

Cour d'Appel de Paris

Tribunal de Grande Instance de Paris

Jugement du : 03 octobre 2014

11e chambre correctionnelle 2

N° minute : 1 bis

N° parquet : 06180096030

## JUGEMENT DE TRANSMISSION D'UNE QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITE

A l'audience publique du Tribunal Correctionnel de Paris le TROIS OCTOBRE  
DEUX MILLE QUATORZE,

### DEMANDEURS :

#### Prévenu

Nom : **LEAHY John**

né le 1 août 1950 à NEW YORK (ETATS-UNIS)

de LEAHY Robert et de SCHLERETH Estelle

Nationalité : américaine

Situation familiale : /

Situation professionnelle : /

Antécédents judiciaires : jamais condamné

demeurant : 77 avenue de Toulouse 31240 L'UNION FRANCE

#### Mesures de sureté :

- Ordonnance de placement sous contrôle judiciaire en date du 8 novembre 2010, avec cautionnement préalable et obligation de verser au régisseur de ce tribunal la somme de 200.000 euros en 1 versement avant le 15 janvier 2011, garantissant la réparation des dommages causés par l'infraction et le paiement des amendes ;

[Le régisseur de ce tribunal ayant reçu de M. LEAHY la somme de 200.000 euros le 10 janvier 2011 – cautionnement versé]

- Ordonnance de maintien sous contrôle judiciaire, art 179 du CPP, en date du 27 novembre 2013 ;

- Maintien sous contrôle judiciaire par la juridiction de jugement le 04 juin 2014.

Situation pénale : placé sous contrôle judiciaire

non comparant ce jour, représenté par Monsieur le Bâtonnier Jean-Yves LE BORGNE, avocat au barreau de Paris (R264) et par Maître Patrick BERNARD, avocat au barreau de Paris (P57), régulièrement muni d'un pouvoir de représentation.

Dépôt de la question prioritaire de constitutionnalité à l'audience du 03 octobre 2014  
régulièrement visée par le greffier.

\*\*\*\*\*

**Prévenu**

Nom : **SPERL Andréas**  
né le 30 novembre 1947 à DIEPHOLZ (ALLEMAGNE)  
de SPERL Georg et de UEHLEKE Ruth

Nationalité : allemande

Situation familiale : /

Situation professionnelle : /

Antécédents judiciaires : jamais condamné

demeurant : 4 Place de l'Opéra chez Me KIRRY Antoine 75002 PARIS 2EME  
FRANCE

**Mesures de sureté :**

- Ordonnance de placement sous contrôle judiciaire en date du 11 juillet 2008, avec cautionnement préalable et obligation de verser au régisseur de ce tribunal la somme de 200.000 euros en versement aux dates suivantes le 31 juillet 2008, garantissant à concurrence de 50.000 euros pour la représentation à tous les actes de procédure, ainsi que l'exécution des autres obligations prévues dans la présente ordonnance, et à concurrence de 150.000 euros pour le paiement dans l'ordre suivant, de la réparation des dommages causés par l'infraction et des amendes.

[Le régisseur de ce tribunal ayant reçu de M. SPERL la somme de 200.000 euros le 4 août 2008 – cautionnement versé]

- Déclaration de demande de mainlevée du contrôle judiciaire en date du 12 juin 2009 ;  
Ordonnance de rejet de mainlevée du contrôle judiciaire en date du 17 juin 2009 ;

- Déclaration de demande de mainlevée partielle du contrôle judiciaire en date du 12 janvier 2010 ; Ordonnance de mainlevée partielle du contrôle judiciaire en date du 19 janvier 2010, ordonnant la restitution de la partie cautionnement réservé à la garantie de représentation de M. Andréas SPERL soit la somme de 50.000 euros ;

- Ordonnance de maintien sous contrôle judiciaire, art 179 du CPP, en date du 27 novembre 2013 ;

- Maintien sous contrôle judiciaire par la juridiction de jugement le 04 juin 2014.

Situation pénale : placé sous contrôle judiciaire

comparant assisté de Monsieur le Bâtonnier Bernard VATIER, avocat au barreau de Paris (P82) et de Maître Antoine KIRRY, avocat au barreau de Paris (J16).  
en présence de Mme Françoise MARIE-CLAIRE, interprète inscrit sur la liste de la Cour d'appel de Versailles, interprète en langue allemande, serment préalablement prêté.

Dépôt de la question prioritaire de constitutionnalité à l'audience du 03 octobre 2014  
régulièrement visée par le greffier.

**En présence des personnes poursuivies :**

M. Olivier ANDRIES, comparant et assisté de Maître Mauricia COURREGÉ, avocate au barreau de Paris (C2616) ;

La société DAIMLER AG, représenté par M. Dennis DOPFER, son représentant légal, assisté de M. Aurélien HAMELLE, avocat au barreau de Paris (J22) ;

M. Alain FLOURENS, comparant et assisté de Maître Thomas BAUDESSON, avocat au barreau de Paris, de Maître Frédéric PELTIER, avocat au barreau de Paris et de Maître Diego DE LAMMERVILLE (K112) ;

M. Noël FORGEARD, comparant et assisté de Maître Jean-Alain MICHEL (D371) et de Maître Olivier GUTKES (C1769) ;

M. Jean-Paul GUT, comparant et assisté de Maître Eric DEZEUZE (T12) et de Maître Géraud RIOM, avocat au barreau de Paris ;

La société SCA LAGARDERE, représenté par M. Norbert GIAOUI, son représentant légal, assisté de Maître Jean VEIL (P06) ;

M. Eric PILLET, comparant et assisté de Maître Mario-Pierre STASI, avocat au barreau de Paris (D1986) ;

M. Andréa SPERL, comparant et assisté de Maître Antoine KIRRY, avocat au barreau de Paris (J16) et de Monsieur le Bâtonnier Bernard VATIER, avocat au barreau de Paris (P82) ;

**En présence des parties civiles :**

la Caisse des dépôts et des consignations, partie civile, prise en la personne de **DE ROMANET DE BEAUNE Augustin**, représenté par Maître Xavier NORMAND-BODARD, avocat au barreau de Paris.  
**Monsieur MATTEUCCI Tony**, demeurant 172, Avenue de Paris chez Me CANOY Frédéric-Karel 94000 CRETEIL FRANCE, partie civile, représenté par Maître Frédéric Karel CANOY, avocat au barreau de Créteil.

**Monsieur TORJMAN Albert**, demeurant 22 Rue Archereau 75019 PARIS 19EME FRANCE, partie civile, représenté par Maître Frédéric Karel CANOY, avocat au barreau de Créteil.

**L'ASSOCIATION DES PETITS PORTEURS D'ACTIFS** demeurant 158, Rue des Murlins 45000 ORLEANS, partie civile, représentée par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Charley ASSAYAG**, demeurant 169 Rue Marcadet 75018 PARIS, partie civile, représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Armand BAZIN DE JESSEY**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne d'Arc 45000 ORLEANS, représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur René BONNOT**, demeurant 22 Rue Antoin de Saint Exupéry 91220  
BRETIGNY SUR ORGE,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Franco BRIZZI**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne d'Arc  
45000 ORLEANS  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Roger COURCIER**, demeurant 5, Rue Charles Faroux 60200  
COMPIEGNE,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur André DARDOUR**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne  
d'Arc, 45000 ORLEANS,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Régis GEINAERT**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne  
d'Arc 45000 ORLEANS,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Elie HAUTIER**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne d'Arc  
45000 ORLEANS,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Madame Yvonne HILLIARD**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne  
d'Arc 45000 ORLEANS,  
représentée par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Alain NOËL**, demeurant chez M. et Mme GUILLOT Jacques, Basse Route  
de Vars 16570 SAINT GENIS D'HIERSAC,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Madame Françoise CASTEL épouse HUNEKE**, domicilié chez Me Pascal  
LAVISSE, 9, Rue Jeanne d'Arc 45000 ORLEANS,  
représentée par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Maurice RAGONNAUD**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue  
Jeanne d'Arc 45000 ORLEANS,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Patrick ROUAULT**, demeurant 21 Quai Gambetta 91260 JUVISY SUR  
ORGE,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Ange RUSSELLO**, demeurant 2, Avenue de Delphes 13006  
MARSEILLE,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Monsieur Nicolas TSIUKAS**, domicilié chez Me Pascal LAVISSE, 9, Rue Jeanne  
d'Arc 45000 ORLEANS,  
représenté par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

**Madame Anne THUILLIER**, demeurant 21 Rue Clémenceau 57550 FALCK  
représentée par Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans.

## DEBATS

Par ordonnance de l'un des juges d'instruction de ce siège en date du 27 novembre 2013, M. Olivier ANDRIES, la DAIMLER AG, M. Alain FLOURENS, M. Noël FORGEARD, M. Jean-Paul GUT, la SCA LAGARDERE, M. John LEAHY, M. Erik PILLET, M. Andréas SPERL sont renvoyés devant le tribunal correctionnel sous la prévention :

---

**M. Alain FLOURENS :**

d'avoir à Paris et à Toulouse, les 20 et 21 mars 2006, en tous cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé 16.000 actions de la société EADS NV alors qu'il était membre du comité exécutif de la société AIRBUS SAS, responsable des centres d'excellence et qu'il disposait à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, et avant que le public en ait connaissance, d'un ensemble d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario «en cours» était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme «dépourvu de business case» et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 et 400 millions d'euros au 16 mars 2006 ;

- et alors qu'il avait connaissance par ailleurs que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, définis entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par les articles L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*

**M. Eric PILLET :**

d'avoir à Paris le 8 mars 2006, en tous cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 70.400 actions de la société EADS NV alors qu'il était directeur des ressources humaines d'AIRBUS et qu'il disposait à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, et avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario « en cours » était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme « dépourvu de business case » et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;
  - des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 300 millions d'euros au 17 février 2006 ;
  - et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;
- Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

**M. John LEAHY :**

d'avoir à Paris et à l'Union, les 10, 11, 13, 16, 17 et 20 mars 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 175.350 actions de la société EADS NV, alors qu'il était directeur commercial et membre du comité exécutif de la société AIRBUS SAS, responsable des relations clients, et qu'il disposait à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, et avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était

toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario «en cours» était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme «dépourvu de business case» et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 et 400 millions d'euros au 16 mars 2006 ;

- et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

**M. Olivier ANDRIES :**

d'avoir à Paris, le 4 janvier 2006 et le 13 mars 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 50 600 actions de la société EADS NV, alors qu'il était membre du comité exécutif d'AIRBUS et disposait à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, et avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario «en cours» était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme «dépourvu de business case» et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon

allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 ;

- et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

#### **LAGARDERE SCA :**

d'avoir à Paris, le 11 avril 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, émis des obligations remboursables en actions de la société EADS NV, pour un nombre maximum de 61 110 000 actions, alors que les représentants de la société LAGARDERE SCA siégeant dans les organes de surveillance et de direction des sociétés EADS NV et AIRBUS SAS disposaient, en leur qualité de membres du conseil d'administration d'EADS NV et à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario « en cours » était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme « dépourvu de business case » et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages



des livraisons commerciales ; l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 et 400 millions d'euros au 16 mars 2006 ;

- et alors que la société était par ailleurs informée que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

#### **DAIMLER AG :**

d'avoir à Paris, le 4 avril 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé 61 110 000 actions de la société EADS NV, alors que les représentants de la société DAIMLER AG siégeant dans les organes de surveillance et de direction de la société EADS NV disposaient, en leur qualité de membre du conseil d'administration d'EADS NV et à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario «en cours» était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme «dépourvu de business case» et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendaient inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 et 400 millions d'euros au 16 mars 2006 ;

- et alors que la société était par ailleurs informée que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

**M. Jean-Paul GUT :**

d'avoir à Paris le 8 mars 2006, le 10 mars 2006 et le 15 mars 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 175 000 actions de la société EADS NV, alors qu'il était membre du comité des actionnaires d'AIRBUS, du comité exécutif d'EADS, du conseil d'administration d'EADS, du top 4 d'EADS, et qu'il disposait, en sa qualité de membre du conseil d'administration d'EADS NV et à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario « en cours » était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme « dépourvu de business case » et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;
- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendait inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 ;
- et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

**M. Andréas SPERL :**

d'avoir à Paris, le 21 mars 2006, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 68 800 actions de la société EADS NV, alors qu'il était

membre du comité exécutif d'AIRBUS, et disposait à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, et avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario « en cours » était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme « dépourvu de business case » et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;
- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une replanification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendait inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 et 400 millions d'euros au 16 mars 2006 ;
- et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

\*\*\*\*\*

#### **M. Noël FORGEARD :**

d'avoir à Paris, le 9 mars 2006 et le 15 mars 2006 en tout cas sur le territoire national et depuis temps non prescrit, cédé un total de 360.000 actions de la société EADS NV, alors qu'il était membre du comité des actionnaires d'AIRBUS, du comité exécutif d'EADS, du conseil d'administration d'EADS, du TOP 4 d'EADS, et qu'il disposait, en sa qualité de membre du conseil d'administration d'EADS NV et à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, avant que le public en ait connaissance, d'informations privilégiées sur les perspectives et la situation de la société EADS NV, émetteur dont les titres sont négociés sur un marché réglementé, en l'espèce :

- des difficultés commerciales du programme A350 et notamment du fait qu'en raison de sa mauvaise perception par le marché et de la non-réalisation des objectifs initiaux de commandes, le scénario d'octobre 2005 était abandonné de fait, même s'il était toujours officiellement en vigueur et commercialisé en façade ; que le scénario « en cours » était le scénario 1a, c'est-à-dire l'A350 enrichi d'une nouvelle cabine et d'un

cockpit interactif similaire à celui de l'A380, lui-même décrit comme «dépourvu de business case» et présentant une valeur actuelle nette négative ; que les dirigeants d'AIRBUS et d'EADS débattaient de la meilleure stratégie de remplacement, étant entendu que les autres scénarios envisagés conduisaient tous inéluctablement à un report de l'entrée en service pouvant aller jusqu'à 24 mois et à une augmentation substantielle des coûts de développement, comprise entre 1,6 et 6 milliards d'euros par rapport au programme initial, outre les coûts de la transition entre le programme commercialisé et le programme à venir ;

- des difficultés de production de l'A380 et notamment de la persistance d'un dysfonctionnement industriel majeur affectant l'installation électrique du tronçon allemand, ayant entraîné un décalage croissant avec les jalons de la planification PPx, puis la caducité de cette planification et la certitude de nouveaux retards, non encore quantifiés ; de l'incapacité du centre d'excellence fuselage et électricité de fournir des données indispensables à une re planification robuste ; de la finalisation puis de la diffusion d'une nouvelle planification, nécessairement provisoire en l'absence de données fiables, mais qui traduisait déjà un nouveau retard significatif par rapport aux dates de livraison industrielle de PPx et rendait inévitables des décalages des livraisons commerciales ; de l'augmentation subséquente des coûts de production de l'A380, entraînant en particulier un risque sur l'EBIT 2006 d'AIRBUS évalué à 374 millions d'euros au 9 mars 2006 ;

- et alors qu'il était par ailleurs informé que la réalisation des objectifs de marge et de résultat opérationnels de la société AIRBUS et du groupe EADS, élaborés entre les mois de juillet et de décembre 2005, était conditionnée par la réussite de plans drastiques d'amélioration de la compétitivité, supposés contribuer à l'EBIT de l'OBP et de l'AOP d'AIRBUS pour une part très significative à partir de 2007 ;

*Faits prévus et réprimés par l'article L465-1 du Code monétaire et financier.*

Les débats ont été tenus en audience publique.

**Audience du 03 octobre 2014, à 09h00.**

Madame la Présidente a procédé à l'appel des prévenus et a donné connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

\*\*\*\*\*

Madame la Présidente a constaté qu'une demande d'examen de la question prioritaire de constitutionnalité a été déposée.

Maître Aurélien HAMELLE, avocat au barreau de Paris, conseil de la société DAIMLER, prévenue, a été entendu en sa plaidoirie, après dépôt d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Jean-Alain MICHEL, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Noël FORGEARD, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie, après dépôt d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Jean VEIL, avocat au barreau de Paris, conseil de la SCA LAGARDERE, prévenue, a été entendu en sa plaidoirie, sur les questions prioritaires de constitutionnalité.

Monsieur le Bâtonnier VATIER, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Andréas SPERL, prévenu, en sa plaidoirie, après dépôt d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Frédéric PELTIER, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Alain FLOURENS, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie, après dépôt d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Monsieur le Bâtonnier Jean-Yves LE BORGNE, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur John LEAHY, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie, après dépôt d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Frédéric-Carel CANOY, avocat au barreau de Créteil, conseil des parties civiles, a été entendu en sa plaidoirie sur la question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Xavier NORMAND-BODARD, avocat au barreau de Paris, conseil de la Caisse des Dépôts et Consignations, partie civile, a été entendu en sa plaidoirie sur la question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Pascal LAVISSE, avocat au barreau d'Orléans, conseil des parties civiles, a été entendu en sa plaidoirie sur la question prioritaire de constitutionnalité.

Maître Aurélien HAMELLE, avocat au barreau de Paris, conseil de la société DAIMLER, prévenue, a été entendu en ses observations.

Le ministère public a été entendu en ses réquisitions.

Monsieur le Bâtonnier Jean-Yves LE BORGNE, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur John LEAHY, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie en réponse.

Maître Aurélien HAMELLE, avocat au barreau de Paris, conseil de la société DAIMLER, prévenue, a été entendu en sa plaidoirie en réponse.

Maître Frédéric PELTIER, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Alain FLOURENS, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie en réponse.

Le Ministère Public a été entendu en ses réquisitions en réponse.

Maître Jean-Alain MICHEL, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Noël FORGEARD, prévenu, a été entendu en ses observations.

Maître Antoine KIRRY, avocat au barreau de Paris, conseil de Monsieur Andréas SPERL, prévenu, a été entendu en sa plaidoirie en réponse.

Vu la loi du 10 décembre 2009, relative à l'application de l'article 61-1 de la Constitution,

Vu le décret du 16 février 2010 portant application de la loi du 10 décembre 2009,

Vu les articles R49-21 à R49-29 du Code de procédure pénale et notamment l'article R49-27 alinéa 2,

Vu les demandes d'examen de la question prioritaire de constitutionnalité déposée à l'audience du 03 octobre 2014 par :

- Monsieur le Bâtonnier Jean-Yves LE BORGNE, avocat au barreau de Paris, conseil de M. John LEAHY, prévenu ;
- Monsieur le Bâtonnier Bernard VATIER, avocat au barreau de Paris, conseil de M. Andréas SPERL, prévenu.

---

Le greffier a tenu note du déroulement des débats.

Puis à l'issue des débats tenus à l'audience publique du 03 octobre 2014 à 09h00, le tribunal a informé les parties présentes ou régulièrement représentées que le jugement serait prononcé le 03 octobre 2014 à 17h00, conformément aux dispositions de l'article 462 du Code de procédure pénale.

Le Tribunal vidant son délibéré conformément à la loi a statué en ces termes et a donné lecture de la décision dont la teneur suit.

**Le tribunal, après en avoir délibéré, a statué en ces termes :**

**SUR LA QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ :**

Les parties civiles se sont opposées à la transmission de la question prioritaire de constitutionnalité.

Le ministère public s'est également opposé à la transmission de la question prioritaire de constitutionnalité.

Il convient de constater que la question prioritaire de constitutionnalité est contenue dans un écrit distinct régulièrement déposé à l'audience du 3 octobre 2014 conformément aux dispositions de l'article R49-21 du Code de procédure pénale. Cet écrit est motivé au sens où le moyen présenté précise les dispositions législatives contestées. En conséquence, la demande de transmission sera déclarée recevable.

Aux termes de cette question, l'interprétation de l'article 6 du Code de procédure pénale est critiquée au regard du principe d'égalité de tous devant la loi et à l'affirmation que seules les peines strictement et évidemment nécessaires doivent être établies par la loi, inscrits respectivement à l'article 6 et à l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789 et constitutionnellement garantis. L'article 6 du Code de procédure pénale, tel qu'interprété de façon constante par la jurisprudence, serait susceptible d'aboutir :

- au refus de reconnaître l'autorité de la chose jugée à une décision définitive de la Commission des sanctions de l'AMF, compétente pour prononcer des sanctions suffisamment lourdes pour être assimilées à des peines au sens du droit pénal

- à considérer comme juridiquement possibles de nouvelles poursuites pour les mêmes faits devant un tribunal correctionnel après que la Commission des sanctions de l'AMF a mis la personne concernée hors de cause.

Il apparaît que l'article 6 du Code de procédure pénale, dont l'interprétation est critiquée et qui pose le principe de l'autorité de la chose jugée, est applicable à la présente procédure dans la mesure où ce principe est au cœur du débat pénal, le requérant soutenant par conclusions distinctes qu'il a déjà été jugé de façon définitive pour les mêmes faits par la décision de la Commission des sanctions de l'AMF du 27 novembre 2009 qui l'a mis hors de cause pour les manquements d'initié qui lui étaient reprochés.

L'interprétation jurisprudentielle de cette disposition n'a pas déjà été déclarée conforme à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel. Le Conseil constitutionnel ne s'est en effet prononcé dans sa décision n°89-260 DC du 28 juillet 1989 que sur le cumul des sanctions et non sur le cumul de poursuites. Il n'a pas eu l'occasion d'envisager l'hypothèse de poursuites pénales à la suite d'une mise hors de cause par l'Autorité des Marchés Financiers, qui crée un risque de contrariété de décisions et rend sans objet la condition de proportionnalité du cumul des sanctions posée dans la décision précitée. Le Conseil constitutionnel n'a pas non plus statué, au regard de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme postérieure à 1989 qui est de nature à constituer un changement de circonstances de droit, sur le caractère éventuellement pénal des sanctions prononcées par la Commission des sanctions de l'AMF.

La question prioritaire de constitutionnalité tend à voir statuer sur la contrariété de la portée effective de l'interprétation jurisprudentielle constante de l'article 6 du Code de procédure pénale conduisant à remettre en cause l'autorité de chose jugée de la décision de la Commission des sanctions, avec les principes de nécessité des sanctions et d'égalité devant la loi. Elle n'apparaît dès lors pas dépourvue de caractère sérieux au sens de l'article 23-2 de l'ordonnance du 7 novembre 1958.

Il y a donc lieu de transmettre à la Cour de cassation la question dans son ensemble, ainsi rédigée :

*“ Le fait que l'article 6 du code de procédure pénale, tel qu'interprété de façon constante par la jurisprudence :*

*- aboutit au refus de reconnaître l'autorité de la chose jugée à une décision définitive de la Commission des sanctions de l'AMF, compétente pour prononcer le cas échéant des sanctions suffisamment lourdes pour être assimilées à des peines au sens du droit pénal*

*- et considère comme juridiquement possibles de nouvelles poursuites pour les mêmes faits devant un tribunal correctionnel après que la Commission des sanctions de l'AMF a mis la personne concernée hors de cause*

*1) est-il en contradiction avec le principe d'égalité de tous devant la Loi (article 6 de la Déclaration des Droits de l'Homme)*

*2) Et l'affirmation que seules des "peines strictement et évidemment nécessaires " doivent être établies par la loi (article 8 de la Déclaration des Droits de l'Homme), ce qui inscrit dans la norme constitutionnelle la règle non bis in idem ? »*

## **SUR L'ACTION PUBLIQUE**

En application de l'article 23-3 de l'ordonnance n°58 -1067 du 7 novembre 1958 modifiée, et hors les cas prévus aux alinéas 2, 3 et 4 de ce texte, le Tribunal correctionnel faisant droit à la demande de transmission d'une question prioritaire de constitutionnalité est tenu de surseoir à statuer sur l'action publique.

Ces dispositions n'empêchent pas le tribunal qui sursoit à statuer au fond, conformément aux dispositions prévues à l'alinéa 4 de l'article 23-3 précité, dans le souci d'une bonne administration de la justice, d'examiner les exceptions d'irrégularités soulevées par la défense avant tout débat au fond aux fins de renvoi au ministère public.

L'instance sera poursuivie à la diligence du Tribunal, ou, le cas échéant, du juge d'instruction s'il était fait droit aux exceptions d'irrégularité, dès qu'il sera informé de la décision relative à la question prioritaire de constitutionnalité.



## PAR CES MOTIFS

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort, en matière correctionnelle et **par jugement contradictoire, non susceptible de recours**, à l'égard de PILLET Erik, la DAIMLER AG, ANDRIES Olivier, SPERL Andréas, LEAHY John, GUT Jean-Paul, la SCA LAGARDERE, FORGEARD Noël et FLOURENS Alain, prévenus ; la Caisse des dépôts et des consignations, MATTEUCCI Tony, TORJMAN Albert, l'ASSOCIATION DES PETITS PORTEURS ACTIFS, ASSAYAG Charley, BAZIN DE JESSEY Armand, BONNOT René, BRIZZI Franco, COURCIER Roger, DARDOUR André, GEINAERT Régis, GAMOT Roger, HAUTIER Elie, HILLIARD Yvonne, NOËL Alain, CASTEL Françoise épouse HUNEKE, RAGONNAUD Maurice, ROUAULT Patrick, RUSSELLO Ange, THUILLIER Anne et TSIOUKAS Nicolas, parties civiles.

### AVANT DIRE DROIT :

**ORDONNE** la transmission à la Cour de cassation de la question suivante :

*“ Le fait que l'article 6 du code de procédure pénale, tel qu'interprété de façon constante par la jurisprudence :*

*- aboutit au refus de reconnaître l'autorité de la chose jugée à une décision définitive de la Commission des sanctions de l'AMF, compétente pour prononcer le cas échéant des sanctions suffisamment lourdes pour être assimilées à des peines au sens du droit pénal*

*- et considère comme juridiquement possibles de nouvelles poursuites pour les mêmes faits devant un tribunal correctionnel après que la Commission des sanctions de l'AMF a mis la personne concernée hors de cause*

*1) est-il en contradiction avec le principe d'égalité de tous devant la Loi (article 6 de la Déclaration des Droits de l'Homme)*

*2) Et l'affirmation que seules des “peines strictement et évidemment nécessaires “ doivent être établies par la loi (article 8 de la Déclaration des Droits de l'Homme), ce qui inscrit dans la norme constitutionnelle la règle non bis in idem ? ”*

Dit que la présente décision sera adressée à la Cour de cassation dans les huit jours de son prononcé avec les observations des parties relatives à la question prioritaire de constitutionnalité ;

DIT que les parties et le Ministère Public seront avisés par tout moyen de la décision ;

Sursoit à statuer au fond sur l'action publique ;

A l'audience du 03 octobre 2014 à 09h00, 11ème chambre 2ème section, le tribunal était composé de :

Président : Madame DE PERTHUIS Bénédicte, vice-président,  
Assesseurs : Monsieur PITTI Gérard, juge,  
Madame HIRIBARREN Marie, juge,

Assistés de Madame LAVAUD Sandrine, greffière,

en présence de Madame DELAUNAY-WEISS Ulrika, Procureur financier adjoint,  
Parquet National Financier et de Monsieur AMAR Patrice, vice-procureur financier,  
Parquet National Financier.

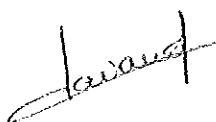
Fait, jugé et délibéré par :

Président : Madame DE PERTHUIS Bénédicte, vice-président,  
Assesseurs : Monsieur PITTI Gérard, juge,  
Madame HIRIBARREN Marie, juge,

Et prononcé à l'audience du 03 octobre 2014 à 17h00, de la 11ème chambre 2ème section du Tribunal de Grande Instance de Paris, par Madame Bénédicte DE PERTHUIS, vice-président, en présence de Monsieur PITTI Gérard, juge, de Madame HIRIBARREN Marie, juge, et de Madame DELAUNAY-WEISS Ulrika, Procureur financier adjoint, Parquet National Financier et de Monsieur AMAR Patrice, vice-procureur financier, Parquet National Financier, et assistés de Mlle Sandrine LAVAUD, greffier.

et le présent jugement ayant été signé par la présidente et la greffière.

LA GREFFIERE



LA PRÉSIDENTE

