

Laurent LAGAILLARDE
Résidence Les Oustalous,
Bât La Châtellerie, App 115
53 route d'Espagne,
31100 TOULOUSE

Chambre des Appels Correctionnels
Cour d'Appel de TOULOUSE

CONCLUSIONS

POUR La partie civile **Laurent LAGAILLARDE**, 53 route d'Espagne, 31100 TOULOUSE

CONTRE **SOCIETE GRANDE PAROISSE**
Monsieur SERGE BIECHLIN
Prévenus

SCP SOULEZ-LARIVIERE, Avocats au Barreau de PARIS
SCP MONFERRAN, Avocats au Barreau de TOULOUSE

EN PRESENCE :

Du **MINISTERE PUBLIC**
Des **PARTIES CIVILES**

PLAISE A LA CHAMBRE CORRECTIONNELLE **DE LA COUR D'APPEL DE TOULOUSE**

Lors de l'audience du 23 janvier 2012, la Cour d'appel a entendu Monsieur Jean-Yves NICOLAS de LAMBALLERIE et Madame Valérie GOUETTA, experts judiciaires, sur la géologie du sous-sol du hangar 221.

Monsieur NICOLAS de LAMBALLERIE a déclaré à la barre :

« Qu'il n'y avait pas de réseaux enterrés dans le sous-sol, sous le 221...et pas d'éléments identifiés ayant pu constituer un risque significatif pour le 221 ».

Leur rapport contient à deux reprises (D5700 p25/42 et D5708 p2/8) des plans issus d'un document historique cartographique de 1917.

Sur ces plans figurent plusieurs éléments, des tracés linéaires se rejoignant au nord du site.

L'un de ces tracés passe au niveau du hangar 221, touchant la zone du cratère.

A ma question sur la signification de ces tracés figurant sur les plans, et après s'être concerté, les experts ont déclaré qu'ils n'en savaient rien.

Nous ne connaissons donc toujours pas la signification, la structure réelle, la profondeur d'enfouissement ou la fonction de ces éléments.

Sur la demande tendant à la délivrance d'une commission rogatoire

Lors de l'audience du lundi 23 Janvier 2012, l'expert judiciaire Jean-Yves NICOLAS de LAMBALLERIE, ingénieur Géologue et Géotechnicien, a fait mention à maintes reprises de ses travaux effectués avec l'expert judiciaire Valérie GOUETTA, ingénieur principal au Laboratoire de la Police Scientifique de Toulouse, expert près la cour d'Appel de Toulouse.

Ces travaux ont constitué le rapport des pièces D5700 à D5708 du dossier judiciaire, rapport mandaté par les juges d'instructions Joachim FERNANDEZ et Didier SUC.

Les missions des experts judiciaires étaient de procéder à l'étude géologique du site de l'explosion et d'opérer tous les relevés géologiques utiles à la compréhension des faits.

Toute une partie du rapport est consacrée à l'historique du site. En page 24/42 de ce rapport, il a été fait mention du plus ancien plan de la Nouvelle Poudrerie Fabrique de Coton Poudre (pièce jointe à ces conclusions).

Dans l'annexe 6 en page 2 de la pièce D5208 (pièce également jointe à ces conclusions), le même plan plus complet couvre une très grande partie occupée par l'usine AZF et la société SEMVAT en 2001. Ce plan de 1917 a été fourni, selon les auteurs par Henri Fournet du groupe TOTAL (p24).

Ce plan montre le tracé de trois longs traits, noirs et épais, parcourant le site du Sud vers le Nord et se rejoignant à l'extrémité nord du site, le long de la voie ferrée, à l'ouest du pont qui enjambe le bras mort de la Garonne.

Un de ses traits, à l'ouest, part de la zone de la SEMVAT, un autre longe la partie ouest de la route d'Espagne, le trait le plus à l'est traverse les bâtiments qui se trouvaient à la place du hangar 221.

Une superposition de ce plan avec la photographie aérienne AEROSCAN du 27 septembre 2001 fournie par la Ville de Toulouse (pièces couleurs jointes à ces conclusions), permet de constater que ce trait passe par la partie ouest du cratère de l'explosion du hangar 221.

Lors de l'audience du lundi 13 décembre 2012, j'ai demandé à l'ingénieur Jean-Yves NICOLAS de LAMBALLERIE s'il connaissait la signification de ces trois grands traits noirs du plan de 1917 de son rapport. Après s'être concerté avec l'expert Valérie GOUETTA, il a répondu que NON.

Ce plan étant le premier à montrer des infrastructures militaires de la Grande Poudrerie présentes sur le site même de l'usine AZF, et pour certaines encore existantes en 2001, j'ai été surpris que les auteurs de ce rapport soient incapables de commenter un plan qu'ils ont introduit dans leur dossier à deux reprises.

Je suis d'autant plus surpris que la question posée concerne un élément remarquable passant au niveau du cratère d'AZF, et que le rapport de ces deux experts judiciaires conclut que « Ni les recherches historiques, ni les observations de terrain n'ont identifié d'ouvrage souterrain ou de zone remblayée sous l'emprise des bâtiments 221 et 222 » (p42) .

PAR CES MOTIFS

Rejetant toutes conclusions contraires comme injustes ou mal fondées,

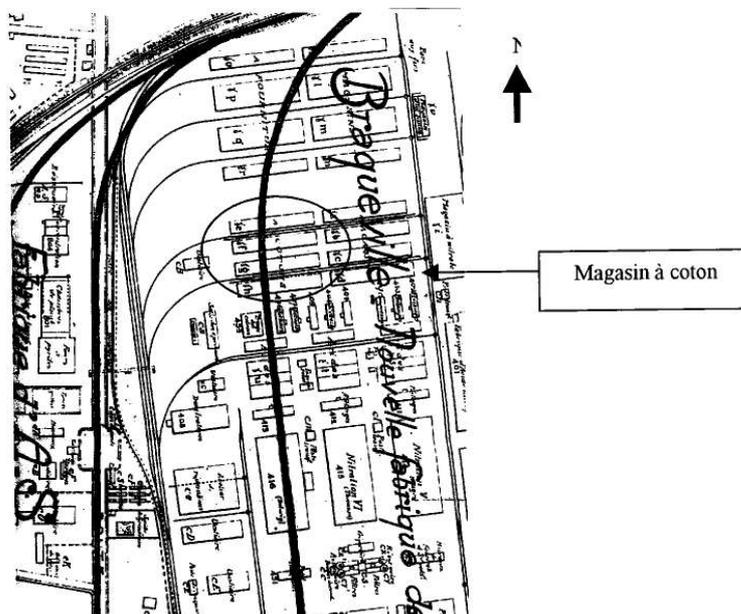
Par application des dispositions des articles 463 et 512 du Code de Procédure Pénale,

Considérant les réponses des ingénieurs GOUETTA et NICOLAS de LAMBALLERIE comme insuffisantes, je demande donc à la cour d'appel de bien vouloir délivrer commission rogatoire aux services de police compétents à l'effet de :

- Trouver la signification de ces trois grands traits noirs du plan de 1917.
- De procéder à une recherche documentaire plus approfondie à ce sujet, auprès de tous les organismes concernés. (Archives départementales, archives municipales, archives du Ministère de la Défense, groupe TOTAL, groupe SME-SNPE etc...)
- Et s'il y a lieu, d'effectuer des reconnaissances géologiques sous les terrains à un niveau plus profond que celui qui a été déjà engagé lors de l'enquête AZF-Toulouse.

FAIT A TOULOUSE, Le 24 Janvier 2012 .
Laurent LAGAILLARDE

γe	→	221
γf	→	223
γg	→	225
γh	→	227



(plan daté de 1917 non référencé "Braqueville Nouvelle Fabrique de CP –coton-poudre)

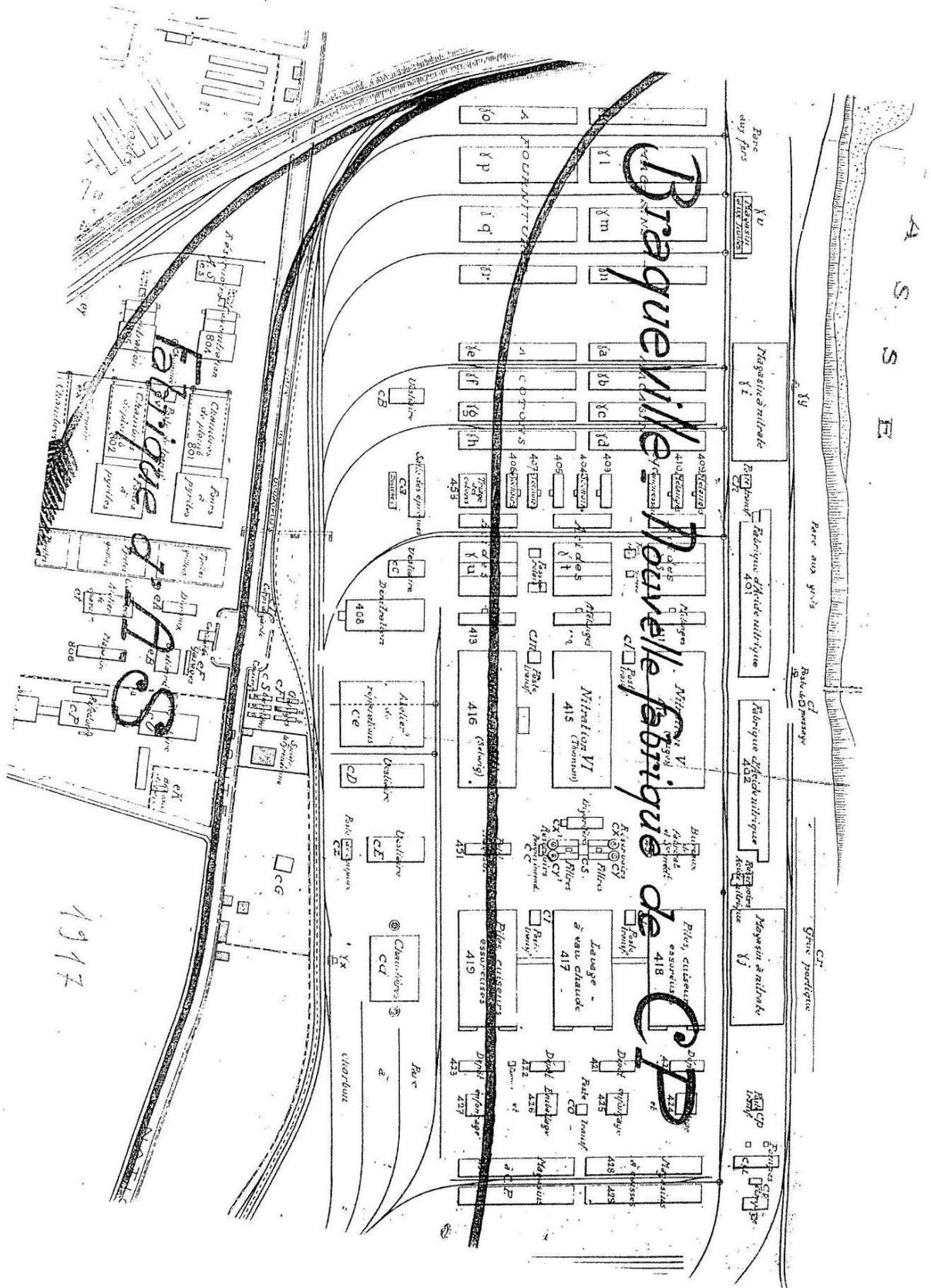
Aucun renseignement n'a été obtenu quant aux techniques de réalisation utilisées à l'époque, nous savons seulement qu'il s'agit de constructions de type toulousaine dont les angles sont en briques foraines, le garnissage en gros béton (galets) et recouvertes d'une charpente métallique et d'une couverture en amiante ciment (remplacée par la suite par des tôles métalliques).

Nous n'avons pas d'information précise sur la présence d'un dallage au sol à cette époque, ni sur la hauteur du sol intérieur des bâtiments par rapport au terrain environnant. Toutefois, on sait que la desserte ferroviaire des bâtiments est en place dès la construction. Il est donc vraisemblable que le sol des bâtiments est, dès l'origine, surélevé d'environ un mètre pour permettre le transfert à niveau entre les wagons et les bâtiments.

Aucune information historique n'a été obtenue sur la provenance des remblais utilisés sous les bâtiments. Les observations de terrain qui ont été faites au cours des opérations d'expertise ont montré que, sur l'extrémité ouest des bâtiments 221 et 223 qui ont subsisté après le sinistre, les remblais mis en place pour constituer l'assise du sol intérieur du bâtiment sont constitués de matériaux naturels (graves à matrice limoneuse).

Un plan de 1917 dressé lors des travaux de déviation de la galerie d'eau potable mentionne les réseaux d'assainissement existants sur le site à l'époque. Il n'y a pas de réseau identifié dans le secteur des magasins à coton poudre. Ce plan est donné en **Annexe 6**.

Des ballastières sont en activité à cette époque pour les besoins du chantier. Ces ballastières sont situées sur le ramier de Braqueville, situé environ 1 500 mètres au sud du site.



Annexe 6 D5708 page 2 du rapport de V. GOUETTA et JY NICOLAS DE LAMBALLERIE



Superposition du plan de 1917 et de la photographie aérienne de la Ville du 27 septembre 2001



Superposition du plan de 1917 et de la photographie aérienne de la Ville du 27 septembre 2001
Zoom sur la zone du cratère