Copies exécutoires
délivrées aux parties
le :

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

COUR D'APPEL DE PARIS

Pôle 5 - Chambre 9

ARRET DU 20 JANVIER 2022

(n° , 32 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : **N° RG 20/04802 - N° Portalis 35L7-V-B7E-CBUGJ**

Décision déférée à la Cour : Jugement du 02 Mars 2020 du Tribunal Judiciaire de PARIS - RG n° 16/15248

APPELANTS

Monsieur Serge BITBOUL
né le 15 Novembre 1951 à Casablanca (MAROC)
9, place des Ternes
75017 PARIS

SA GECI INTERNATIONAL
37/39 rue Boissière
75116 PARIS

Représentés par Me Frédéric INGOLD de la SELARL INGOLD & THOMAS - AVOCATS, avocat au barreau de PARIS, toque : B1055, avocat postulant
Représenté par Me Michael CAHN et par Me Thomas ALHO ANTUNES, avocats au barreau de PARIS, toque : C0045, avocats plaidants

INTIMES

[redacted]

[redacted] *Me Florence GUERRE de la SELARL PELLERIN - DE MARIA - GUERRE, avocat au barreau de PARIS, toque : L0018, avocat postulant*
Représentés par Me Johann LISSOWSKI, avocat au barreau de PARIS, toque : C2067, avocat plaidant

[redacted]

15 allée Jules Romain

[redacted]

Représentés par Me Florence GUERRE de la SELARL PELLERIN - DE MARIA - GUERRE, avocat au barreau de PARIS, toque : L0018, avocat postulant
Représentés par Me Johann LISSOWSKI, avocat au barreau de PARIS, toque : C2067, avocat plaidant

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 24 novembre 2021, en audience publique, devant la Cour composée de :

Madame Sophie MOLLAT, Présidente
Madame Isabelle ROHART, Conseillère
Madame Déborah CORICON, Conseillère

qui en ont délibéré

GREFFIER : Madame FOULON, lors des débats

ARRET :

- contradictoire
- rendu par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.
- signé par Madame Sophie MOLLAT, Présidente et par Madame FOULON, Greffière .

****

Exposé des faits et de la procédure

La société GECI INTERNATIONAL société côtée sur le marché Euronext, est dirigée par Monsieur BITBOUL et compte environ 12.000 actionnaires.
Elle exerçait deux activités: une activité d'ingénierie et une activité de construction aéronautique.
L'activité de construction aérontaique était assurée par le biais de sa filiale GECI AVIATION dont elle détenait 87% des parts, qui elle-même développait deux programmes de construction et de commercialisation d'aéronefs au travers de deux filiales s'agissant:
- de la société REIMS AVIATION INDUSTRIES chargée du programme de l'avions F406.
- de la société SKY AIRCRAFT chargée du programme d'un nouvel avion baptisé SKYLANDER.

De 2009 à 2012 divers communiqués de presse faisant état de l'avancée du programme de construction du SKYLANDER et de sa commercialisation ainsi que de la commercialisation du F-406 ont été diffusés par GECI INTERNATIONAL.

La cotation des actions de la société GECI INTERNATIONAL a été suspendue à la demande de la société, du 7.06.2012 au 11.03.2016.

Par jugement du 4.10.2012 une procédure de redressement judiciaire a été ouverte à l'égard de la société SKY AIRCRAFT par le tribunal de commerce de BRIEY convertie en liquidation judiciaire par jugement du 16.04.2013.

Par jugement du 10.09.2013 le tribunal de commerce de REIMS a ouvert une procédure de redressement judiciaire à l'égard de la société REIMS AVIATION INDUSTRIES qui a abouti à un plan de cession de ses actifs le 24.03.2014 et à l'ouverture subséquente d'une liquidation judiciaire.

Par jugement du 26.02.2014 le tribunal de commerce de BRIEY a ouvert une procédure de redressement judiciaire l'égard de la société GECI AVIATION convertie en liquidation judiciaire par jugement du 17.04.2014 suite au plan de cession des actifs de la société REIMS AVIATION INDUSTRIES.

La publication le 30.11.2013 des comptes de l'exercice 2011/2012 de la société GECI INTERNATIONAL faisait apparaitre un refus de certification des commissaires aux comptes.

Les comptes sociaux consolidés de l'exercice 2013/2014 de la société GECI INTERNATIONAL étaient publiés suivant avis au bulletin des annonces légales obligatoires en date du 16.06.2014.

Le 30.09.2014 la société GECI INTERNATIONAL informait les actionnaires de sa nouvelle stratégie par communiqué de presse.

Le 11.03.2016 la suspension de la cotation de l'action de GECI INTERNATIONAL prenait fin.

Par acte d'huissier délivré le 11.10.2016, Messieurs VITUPIER, POIREL, SAFSAF, FOUCHERES, SEVIN, FROGET, AFONSO, Nicolas DUMAS, Paul Philippe DUMAS, COLLOMBET ont fait assigner devant le tribunal judiciaire de PARIS la société GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL.

Madame Nicole LAFOND-PAULIC, Madame Aimée PAULIC et Monsieur Pascal BAVENT sont intervenus volontairement à l'instance par conclusions d'intervention volontaire du 7.02.2017.

Par jugement en date du 2.03.2020 le tribunal judiciaire a:
- rejeté les moyens de défense tirés du défaut de fondement juridique et de la prescription de l'action à l'égard de Monsieur Serge BITBOUL
- condamné in solidum la société GECI INTERNATIONAL et Monsieur BITBOUL à payer en indemnisation de la perte d'une chance résultant pour les actionnnaires de la diffusion d'informations inexactes, imprécises, ou trompeuses, diverses sommes aux demandeurs selon le nombre d'actions détenues par chacun
- dit que les sommes allouées porteront intérêts au taux légal à compter de la signification du présent jugement
- rejeté la demande formée par la société GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL au titre du préjudice d'image
- condamné in solidum GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL à payer à chacun des demandeurs de la cause la somme de 2000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile
- condamné in solidum GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL aux dépens
- ordonné l'exécution provisoire.

Le tribunal:
- a retenu que la critique tirée de fondements juridiques erronés, s'agissant d'une action introduite au visa des articles L 465-1 du code monétaire et financier et de l'article L 632-1 du règlement de l'AMF qui n'étaient plus en vigueur à la date de l'assignation, alors que ces dispositions étaient cités en sus de l'article 1382 devenu 1240 du code civil et L 225-252 du code de commerce, n'était pas opérante, le défendeur ayant pu identifier la nature et l'objet de l'action engagée à son encontre
- a rejeté le moyen tiré de la prescription en retenant comme point de départ de l'action en responsabilité la publication des comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2012/2013 qui ont permis aux actionnaires de constater le caractère inexact de plusieurs informations diffusées successivement entre 2009 et 2012
- a rejeté l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant le programme de financement de l'avion Skylander
- a retenu l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant le carnet de commandes se rapportant à cet aéronef
- a rejeté l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant les capacités de production concernant l'avion Skylander
- a rejeté l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant les perspectives et objectifs de production de l'avion Skylander
- a retenu l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant la date de livraison des premiers avions Skylander
- a retenu l'existence d'informations fausses et trompeuses concernant les cadences de production et le carnet de commandes de l'avion F-406.

Le tribunal a évalué le préjudice en retenant la perte de chance pour les actionnaires d'avoir pu prendre une décision sur la base d'informations exactes, le préjudice subi consistant en la conservation d'actions aux perspectives prometteuses surévaluées..
Enfin le tribunal a rejeté la demande des défendeurs au titre du préjudice à l'image en

retenant que les agissements des actionnaires qui se sont exprimés par voie de presse et par le biais de courriers à l'AMF et qui ont cherché à se réunir en vue d'une action en justice ne présentaient pas de caractère fautif en soi.

GECI INTERNATIONAL et Monsieur BITBOUL ont formé appel de la décision.

Aux termes de leurs conclusions signifiées par voie électronique le 13.10.2021, GECI INTERNATIONAL et Monsieur BITBOUL demandent à la cour:

- à titre principal de juger que GECI INTERNATIONAL et Monsieur BITBOUL n'ont pas diffusé d'informations fausses et/ou trompeuses concernant le programme de financement de l'avion Skylander, le carnet de commandes se rapportant à cet aéronef, les capacités de production, les perspectives et objectifs de production, la date de livraison des premiers avions Skylander et le carnet de commandes de l'avion F-406
- de juger que la société GECI INTERNATIONAL et son PDG ont toujours respecté les exigences de la règlementation boursière, notamment de précision, exactitude et sincérité de l'information diffusée relativement au programme SYLANDER
- de juger que les intimés n'établissent pas de faute, ni de préjudice, ni de lien de causalité
- de juger que les intimés n'établissent pas non plus qu'ils auraient acquis ou conservé leurs actions au vu des communications litigieuses, ni qu'ils ont été privés de l'opportunité de mieux investir leur argent
- de juger comme étant prescrite l'action en responsabilité initiée à l'encontre de Monsieur BITBOUL en sa qualité de PDG de la SA GECI INTERNATIONAL, à titre subsidiaire de dire et juger qu'aucune faute, préjudice, ni lien de causalité ne peuvent lui être reprochés relativement à la communication liée au programme SKYLANDER,
- en tout état de cause de juger que les intimés sont responsables d'un préjudice d'image causé à la société GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL

- en conséquence
- d'infirmer le jugement dont appel

et statuant à nouveau:
- à titre liminiaire, de prononcer l'irrecevabilité de toutes les demandes formulées à l'encontre de Monsieur Serge BITBOUL sur le fondement de la prescription
- de débouter les intimés de leurs demandes de production forcée de pièces
- sur le fond
- à titre principal
- de débouter les intimés de leur appel incident et de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions
- de condamner solidairement entre eux les intimés à leur rembourser l'intégralité des sommes qui leur ont été versées en vertu de l'exécution provisoire
- de les condamner solidairement à leur payer la somme de 100.000 euros à titre de dommages et intérêts pour indemniser le préjudice d'image et de réputation de GECI INTERNATIONAL et de son dirigeant
- à titre subsidiaire si une quelconque faute, préjudice ou lien de causalité étaient retenus dans la communication liée au programme SKYLANDER ou au F-406, d'infirmer le jugement dont appel en ce que les montants de dommages et intérêts octroyés en première instance sont excessifs s'agissant de l'indemnisation d'une perte de chance, et de diminuer ces derniers à de plus justes montants,
- en tout état de cause de condamner solidairement les intimés à régler à GECI INTERNATIONAL et Monsieur Serge BITBOUL une somme de 100.000 euros au titre de l'article 700 et de condamner les intimés aux dépens de première instance et d'appel.

Ils exposent que la SA GECI INTERNATIONAL est une société spécialisée dans l'ingénierie appliquée de haut niveau avec à ce jour une activité de conseil en technologie et transformation digitale, que jusqu'en 2014 elle développait ses activités autour de deux pôles principaux: l'ingénierie et l'aviation, que forte de son expérience elle décidait de lancer au début des années 2000 un programme innovant de nouvel aéronef dénommé SKYLANDER dont toutes les études de marché démontraient le potentiel mondial immense, qu'elle a créé une société commerciale la société SKYAIRCRAFT en octobre 2008 dans ce but, qu'elle a

entrepris un rapprochement stratégique avec la société REIMS AVIATION INDUSTRIES qui deviendra la société GECI AVIATION, qui produisait depuis de nombreuses années le F-406, que le développement de ces deux programmes aéronautiques impliquaient de lourds investissements et qu'elle a donc mis en place un partenariat avec l'Etat et la région Lorraine, que la société GECI INTERNATIONAL a engagé près de 90 millions d'euros et que l'Etat et la région Lorraine ont investi 21 millions d'euros, que l'Etat et la région Lorraine participant au financement du projet à hauteur de 21 millions d'euros par le biais de subventions ont été étroitement impliqués dans le projet SKYLANDER et, de fait, dans la gestion de la société SKY AIRCRAFT, que cette collaboration étroite s'est matérialisée par la mise en place d'un comité de pilotage du projet SKYLANDER qui a donné lieu à de multiples réunions, que toutes les informations afférentes aux effectifs, prospects, aux intérêts, intentions et commandes enregistrées étaient systématiquement revues en comité de pilotage et qu'en conséquence tout au long du programme SKYLANDER la société GECI International a délivré une information précise, sincère et exacte tant au titre de l'information permanente que périodique du public, tant s'agissant de l'évolution de la commercialisation du SKYLANDER et du F-406, que de l'évolution des objectifs et de la capacité de production du programme SKYLANDER, que de l'évolution des besoins et modalités liés au financement du programme SKYLANDER, que de l'existence de risques intrinsèques à tout programme aéronautique innovant dont un risque de retard voir de non-aboutissement du projet, qu'enfin la communication a été assurée par la société CEIS s'agissant de la rédaction des communiqués, suivie par le comité de pilotage et pilotée par un directeur de la communication.

Ils font valoir que les programmes de construction d'aeronef ont échoué du fait du retrait de l'Etat et exposent qu'après le retrait de l'Etat la société GECI INTERNATIONAL a informé le marché de la caducité du protocole d'accord signé avec l'Etat et la région Lorraine, en mentionnant l'existence du rapport qu'elle contestait et en indiquant sa volonté de privilégier une structuration de financement alternative, que c'est du fait de cette recherche de nouvelles sources de financement que les cours de bourse des sociétés GECI INTERNATIONAL et GECI AVIATION ont été soumis à de fortes variations et qu'elles ont demandé à l'AMF la suspension de la cotation des titres , cette suspension de la cotation étant annoncée au marché le 7 juin 2012.

Ils font valoir que le 27.09.2013 la société GECI INTERNATIONAL annonçait ses résultats annuels de l'exercice 2011/2012 avec un chiffre d'affaires en croissance grâce à son pôle ingénierie mais un résultat opérationnel dégradé en raison des difficultés rencontrées par son pôle aviation tout en précisant que les activités liées au pôle aviation étaient dépréciées en totalité dans ses comptes, que ses activités d'ingénierie ont été cédées au groupe ALTEN et que l'activité de GECI INTERNATIONAL a été redéployée, que deux sociétés ont été acquises en 2015 et 2016 et que GECI International a mis en oeuvre une opération de reconstitution de ses fonds propres, qu'enfin la cotation de ses actions était reprise le 29.02.2016.

Ils soutiennent que malgré l'arrêt du programme SKYLANDER faute de financement la preuve de sa pertinence est démontrée d'une part par la reprise du programme par un industriel chinois qui a annoncé la construction de quatre usines pour une production de 6000 avions et d'autre part par le lancement d'un avion similaire au SKYLANDER par la société CESSNA.

Ils font valoir que les obligations d'informations pesant sur l'émetteur et son dirigeant sont d'origine légale et réglementaire et leur inobservation est susceptible de constituer une faute au sens de l'article 1240 du code civil, que les règles sur la communication boursière sont:
- l'article 223-1 du réglement général de l'AMF selon ses dispositions en vigueur au 21.01.2007
- l'article 632-1 alinéa 1 du règlement général de l'AMF dans sa version en vigueur jusqu'au 14.06.2014
- l'article 12.1 du règlement européen n°596/2014 du 16.04.2014 qui s'applique rétroactivement en se substituant à l'article 223-1 compte tenu de son effet plus "doux"
et concluent en conséquence que pour constituer une faute susceptible d'être sanctionnée l'information diffusée ne doit donc pas seulement être imprécise elle doit

également être fausse ou trompeuse, et fixer ou être susceptible de fixer à un niveau anormal ou artificiel le cours d'un ou de plusieurs instruments financiers, qu'il est en outre nécessaire d'établir la connaissance par l'émetteur avéré ou supposé que les informations étaient fausses ou trompeuses.

Ils soutiennent l'absence de réunion des conditions permettant d'engager leur responsabilité au titre des différents griefs:

- pour tous les griefs que le jugement n'a pas caractérisé en quoi les information imprécises étaient fausses ou trompeuses, en quoi elles avaient permis de fixer ou étaient susceptibles de fixer à un niveau anormal ou artificiel le cours de l'action et enfin la connaissance avérée ou supposée du caractère faux ou trompeur des informations de la part de l'émetteur.

- s'agissant du carnet de commande que le tribunal s'est uniquement basé sur la question de la précision de l'information ne caractérisant pas les autres conditions.

Ils exposent que les communiqués de presse, qui ne peuvent être exhaustifs, étaient clairs et en particulier faisait réference à des notions qui avaient été portées à la connaissance des actionnaires s'agissant de la différence entre un protocole d'accord concernant une vente et une vente définitive par la documentation de référence dont ils avaient connaissance, que les chiffres annoncées ne présentaient aucun caractère inexact, imprécis ou trompeur, et:

- s'agissant des dates de livraison qu'il s'agissait des dates indiquées sur les protocoles d'accord (memorandum of understanding MoU), et que cette indication fait partie des composantes prévues par le protocole d'accord, et en relation avec le plan d'avancement du programme planifié par le comité de pilotage, que le grief fondé sur la durée de certification ne repose sur aucun élément sérieux dans la mesure où aucune réglementation ne fixe ni ne prévoit un prétendu délai minimum de 5 années pour obtenir la certification d'un aeronef comme le revendiquent les intimés, que le règlement européen prévoit que la certification doit être obtenue dans les trois ans à compter de la demande initiale, qu'en l'espèce la présence de la DGAC dans le comité de pilotage démontrait que le programme était suivi, que la société GECI INTERNATIONAL a régulièrement mis à jour ses informations quant à la date des premières livraisons ainsi que l'avancée du processus de certification de l'appareil étant précisé que les risques de retard sont inhérents à l'activité de tous les acteurs du secteur aéronautique

- s'agissant de la communication liée au carnet de commandes du F-406 l'argumentation est la même que pour le carnet de commande du SKYLANDER.

S'agissant des griefs écartés par le tribunal ils demandent la confirmation de la décision et exposent:

- concernant la communication liée au programme de financement de SKYLANDER que GECI INTERNATIONAL a toujours averti ses actionnaires et le marché, des modalités et facteurs de risque inhérents à un tel projet, notamment s'agissant de son financement.

- concernant les capacités de production que GECI INTERNATIONAL a toujours informé ses actionnaires et le marché, des avancées liées aux capacités de production du SKYLANDER, en soulignant qu'il ne peut être argumenté par les intimés que si prise séparément l'information communiquée par GECI INTERNATIONAL relative à l'augmentation de ses capacités de production pourrait apparaitre exacte elle est trompeuse si on l'intègre à l'ensemble de la communication de cette société, dans la mesure où les intimés reconnaissent par la même, que la communication sur les capacités de production du programme SKYLANDER est exacte, précise et sincère.

- concernant la communication liée aux perspectives et objectifs de production du

SKYLANDER que les informations communiquées le 13.04.2012 n'étaient pas fausses ou trompeuses puisque le communiqué indiquait maintenir un objectif de production de 1500 avions, que cet objectif n'était pas irréalisable au regard de la production envisagée par la société chinoise TIANJO AVIATION qui prévoit de produire 6000 avions dans 4 usines rien que pour le marché chinois ou encore au regard du lancement du SKYCOURRIER par la société américaine CESSNA.

Ils concluent en conséquece à l'inexistence d'un quelconque préjudice en l'absence de faute, mais également en l'absence de disparition actuelle et certaine d'une éventualité favorable, dans la mesure où l'action étant toujours côtée en bourse, est soumise à fluctuation et qu'il n'est pas certain que sa valeur ne retrouve pas dans le futur le cours initial auquel les intimés ont acquis leurs actions.

Subsidiairement ils font valoir que l'évaluation retenue par le tribunal est critiquable, le jugement n'expliquant pas quelles seraient les justifications objectives et vérifiables qui fondent le fait d'avoir retenu une indemnisation de 0,85 euros par action, que par ailleurs ce prix d'achat des actions intègre des frais d'intermédiaire qui auraient été de toutes les façons réglés si les intimés avaient investi leur argent dans d'autres valeurs boursières, qu'enfin le montant d'indemnisation retenu apparait sans commune mesure avec l'indemnisation normalement octroyée dans le cadre d'un préjudice lié à une perte de chance.
Ils soulignent que l'indemnisation ne prend pas en compte des éléments objectifs déterminants faisant valoir qu'une demande de suspension de la côte des titres GECI INTERNATIONAL avait été annoncée le 25.01.2012 et que les intimés avaient donc toute latitude pour effectuer des arbitrages sur leurs titre jusqu'au 7 juin 2012 c'est à dire décider de les conserver ou de les céder, que par ailleurs ceux ci maintiennent une confusion permanente en ne précisant pas la nature exacte de leur préjudice: acquisition ou conservation des actions, alors qu'il ressort des pièces communiquées que certains se sont livrés des opérations d'achat/revente à but purement spéculatif, que plusieurs ont accru significativement leur détention d'actions à partir du 13.04.2012, date où a été annoncée au marché la caducité du procotole sur le financement du programme SKYLANDER, que certains titulaires d'actions antérieurement au lancement du programme SYLANDER ont uniquement procédé à des multiples opérations de cession de titres à compter du lancement de celui ci sans procéder à l'acquisition d'aucune nouvelle action et que plusieurs s'abstiennent purement et simplement de fournir le détail de l'ensemble des opérations intervenues sur leur portefeuille d'actions GECI INTERNATIONAL qui permettrait probablement de constater des opérations similaires à celles décrites ci-dessus.

S'agissant de l'action engagée contre Monsieur BITBOUL celui ci soulève la prescription de l'action engagée à son encontre au motif que les communiqués de presse constituent le fait dommageable et ont été diffusés entre 2009 et 2012, qu'ils sont publics et ne peuvent donc être considérés comme ayant été dissimulés, que les intimés avaient donc connaisance dès avant le 11.10.2013 de l'intégralité des prétendues fautes sur le fondement desquelles ils ont introduit leur assignation puisque dès avant le 11.10.2013 toutes les filiales avaient fait l'objet de procédures collectives et la totalité des actifs du pôle aviation avaient été dépréciés dans les comptes de GECI INTERNATIONAL, que la date de publication des comptes n'est pas pertinente puisque le jugement ne fait nullement référence à cet avis comme un révélateur de l'inexactitude d'une quelconque information diffusée entre 2009 et 2012.
Il expose l'absence de réunion des conditions permettant d'engager sa responsabilité et l'absence de motivation spécifique du jugement quant à la condamnation prononcée contre lui.

Ils demandent enfin la réparation de leur préjudice d'image en faisant valoir que les intimés ont entrepris une véritable campagne de médiatisation de leur action à leur encontre qui leur ont causé un préjudice.

Aux termes de leurs conclusions signifiées par voie électronique le 19.10.2021

VITUPIER, POIREL, SAFSAF, FOUCHERES, SEVIN, FROGET, AFONSO, Nicolas DUMAS, Paul Philippe DUMAS, COLLOMBET, BAVENT et Mesdames LAFOND PAULIC et PAULIC demandent à la cour:

- de rectifier l'erreur matérielle affectant la décision du tribunal judiciaire concernant Monsieur BAVEN [redacted] pour un montant de 7593,90 euros

Sur la demande de production forcée de pièces:
- d'enjoindre GECI INTERNATIONAL à transmettre aux intimés le Memorendum of understanding conclu avec AVIAMOST en février 2012
- d'enjoindre GECI INTERNATIONAL à transmettre aux intimés le dossier d'agrément du Skylander et approuvé par L'EASA

Sur la diffusion d'une information fausse et trompeuse par GECI INTERNATIONAL

- sur la confirmation du premier jugement:
- de constater qu'entre 2009 et 2012 GECI INTERNATIONAL a diffusé des informations fausses et trompeuses concernant le carnet de commande du Skylander, la date de livraison du premier Skylander, le carnet de commande du F-406
- de dire et juger que GECI INTERNATIONAL a manqué aux exigences d'exactitude et de sincérité sur les informations transmises
- en conséquence de confirmer le jugement dont appel en ce qu'il a donné droit aux prétentions des intimés

- sur l'infirmation du premier jugement:
- de constater qu'entre 2009 et 2012 GECI INTERNATIONAL a diffusé des informations fausses et trompeuses concernant le programme de financement u SKYLANDER, les capacités et objectifs de production du SKYLANDER
- de dire et juger que GECI INTERNATIONAL a manqué aux exigences d'exactitude et de sincérité sur les informations transmises;
- en conséquence d'infirmer le jugement dont appel en ce qu'il a débouté les intimés de leurs demandes;

Sur le préjudice subi par les intimés:

- de constater que les intimés ont acquis ou conservé leurs actions GECI INTERNATIONAL au vu de ces informations fausses et trompeuses diffusées par l'émetteur
- de dire et juger que les intimés ont subi un préjudice personnel financier en ce que les informations fausses et trompeuses les ont privées de l'opportunité de réorienter leur investissement
- en conséquence de confimer le jugement dont appel en ce qu'il a donné droit aux prétentions des intimés sur la réalité de leur préjudice

- sur l'appel incident relatif au quantum de la condamnation:
- d'infirmer le jugement dont appel en ce qu'il a déterminé un montant de réparation fixé à 0,85 euros par action détenue par les intimés
et statuant à nouveau
- à titre principal en cas de prise en compte de la réparation intégrale du préjudice
- de condamner GECI INTERNATIONAL à payer:

[redacted]

[redacted] condamnation de Monsieur BITBOUL:

- de constater que l'action en responsabilité à l'encontre de Monsieur BITBOUL n'est pas prescrite
- de dire et juger que Monsieur BITBOU en tant que PDG de GECI INTERNATIONAL a manqué aux exigences d'exactitude et de sincérité sur les informations transmises
- par conséquent:
- de dire et juger Monsieur BITBOUL responsable in solidum des condamnations prononcées à l'encontre de GECI INTERNATIONAL
- par conséquent:
- de confirmer le jugement dont appel en ce qu'il a déclaré Monsieur BITBOUL responsable in solidum des condamnations prononcées à l'encontre de GECI INTERNATIONAL

Sur la demande reconventionnelle des appelants
-de confirmer le jugement dont appel en ce qu'il a rejeté les prétentions des appelants tendant à faire condamner les intimés pour préjudice d'image
-en tout état de cause de condamner les appelants à réparer les préjudice financiers subis par les intimés
-et vu les articles 695 et suivants du code de procédure civile de condamner les appelants aux dépens et à leur verser à chacun une somme de 10.000 euros au titre des frais irrépétibles.

Ils précisent que:
- que GECI INTERNATIONAL fondée en 1980 dont le capital est détenu directement ou indirectement par son fondateur à hauteur de 42% est côté sur le marché EURONEXT
-qu'elle a décidé après 20 ans d'investissement en recherche et développement aéronautique de capitaliser ses savoirs-faire en produisant ses propres avions
- qu'elle a développé depuis 2001 le projet SKYLANDER et a affiché dès 2008 des perspectives florissantes de développement
- qu'elle prenait le contrôle de REIMS AVIATION INDUSTRIES constructeur et

propriétaire du F-406 un avion bi-turbines de 14 places, et restructurait le groupe en deux pôles: un pôle ingénierie et un pôle aviation, ce dernier étant composé de GECI AVIATION et de deux sous filiales SKY AIRCRAFT et REIMS AVIATION INDUSTRIES.

Ils exposent:
- concernant l'information relative au carnet de commandes de GECI AVIATION que cette information était essentielles pour les actionnaires de GECI INTERNATIONAL car elle conditionnait la viabilité du développement du pôle aviation de GECI et donc leur intérêt à acquérir ou conserver leurs actions
- que GECI INTERNATIONAL n'a pas cessé entre 2008 et 2011 de communiquer sur son carnet de commandes avant même de déposer la demande d'agrément relative au SKYLANDER auprès des autorités concernés et a, au fil de ses communiqués, employé un vocabulaire optimiste, voir dithyrambique, établissant un lien fictif entre les protocoles d'accord portant sur des ventes non encore finalisées et un chiffre d'affaire qui ne reposait sur rien
- qu'elle communiquait de la même façon sur l'augmentation de ses capacités de production alors qu'entre 2008 et 2012 un seul F 406 est sorti des chaines de montages
- que dans sa communication sur son plan de financement GECI INTERNATIONAL n'évoquait à aucun moment un problème lié au financement du programme SKYLANDER, que par un communiqué du 7 juin 2012 le groupe GECI informait qu'elle suspendait la cotation des titres de GECI INTERNATIONAL et de GECI AVIATION et que les actionnaires de GECI INTERNATIONAL ne pouvaient alors plus céder leurs actions, puis annoncait au fur et à mesure le placement en redressement ou liquidation judiciaire des différentes sociétés filiales, puis la publication de ses comptes non certifiés, la cession des activités de REIMS AVIATION INDUSTRIE et l'abandon des programmes de construction d'aéronefs puis enfin la cession de son pôle ingénierie au groupe ALTEN faisant passer son CA annuel de 60 millions d'euros en 2011/2012 à 1,5 millions d'euros en 2012/2013, que lors de la reprise de la cotation le 29.02.2016 le titre cotait à 0,30 euros l'action puis chutait pour atteindre 0,16 euros le 26.07.2016.

Ils soutiennent l'absence de prescription de leur action à l'encontre de Monsieur BITBOUL exposant que les faits dommageables ont été dissimulés et ne se sont révélés que lors de la date de publication des comptes de l'exercice 2012/2013 soit le 30.11.2013.

Ils demandent la confirmation de la décision du tribunal judiciaire concernant les griefs retenus par celui ci.

Ils exposent que le texte applicable est l'article 12c du règlement européen 596/2014 du 16.04.2014 que le règlement MAR ne réprime pas la diffusion d'une information seulement imprécise mais impose effectivement également deux éléments constitutifs supplémentaires: d'une part la circonstance que les informations litigieuses donnent ou soient susceptibles de donner des indications fausses ou trompeuses en ce qui concerne l'offre, la demande ou le cours d'un instrument financier ou fixent ou soient susceptibles de fixer à un niveau anormal ou artificiel le cours d'un ou de plusieurs instruments financiers, d'autre part la connaissance avérée ou supposée du caractère faux ou trompeur de l'information diffusée, mais que la jurisprudence antérieure reste applicable, qu'en particulier il n'est pas nécessaire d'établir que les émetteurs d'information aient agi dans l'intention de tromper les actionnaires, que par ailleurs les fonctions de dirigeants font peser sur ces derniers une présomption simple de connaissance de l'inexactitude des informations communiquées, qu'enfin le juge civil peut apprécier une faute sur le fondement de l'article 1240 du code civil sans pour autant se fonder sur les critères dégagés par la commission des sanctions de l'AMF pour déclarer une faute relative à la diffusion d'une information inexacte, imprécise et trompeuse;

Ils soulignent que les commandes passées ou les protocoles signées l'ont été avec des

sociétés qui n'existaient pas et ont été de nature à faire croire à la réalité du développement commercial de GECI AVIATION.

Ils reprennent chaque communiqué pour démontrer son caractère frauduleux soulignant en particulier:
- qu'il n'y a jamais eu de commandes fermes, et qu'en incorporant de simples avant-contrats à un chiffre d'affaires GECI INTERNATIONAL a semé la confusion dans l'esprit des investisseurs
- que c'est à juste titre que le tribunal a retenu que le communiqué du 2.02.2012 était imprécis la société GECI INTERNATIONAL ne précisant pas comment elle calcule son chiffre d'affaires, annonçant la signature d'un protocole d'accord (MoU)avec AVIAMOST avec un calendrier insuffisamment fiabilisée et qui constitue donc une information inexacte et une information trompeuse car omettant d'indiquer que le MoU est caduque si le contrat de vente n'est pas signé avant le 30.03.2012,
- que les autres communiqués le sont tout autant ainsi qu'il est détaillé dans les conclusions
- que la communication globale de GECI INTERNATIONAL sur son carnet de commande est trompeuse, qu'en effet tous les communiqués annoncent des pré-accords mais que GECI AVIATION n'a jamais rectifié sa communication ultérieure pour indiquer que les avant-contrats n'avaient débouché sur aucune vente, ce qui a instillé le doute dans l'esprit des actionnaires tenant pour acquis les annonces liées aux pré-accords, qu'il s'agit d'informations trompeuses, susceptibles de fixer à un cours anormal le cours de GECI AVIATION et qui étaient connu des dirigeants
- que le fond du problème ne réside pas dans la sémantique des mots et la définition objective et neutre de MoU mais dans la réalité des avant-contrats et des ventes fermes
- que s'agissant de la date prévue pour la livraison des SKYLANDER il convient de confirmer le jugement, qu'en effet l'obtention d'une telle certification au regard du prévisionnel même du groupe devait être d'une durée de 4 ans, que le groupe a annoncé avoir déposé sa demande d'agrément le 8 juin 2010, que pour autant dans son communiqué du 15.06.2009 et dans ses communiqués suivants GECI INTERNATIONAL planifie cependant la livraison de ses premiers avions dès 2012, qu'en annonçant cette date de livraison avant même le dépôt d'agrément elle délivre une information inexacte, imprécise et trompeuse au marché,
- que s'agissant du carnet de commandes du F-46 il conviendra de confirmer le jugement au regard du fait que les communiqués diffusés ont tenu pour acquis des commandes qui ne sont pas fiabilisées.

Ils demandent par ailleurs l'infirmation du jugement concernant les trois griefs rejetés par le tribunal s'agissant du programme de financement du Skylander, des capacités de production du Skylander, et des perspectives et objectifs de production du Skylander et exposent:
- que s'agissant du programme de financement les communiqués critiqués affirment l'absence de problème lié au plan de financement malgré le retrait de l'Etat et de la Région peu de temps avant la suspension du cours de l'action le 7 juin 2012, que GECI a fait l'aveu, a posteriori, qu'elle avait diffusé une information trompeuse le 13.04.2012 en estimant les besoins de financement du groupe GECI à 120 millions d'euros alors qu'en réalité ces derniers se montaient à 180 millions d'euros
- que s'agissant de l'information sur les capacités de production de GECI AVIATION, GECI INTERNATIONAL a constamment communiqué sur la croissance des capacités de production de sa filiale afin de faire face aux nombreuses commandes de SKYLANDER, que cependant l'usine n'a jamais été construite et que cette information trompeuse s'intègre dans la diffusion des autres informations trompeuses.

Ils exposent que la Cour de Cassation reconnait le préjudice lié à la conservation de l'action et indiquent que GECI INTERNATIONAL en diffusant massivement et en permanence une information fausse et trompeuse sur son activité aéronautique entre 2007 et 2012 a amené les intimés à conserver leurs titres jusqu'à sa suspension;
Ils exposent que l'argument qui leur est opposé s'agissant du fait qu'ils ont conservé

leur action après la suspension du cours de bourse alors qu'ils auraient pu céder leurs titres ne peut prospérer dans la mesure où si ils ont conservé leurs actions c'est en raison des informations inexacts, imprécises et trompeuses produites par la société.

Ils font valoir la responsabilité de Monsieur BITBOUL qui en sa qualité de PDG de GECI INTERNATIONAL est responsable de la diffusion d'informations fausses et trompeuses.

MOTIFS DE LA DECISION

Sur la rectification de l'erreur matérielle

Il convient de rectifier l'erreur matérielle concernant [redacted] dont le préjudice a été omis du dispositif du jugement.

Sur la compétence

GECI INTERNATIONAL et Monsieur BITBOUL soutiennent que le juge de première instance n'était matériellement pas compétent pour connaitre du présent litige qui relevait du tribunal de commerce .
La cour constate cependant qu'ils ne tirent aucune conséquence juridique de l'argument soulevé qui est donc inopérant.

Sur la communication de pièces

Les intimés sollicitent la production forcée de pièces s'agissant:
- d'enjoindre GECI INTERNATIONAL à transmettre aux intimés le Memorendum of understanding conclu avec AVIAMOST en février 2012
- d'enjoindre GECI INTERNATIONAL à transmettre aux intimés le dossier d'agrément du Skylander et approuvé par l'EASA;

Cependant en application de l'article 780 du code de procédure civile le conseiller de la mise en état a mission de veiller au déroulement loyal de la procédure spécialement à la communication des pièces et il appartenait donc aux intimés de le saisir pour obtenir la production forcée des pièces réclamées si ils estimaient celles ci nécessaires pour soutenir leurs demandes.

Leur demande tardive est rejetée.

<u>Sur la responsabilité de GECI INTERNATIONAL</u>

Sur le fondement juridique de l'action engagée

L'article1240 du code civil anciennement 1382 du code civil dispose que *tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.*

L'article 223-1 du règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers dispose que *l'information donnée au public par l'émetteur doit être exacte, précise et sincère*.

L'article L632-1 du même règlement, dans sa version en vigueur du 1.04.2009 au 14.06.2014 1er alinéa, dispose que *toute personne doit d'abstenir de communiquer, ou de diffuser sciemment, des informations, quel que soit le support utilisé, qui donnent ou sont susceptibles de donner des indications inexactes, imprécises ou trompeuses sur des instruments financiers, y compris en répandant des rumeurs ou en diffusant des informations inexactes ou trompeuses, alors que cette personne savait ou aurait du savoir que les informations étaient inexactes ou trompeuses*.

Les parties s'accordent sur l'application de l'article 12 c du règlement européen 596/2014 du 16.04.2014 quand bien même il serait postérieur aux faits litigieux, aux

dispositions du règlement national de L'AMF.

L'article 12 du réglement européen 596/2014 du 16.04.2014 dispose:

1° aux fins du présent règlement, la notion de "manipulation de marché" couvre les activités suivantes:

a) (...)
b) (...)

c) diffuser des informations, que ce soit par l'intermédiaire des médias, dont l'internet, ou par tout autre moyen, qui donnent ou sont susceptibles de donner des indications fausses ou trompeuses en ce qui concerne l'offre, la demande ou le cours d'un instrument financier, d'un contrat au comptant sur matières premières qui lui est lié ou d'un produit mis aux enchères sur la base des quotas d'émission, ou fixent ou sont susceptibles de fixer à un niveau anormal ou artificiel le cours d'un ou de plusieurs instruments financiers, d'un contrat au comptant sur matières premières qui leur est lié ou d'un produit mis aux enchères sur la base des quotas d'émission, y compris le fait de répandre des rumeurs, alors que la personne ayant procédé à une telle diffusion savait ou aurait dû savoir que ces informations étaient fausses ou trompeuses;

Il en résulte que, pour engager la responsabilité de la société ayant émis les communiqués de presse litigieux:
- l'information diffusée doit être fausse ou trompeuse
- elle a du être susceptible de permettre la fixation à un niveau anormal ou artificiel le cours d'un ou plusieurs instruments financiers, en l'espèce le cours de l'action de la société GECI International,
-la fausseté ou le caractère trompeur de l'information doit avoir été connu de l'émetteur de l'information dont la responsabilité est engagée

Sur la rédaction des communiqués

GECI International et Monsieur BITBOUL exposent que les communiqués de presse étaient préparés en liaison avec le comité de pilotage du projet Skylander et avec la société CEIS qui accompagnait le groupe concernant le développement du programme Skylander.

Cependant le fait que les communiqués concernant le programme SKYLANDER aient été rédigés en partenariat ou avec l'aide d'une part du comité de pilotage regroupant entre autres des services de l'Etat et de la région et d'autre part d'une société chargée spécifiquement de la communication ne permet pas à la société émettrice des communiqués de presse de s'exonérer de sa responsabilité en tant que rédacteur et signataire desdits communiqués qui engageaient sa propre communication.

Il convient donc de rejeter ce moyen.

Sur le programme SKYLANDER

Il y a lieu de rappeler avant toute chose, pour apprécier les différents moyens soulevés s'agissant de la diffusion de fausses informations par la société et son dirigeant de rappeler les termes du communiqué du 27.09.2013 (pièce 35 des intimés) intitulé *Résultats annuels Exercice 2011/2012* qui indique en page 2:
Faute d'avoir réunie le tour de table qui aurait permis de financer les 180 millions d'euros supplémentaires à la poursuite du programme Skylander jusqu'à la livraison du premier avion, le groupe GECI International avait décidé d'une part de demander le redressement judiciaire de Sky Aircraft le 4 octobre 2012, transformé en liquidation judiciaire le 16 avril 2013 et d'autre par de se recentrer vers son métier d'origine, l'ingénierie dès 2013;

Dès lors la liquidation judiciaire de Sky Aircraft doit être actée dans les comptes sociaux et consolidés du Groupe au 31.03.2012.
(...)
Dans les comptes sociaux de GECI International les actifs relatifs au pôle Aviation sont dépréciés en totalité au 31 mars 2012 (...).

Dans le cadre de la liquidation des actifs de la société SKY AIRCRAFT il ressort d'un article de presse qui constitue la pièce 78 des appelants, que la maquette électronique du Skylander aurait été vendu pour un montant de 1,9 millions d'euros à une société chinoise, étant précisé que le jugement de cession n'est pas produit aux débats.

Sur le programme de financement du SKYLANDER,

Aux termes d'un communiqué en date du 7 avril 2008 (pièce 3 des intimés) GECI International indique que l'ensemble des financements nécessaires au développement du prpgramme Skylander, tels qu'évalués par le banquier-conseil de la société représentent un montant global de 115 millions d'euros.

Aux termes d'un communiqué en date du 16 juillet 2008 (pièce 4 des intimés) GECI International indique:
-l'investissement global du projet est évalué à 115 millions d'euros et le montage financier retenu se compose ainsi:
40 millions d'euros de cash en equity
41 millions d'euros en subventions
15 millions d'euros en apporte des terrains et usine de production
19 millions d'euros en prêt long terme.

Le rapport financier annuel pour l'exercice 2007/2008 (pièce 2 des intimés) en date du 31.07.2008, chiffre à 115 millions le financement nécessaire (page 12).

Le rapport financier annuel pour l'exercice 2008/2009 (pièce 16 des appelants) en date du 31.07.2009 décrit les sources de financement du programme s'agissant entre autre des aides de l'Etat et de la région et des crédits (pages 9, 10 et 13)

Le rapport financier annuel pour l'exercice 2009/2010 (pièce 20 des intimés) en date du 6.08.2010 chiffre à 160 millions le financement du programme Skylander (page 18), soit 55 millions de plus qu'initialement.
Au titre des facteurs de risque existant pour la société GECI International un paragraphe concerne les risques liés au lancement de la phase industrielle du programme Skylander et précise à ce titre que *Tout grand projet, en particulier dans le domaines de l'aéronautique, présente a priori un risque de non aboutissement, de non obtention de la certification aéronautique ou de dépassement des coûts ou des délais*.

Le document de référence établi le 7 juin 2011 pour l'année 2010 (pièce 22 des appelants) indique:
- en page 12: dans la rubrique *"risques liés au planning de financement du programme Skylander*": *sur les 165 millions d'euros nécessaires pour le financement du programme Skylander 64 millions d'euros ont déjà été investis au 31.03.2011*
- en page 54 dans la rubrique "*source de financement attendues nécessaires pour honorer les engagements"*: un chiffrage de 165 millions d'euros précisant que 64 millions ont déjà été investis au 31.03.2011 dont 34 millions d'euros proviennent des ressources propres du groupe GECI International, 7,5 millions d'euros proviennent de l'augmentation de capital de GECI International dont ont bénéficié GECI Aviation Industries et Sky Aircraft, 4 millions d'euros viennent de l'augmentation de capital réalisés par GECI Aviation en juillet 2010, 16 millions d'euros sont issus des aides et subventions déjà encaissées et 2 millions d'euros du programme Crédit Impôt Recherche
Il est par ailleurs indiqué que 40 millions de financements publics sont prévus et que

65 millions de financements privés sont en préparation avec la mention que *l'obtention tardive de ce financement ne bloquerait pas l'avancement du programme mais le retarderait ce qui génererait un coût additionnel de 2 millions d'euros environ par mois de retard*.
Il est également précisé que *sur l'année 2011 est programmée la mise en place de financements pour un montant de 55 millions d'euros se répartissant entre l'entrée de la Région au capital, le versement de la première tranche de l'avance "article 90", les obligations GECI international, l'augmentation de apital de GECI Aviation et le CIR? Les besoins d'investissement sur l'année 2011 principalement pour la fabrication des prototypes et les NRC fournisseurs (coût de développement et fabrication des outillages) s'élèvent à 43,4 millions d'euros et sont donc couverts par les financements prévus*.
Pour l'année 2012 les besoins en investissement principalement pour les essais en vol, la certification et la construction de la ligne d'assemblage s'élèvent à 35,1 millions d'euros et seront couverts par les financements programmés à hauteur de 50 millions d'euros et versement du solde des aides et subventions, l'excédent étant utilisé pour les besoins d'investissement 2013 d'un montant de 22,5 millions d'euros.

Le communiqué du 10.06.2011 est intitulé *GECI Aviation, filiale de GECI International, précise le plan de financement du programme Skylander.*
Il indique:
Le coût total du développement du Skylander s'établit à 165 millions d'euros, non compris le cout de la première tranche d'usine, qui sera financée par un crédit bail à hauteur de 15 millions d'euros. Sur ces 165 milions d'euros 64 millions d'euros ont déjà été investis au 31.03.2011. Les 101 millions d'euros restants sont planifiés sur les 3 prochaines exercices selon un calendrier indiqués dans le communiqué.
Enfin le communiqué décrit le plan de financement: type de financement, montant, type d'investisseur, modalités de l'investissement.

Le communiqué du 1er décembre 2011 (pièce 14 des intimés) indique *l'entreprise a investi à fin 2011 94 millions d'euros dans le programme SKYLANDER pour un besoin total de 165 millions d'euros. Parmi les fonds investis la région Lorraine a contribué à hauteur de 9 millions d'euros en 2009 et a réaffirmé son soutien au projet Skylander en votant le 25 novembre dernier une nouvelle avance remboursable de 7 millions d'euros.*

Le communiqué de presse du 1er février 2012 (pièce 23 des intimés) indique en pages 3 et 4:
La région Lorraine a confirmé son soutien au programme Skylander, en votant l'attribution d'une avance remboursable de 7 millions d'euros le 25 novembre dernier. Cette avance remboursable fait suite à celle de 9 millions d'euros accordée par la Région en 2009. Enfin une avance budgétaire de 5 millions d'euros a également été votée en janvier 2012 et versée le 1er février 2012.
Signature d'un protocole de financement du programme Skylander
La région Lorraine, l'Etat, GECI International et des investisseurs privés se sont rapprochés pour la finalisation du bouclage financier du Skylander et ont signé un protocole cadre pour le financement du programme estimé à 120 millions d'euros. Les accords de prêts et d'investissements sont soumis à un certain nombre de conditions dont les "dues diligences" approfondies, un calendrier a été fixé, un point sera fait début avril 2012 et les décisions prises feront l'objet d'un communiqué.

Enfin ce communiqué indique que le montant total du programme a été réévalué à 215 millions d'euros contre 165 millions d'euros initialement prévus en expliquant cette augmentation par un décalage de 12 mois de la date de certification entrainant un surcout de 30 millions d'euros et le réajustement du coût de la supply chain de 20 millions d'euros

Le communiqué du 13.04.2012 (pièce 24 des intimés) intitulé "*Financement du programme Skylander: caducité du protocole d'accord, annoncé le 1er février 2012, réévaluation des besoins de financement, étude de nouveaux modes de financement*"

informe de *la caducité du protocole signé entre l'Etat, Geci International , la Région Lorraine et des investisseurs privés et annoncé le 1er février* et indique que *les premières conclusions des experts, mandatés par les acteurs du protocole* (...) *font apparaitre un besoin de financement jusqu'aux premières livraisons du Skylander de l'ordre de 200 millions d'euros à comparer aux 120 millions retenus dans le Protocole annoncé le 1er février 2012.*
Pour sa part et dans un contexte d'audit non finalisés,GECI Internationel considère cette estimation excessive, et notamment sur les points suivants.

Dans ce communiqué Geci International expose son argumentation concernant le coût du programme Skylander en indiquant l'existence d'un surcoût en cas de glissement du planning et en apportant des explications sur le financement des premiers avions en série par les acomptes versés au titre des ventes.
Par ailleurs la société indique son désaccord concernant les modifications proposées par les experts sur son business plan et réaffirme ses objectifs de production et son prix de vente.

Le communiqué se termine avec l'indication que *Geci International privilégie une structuration de financement alternative du Programme Skylander avec, en particulier, le recours à des investisseurs privés de long terme et le possible adossement à des industriels*

Enfin dans trois communiqués successifs en date des 4 mai, 24 mai et 28 mai 2012 GECI International informe le marché d'un programme d'émission d'actions mis en place avec le fonds YA GLOBAL MASTER SPV Ltd pour un nombre de 9 millions d'actions, les trois communiqués informant de trois tirages successifs avec mention du nombre d'actions émises et du prix unitaire de celles ci.

Le 7 juin 2012 un communiqué de presse informe de la suspension de la cotation des actions GECI International.

Il ressort de ces différents communiqués une information régulière concernant le financement du programme SKYLANDER sans qu'il ne soit par ailleurs rapporté la preuve de la fausseté des informations ainsi portées à la connaissance du public et des actionnaires.
L'évolution du montant du plan de financement, de 115 millions d'euros à 165 millions d'euros puis à 200 millions est portée à la connaissance des actionnaires, tout comme la structuration dudit financement et les difficultés rencontrées, s'agissant tant du dimensionnement du financement que de la recherche des partenaires financiers, ne sont pas occultées en 2012 et font l'objet de communiqués de presse circonstanciés. Il est également porté à la connaissance des actionnaires le choix du recours à l'actionnariat privé.

Les intimés ne rapportent pas la preuve de la fausseté des informations diffusées au titre des communiqués de presse successifs puisqu'aucun élément n'est versé aux débats établissant que GECI International a dès 2008 minimisé le coût du programme de financement du programme SKYLANDER dans les communiqués diffusés alors qu'elle était en possession d'évaluation supérieure.
Il convient de rappeler que le débat ne consiste pas à déterminer si GECI International a effectué des fautes de gestion dans son évaluation du financement nécesssaire au Programme Skylander, en sous estimant celui ci, mais d'établir si la société, dans le cadre de sa communication institutionnelle, a caché des informations de nature à affecter le cours de l'action, en minimisant volontairementles besoins en financement ou en effectuant une présentation fallacieuse des ressources financières nécessaires et/ou des partenaires financiers intéressés.

En conséquence il convient de confirmer le jugement en ce qu'il a retenu l'absence de fausses informations s'agissant du financement du programme.

Sur le carnet de commande du SKYLANDER

Le communiqué du 16.07.2008 (pièce 4 des intimés) indique:
Le Skylander un succès commercial mondial
Le Skylander a déjà fait l'objet aujourd'hui de 450 intentions de commandes émanant de 27 opérateurs et distributeurs du monde entier totalisant environ 2.000 millions de dollars. (...) Le groupe négocie atuellement des commandes fermes pour 71 avions auprès de 9 opérateurs. La réalisation de ces commandes assure plus de deux années de production, permettant ainsi d'atteindre le break-even à la livraison de l'avion n°57.
Le Skylander: la poursuite de son plan de marche
L'ATO (Autorisation to Offer) lancée au T4/2007 abouti actuellement aux signatures de commandes fermes pour les premiers clients de lancement.

Il ressort de ce communiqué:
- une exagération au niveau du titre: *Le Skylander un succès commercial mondial*,
- l'utilisation du présent au lieu du conditionnel lorsqu'il est écrit que *la réalisation de ces commandes assure...*,
- ainsi que la mention que des commandes fermes sont en cours.
Le reste du communiqué fait état d'intentions de commande et de négociations.
La rédaction du communiqué mélange donc des informations contradictoires en utilisant les termes de commandes fermes alors qu'à ce stade du projet aucune commande ferme n'avait été signée. Il fait une présentation trompeuse du développement de la commercialisation puisqu'à cette date le programme démarrait et qu'il était donc prématuré d'avancer l'existence d'un succès commercial alors qu'aucune commande n'avait été signée.

Le communiqué de presse du 15.06.2009 (pièce 5 des intimés) diffuse des informations contradictoires s'agissant:
- du titre "*signature de protocoles pour la livraison de 10 avions et 2 options pour un montant de 60 millions de dollars*", *premier protocle d'accord pour la livraison de 4 SK-105 Skylander, La prise de commandes du F406 s'accélère avec la signature de 6 avions*,
- de l'entame du communiqué: *GECI AVIATION, pôle avionnaire du groupe GECI International (...) annonce 10 commandes d'avions pour un montant total de plus de 60 millions de dollars*, puis *Les commandes portent sur 4 Skylander SK-105 et 6 avions F406.*
- du corps du commnuniqué qui ne fait état que de protocole d'accord pour les Skylanders mais indique de nouveau "la signature de ces 10 commandes et 2 options", "ces premières commandes ainsi que les négociations en cours", "ces premières commandes interviennent alors que...".

Ce communiqué de presse qui mélange sémantiquement deux notions qui sont les protocoles d'accord et les commandes dont on peut penser, à l'inverse des protocoles d'accord qu'il s'agit de commandes fermes est de nature à laisser penser aux actionnaires le début de la commercialisation de l'avion construit par la signature de contrats.

Le communiqué de presse du 10.08.2009 (pièce 7 des intimés) indique que *les premières livraisons sont planifiées pour juillet 2012 pour la société Transasia qui a commandé 4 appareils SK-105 et qui devrait donner lieu au versement des premiers acomptes dans les toutes prochaines semaines.*

Ce communiqué de presse laisse penser, par l'utilisation du mot "commandé", à la réalité de la signature de contrats, impression renforcée par l'indication que cela devrait donner lieu au versement des premiers acomptes , quand bien même le conditionnel est utilisé.

Le communiqué de presse du 19.11.2019 intitulé: *Dubaï Air Show: GECI International signe un protocole pour l'achat de 10 Skylander SK-105 avec Global Aerospace Logistic LLC* (pièce 8 des intimés) indique:
GECI International annonce la signature par sa filiale Sky Aircraft, d'un protocole

d'accord pour la commande ferme de 10 avions avec la société Global Aerospace Logistic LLC implantée à Abu Dhabi (Emirats Arabes Unis).
(...)
Le protocole d'accord signé avec Global Aerospace Logistic porte sur la livraison d'un premier avion au cours du dernier trimestre 2012, de trois autres en 2013 et des six suivants en 2014.
(...)
Le portefeuille commercial du Skylander SK-105 s'élève aujourd'hui à plus de 600 avions, dont plus de 300 en cours de négociation.

Ce communiqué de presse mélange deux notions dans la même phrase s'agissant de protocole d'accord et de commande ferme.
En indiquant des délais et un rythme de livraison le communiqué renforce l'impression de "commande ferme" et en indiquant que le portefeuille commercial du Skylander s'élève à 600 avions dont plus de 300 en cours de négociation le communiqué laisse penser que les 300 autres, qui ne sont pas en cours de négociation mais qui font partie du portefeuille, sont des commandes finalisées.

Le communiqué du 13.08.2010 (pièce 11 des intimés) sur le chiffre d'affaires du 1er trimestre 2010 indique:
Le groupe dispose aujourd'hui d'accords protocolés pour un total de 29 avions, 15 F406 et 14 Skylander 105, et qui représentent un portefeuille de 150 millions d'euros.
(...)
Sky Aircraft prévoit de produire 1500 avions entre 2012 et 2028 et dispose d'un portefeuille commercial qui porte aujourd'hui sur plus de 550 appareils.
Dans ce portefeuille, quatorze avions font l'objet d'accords formels avec des clients sous la forme d'un Memorandum of Understanding (Protocole d'accord) ou de Letter of Interest (Lettre d'intention). Ces quatorze avions représentent un chiffre d'affaires de 75 millions d'euros.

Ce communiqué si il fait état de chiffres plus raisonnables dans la première partie du communiqué s'agissant de 14 Skylander faisant l'objet d'accords protocolés, utilise ensuite une notion de nature à apporter une confusion dans l'esprit des actionnaires en utilisant le terme de "portefeuille commercial".
Ce terme recouvre l'ensemble des clients d'une entreprise et laisse à penser à la réalité des contrats précédemment signés alors qu'en l'espèce il correpond pour le programme Skylander au portefeuille de contacts commerciaux engagés mais non finalisés.

Le communiqué du 30.11.2010 (pièce 12 des intimés) sur le chiffre d'affaire du 1er semestre 2010/2011 indique:
Sky Aircraft dispose d'un portefeuille commercial qui porte aujourd'hui sur 566 appareils dont 14 font l'objet d'accords formels avec des clients sous la forme d'un Memorandum of Understanding (Protocole d'accord) ou de Letter of Interest (Lettre d'intention)

L'usage du terme portefeuille commercial est de nature, comme pour le communiqué précédent, à apporter une confusion dans la réalité du carnet de commandes du programme Skylander.

Le communiqué de presse en date du 10.06.2011 (pièce 22 des intimés) intitulé: GECI Aviation, fililale de GECI International, précise le plan de financement du programme Skylander, indique
Aujourd'hui les discussion commerciales en cours sur le Skylander portent sur plus de 600 appareils. Des lettres d'intention ou des protocoles d'accord ont été signés pour 14 avions.

Le communiqué de presse du 12.08.2011 (pièce 17 des intimés) sur le chiffre d'affaires du 1er trimestre 2011 indique:

Le pôle Aviation est constitué de deux sociétés Reims Aviation Inustries et Sky Aircraft. Sky Aircreft ne réalise aucun chiffre d'affaire à date et perçoit les premiers acomptes sur les commandes d'avions Skylander.
(...)
Les principaux objectifs du pôle aviation sont (...) la mobilisation des équipes marketing et commerciales avec un salon du Bourget exceptionnel, qui permet aujourd'hui de totaliser 68 avions en protocole ou commandes, dont 51 Skylander, incluant 10 appareils en commandes assorties d'acomptes et 17 F-406.

Ce communiqué accrédite l'idée de commandes fermes de Skylander lorsqu'il indique:
- que *la filiale perçoit les premiers acomptes sur les commandes d'avions Skylander*, en utilisant le présent de l'indicatif,
- et que *10 appareils sont en commandes assorties d'acomptes*.

Le communiqué de presse du 1er décembre 2011 (pièce 14 des intimés) intitulé Skylander: signature d'un MoU pour 40 avions, indique:
Une société privée russe a signé le 30 novembre 2011 un MoU (Memorandum of Understanding) pour l'acquisition de 40 avions, à livrer à partir de 2014.
(...)
Cette annonce porte le nombre total d'avions sous accords protocolés à 151 Skylander (dont 10 commandes), ce qui représenterait un chiffre d'affaires potentiel de l'ordre de 700 millions d'euros.

Si il ne peut être effectué aucune critique concernant l'utilisation du terme MoU qui renvoie bien à l'ouverture de négociations et ne peut être interprété comme le fait que des commandes fermes aient été signés, l'utilisation dans le même communiqué de la précision de 10 commandes laisse penser à la réalité de la signature de 10 contrats.

Le communiqué de presse du 1er février 2012 (pièce 23 des intimés) intitulé *Résultats du 1er semestre 2011/2012* indique en page 4;
Des efforts commerciaux intense: des accords commerciaux pour 411 avions
(...)
Durant le semestre, le salon du Bourget 2011 a été l'occasion de concrétiser des accords avec la compagnie malaisienne Transasia (8 commandes avec acompte + options) avec la compagnie thaïlandaise Kan Air (MoU pour 5 avions dont 3 options) et avec la compagnie indonésienne PT Sky Aviation (MoU de 10 avions + 10 options).
Le 30 novembre 2011 un MoU a été signé avec la société russe AVIAMOST: l'accord porte sur 40 avions + 260 options qui opéreront dans des zones reculées de Russie (Sibérie, Extrême-Est russe).
Au total, le nombre d'avions Skylander faisant l'objet d'accords commerciaux (lettres d'intentions, MoU -Memorandum of Understanding- ou commandes) s'élève à 411 à comparer avec 14 avions un an auparavant.
Ce chiffre de 411 avions comprend:
- 14 avions en commandes avec acomptes incluant 4 options
- 397 avions sous MOU ou lettres d'intentions incluant 303 options.

Le communiqué de presse du 22 février 2012 (pièce 19 des intimés) intitulé Le Skylander SK-105 aux Antilles indique:
Le Skylander remporte des succès essentiellement auprès des opérateurs de transport de passagers ou de fret.
Depuis le salon du Bourget 2011, le rythme de signatures avec les opérateurs du transport aérien s'intensifie: elles portent, à ce jour, le nombre total d'accords commerciaux à 413 avions, dont 10 commandes.

De nouveau le terme "commandes" laisse penser à la réalité de contrats signés et non à l'ouverture de processus de négociation.

Il résulte de l'ensemble des communiqués cités l'utilisation de termes contradictoires

s'agissant d'une part des MoU/lettres d'intentions/protocoles d'accord et d'autre part de commandes/commandes assorties d'acomptes.
Ces termes contradictoires qui relèvent pour les premiers de négociation en cours et pour les seconds de contrats réellement signés, sont de nature à créer une confusion dans l'esprit des actionnaires.
Les derniers communiqués du 12.08.2011, 10.12.2011, 1.02.2012 et 22.02.2012 font état de commandes pour un nombre entre 10 et 14.
Ces communiqués qui annoncent des commandes fermes font suite à denombreux communiqués qui retracent l'évolution de divers accords commerciaux et apparaissent comme l'aboutissement de processus de négociation préalablement engagés. La présentation de l'existence de commandes assorties d'acomptes apparait de ce fait s'inscrire dans un développement commercial cohérent.
Or GECI International n'est pas en mesure de produire l'existence de contrats signés au soutien de sa communication et ne conteste d'ailleurs pas ne pas avoir signé de contrats mais uniquement des protocoles d'accord.

Or en annonçant par communiqués l'existence de commandes ou de commandes assorties d'acompte GECI International a diffusé une information qu'elle savait fausse aucune commande n'ayant fait réellement passée, c'est à dire ayant fait l'objet d'un contrat signé, et aucun versement d'acompte n'ayant été effectué.

Il convient donc de retenir la diffusion de fausses informations concernant le carnet de commande du Skylander et de confirmer le jugement critiqué.

Sur les capacités de production du SKYLANDER

Le communiqué de presse du 10.08.2009 (pièce 7 des intimés) indique que *Sky Aircraft se mobilise pour finaliser les plans de l'usine et disposer de toutes les autorisations pour pouvoir commencer la construction avant la fin de l'année.*

Le communiqué de presse du 19.11.2019 intitulé: *Dubaï Air Show: GECI International signe un protocole pour l'achat de 10 Skylander SK-105 avec Global Aerospace Logistic LLC* indique:
Sky Aircraft prévoit une production de 1500 avions entre 2012 et 2018, sur son site industriel de Chambley, en Lorraine. Le site industriel est organisé pour une production de 9 avions par mois en rythme de croisière, atteint dès 2015 et le retour sur investissement du programme est de 180 avions environ.

Le communiqué du 30.11.2010 (pièce 12 des intimés) sur le chiffre d'affaire du 1er semestre 2010/2011 indique:
La procédure d'appel d'offre pour la construction de l'usine d'assemblage a été lancée. Les offres sont en cours d'examen pour un début des travaux fin du premier trimestre 2011.

Le communiqué de presse du 10.06.2011 (pièce 22 des intimés) indique:
Aujourd'hui les équipes de GECI International sont mobilisées autour de la construction des prototypes et la préparation des essais en vol et au sol.
Les fournisseurs et équipementiers, spécialistes reconnus dans le domaine de l'aéronautique, capables d'assurer un haut niveau de qualité, tout en possédant les capacités industrielles nécessaires pour suivre le rythme de production programmé pour le SK-105ont été sélectionnés et contractualisés.
La production des pièces des quatre cellules destinées aux essais au sol et en vol a commencé chez les fournisseurs d'aérostrctures et l'assemblage final du 1er SK-105 débutera au quatrième trimestre 2011, pour un roll-out et un premier vol au cours du second trimestre 2012.

Le communiqué de presse du 1er décembre 2011 (pièce 14 des intimés) intitulé Skylander: signature d'un MoU pour 40 avions, indique:
La conception technique de l'avions est achevée, les performances validées et l'objectif de masse respecté.

L'ensemble des équipementiers, systémiers, fournisseurs et partenaires industriels d'aérostructures a été retenu et représente une cinquantaine d'entreprises avec la quasi-totalité des fournisseurs d'aérostructures localisés en France.
La phase de production des prototypes a été lancée et l'aménagement du hall d'assemblage des 4 avions d'essais à Chambley en Lorraine permet de planifier un roll out et un premier vol pour le second semestre 2012.

Le communiqué du 1.02.2012 (pièce 23 des intimés) intitulé *résultats du 1er semestre 2011/2012* indique en page 3:
Depuis son installation en 2008 à Chambley, l'entreprise Sky Aircraft a franchi des étapes importantes avec notamment la finalisation de la phase technique, la mise en place de la supply chain, et le lancement de la production des 4 prototypes.
C'est aujourd'hui un maillage industriel structuré d'une cinquantaine d'entreprises qui participe au programme SKYLANDER: 90% des aérostructures sont produites en France ainsi que de très nombreux systèmes avion.
L'inauguration du hall d'assemblage le 13 décembre dernier a été l'occasion de faire un point d'étape et de montrer les progrès accomplis: des pièces usinées et des équipements ont été exposés, les premiers bâtis étaient installés et la future usine de production des avions de série a été présentée par la SEBL (Société d'Equipement du Bassin Lorrain) responsable de l'appel d'offres, et la société Perthuy Constructions, retenue en tant que maitre d'oeuvre du complexe industriel dédié à l'assemblage des avions de série.

Comme l'a indiqué le tribunal dans le jugement critiqué les différents communiqués font état des différentes étapes de la chaine de fabrication des avions, chaine de fabrication qui devait être organisée parallèlement à l'élaboration technique de l'avion, à la construction des prototypes et la mise en oeuvre de la certification, ainsi qu'au développement des ventes commerciales de l'avion.
En l'état des éléments versés aux débats par les intimés, sur lesquels repose la charge de la preuve de la faussetés des informations diffusés, aucun élément ne rapporte la preuve que les informations indiquées dans les différents communiqués de presse concernant l'avancement de l'organisation de la chaine de fabrication et donc la capacité de production du Skylander soient fausses, de telle sorte qu'il convient de confirmer le jugement en ce qu'il n'a pas retenu de caractère faux ou trompeur des informations diffusées.

Sur les perspectives et objectifs de production du SKYLANDER

Le communiqué de presse du 7.04.2008 indique "*nous demandons à nos partenaires industriels de prévoir une ligne de production flexible de 6 à 10 avions par mois".*

Le communiqué de presse du 16 juillet 2008 indique:
Les cadences de production de 6 avions par mois/72 avions par an sont prévues dès 2014. La demande importante d'avions conduit GECI International à étudier une accélération de la montée en charge et prévoir une flexibilité de production allant jusqu'à 15 avions par mois.

Le communiqué de presse du 10.08.2009 (pièce 7 des intimés) indique:
Il est prévu de produire 1500 avions Skylander entre 2012 et 2027.

Le communiqué de presse du 19.11.2009 intitulé: *Dubaï Air Show: GECI International signe un protocole pour l'achat de 10 Skylander SK-105 avec Global Aerospace Logistic LLC* indique:
Sky Aircraft prévoit une production de 1500 avions entre 2012 et 2018, sur son site industriel de Chambley, en Lorraine. Le site industriel est organisé pour une production de 9 avions par mois en rythme de croisière, atteint dès 2015 et le retour sur investissement du programme est de 180 avions environ.

Le communiqué du 30.11.2010 (pièce 12 des intimés) sur le chiffre d'affaire du 1er semestre 2010/2011 indique:

Sky Aircraft se donne comme objectif de production de 1500 avions entre 2012 et 2028 sur son site industriel de Chambley en Lorraine. Le site industriel est organisé pour une production de 9 avions par mois en rythme de croisière.

Le communiqué de presse du 10.06.2011 (pièce 22 des intimés) indique:
La société vise un objectif de production de 1500 avions entre les années 2013 et 2030.

Le communiqué de presse du 1er décembre 2011 (pièce 14 des intimés) intitulé *Skylander: signature d'un MoU pour 40 avions*, indique:
Le groupe confirme ainsi ses objectifs de production de 1500 avions entre 2013 et 2030 et son ambition de jouer un rôle majeur sur le marché mondial des avions turbopropulseurs légers.

Le communiqué de presse du 22.02.2012 (pièce 19 des intimés) indique:
Les derniers succès démontrent la pertinence du positionnement du Skylander, confortent le Groupe GECI International et sa filiale GECI Aviation dans ses objectifs de vente et de production de 1500 avions à horizon 2030 et dans son ambition de jouer un rôle majeur sur le marché mondial des avions turbopropulseurs légers.

Ces différents communiqués diffusent une information qui n'a pas sensiblement varié s'agissant du nombre d'avions dont la construction était prévue sur une période de 15 ans à 17 ans: 1500, ladite période ayant été décalée au fil des communiqués passant de 2012 à 2027 initialement, à 2012-2028 puis 2013 à 2030.

La problématique du financement du développement du programme qui a amené le placement en redressement judiciaire de la société Sky Aircraft n'établit pas que les objectifs d'activité diffusées dans le cadre des communiqués présentaient un caractère faux ou trompeur.
En particulier, le désaccord entre GECI International et les experts mandatés par l'Etat et la Région Lorraine dans le cadre de la signature d'un protocole de financement sur l'objectif de production (revu à la baisse par les experts au regard du marché sur lequel se positionnait le Skylander) et du cadencement de production (jugé trop faible pour être rentable par les experts) ne permet pas plus de rapporter la preuve que les informations diffusés sur les objectifs et perspectives de production étaient fausses, ou trompeuses.

En conséquence il convient de confirmer le jugement.

Sur la date prévue pour la livraison du SKYLANDER

Aux termes d'un communiqué en date du 16 juillet 2008 (pièce 4 des intimés) GECI International indique que le premier vol est programmé pour mi-2010, avec une certification et l'EIS (Entry Into Service) mi-2011.

Aux termes du communiqué du 15 juin 2009 (pièce 5 des intimés) il est écrit: *Sky Aircraft planifie les livraisons de ses premiers avions dès 2012 pour une production totale de 1500 avions jusqu'en 2028.*

Le communiqué de presse du 10.08.2009 (pièce 7 des intimés) indique que *les premières livraisons sont planifiées pour juillet 2012 pour la société Transasia qui a commandé 4 appareils SK-105 et qui devrait donner lieu* (sic) *au versement des premiers acomptes dans les toutes prochaines semaines.*

Aux termes du communiqué du 13.08.2010 (pièce 11 des intimés) il est indiqué que *le vol du 1er prototype est planifié pour le second semestre 2011, la certification et la 1ère livraison au 1er client au cours du second semestre 2012.*

Le communiqué du 30.11.2010 (pièce 12 des intimés) sur le chiffre d'affaire du 1er semestre 2010/2011 indique:
Les équipes de Sky Aircraft au nombre de 180 personnes actuellement poursuivent l'objectif d'un premier vol fin 2011 pour un début des livraisons fin 2012.
(...)
Sky Aircraft poursuite avec les autorités de certification (EASA et OSAC) les processus initiés au printemps 2010.

Le communiqué du 10.06.2011 (pièce 22 des intimés) indique:
La certification de l'appareil a débuté en juin 2010 avec le dépôt auprès de l'EASA du dossier de demande de certificat de type. Les équipes de GECI Aviation et de l'EASA, sont en contact permanent afin de valider les différents aspects techniques, la certification devrait intervenir au premier semestre 2013 après les essais en vol. Les premières livraisons interviendront une fois la certification obtenue, soit au deuxième semestre 2013.

Le communiqué de presse du 12.08.2011 (pièce 17 des intimés) sur le chiffre d'affaires du 1er trimestre 2011 indique:
Les principaux objectifs du pôle aviation sont (...)la mobilisation des équipes de Sky Aircraft pour un premier vol au premier semestre 2012, une certification an après et les premières livraisons du Skylander de série à la suite.

Le communiqué de presse du 1er décembre 2011 (pièce 14 des intimés) intitulé *Skylander: signature d'un MoU pour 40 avions,* indique:
La phase de production des prototypes a été lancée et l'aménagement du hall d'assemblage des 4 avions d'essais à Chambley en Lorraine permet de planifier un roll out et un premier vol pour le second semestre 2012.
Les processus d'agrément de conception et de certification de type se déroulent nominalement avec un objectif d'agrément de conception pour 2012 et une certification de type au second semestre 2013.
Les premières livraisons des avions de série débuteront en 2013 avec une montée en cadence prévue jusqu'à 9 avions par mois.

Le communiqué de presse du 1er février 2012 (pièce 23 des intimés) indique:
Le recalage du planning de développement, réestimé en fonction des nouveaux objectifs donnés aux fournisseurs et partenaires, donne une date de 1er vol à septembre 2013 au plus tard et une date de certification à septembre 2014.
La prolongation du Programme est essentiellement due au report dans le cadencement des financements et n'est aucunement lié à des problèmatiques techniques, industrielles ou de certification.

Le communiqué de presse du 16.05.2012 (pièce 32 des appelants) indique:
Après avoir finalisé les structures primaires de l'avion, les équipes du Skylander sont mobilisées autour de la réalisation des structures secondaires, la préparation, et l'instrumentation des quatre premiers avions d'essai, pour un premier vol planifié en septembre 2013, une certification en septembre 2014 et les premières livraisons dès octobre 2014.

Il résulte de l'ensemble des communiqués produits que la date de première livraison des avions a été d'abord 2012 puis 2013, et enfin 2014 dans le dernier communiqué qui fait état d'une première livraison en octobre 2014.
Il n'est pas contesté que la certification du Skylander a débuté le 8 juin 2010.
La présentation d'une date de livraison en 2012 dans les communiqués de 2009 constituent une information trompeuse dont la société GECI International connaissait à l'évidence le caractère fallacieux puisque le processus de certification, dont dépendait la possibilité de commercialisation de l'avion et donc la production de celui ci, n'était pas engagé et sa durée ne pouvait donc à cette date être évaluée d'une quelconque façon. Aucune date de livraison ne pouvait donc à ce moment là être annoncée.
En indiquant une livraison à venir en 2012, soit dans les trois ans suivant les

communiqués diffusés, la société GECI International a diffusé une information trompeuse.

Par la suite en annonçant à compter de 2010 et suite à l'engagement de la certification le 8.06.2010, des dates de livraison des premiers avions au second semestre 2012 puis en 2013 la socété GECI International, qui n'avait à cette date aucune visibilité sur la durée de la certification et ce d'autant plus qu'aucun prototype n'avait été construit et que la construction des quatre cellules destinées aux essais au sol et en vol n'a débuté qu'au premier semestre 2011 selon le communiqué du 10.06.2011, a également diffusé une information trompeuse.

En conséquence il convient de confirmer le jugement entrepris.

Sur le carnet de commandes du F-406

La société REIMS AVIATION INDUSTRIE est une filiale de la société GECI AVIATION.

Dans les faits l'opération en capital s'est structurée de la façon suivante:
GECI INTERNATIONAL a souscrit à la totalité de l'augmentation de capital qui lui était réservé à la suite de l'AG de REIMS AVIATION INDUSTRIES du 8.09.2008 et est donc devenue actionnaire à hauteur de 59,1%.
La société REIMS AVIATION a changé de nom pour devenir GECI AVIATION lors de l'AG du 9.03.2010.
La société GECI AVIATION lors de l'AG du 26.03.2010 a apporté à une nouvelle filiale à 100% dénommée REIMS AVIATION INDUSTRIES la branche complète et autonome d'activité du F406.

Il en résulte donc que la nouvelle société REIMS AVIATION INDUSTRIES est la société continuant l'activité exercée par l'ancienne société REIMS AVIATION INDUSTRIES avant son changement de dénomination en GECI AVIATION.
A ce titre cette société pouvait avancer une expérience certaine dans la construction du F-406, puisque par communiqué du 15.03.2011 GECI AVIATION indique que le F-406 sorti des chaines de production est le 97ème construit et le 1er entièrement produit par GECI AVIATION (pièce 20 des intimés), ce qui était de nature à laisser penser aux actionnaires que REIMS AVIATION INDUSTRIES était une société solide et pérenne solidement implantée sur le marché du petit avion de surveillance et ayant réussi à développer son activité de vente d'avions.

Il y a lieu de préciser que la condamnation le 21.10.2010 par l'AMF de GECI AVIATION pour diffusion d'informations trompeuses, à laquelle font référence les intimés, concerne une période antérieure à l'entrée au capital de la société de GECI INTERNATIONAL et ne concerne donc pas Monsieur BITBOUL mais les dirigeants en poste avant lui dont il a pris la suite. Cette condamnation ne peut donc lui être reprochée comme démontrant l'existence de diffusion de fausses informations de la part de GECI International ou de son dirigeant.

Il ressort des communiqués établis entre 2009 et 2011 concernant la production du F-406 qu'un seul communiqué est en relation avec la livraison d'un avion s'agissant du communiqué de presse du 15.03.2011 (pièce 16 des intimés) qui informe du premier vol du F406 n°97, avion commandé par le ministère de la défense tunisien.
Le communiqué du 1er février 2012 (pièce 23 des intimés) indique: *Reims Aviation a livré en mai 2011 le F406 n°97 à l'Office de Topographie et de Cartographie tunisien*.

Entre la souscription à l'augmentation du capital en 2008 qui a permis à GECI INTERNATIONAL de devenir l'actionnaire majoritaire de REIMS AVIATION INDUSTRIES devenue ensuite GECI AVIATION et la liquidation judiciaire de GECI AVIATION le 17.04.2014 seuls deux communiqués de GECI International font état d'une livraison d'un seul avion en mai 2011.

Or il y a lieu de rappeler les différents communiqués de presse diffusés de 2009 à 2012 faisant état de ventes du F-406, pour un nombre plus important, s'agissant:

- du communiqué du 15.06.2009 (pièce 5 des intimés) aux termes duquel GECI International fait état de 10 commandes d'avion dont 6 F406 et deux options, tout en mélangeant les termes de commande d'avions et de signature de protocole d'accord

- du communiqué du 10.08.2009 (pièce 7 des intimés) de GECI International qui indique que *Reims Aviation a engrangé 8 commandes fermes et options pour son avion F406 et est en cours de négociation pour 70 avions:*
- 1 commande ferme pour 1 avion de cartographie pour le ministère de la défense tunisien en coopération avec l'Institut Géographique National. Cet avion doit être livré début 2010
- 2 commandes fermes et une option pour des avions en version commuter pour des opérateurs privés en Australie
- 4 commandes fermes pour des versions garde-côtes pour un opérateur malaisien Transasia
- 70 avions en négociation avec des opérateurs en UK, Chine, EAU, Venezuela, Brunei, Japon...

- du communiqué du 11.08.2009 émis à la fois par REIMS AVIATION et par GECI INTERNATIONAL (pièce 125 des appelants) aux termes duquel il est indiqué: *Un effort commercial sans précédent a été mené depuis le début de l'année, et qui aboutit au salon du Bourget par une série de commandes fermes d'avions F406. Ainsi Reims Aviation a engrangé 8 commandes fermes et options pour son avion F 406:*
- 1 commande ferme pour 1 avion de cartographie pour le ministère de la défense tunisien en coopération avec IGN France International, filiale ingénierie de l'Institut Géographique National. Cet avion doit être livré début 2010
- 2 commandes fermes et une option pour des avions en version commuter pour des opérateurs privés en Australie
- 4 commandes fermes pour des versions garde-côtes pour un opérateur malaisien.

- du communiqué de presse du 30.11.2010 (pièce 12 des intimés) concernant les résultats du 1er semestre 2010/2011 indiquant *Reims Aviation Industries connait des succès commerciaux avec notamment la mise en oeuvre du protocole de 10 avions signé avec un client chinois.*

- du communiqué du 12.08.2011 (pièce 17 des intimés) concernant le chiffre d'affaires du 1er trimestre 2011 qui indique que *conformément aux règles comptables de la société, dans l'attente de la mise en oeuvre du contrat par le versement du premier acompte, aucun chiffre d'affaires n'a été enregistré sur l'activité de production des trois avions de la commande signée avec un opérateur chinois*.
Ce qui laisse à penser à la réalité de la commande annoncée le 30.11.2010.

- du communiqué du 1er février 2012 concernant les résultats du 1er sepestre 2011/2012 qui indique *Reims Aviation Insutries a livré en mai 2011 le F406 n°97 à l'Office de Topographie et de Cartographie Tunisien. (...) Sur le même marché, Reims Aviation a signé le 22 novembre 2011 une nouvelle commande d'un avion F406 de surveillance pour un client européen. Cette commande s'ajoute aux 7 avions de mission déjà protocolés et destinés à la Chine*.

Selon les communiqués établis entre 2009 et 2012 la société REIMS AVIATION INDUSTRIES a donc obtenu:
- 6 commandes fermes au salon du bourget 2009
- 3 commandes signées avec un client chinois suite à la signature d'un protocole de 10 avions annoncé le 30.11.2010
- 1 commande ferme pour un client européen le 22.11.2011.

En utilisant le terme de commandes fermes ou de commandes signées GECI

International a laissé croire à ses actionnaires que ces commandes étaient réelles et donnaient lieu au versement d'acomptes et à la mise en construction des avions commandés.
Or suite au salon du Bourget 2009 un seul avion a été réellement construit s'agissant de celui acquis par le ministère de la défense tunisien alors que 6 commandes avaient été annoncés.
Aucun des avions acquis par le client chinois en juillet 2010 n'a été mis en production.
Un seul autre avion, s'agissant du n°98 a été mis en production pour un client européen.

En annonçant des commandes fermes, sans que celles ci ne correspondent à une quelconque réalité, la société GECI International a commis une faute s'agissant de la diffusion d'informations qu'elle savait fausse et de nature à tromper la perception par les actionnaires et les investisseurs de la situation réelle, s'agissant de l'activité présente et à venir, de la filiale Reims Aviation Industries.

Sur le préjudice

Il est retenu à l'encontre de la société GECI International le fait d'avoir diffusé des informations fausses ou trompeuses concernant: le carnet de commandes du Skylander, la date de livraison du Skylander, le carnet de commande du F406.

La diffusion de ces fausses informations a directement influé sur le cours de l'action de la société en laissant croire au marché boursier au succès technique et commercial du développement dans le secteur aéronautique de l'entreprise GECI International au regard des carnets de commande d'aeronefs pour les deux programmes de construction d'avion développés et de la réussite du lancement sur le marché du nouvel avion Skylander au regard du planning annoncé tant s'agissant de la certification, que de la production en relation avec les réussites commerciales affichées.

Cette fausse information a faussé, pour les mêmes raisons, la perception par les intimés de la situation de la société GECI International en leur faisant croire à la réussite commerciale et technique de la société et les a amené à investir dans les titres de ces sociétés qu'ils n'auraient pas acquis et/ou à conserver des titres dont ils se seraient défaits, si ils avaient eu connaissance de la réelle situation de la société.

Il importe peu d'établir à quels moments ou de quelle façon les différents intimés ont acquis les actions de GECI International jusqu'en juin 2012 dans la mesure où la société a procédé en mai 2012 à une levée de fonds par le biais de la mise sur le marché d'actions et ne peut donc reprocher aux actionnaires d'y avoir souscrit sur la base des communiqués présentant l'activité de la société précédemment diffusés.

Le préjudice subi consiste en une perte de chance de ne pas s'être défait des titres de la société ou d'avoir acquis des titres de la société.
Le préjudice ne peut être évalué comme équivalent du cours de l'action au 7 juin 2012 lorsque la cotation a été suspendue. dans la mesure où d'une part si une information sincère avait été diffusée le cours de l'action aurait baissé au regard du développement moins prometteur qu'aurait présenté la société GECI AVIATION et où d'autre part il existe une part d'incertitude sur la décision d'investissement des actionnaires qui auraient pu faire le choix d'un investissement risqué mais rentable en cas de succès, dans ce projet industriel audacieux.

Contrairement à ce que soutient GECI International les actionnaires n'ont pas été informés préalablement à la suspension de la cotation de celle ci et n'avaient aucune possibilité en conséquence de vendre leurs titres avant ladite suspension.
En particulier le communiqué de presse du 25.01.2012 dont il est fait état à ce titre (pièce 110 des appelants),ne fait état d'aucune suspension de cotation prolongée mais indique uniquement que les comptes des sociétés GECI INTERNATIONAL et GECI

AVIATION seraient publiés à l'issue des conseils d'administration du 31.01.2012 et que la cotation des valeurs reprendra le lendemain mercredi 1er février 2012.
De la même façon le communiqué de presse en date du 13.04.2012 qui informe de la caducité du protocole d'accord annoncé le 1er février 2012 indique uniquement que pour des raisons techniques la cotation des valeurs GECI Internantional et GECI Aviation ne reprendra qu'à l'ouverture des marchés mardi 17 avril 2012.
Aucun élément ne pouvait donc laisser penser à la suspension de la cotation pour une longue durée alors même que des émissions de nouvelles actions ont été lancées en mai 2012.

L'évaluation du préjudice à la somme de 0,85 euros par action tel que retenu dans le jugement, sur la base
- des valeurs d'acquisition ayant pu aller jusqu'à 6,51 euros l'action
- d'une valeur de l'action unitaire à 0,42 euros à la reprise de la cotation le 11.03.2016
- d'une valeur de l'action unitaire à 0,25 au début de l'année 2018
- d'une valeur de l'action unitaire à 0,0168 au 30.06.2021
- du prix de vente lors de la première augmentation de capital effectué le 3.05.2012 à 1,732 euros,
- du prix de vente lors de la deuxième augmentation de capital effectué le 24.05.2012 à 1,4822 euros
est proportionnée au préjudice subi par les intimés et sera donc confirmée.

Le jugement est donc confirmé.

Sur la responsabilité de Monsieur BITBOUL

Sur la prescription

Les intimés ont engagé leur action par acte d'assignation en date du 11.10.2016 à l'encontre de Monsieur BITBOUL.

L'action en responsabilité contre le dirigeant d'entreprise se prescrit par trois ans aux termes de l'article L 225-254 du code de commerce, à compter du fait dommageable ou, s'il a été dissimulé, de sa révélation.

Le tribunal judiciaire a écarté la prescription de l'action engagée en retenant que le point de départ de la prescription était le jour de la publication des comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2012/2013 au Bulletin des annonces légales obligatoires du 16 juin 2014 qui ont permis aux actionnaires de constater le caractère inexact de plusieurs informations diffusées successivement entre 2009 et 2012.

Il y a lieu de rappeler que la société GECI INTERNATIONAL exerçait deux activités:
- une activité d'ingénierie
- et une action dans le domaine de l'aviation par le biais de sa filiale GECI AVIATION elle même société holding de deux filiales développant chacune un programme de construction et commercialisation d'un aeronef: la société REIMS AVIATION INDUSTRIES s'agissant du F-406 et la société SKY AIRCRAFT s'agissant du SKYLANDER.

Le point de départ du délai de prescription est la date à laquelle les actionnaires ont pu avoir connaissance de la fausseté, telle que soutenue par eux, des informations indiquées dans les différents communiqués de presse qui ont été émis par la société GECI INTERNATIONAL.

Les demandeurs à l'action en responsabilité ont fondé leur action en responsabilité à l'encontre de Monsieur BITBOUL sur 6 séries d'allégations fausses contenues dans les communiqués s'agissant: du programme de financement du SKYLANDER, du carnet de commande du SKYLANDER, des capacités de production du

SKYLANDER , des perspectives et objectifs de production du SKYLANDER, de la date prévue pour la livraison du SKYLANDER et enfin du carnet de commandes du F-406.

Or, après la suspension des cotations tant de la société GECI INTERNATIONAL que de la société GECI AVIATION le 7.06.2012, suspension qui a fait l'objet d'un communiqué de presse du même jour, la société GECI INTERNANTIONAL informait par communiqués de presse:
- en date du 4.10.2012 du placement en redressement judiciaire de la société SKY AIRCRAFT par jugement du même jour, (pièce 55 des appelants)
- en date du 16.04.2013 du prononcé de la liquidation judiciaire de la société SKY AIRCRAFT par jugement du même jour. (pièce 56-1 des appelants).

Le communiqué du 16.04.2013 indique précisément que "la société Sky Aircraft n'ayant pas réussi à réunir l'ensemble des financements nécessaires au programme SKYLANDER, le président du tribunal de commerce de Briey a décidé de cesser l'activité de la société".

A la date du 16.04.2013 les actionnaires ont donc eu la possibilité de constater le caractère inexact des informations diffusées entre 2009 et 2012 par la société GECI INTERNATIONAL concernant le programme de construction, de financement, de commercialisation et de production de l'avion SKYLANDER puisque la société qui portait la réalisation de ce programme a fait l'objet d'une liquidation judiciaire sans poursuite d'activité et sans cession d'activité, démontrant l'absence de viabilité du programme de construction de l'avion SKYLANDER.
De telle sorte qu'il convient de retenir la date du 16.04.2013 comme point de départ de la prescription concernant la responsabilité du dirigeant s'agissant des informations relatives au programme SKYLANDER diffusées par le biais des communiqués de presse émis.

L'instance ayant été engagée le 11.10.2016 était donc prescrite au jour de l'assignation concenant le programme SKYLANDER.

Les demandeurs, intimés dans la présence instance, ont par ailleurs soulevé également la fausseté des informations concernant le carnet de commandes du F-406.

S'agissant de cet avion produit par la société REIMS AVIATION INDUSTRIES le placement en redressement judiciaire puis en liquidation judiciaire de la société SKY AIRCRAFT ne signifiait pas forcément que les informations communiquées concernant l'autre filiale développant un autre programme aéronautique était fausse et en conséquence la mise en redressement puis en liquidation judiciaire de la société SKY AIR CRAFT ne saurait être retenue comme point de départ.

La société REIMS AVIATION INDUSTRIE a été placée en redressement judiciaire le 10.09.2013 mais pour autant cette information n'était pas de nature à laisser penser à la fausseté du carnet de commande de la société concernant le F-406.

Dans un communiqué du 10.09.2013 (pièce 34 des intimés) GECI INTERNATIONAL indique:
Reims Aviation Insutries, filiale de GECI Aviation, elle-même filiale de GECI International, a été placée en redressement judiciaire en date du 10.09.2013 par le tribunal de commerce de Reims (Champagne Ardenne).
Une période d'observation a été ouverte. Le Tribunal de Commerce a désigné deux mandataires judiciaires ainsi que deux administrateurs pour l'ensemble de la période d'observation afin d'assister la direction de l'entreprise dans la mise en oeuvre des moyens de redressement de Reims Aviation Industries.

Les termes de ce communiqué ne permettaient pas prendre conscience du caractère éventuellement inexact des informations diffusées concernant le carnet de commande du F-406 et seules la cession des activités de REIMS AVIATION INDUSTRIES et

la conversion du redressement judiciaire en liquidation judiciaire par jugement du 25.03.2014 ainsi que la liquidation judiciaire, en suivant, de la société GECI AVIATION par jugement du 17.04.2014, (cession et liquidations qui ont fait l'objet d'un communiqué en date du 28.04.2014) ont permis aux actionnaires de GECI International de prendre conscience du caractère éventuellement inexact des informations diffusées entre 2009 et 2012 concernant le carnet de commandes du F-406.

Il y a donc lieu de retenir comme point de départ de la prescription la date du communiqué de presse du 28.04.2014.

A ce titre l'action en responsabilité engagée à l'encontre de Monsieur BITBOUL, par les intimés par assignation du 11.10.2016 et par les intervenants volontaires par conclusions du 7.02.2017 fondée sur la diffusion de fausses informations concernant le carnet de commandes du F-406, n'est pas prescrite.

Sur le carnet de commandes du F-406

L'article L 225-252 du code de commerce (dans sa rédaction applicable au présent litige) dispose qu' *outre l'action en réparation du préjudice subi personnellement, les actionnaires peuvent, soit individuellement, soit par une association répondant aux conditions fixées à l'article L 225-120, soit en se groupant dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, intenter l'action sociale en responsabilité contre les administrateurs ou le directeur général. Les demandeurs sont habilités à poursuivre la réparation de l'entier préjudice subi par la société, à laquelle, le cas échéant, les dommages-intérêts sont alloués*.

Le fondement juridique de l'action en responsabilité de la société est par ailleurs le même que celui de l'action des actionnaires à l'encontre de la société s'agissant des dispositions du règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers et du règlement européen 596/2014 du 16.04.2014.

La caractérisation de la faute commise par Monsieur BITBOUL s'agissant du carnet de commande du F-406 est identique, en faits, à la faute contractuelle retenue à l'encontre de la société GECI International s'agissant de l'information communiquée à ses actionnaires.

Monsieur BITBOUL en qualité de PDG de la société GECI International était parfaitement informé du développement de la branche aviation de son groupe et donc dans la commercialisation du F406. Il connaissait à ce titre de façon exacte la réalité des contrats signés s'agissant de son avion et a donc communiqué en toute connaissance de cause, des informations fausses concernant lesdits contrats de vente. Sa responsabilité est donc engagée.

Sur le préjudice

La faute reprochée à Monsieur BITBOUL n'étant du fait de la prescription que la diffusion de fausses informations concernant le carnet de commandes du F406 il ne peut être tenu au paiement de l'intégralité des sommes allouées aux intimés en première instance, puisque les fautes retenues à son encontre n'ont participé qu'en partie à la décision des actionnaires d'acquérir ou de conserver leurs actions.
Au regard de trois séries de fausses informations retenues à l'encontre de GECI International et d'une seule série de fausses informations retenues à l'encontre de Monsieur BITBOUL il convient de limiter la condamnation de Monsieur BITBOUL à hauteur de 30% des condamnations prononcées à l'encontre de la SAS GECI International.

Sur la demande reconventionnelle au titre du préjudice d'image

Les éléments versés aux débats ne permettaient pas de caractériser l'existence d'une

campagne de dénigrement ainsi que soutenue par GECI International et Monsieur BITBOUL à son encontre, pouvant être qualifiée de fautive, le fait que les intimés aient exprimé leurs griefs par voie de presse et par le biais de courriers à l'Autorité des marchés financiers ne pouvant leur être reprochés.

Il convient donc de confirmer le jugement.

Sur les autres demandes

Les autres sommes allouées par le tribunal sont confirmées s'agissant des sommes allouées sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Au titre des frais irrépétibles engagés il est inéquitable de laisser les intimés supporter les frais irrépétibles engagés pour assurer leur défense et il convient en conséquence de leur allouer la somme de 2.000 euros à chacun à ce titre.

Les appelants sont condamnés aux dépens.

PAR CES MOTIFS

Rectifie l'erreur matérielle affectant la décision du tribunal judiciaire concernant [redacted] et dit que les appelants sont condamnés in solidum à indemniser [redacted] pour un montant de 7593,90 euros

Confirme le jugement rendu par le tribunal judiciaire de PARIS le 2.03.2020 sauf:
- en ce qu'il a écarté la prescription concernant la responsabilité de Monsieur BITBOUL pour les informations diffusées concernant le programme SKYLANDER
- en ce qu'il a condamné in solidum la société GECI International et Monsieur BITBOUL à indemniser les demandeurs

Et statuant à nouveau

Dit prescrite l'action des intimés concernant la diffusion de fausse information concernant le programme SKYLANDER par Monsieur BITBOUL

Condamne Monsieur BITBOUL au paiement des préjudices alloués aux demandeurs à hauteur de 30% des sommes allouées, in solidum avec la société GECI International

Et y ajoutant

Condamne la société GECI International et Monsieur BITBOUL à payer aux intimés la somme de 2000 euros à chacun sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile

Condamne la société GECI International et Monsieur BITBOUL aux dépens.

La greffière La présidente