affaire BRANDSTETTER c/ Autriche - « le refus du tribunal du district de nommer d'autres experts, ainsi que l'y invitait la défense ne peut donc être considéré comme contraire au principe de l'égalité des armes... Le

*droit à un procès équitable n'exige pas qu'une juridiction nationale désigne, à la demande de la défense, de nouveaux experts lorsque l'avis de celui choisi par elle va dans le sens de l'accusation » - que l'Association Entraide et Solidarité sollicite le **rejet de la demande de contre-expertise présentée par la société Airbus.***

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien accorder à cette demande.

Dans cette attente,

Nous vous prions de croire, Madame le Vice-Président, Monsieur le Juge, à l'assurance de notre dévouée considération.