

Audience du 14.12.2011

Notes d'audience - Troisième Chambre Correctionnelle  
Affaire n° 10/00611  
Audience du 3 Novembre 2011 et suivants

Audience ouverte à 14 H 00.

Auditions de M. ARSLANIAN et M. PLANTIN DE HUGUES :

M. ARSLANIAN Paul Louis :

67 ans - demeure à Paris - retraité de la fonction publique

A prêté le serment de l'expert conformément à l'article 168 du code de procédure pénale "d'apporter mon concours à la justice en mon honneur et en ma conscience".

M. PLANTIN DE HUGUES Philippe :

47 ans - demeure à Gonesse - salarié du BEA spécialisé dans les boîtes noires

A prêté le serment de l'expert conformément à l'article 168 du code de procédure pénale "d'apporter mon concours à la justice en mon honneur et en ma conscience".

Le Président autorise l'utilisation du power point.

M. ARSLANIAN Paul Louis : Un enregistrement vidéo m'a été soumis par le juge PERRIQUET, pour savoir s'il y avait un hélicoptère en vol et de quel type. Le travail a été fait en utilisant les moyens techniques du BEA et en m'appuyant sur l'expérience et la compétence de M. PLANTIN DE HUGUES. Sur l'enregistrement apparaît un bruit, 15 secondes après l'arrivée du bruit de l'explosion, il dure 18 secondes et en 2 parties, les 10 premières, c'est un bruit continu qui ressemble à un bruit de turbo d'une machine, au bout de 10 secondes ce bruit se modifie, bruit interaction pale-tourbillon, passage d'une pale du rotor dans le sillage de la pale qui la précède. Nous avons un bruit à chaque passage d'une pale de celle qui précède. Le nombre de pales et la vitesse du rotor par secondes nous donnent la fréquence caractéristique de ce bruit, c'est une signature mais c'est pas aussi net que ça. Il s'agissait bien d'un hélicoptère, soit un écureuil soit un puma. Le signal est trop court et trop bruité par les bruits parasites, comme les alarmes de voiture, pour déterminer les manœuvres de cet hélicoptère. Ce bruit s'arrête brutalement sans décroissance particulière, soit à cause d'un arrêt soit un passage derrière un masque, style immeuble.

M. PLANTIN DE HUGUES projette son exposé : sur l'enregistrement, entre 15 secondes après le premier bruit, 20 secondes après le second bruit, il me semble qu'il y avait un hélicoptère type écureuil qui survolait la ville.

LE MINISTÈRE PUBLIC : l'écureuil de la Gendarmerie n'est pas celui enregistré au collège Bellefontaine, c'est plus tard.

Me FORGET : vos images sont filmées par M6. Vous avez dit de la famille des écureuils, c'est un hélicoptère plutôt écureuil mais peut être puma. Comment qualifieriez vous les 10 premières secondes ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : c'est un bruit qui est constant et qui correspond à un mouvement d'hélicoptère qui n'est pas en descente.

Me FORGET : est-ce que c'est un hélicoptère envol ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : oui

Me FORGET : 25 secondes après l'explosion mouvement pale-tourbillon. Pouvez vous nous dire toutes les possibilités d'analyse de ce second son ?

M. PLANTIN DE HUGUES : on va imaginer que lorsque l'hélicoptère descend, ce sont des phases soit descendre avec le rotor soit faire des légers virages d'un côté pour avoir ce bruit là.

Me FORGET : l'interruption du son masqué par des immeubles.

M. PLANTIN DE HUGUES : il est masqué ou a disparu car l'appareil a changé de sens.

Me FORGET : un puma a atterri à Franczal. Le pilote dit ne pas avoir survolé la ville. Il dit qu'il est en roulage qui dure 5 minutes, puis un bruit important, arrêt de manière précipité de l'hélicoptère. Est-ce qu'il y a un hélicoptère qui peut être en roulage à 3 ou 3,7 Kms que l'on peut percevoir à cet instant là ?

M. PLANTIN DE HUGUES : signal interaction pale-tourbillon est consécutif d'un hélicoptère en vol, pas au sol.

Me FORGET : sur l'accident du Paris-Rio, vous avez parlé de la communication sur cette catastrophe.

M. ARSLANIAN Paul Louis : je ne me souviens pas avec précision. Je dirai après l'accident de l'avion d'Air France j'avais insisté auprès du Gouvernement pour une très grande rigueur dans la communication de façon qu'il n'y ait pas toute sorte de déclarations qui se coupent, se recourent et s'annulent. J'étais responsable de cette enquête. J'avais obtenu des garanties que je serai le seul à m'exprimer sur les progrès de l'enquête, ce qui a été fait. Ceci n'interférait pas avec ce que par ailleurs l'autorité judiciaire avait à faire. Nous étions en contact pour éviter les bavures de communication. Il ne s'agit pas de filtrage, de censure, il s'agit de donner des informations correctes, vérifiées pour que chacun sache où il en est.

Me BENAYOUN : est-ce que l'on peut considérer que l'effet de la dépression qui suit l'onde de choc peut prolonger le bruit de cet hélicoptère ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : la question impliquerait beaucoup trop de spéculations. Le son est un phénomène vibratoire, nous entendons le son émis à distance. Quand nous avons un avion ou une ambulance qui se déplace, la vitesse de cet avion vient surajouter à ce déplacement du son, ce qui provoque une accélération de l'arrivée du son, vibrations lorsque rapprochement ou dilatation si éloignement, c'est l'effet doppler. Un vent établi et puissant pourrait il avoir le même effet ? Ce serait extrêmement faible. Rapprocher la source du son ? Je n'y crois pas trop. Mais un mouvement de l'atmosphère rapproché de l'explosion, va commencer et se terminer rapidement. Si un phénomène existe, il y aurait déformation. Nous avons un bruit remarquablement stable.

LE PRÉSIDENT : expériences ou études sur la question qui vous a été posée ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : non. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu quelque chose quelque part que nous ignorons. Je n'ai pas trouvé d'éléments me permettant de répondre. Il y aurait eu des fluctuations générés par l'explosion.

M. PLANTIN DE HUGUES : je confirme les propos de M. ARSLANIAN. Le signal est très stable et tout à fait cohérent avec un passage d'un hélicoptère dans des conditions normales, si lien avec explosion, il y aurait déformation du signal, ce qui n'est pas le cas.

LE MINISTÈRE PUBLIC : enregistrement FR3. Arrêt du bruit.

M. PLANTIN DE HUGUES : masqué par les bâtiments

M. ARSLANIAN Paul Louis : ça serait toujours masqué.

LE MINISTÈRE PUBLIC : l'appareil identifié comme famille écureuil, signal comparable à puma. Vous avez conclu super puma ?

M. PLANTIN DE HUGUES : je ne peux pas faire de distinction ?

LE MINISTÈRE PUBLIC : orientation ?

M. PLANTIN DE HUGUES : cela ne faisait pas partie de l'expertise. S'il y a un bruit je vais porter les yeux vers ce bruit.

LE MINISTÈRE PUBLIC : c'est à l'audience du TC que vous avez appris l'existence de ce puma à Francazal et également que le pilote de ce puma reconnaissait sur cette bande le bruit d'un puma similaire à celui qu'il pilotait. Quelle réaction cela suscite pour vous ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : le souvenir de cette audience c'est que le témoin avait été entendu par les gendarmes et qu'à l'époque il avait indiqué c'est un puma. Il a écouté avec un casque et l'a reconnu. Je ne mets pas en cause les certitudes du témoin, Je sais quand même à quel point il faut se méfier des sensations

personnelles, on risque de se déjuger. Même si nous pensions que c'était plutôt un écureuil, nous n'avons pas exclu la possibilité d'un puma et n'avions pas de raison particulière de le faire. La qualité de l'enregistrement est imparfait et on n'arrive pas à savoir qui était en l'air et à quel moment.

LE MINISTÈRE PUBLIC : on arrive à une quasi simultanée entre le moment du bruit à Bellefontaine et le moment du bruit du puma qui se pose à Francazal pour arrêt des gaz. Etes-vous d'accord sur cette analyse ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : tout à fait.

M. HUYETTE : est-ce que la nature du bruit vous permet de nous donner une indication sur la distance par rapport au collègue ?

M. PLANTIN DE HUGUES : : non je ne peux pas la donner.

M. ARSLANIAN Paul Louis : ce n'était pas possible. Il n'y a pas assez de durée, trop de parasites même en filtrant.

M. HUYETTE : quelles seraient les circonstances qui pourraient expliquer qu'un autre aéronef ne soit pas accroché par les radars de Blagnac ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : deux types de radars. Radar primaire : c'est un peu comme si en pleine nuit avec lampe de poche, je donne un coup de lumière et j'aperçois quelqu'un. Le radar émet une onde qui va heurter un obstacle qui réfléchit en mesurant le temps de cet aller retour, on peut avoir la distance de cet objet. Le radar ne travaille que dans une certaine zone si quelque chose se déplace trop bas. Un hélicoptère peut voler très bas, un radar ne voit que s'il n'y a pas d'obstacle. Ensuite, il y a le radar secondaire : le sol envoie un message, l'avion répond au message, acte actif. Il répond aux interrogations du radar secondaire. Il suffit de ne pas être équipé ou qu'il soit éteint pour ne pas être visible au radar secondaire. Dans les transports civils, on utilise que le radar secondaire.

Me SOULEZ-LARIVIERE : Si hypothèse de succion possible. Est-ce que la dépression pouvait amener le bruit ? M. ARSLANIAN devant le TC a répondu : je ne vous encouragerai pas dans cette voie là ? Rediriez-vous cette phrase aujourd'hui ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : Je n'ai pas de raison de modifier ce que j'ai dit. J'ai du mal à croire à ce phénomène. Depuis l'audience, j'ai posé la question autour de moi et j'ai cherché, je n'ai rien trouvé, ni rencontré. J'ai du mal à penser que ce soit l'explication mais je ne peux pas le garantir.

Me SOULEZ-LARIVIERE : on est sur quelque chose qui n'est pas décisif mais qui engage la crédibilité.

Me FOREMAN : hypothèse dépression qui suit onde de pression, or celle-ci est voisine de l'onde acoustique. Le temps O fixe le bruit de AZF, 15 secondes après le passage de l'onde acoustique, le bruit de l'hélicoptère 30 secondes après l'explosion.

Comment cela pourrait produire des effets de 30 secondes plus tard ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : il n'y a rien de choquant de ce que je viens d'entendre. C'est un phénomène que aucun d'entre nous est capable de décrire. Explosion mouvement d'expansion, le va et vient ramenait l'air qui était le porteur du son, qui rapprochait le son. Ce son dure longtemps, nous avons 10 secondes de bruit continu et 8 secondes interaction pales tourbillon, ce bruit est resté relativement cohérent avec lui-même pendant ces 18 secondes. Aucun mouvement particulier sur les arbres, on a pas l'impression de mouvement de l'atmosphère qui nous ramenait du son qui aurait été émis assez loin. Il faut un temps de propagation du son. Je ne peux que confirmer qu'il me paraît très difficile d'approfondir cette théorie extraordinairement improbable.

Me FOREMAN : si un hélicoptère écureuil ou puma était passé à proximité du collège Bellefontaine, est-ce qu'on n'aurait pas entendu ce qui a été filmé sans chercher des théories scientifiques fragiles ?

M. PLANTIN DE HUGUES : c'est le passage d'un hélicoptère en vol mais on ne peut pas l'estimer en distance.

M. HUYETTE : indication première de 10 H 10. Déposition de M. HEINZ COTE 4810 page 2 - au moment de l'explosion l'hélicoptère était en fonctionnement, cela a-t-il un impact sur ce que vous nous avez dit ?

M. PLANTIN DE HUGUES : on a l'habitude de travailler en temps relatif, j'ai utilisé un temps 0 temps acoustique de l'explosion et le bruit qu'on percevait. Le temps 10 h 10 ou 10 h 18, peu important. Pour moi le temps de référence c'est le temps 0 et le temps du moment où il a éteint sa turbine.

Me COURREGÉ : niveau de bruit, un sens ou pas ?

M. PLANTIN DE HUGUES : on n'a pas pu évaluer la distance. Il me semble difficile de percevoir un hélicoptère à 3,5 kms

M. ARSLANIAN Paul Louis : si on pouvait l'entendre dans un bruit normal. Le deuxième élément quelque chose à rapporter du bruit nous en avons déjà parlé, additionner deux impossibilités pour faire une certitude c'est peut être un peu hardi.

LE PRÉSIDENT : relation entre perception visuelle et perception auditive en milieu urbanisé d'un hélicoptère. Compte tenu de vos expériences, un hélicoptère évoluant en basse altitude en zone urbanisée, passe-t-il inaperçu ou pas auprès des personnes se trouvant sur son passage ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : en milieu urbanisé un hélicoptère s'entend, des personnes le voient c'est évident. Mais cela dépend des obstacles et des capacités d'observation des personnes. Si pas de réflexion en ligne directe, on le verra. Un hélicoptère inaperçu de tout le monde, c'est non.

LE PRÉSIDENT : à supposer que l'enregistrement soit représentatif d'un hélicoptère, compte tenu de l'endroit de l'enregistrement, devrait-il y avoir quantitativement des témoins qui ont vu cet hélicoptère ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : c'est une quasi certitude le fait que ce soit le bruit d'un hélicoptère. c'est le mot témoin qui me gêne, on peut percevoir un bruit ou un mouvement et ne pas s'en souvenir, si on est focalisé sur autre chose. Nous sommes après une explosion qui a déclenché des émotions, des bruits, je pense que c'est possible qu'il n'ait pas été entendu.

LE PRÉSIDENT : un rapport statistique entre le nombre des personnes qui ont entendu et la perception du visuel en zone urbanisée ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : la corrélation sûrement. Il y a un appareil qui se déplace en zone urbanisée, certains l'entendent, d'autres le voient. Il y beaucoup de monde dehors ce jour là. Je ne peux pas garantir que quelqu'un puisse être frappé par cet hélicoptère.

Me SOULEZ-LARIVIERE : si des gens n'ont pas vu, votre expertise est fausse.

M. ARSLANIAN Paul Louis : j'ai dit que l'on peut voir et ne pas s'en souvenir. On est dans le domaine de l'élément humain.

M. HUYETTE : à supposer que cet hélicoptère soit un hélicoptère normal qui circule normalement avec un plan de vol normal. Pour quelle raison chercherait il à voler très bas, quelle pourrait être la raison d'être et l'état d'esprit d'un pilote pour voler très bas ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : je ne veux pas me livrer à une exercice que je déteste. Tout ce que nous avons c'est un bruit enregistré par une caméra, c'est le bruit caractéristique d'un hélicoptère, on ne peut pas aller au delà, on ne peut pas dire s'il survolait l'eau, des champs ou des maisons. On ne sait pas où il est, ni ce qu'il fait.

Me FOREMAN : est-ce qu'il est rare qu'un hélicoptère vole en basse altitude, le signe qu'il veut se cacher ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : c'est vrai qu'un hélicoptère peut voler très bas, même trop bas.

M. HUYETTE : est- ce que vous pouvez nous dire en 2001 quelle était la réglementation sur la hauteur minimale au dessus d'une agglomération d'un aéronef et plus spécialement d'un hélicoptère ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : je ne suis pas le plus compétent, j'ai des notions. Il y avait survol d'un obstacle à une certaine hauteur. Nous ne sommes pas certains que cet hélicoptère survolait des habitations.

Me CARRERE : quel est le comportement d'un hélicoptère en vol à proximité d'une explosion à l'échelle de ce dossier ?

M. ARSLANIAN Paul Louis : c'est très difficile de répondre, les explosions ne font pas partie des choses courantes. Une chose pourrait éventuellement provoquer une perturbation du vol, ce serait l'onde de choc. Mais quelle perturbation, de quelle nature?

Il suffit qu'il ne soit pas en ligne directe. Il y a quelque chose qui se produit mais est ce que ça a touché l'hélicoptère ? Ce n'est sûrement pas ce qui a provoqué la perte de contrôle de cet hélicoptère, on l'aurait retrouvé écrasé.

Me CARRERE : un hélicoptère en l'air et rapproché de l'explosion, serait perturbé.

M. ARSLANIAN Paul Louis : l'hélicoptère était le puma de Francazal le pilote a ressenti l'explosion et a réagi. Si on se place dans un autre hélicoptère, les pilotes vont entendre le bruit de l'explosion et les mouvements de turbulence, c'est possible. Je ne peux pas me mettre à la place de personnes dont j'ignore tout. Les personnes ont du se rendre compte que quelque chose s'était passé.

Me CARRERE : zone autour de l'explosion à l'intérieur de laquelle l'hélicoptère ne peut pas sortir indemne d'une zone où il y a un phénomène explosif.

M. ARSLANIAN Paul Louis : je ne conteste pas cette affirmation. Un hélicoptère qui se serait retrouvé à quelques mètres de l'usine aurait souffert de l'explosion.

Me BENAYOUN : jusqu'en 1998, hauteur de survol dans les agglomérations de 150 mètres.

Me FOREMAN : l'hélicoptère volait 15 secondes après l'explosion. La SNPE était sous surveillance militaire et non civile. La SNPE a été alertée le 1<sup>er</sup> septembre qu'elle faisait l'objet d'une menace attentat et peut être pourrait expliquer que cela ne soit pas rendu public. Ce bruit de l'hélicoptère ce n'est pas celui de Francazal, mais la défense ne délire pas et on est dans un élément de contexte qui n'est pas sans intérêts. Cela ne colle pas non plus avec la chronologie.

M. PLANTIN DE HUGUES projette son travail effectué sur l'enregistrement de M6.

Me FORGET : l'exploitation de cet enregistrement est plus complexe parce qu'il y a des coupures, on ne peut pas facilement le dater. Pour vous il paraît possible que ce soit l'hélicoptère de la Gendarmerie.

M. PLANTIN DE HUGUES : on ne peut pas synchroniser avec le temps de l'explosion à cause de la durée des coupures de l'enregistrement.

LE MINISTÈRE PUBLIC : il y a 10 coupures, elles sont nécessairement longues car le film a été tourné dehors et après on filme l'intérieur d'un bâtiment.

M. PLANTIN DE HUGUES : oui

Le Président confirme que la défense renonce à l'audition de M. NAYLOR.

Introduction du témoin ROBERT Daniel par l'huissier.

Audition de M. ROBERT :

né en 1951 - demeure en Bourgogne - salarié de TOTAL

A prêté le serment de témoin conformément à l'article 446 du code de procédure pénale de "dire toute la vérité, rien que la vérité".

Le Président autorise le témoin à utiliser ses notes.

J'ai travaillé avec la CEI et j'ai aidé à gérer une base de données des témoignages. A ma connaissance il doit y avoir 80 témoins qui parlent d'aéronef en tout genre. En 2004, j'ai sorti un dossier de témoins disponibles. Il en est ressorti qu'il y avait 2 hélicoptères à proximité du site et 2 avions qui survolaient le site. La deuxième étape, c'est la sortie du rapport final du SRPJ qui disait que les hélicoptères que je décrivais correspondait à un puma en phase de roulage à Francazal qui était au sud. Concernant l'hélicoptère blanc : M. CASANOVA qui travaillait à GIRONIS, dit que juste avant l'explosion il a entendu un hélicoptère passer au dessus de sa tête. Mme DELFOUR porte B du site AZF voit venir de GIRONIS un hélicoptère qu'elle suit des yeux et arrive à AZF porte A au nord, elle se tourne vers la route d'Espagne et peu de temps après l'explosion arrive. M. COURZET, postier, un plus plus au Nord vers la pointe voit cet hélicoptère apparaître derrière cette colonne de fumée et raconte qu'il est malmené avec échelle de corde qui pend en dessous. Une demi douzaine de témoins qui se situent à côté de la porte B et certains de l'autre côté de la route d'Espagne, tous décrivent un grand silence, puis le bruit d'un rotor d'un hélicoptère. Le dernier témoin, donnée factuelle donnée par FR3 qui tournait un court métrage couvrant une grève au collège Bellefontaine, on entend la fin de l'explosion d'AZF, le caméraman continue de filmer et 15 secondes après, le bruit d'un hélicoptère, le bruit s'amplifie et au bout de 8 secondes disparaît. On a pris un hélicoptère, on a fait un enregistrement avec un équipement analogue à FR3, la bande était très proche de celle d'un puma. On s'est retrouvé avec un hélicoptère très proche du site d'AZF. Le 2<sup>ème</sup> hélicoptère que j'ai appelé l'hélicoptère noir c'est un hélicoptère qui était là bien avant l'explosion qui semble tourner autour du pôle chimique, M. MORVAN qui habite à la Fourquette, c'est le premier à le voir, ensuite Mme CLAMENS, Mme BAJOU ont entendu deux bruits qui se superposent et peu de temps après arrive l'explosion du site. De ce fait l'hélicoptère continue à monter vers le Nord, il est vu par deux autres personnes qui sont avec M. CROUZET. Le lycéen M. VINCENT a vu l'hélicoptère passé au dessus de la cour de l'école. Il commence à redescendre plus vers le Sud, vers le lycée GALLIENI, un témoin le voit au travers des fumées. En partant vers l'ouest il passe au dessus du lycée Stendal. Les élèves ont dit à un professeur : un hélicoptère nous bombarde. Il repasse vers la FAOURETTE, un témoin voit l'hélicoptère qui essaye de repartir vers AZF, il remonte vers le Nord. Une dame le voit sur la Garonne en stationnement. Les fumées se sont un peu dissipées, l'hélicoptère reste en stand by au dessus de la rocade. Un témoin globalise le tout, M. ARAGOU, situé très loin au Nord dans un immeuble élevé, a vu l'hélicoptère pendant tout ce



temps. M. PETREQUIN, gardien de prison à SAINT-MICHEL, voit un hélicoptère de la Gendarmerie vers le Nord et le revoit redescendre vers le sud, vers le site AZF. A 10 H 30, l'hélicoptère de la Gendarmerie était à 4 km au Sud.

Me CASERO : vous travaillez actuellement chez Total ?

M. ROBERT : oui

Me CASERO : vous avez aidé la CEI ?

M. ROBERT : oui mais je n'en étais pas membre.

Me CASERO : votre méthodologie.

M. ROBERT : j'ai travaillé avec M. BIECHLIN. Je ne connais pas Mme BAUX. J'ai travaillé sur les témoignages recueillis par l'association Mémoire et Solidarité.

Me CASERO : Mme BAUX ne vous connaît pas ?

M. ROBERT : je ne pense pas.

Le Président pose les questions de M. LAGAILLARDE .

Réponses :

1) je connais les photos de M. CAILLAUX, j'en ai obtenu des photocopies.

2) effectivement quand AMS avait pris la déposition de M. CAILLAUX, une adresse était indiquée or c'était l'adresse où il habitait mais pas où il avait fait les observations, j'ai écarté son témoignage.

3) la photo de MK. CAILLAUX n'est pas suffisamment précise pour définir le type d'avion.

4 ) a répondu

5) on revient au rapport de 2004, deux hélicoptères. Conclusions qui parlaient de deux avions. Pour l'un comme pour l'autre, il y a en gros 8 témoins. M. CHARDONNET travaille à la SNPE proche du pont qui relie la SNPE à AZF, il dit que quelques minutes avant l'explosion il voit arriver de Pech David un petit avion qui passe au dessus de la SNPE puis disparaît vers le Nord Ouest, il l'a vu faire demi tour et repasser sur la SNPE, il dit que c'était la première fois qu'il voyait un avion passer sur le site. D'après les témoins, il volait très très bas. Les données de la DGAC de Blagnac ne permettent pas de détecter ce type d'avion qui vole très bas.

6) de continuer à chercher à avoir plus d'information là dessus, on arrive à faire des trajectoires, il aurait fallu l'affiner, poser plus de questions, rencontrer des gens.

7) je sais que quand il y a des manifestations avec beaucoup de monde, il est clair que le service de sécurité met à la disposition des hélicoptères équipés de WESCAM.

8) j'en entendu parler de cette histoire, de M. FABUIS, je ne sais pas s'il a pris un hélicoptère, cela me paraît incroyable.

Le Président : M. CHARDONNET ? Quelle cote ?

Me FOREMAN : COTE D 4838 page 2

M. HUYETTE : allusion au filtrage des radars en deçà d'une certaine altitude. Est ce que c'est dans le dossier ?

M. ROBERT : je ne me rappelle pas.

M. HUYETTE : heure de vol et niveau de vol - cote 1252. Niveau de vol inférieur au seuil de filtrage dont vous parlez. M. CHAPELIER a dit qu'il volait entre 80 et 150 mètres et a été accroché par le radar.

M. ROBERT : il a un transpondeur. Le filtrage va fonctionner très bien. La Gendarmerie qui a un permis de vol va le mettre en action.

M. HUYETTE : en plus ou en moins .

M. ROBERT : Tous les temps sont faux. Erreur de quelques secondes.

Me FOREMAN : vous mentionnez dans votre rapport : 1 mn 13

LE MINISTÈRE PUBLIC : je suis intrigué par votre rapport. Y a t-il des aéronefs en lien avec l'explosion ?

M. ROBERT : on se retrouvait à la tête de beaucoup de témoignages. Pour certains témoins, on n'arrive pas bien à comprendre ce qu'ils ont vu. Il faut rechercher si leur vision peut être rattachée ou non à un des avions officiels. Si on constate une cohérence avec la vision du témoin, on le classe dans les bons témoignages.

LE MINISTÈRE PUBLIC : trajectoire de l'hélicoptère sombre - incohérence entre les témoignages.

M. ROBERT : quand on lit les attestations les différences s'expliquent par le fait qu'ils ne voient pas les choses au même endroit. Pour les couleurs des avions ce n'est pas un point important.

LE MINISTÈRE PUBLIC : ils sont au la même endroit.

M. ROBERT : effectivement. J'espère qu'il n'y a pas un hélicoptère de plus.

LE MINISTÈRE PUBLIC : je ne vois toujours pas le lien avec l'explosion

M. ROBERT : ce sont des hélicoptères conduits par des gens qui ont vu des choses, il aurait été intéressant d'avoir leurs témoignages.

LE MINISTÈRE PUBLIC : parmi les 3 témoignages qui rapprochent l'hélicoptère blanc de l'usine chimique, 2 sont contredits et 1 me paraît bizarre. On ignore d'où il venait.

M. ROBERT : 6 ou 7 témoins l'entendent.

M. HUYETTE : vue dégagée - témoignage de M. GALL se trouvait sur son toit - M. BLED était sur une petite voie ferrée sur la passerelle en direction de AZF - Que pensez vous de ces témoignages ?

M. ROBERT : témoignages tardifs. Un jeune homme était avec une copine, il filmait et a vu un hélicoptère.

Me FOREMAN : le témoignage de M. GALL. Il n'a pas vu d'avion mais a vu 2 explosions, cela ne veut rien dire. S'il y avait des avions dans le ciel, la vraie question est de savoir quel lien ?

Me SOULEZ-LARIVIERE : la trajectoire de l'hélicoptère autour de Bellefontaine, il est probablement arrivé du côté où on l'a vu.

Me BISSEUIL : êtes vous la même personne que celle qui s'est occupée des carottages dans le 221 ?

M. ROBERT : oui.

Me BISSEUIL : vous êtes intervenu le 14 mai 2003 et il y a un tracto-pelle qui fait des carottages et manifestement vous n'y êtes pas autorisé. Vous déclarez que vous êtes le responsable de ces opérations ?

M. ROBERT : en attendant les travaux que je devais effectuer pour la C.E.I., je faisais des forages.

Me BISSEUIL : on vous avait dit que vous aviez des autorisations ?

M. ROBERT : le juge m'a donné des autorisations verbales.

Me BISSEUIL : M. PERRIQUET ne semblait pas informé ?

M. ROBERT : Si on donne un accord verbal cela veut dire que je pouvais y aller.

Me BISSEUIL : le 16 mai M. PERRIQUET vous donne un avis favorable. Dans un premier temps vous faites ces opérations puis suspendues par le Juge d'Instruction,

M. ROBERT : oui

Me BISSEUIL : pourquoi le Juge d'Instruction a fait arrêter ces opérations ?

M. ROBERT : quand on faisait un trou, on les tubait et on mettait un capuchon dessus.

Me BISSEUIL : en présence d'un huissier.

M. ROBERT : absolument.

Me COURREGÉ : vous avez fait un travail important sur les bombardements de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, vous les avez faits à quelle période ?

M. ROBERT : en 2003

Me COURREGÉ : rapport de 2004. Vous travaillez pour la CEI - l'usine avait été bombardée pendant la seconde guerre mondiale ?

M. ROBERT : effectivement, elle a été touchée par une bombe de 500 kg, on s'aperçoit sur le toit du box après le bombardement qu'il y a un gros trou, comparaison de photos avant et après. La bombe a pu s'enfoncer à 5 mètres sous le sol. On a retrouvé dans les années 60 une bombe à la SNPE qui était désamorcée, elle reste calme pendant des années et se réveille.

Me COURREGÉ : ce travail était destiné à fermer cette porte ?

M. ROBERT : on essaie de fermer un maximum de portes.

LE PRÉSIDENT : réfection de la dalle du box.

M. ROBERT : juste après le bombardement l'armée a fait évacuer tous les travailleurs du site. Ils ont peut être simplement fait cimenter la surface.

Audience suspendue à 17 h 22 - Reprise le 17 h 57

LE PRÉSIDENT: qu'avez vous à dire sur les questions abordées jusqu'à ce jour ?

M. BIECHLIN : je suis ingénieur chimiste et je ne suis compétent qu'en chimie. J'ai trouvé tous les experts de la défense convaincants.

M. GRASSET : j'adhère à la réponse de M. BIECHLIN. J'ai beaucoup apprécié la définition des éléments antérieurs par rapport aux éléments précurseurs. On est devant ce tribunal pour l'accusation sur la thèse chimique. Il me semble qu'aujourd'hui, ce fameux hélicoptère qui avait été totalement rejeté, devient quelque chose de tolérable. On n'a jamais cherché qu'il devienne l'instrument de quoi que ce soit. Je ne vois pas de camion au bord du cratère dans le film où il y a l'hélicoptère de M. CHAPPELLIER. A l'est il y a de la terre, je voudrais progresser dans cette direction là.

Me BISSEUIL : est-ce que M. GRASSET a les mêmes préventions au regard de la SNPE ?

M. GRASSET : devant le TC, le Préfet a dit la SNPE participe à la défense nationale.  
M. MEYNIEL s'est restreint par rapport à cela. En ce qui concerne la SNPE je reste convaincu de rien mais ouvert à tout, mais il est possible qu'un événement antérieur se soit produit à la SNPE.

Me BISSEUIL : est-ce que la SNPE ne revient elle pas aujourd'hui sous une autre forme que la piste électrique ?

M. GRASSET : nous n'avons jamais dit qu'il a pu se produire quelque chose avec impact à AZF. On a beaucoup parlé des témoins. M. ARSLANIAN a fait une analyse censée de témoignages, certains ont vu des choses importantes pour nous. Ce serait dommage de laisser des témoignages de côté.

Audience levée à 18 h 06

LES GREFFIERS



LE PRESIDENT

