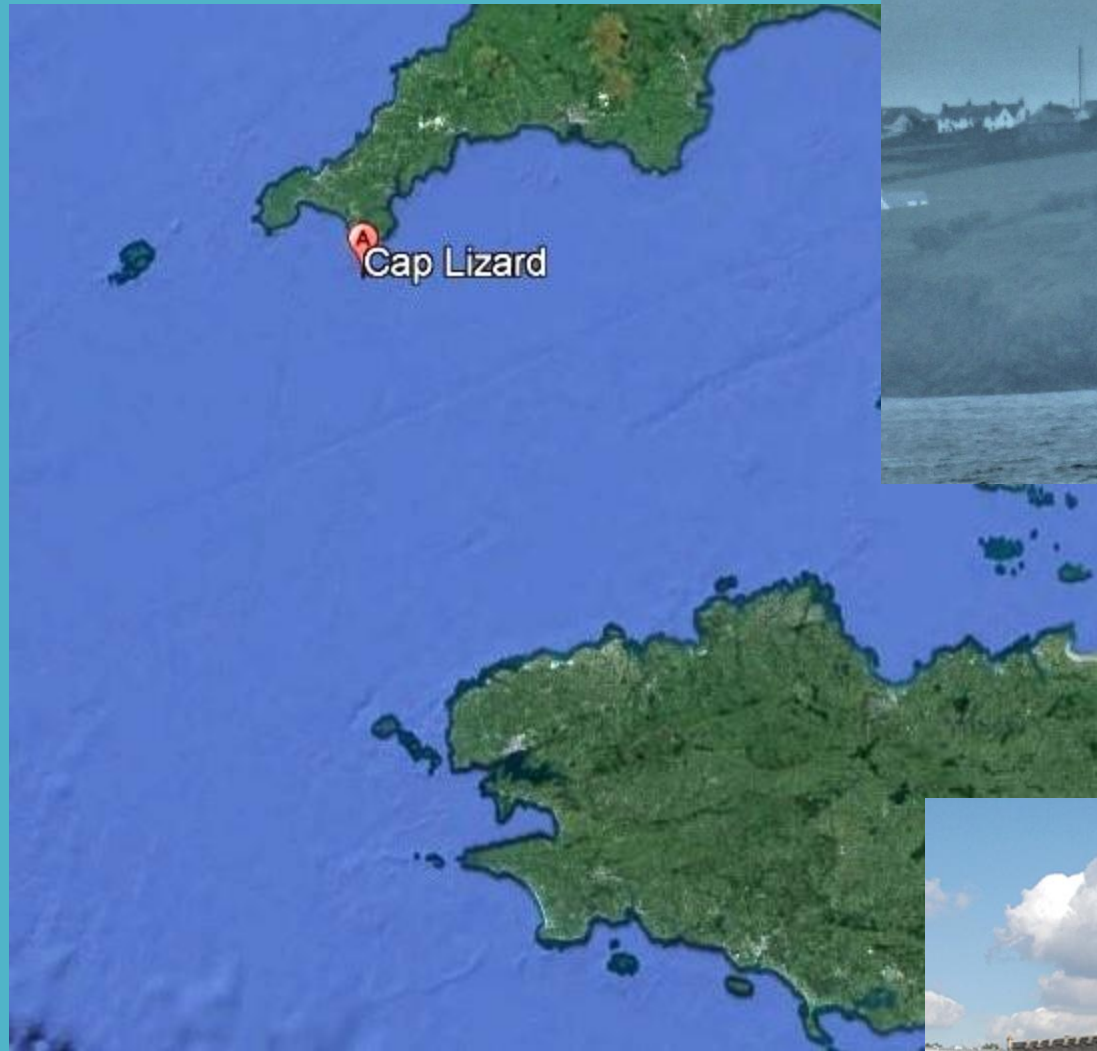


DIAPORAMA



Loctudy



ASSOCIATION

L'affaire du « BUGALED BREIZH »

Fait divers ou secrets d'états ?

Exposé par Jean-Pierre PAOLI
Fils de marin
Ingénieur honoraire de la SNCF
Peintre maritime

5 février 2024



Le pays bigouden, haut-lieu de la pêche

Un chapelet de ports sur cette partie très exposée du sud du Finistère: C'est le Pays Bigouden.



La pêche y joue tout au long de l'année un rôle important dans les secteurs qui en vivent: mareyage, usines de transformation, avitaillement, filatures, mécanique, électricité, peintures, administration.

Le centre principal de cette activité est **LE GUILVINEC**



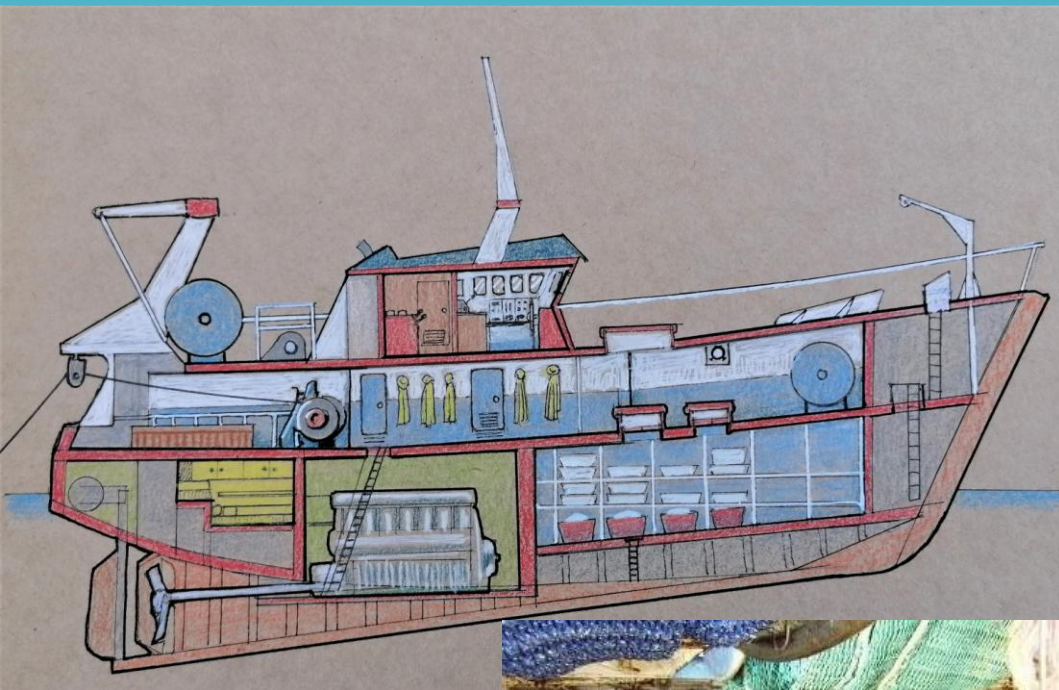
« BUGALED BREIZH »

Bugaled Breizh (enfants de Bretagne) est un chalutier de pêche arrière, en acier, mis en service le 25 mai 1987 aux Chantiers de Bretagne Sud à Belz (Morbihan).

C'est un bateau à pont couvert destiné à la pêche au large .

Basé à Loctudy, il est immatriculé au Guilvinec (GV 642421).

Longueur 24m, largeur 6,60m, puissance du moteur 800CV . Equipé de 2 chaluts dont un seul opère à la fois.



Le chalutier est aménagé pour un équipage de 8 hommes. Il est réduit à **5 marins**: le patron, le chef-mécanicien, le second mécanicien et deux matelots.

Le bateau passe environ 300 jours par an à la mer.

Une campagne de pêche dure 14 jours, le 15^{ème} jour est consacré à la vente en criée. Suivent 3 jours de « relâche » puis le bateau repart.

Chaque marin a 10 jours de repos tous les 2 mois et demi.

Le bateau ne s'arrête jamais sauf tempête ou avarie.

Si un problème de santé survient, on rejoint le port le plus proche pour débarquer le malade, puis le bateau repart.

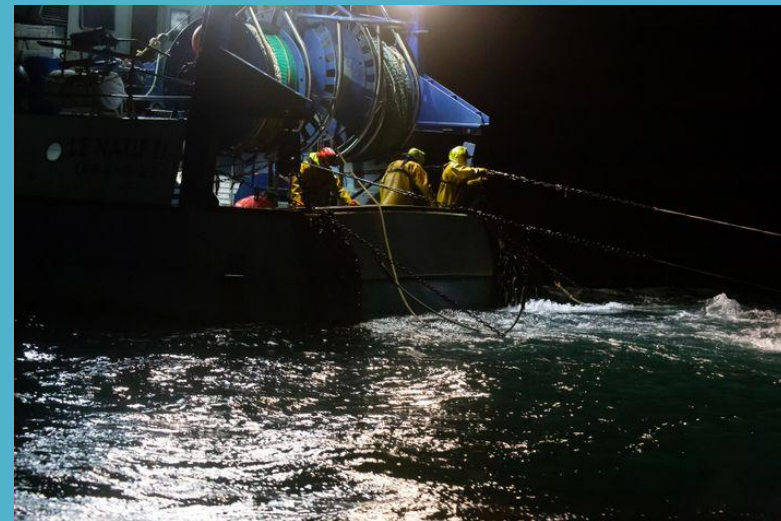


**Le gagne-pain des marins,
c'est leur bateau et la vente de leur pêche...**

Le dur métier de la pêche au chalut



Le fait de lancer le chalut, de le traîner, puis de le hisser à bord et de vider son contenu s'appelle un « **trait de pêche** ». En campagne « normale », le chalutier fait 7 traits de pêche par 24 heures, en principe 3 de jour et 4 de nuit. Un trait de pêche dure de 3 à 4 heures.

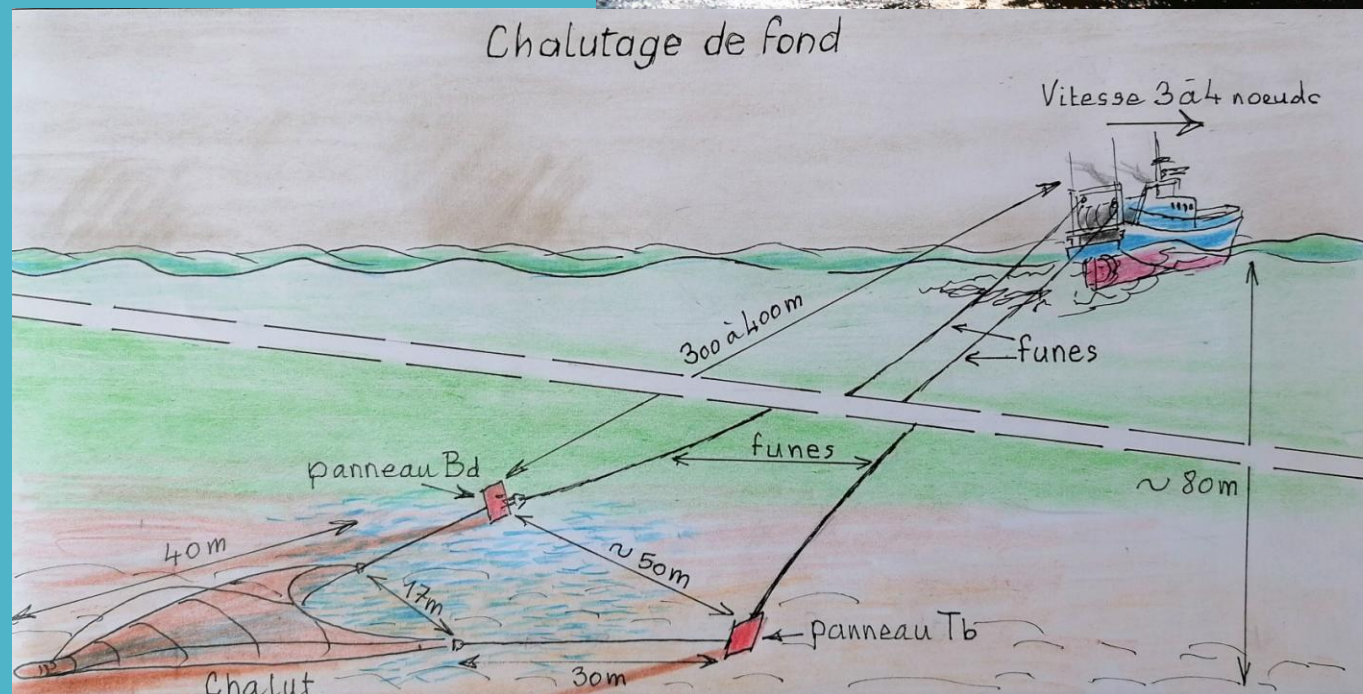


Les chaluts du Bugaled Breizh font 40m de long pour 17m de large à la gueule, pouvant remonter jusqu'à 5T de poissons.

Deux **panneaux** d'une tonne gardent le chalut ouvert. Ils sont reliés au chalut par 2 câbles en acier appelés « **bras** », et au bateau par 2 câbles en acier plus forts appelés « **funes** » pouvant tirer chacun 22T.

Pendant le trait, la vitesse du bateau est maintenue entre 3 et 4 nœuds (5 à 7km/h).

L'ensemble chalut-funes-panneaux-bras s'appelle le « **train de pêche** ».



Des campagnes de pêche sans histoires...

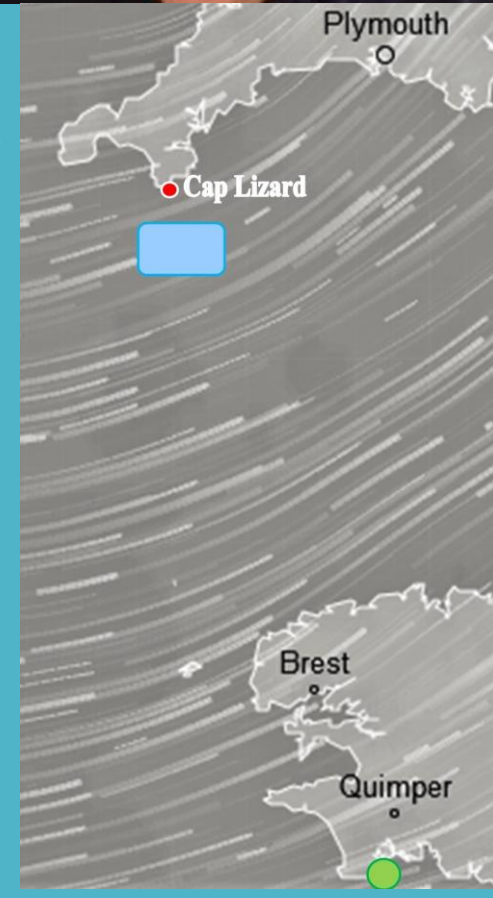
Le **Bugaled Breizh** appartient à **Michel DOUCE**, son armateur et patron. Depuis sa construction, le bateau n'a connu aucun problème important. En 1999 le moteur a été remplacé après 11 ans de service. Le dernier carénage du bateau date de 2003.

Depuis juillet 2003, Michel DOUCE est en arrêt maladie. Il est remplacé comme patron du Bugaled par celui qui a été son second, un patron de pêche breveté et expérimenté qui a toute sa confiance.

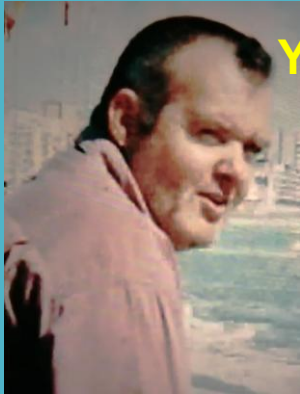


Le 5 janvier 2004, le Bugaled Breizh s'apprête à appareiller de Loctudy pour une marée de 15 jours qu'il effectuera **au large du cap Lizard** (Cornouaille britannique) en compagnie d'un autre chalutier de Loctudy, l'**ERIDAN**.

Le chalutier **ERIDAN**, patron **Serge COSSEC**, de Loctudy, qui va effectuer la marée en compagnie du Bugaled Breizh



Les hommes du Bugaled Breizh...



Yves GLOAGUEN (YOU), 44 ans, patron.



Georges LEMETAYER, 60 ans, chef-mécanicien



Pascal LE FLOCH, 49 ans, second mécanicien.



Patrick GLOAGUEN, 35 ans, premier matelot.



Eric GUILLAMET, 41 ans, second matelot.





Avis de tempête...

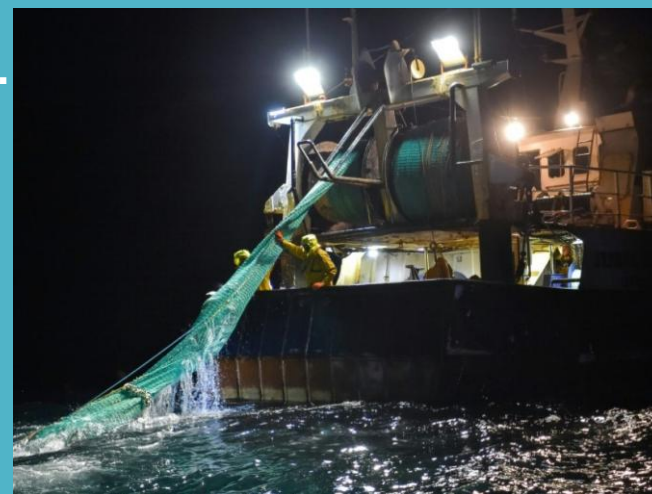
Dimanche 11 janvier 2004, le temps s'est dégradé, **un avis de tempête est émis**. Bugaled Breizh et Eridan vont se mettre à l'abri dans le port de **Newlyn** en Cornouailles.



Lundi 12 janvier, Bugaled et Eridan sont amarrés à couple à Newlyn. L'amélioration n'est prévue que pour le lendemain après-midi. **Michel DOUCE appelle le patron du Bugaled Yves GLOAGUEN** pour lui parler des prix à la criée à son retour à Loctudy...

Ce sera la dernière conversation entre les deux hommes...

Mardi 13 janvier, le temps s'est amélioré. Bugaled et Eridan ont repris la mer à 19 heures. La « mise en pêche » a lieu vers 21h30 sur fonds de sable. Les traits de pêche successifs vont durer 3 heures chacun.



Mercredi 14 janvier, les deux chalutiers continuent leur pêche: un peu de lotte et de cabillaud, mais surtout de la seiche. Chaque bateau a embarqué dans sa cale à poissons, 15 tonnes de glace avant le départ de Loctudy.

Avec la nuit, le temps s'améliore.



**Le patron Serge COSSEC
(FANCH)**



Jeudi 15 janvier 2004, à bord de l'ERIDAN...

Matin gris au large du cap Lizard.
L'Eridan vire (*remonte*) le chalut. Il est éloigné de 3 à 4 milles du Bugaled qui est très visible aux jumelles et qui vire aussi son chalut.



A 10h30. Un hélicoptère de couleur grise qui vient de la terre, s'approche et survole l'Eridan très bas et très lentement sur tribord.



Un contact radio VHF a lieu avant 11 heures entre Serge COSSEC et Yves GLOAGUEN patron du Bugaled: on discute de ce que « l'on a viré » (remonté) comme poisson. Puis Yves informe Serge qu'il va faire route vers le sud-est pour son prochain trait.

Les deux bateaux ne seront plus en vue l'un de l'autre.

L'Eridan relâche alors son chalut pour un nouveau trait de 3 heures pendant que ses hommes glacent et rangent le poisson remonté. A 11h30, ils se retrouvent pour déjeuner sur le pouce. A midi, pause, sauf à la barre du chalutier...

A bord de l'Eridan tout va bien... Mais à 12h25...

Appel radio ! C'est Yves GLOAGUEN: « **Fanch! Viens vite! On chavire!...** » Répété plusieurs fois...

Puis il donne sa position: « **49 degrés 42 nord, 5 degrés 10 ouest...** »

COSSEC répond: « **Youn! Largue tes bombards! On arrive!** », et il commande: « **A virer! Le Bugaled chavire!** »

Un dernier appel « **Je chavire!... Viens vite...** » un bruit d'eau dans la VHF? Et puis plus rien... Il s'est écoulé moins de 2 minutes depuis le premier appel !

Les heures tragiques...

A 12h35 l'Eridan se dirige vers la position indiquée par Yves GLOAGUEN, environ à 5 milles. Son radar, réglé sur 6 milles, ne détecte aucun écho.

Le patron Serge COSSEC envoie un message de détresse (Maiday) par Inmarsat C, puis il prévient le « CROSS Gris-Nez » (secours français pour toute la Manche).

COSSEC et son second voient au loin un **hélicoptère anglais** de couleur grise vers là où ils se rendent. Justement les Anglais se manifestent sur la radio: Serge leur répond et précise ce qu'il s'est passé, croyant que les secours anglais sont déjà partis...

A 12h50, Michel DOUCE a été alerté par la capitainerie de Newlyn, et appelle l'Eridan par téléphone satellite...COSSEC lui raconte le drame.

A 13h15 L'Eridan arrive à la position signalée: **les traces de naufrage sont évidentes.** Odeur et nappe de gazole, nappes d'huile, bulles d'air, débris divers (bouteilles et bidons d'huile, planches).

Le **sondeur** de l'Eridan détecte une masse sur le fond à 85 mètres: sa forme et ses dimensions correspondent. **C'est le Bugaled !**

Sa position est relevée au GPS: 49°42' 401N, 05°10' 370W.

Un bombard est visible. Mais il est vide...

Un hélicoptère arrive, rouge et gris marqué **Royal Navy Rescue**. De l'Eridan, on lui montre le bombard. **Un plongeur saute...** Il examine le radeau, en arrache un tube qu'il garde, puis sort un couteau et perfore les boudins du radeau.

Puis il est hélitreuillé dans l'hélico qui s'éloigne...



Beaucoup de monde sur zone...

Il est 13h30: L'Eridan s'est laissé dériver pour essayer de trouver d'autres choses, puis il revient sur zone. Un hélicoptère anglais, jaune, la survole. De l'Eridan on aperçoit le bombard que le plongeur anglais a perforé mais qui flotte toujours...

Des navires sont arrivés sur zone: cargos, chalutiers, un navire militaire (le patrouilleur anglais « Tyne »), et également ...**un sous-marin** (qui se révélera être le Néerlandais « **Dolfijn** ») en train de s'éloigner...



A 14h15, l'Eridan repêche **la balise de détresse, deux bouées-couronnes et un gilet de sauvetage du Bugaled**. Serge COSSEC prévient le CROSS de cette découverte. On lui apprend alors qu'un hélico des Coast Guards a remonté **deux corps...**



A 16h00, Serge COSSEC apprend par la VHF que le bombard dégonflé a été récupéré par le chalutier **L'Hermine** de Roscoff. Il est marqué **BGB** et appartient bien au Bugaled Breizh.

Et puis la nuit tombe, et les recherches sont suspendues...

A 18h00, l'Eridan se remet en pêche. Tous les évènements de la journée sont dûment consignés au livre de bord.

Tôt dans la matinée du 16 janvier, les recherches reprennent avec l'Eridan, 4 autres bateaux arrivés de Loctudy dans la nuit, deux navires britanniques et un hélico des Coast Guards.

Les vrais débuts de l'affaire du Bugaled Breizh



Un des premiers avertis du naufrage du Bugaled est **Robert BOUGUEON**, le président du Comité des pêches. **Il ne comprend pas comment le bateau qu'il juge être le plus robuste de la flotte du Guilvinec ait pu chavirer à cause du mauvais temps. Pour lui, la cause est une collision.**

Il n'a pratiquement pas dormi la nuit suivant le drame. Le 16 janvier vers 10 heures, Serge COSSEC, le patron de l'Eridan, l'appelle par satellite et lui raconte par le détail tout ce qu'il s'est passé la veille. BOUGUEON pense que dans cette affaire quelque chose ne colle pas... Comme il l'avoue à COSSEC « **On a une merde sur le dos !** »

*Robert BOUGUEON est informé que les deux corps repêchés par les garde-côtes anglais sont identifiés:
Il s'agit du patron Yves **GLOAGUEN**
et du second-mécanicien **Pascal LE FLOCH**.*

Toutes les familles ont été averties du drame.

Au niveau de l'état, **Hervé GAYMARD** ministre de la Pêche et **Dominique BUSSEREAU** secrétaire d'état aux transports et à la mer associent tout le gouvernement à l'attente et au deuil des familles.

Où les choses se précipitent...

Robert BOUGUEON avait raccroché depuis à peine une heure d'avec Serge COSSEC, qu'il est appelé chez lui par le **cabinet du ministre**. Alors qu'il n'a encore exprimé aucun avis, on lui déclare:

*« lorsque le **Bugaled Breizh** a chaviré, le **sous-marin** le plus proche se trouvait à 35 milles du lieu du naufrage. Il ne peut donc pas être impliqué... ».*

En effet, un exercice militaire de l'OTAN (**ASWEX 04**) se préparait pour le lendemain 16 janvier dans une zone située 100km plus à l'ouest. Mais **6 sous-marins** devaient rejoindre cette zone...

On apprendra plus tard que le jeudi 15 janvier, jour du naufrage, avait lieu l'exercice hebdomadaire de la Royal Navy, « **thursday war** », auquel peuvent participer aussi des sous-marins...

A Loctudy et au Guilvinec, les rumeurs vont bon train, en particulier à propos du sous-marin néerlandais qui a été aperçu sur zone... Et des voix s'élèvent pour demander une enquête, car personne ne croit à la thèse du « mauvais temps ».

Ce jour même 16 janvier 2004, le parquet de Quimper se saisit de l'affaire afin de déterminer les causes du naufrage...

Le magistrat qui va « s'y coller » est procureur de la République au parquet de Quimper, **Roland ESCH**, spécialiste... de l'enfance maltraitée !

L'expertise maritime judiciaire se met en place sous la direction du commandant **Jean-Daniel TROYAT** (fils de l'écrivain Henri TROYAT), expert agréé par la Cour de cassation...



« L'opération ANDROMEDE »...

Pour cette expertise sur le naufrage, le « **BEA mer** » (Bureau-Enquêtes-Accidents-mer, dépendant du ministère des Transports) est requis.

Aussitôt, la **Marine nationale** va mettre à disposition du BEA mer le **chasseur de mines « ANDROMEDE »** qui est équipé de deux « **PAP** » (poissons auto-propulsés) afin de mener une reconnaissance de l'épave dont on connaît la position.



Le procureur ESCH trouve ce geste « très généreux »...



Le samedi 17 janvier, Michel DOUCE est contacté par un adjoint au préfet maritime. Cet officier vient le chercher et l'emmène illico à Brest d'où l'Andromède doit appareiller le soir-même pour être sur zone le lendemain matin !

A bord du navire, Michel DOUCE découvre ceux qui vont prendre part avec lui à l'opération :
**Un enquêteur du BEA mer et un gendarme maritime,
un autre patron de pêche de Loctudy (Pascal AUTRET, du chalutier Ar Zantez).**

Le 18 janvier à 6h30, **moins de 3 jours après le naufrage**, l'Andromède est sur zone.
Un des robots PAP est mis à l'eau pour une plongée à 80 mètres. Michel DOUCE et les autres observateurs scrutent avec anxiété les écrans dans le centre opérationnel du navire.

La visibilité au fond est très limitée. Il faut s'habituer à des images fantomatiques en noir et blanc. Soudain, Michel DOUCE frissonne: c'est son bateau qui apparaît. Il repose tranquillement sur son flanc gauche, incliné à 45 degrés. Le robot éclaire son flanc tribord (côté droit). **Et là, la vue est violente !**

L'évidence...

L'image paraît sans appel: le flanc avant droit du Bugaled présente un énorme enfoncement comme l'aile d'une voiture qui aurait refusé la priorité...

Le robot va effectuer quatre passages le long de cette partie du bateau. Des photos sont prises à partir des images du PAP.



Sur l'Andromède, un consensus se fait sur la cause du naufrage: **Un choc avec un autre navire !**
La cause est entendue...

Et puis le PAP va survoler le « train de pêche »... rapidement. En fait il ne va se déplacer que sur le chalut et ses bras, **négligeant complètement les funes.**

Alors, Michel DOUCE demande au commandant de l'Andromède **s'il serait possible d'aller voir l'autre côté du Bugaled.** Et là, le commandant lui répond que ce n'est pas possible par crainte de perdre le robot, des lambeaux de chalut étant accrochés à l'épave...

Plus tard, Michel DOUCE dira: « je suis sûr que si on avait été voir, ça aurait évité qu'ils nous fassent croire n'importe quoi ! »

Et au retour de l'Andromède, tout s'emballe...

La traque au « voyou des mers »...

Le 19 janvier, le procureur ESCH déclenche la plus grande chasse maritime qui ait jamais eut lieu en France !
Il annonce:

... « Le chalutier breton *Bugaled Breizh* a probablement été éperonné par un bâtiment étranger naviguant en pleine vitesse! ... **C'était le combat de David contre Goliath!** ... L'implication d'une « croche » est totalement exclue... Le sous-marin le plus proche était à 60km du lieu du drame... Le navire incriminé devait remonter la Manche vers le nord de l'Europe... **Si cela se révélait exact, je serais effrayé par ce comportement ! »**

Et le BEA-mer publie un rapport préliminaire qui reprend trait pour trait l'hypothèse du procureur ESCH.



La traque se met en place: parmi les 600 unités ayant emprunté la Manche ce jour-là, une liste de 34 navires de commerce susceptibles d'être impliqués est dressée. Ils seront inspectés par les gendarmes ou par des autorités locales avec un rapport précis pour chaque navire !

Pourtant, un élément important est minimisé: le mardi 20 janvier, l'Eridan est rentré au Guilvinec sa campagne achevée. Son patron **Serge COSSEC est aussitôt auditionné par les gendarmes à 19 heures.** COSSEC, **premier témoin du drame** confirme que faisant route pour porter secours au Bugaled, son radar réglé sur 6 milles, **il n'a reçu aucun écho.** Un gros navire serait forcément apparu sur le radar.
Pourquoi ce témoignage n'est-il pas pris en compte?



A la recherche du coupable

L'hypothèse d'une collision émise par le Procureur ESCH et corroborée par le BEA-mer scandalise l'opinion:
Dominique BUSSEREAU déclare:

« ...*Tout sera mis en œuvre pour retrouver et condamner les responsables de cet acte inqualifiable...* ».



Dans cet esprit, le procureur ouvre le vendredi 23 janvier une information judiciaire contre X. Deux juges d'instruction du TGI de Quimper sont saisis: **Richard FOLTZER** et **Muriel CORRE**.

Malgré les témoignages d'équipages de navires passés près de la zone, et de Serge COSSEC qui n'a eu aucun écho sur son radar, **on continue de chercher**. Les familles des victimes s'impatientent. **Et si tout ceci n'était qu'un vaste rideau de fumée ?** C'est ce qui se dit chez les pêcheurs...

Mais qui écoute les pêcheurs ?...

...Hélène TANGUY, députée-maire du

Guilvinec.

Elue UMP du Finistère, elle a ses entrées au gouvernement, et n'a aucun mal à faire passer le message à Jean-Pierre RAFFARIN, Dominique PERBEN et Dominique BUSSEREAU

Elle demande que l'on renfloue le Bugaled Breizh !

Malgré cela, Le 7 février, D. BUSSEREAU informe la presse que l'enquête se poursuit...
On recherche des traces de peinture bleue sur des coques de navires...

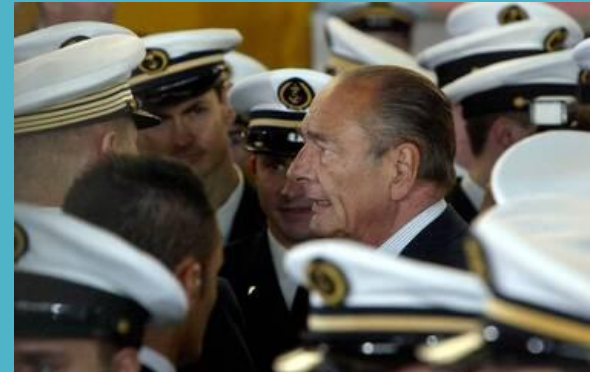


Mardi 17 février 2004: Jacques CHIRAC est en visite officielle de la Marine nationale à Brest !



Le coupable idéal ?

Au cours de cette visite, Jacques CHIRAC va faire l'éloge de « l'armée de mer » et fustiger ceux qu'il appelle les « voyous des mers ».



Presque simultanément au discours du président, une dépêche de l'AFP est diffusée à la presse: « **Une piste très sérieuse dans le naufrage du Bugaled Breizh: une équipe de gendarmes est prête à partir pour Port Saïd pour y vérifier la coque du cargo « Seattle Trader » !** »

Joli coup médiatique ! (bien que la justice soit mise devant le fait accompli...)

« SEATTLE TRADER » vraquier philippin de 38318 tonnes et 212 mètres de long.

Le 15 janvier 2004, il serait passé à bonne distance du Bugaled, mais « assez près pour être suspecté ». Il faut dire que ce 15 janvier, il a accéléré son allure et semblé fuir...

Il ne sera inspecté minutieusement qu'à Fangcheng en Chine le mercredi 10 mars, par deux gendarmes et de nombreux experts chinois. Cette inspection est filmée.

Les prélèvements de peintures de la coque sont transmis en France au labo de la Gendarmerie.

Les experts diront « négatif » le 26 avril. Mais il faut établir un rapport. Il n'arrive que le 24 mai sous forme provisoire... **Le définitif ne sera publié que le 23 août !**



Le Seattle Trader était le plus suspect parmi 3 navires... Et les trois sont totalement « innocentés »...

Cette « chasse au coupable » aura tout de même duré cinq mois !

Le combat pour le renflouement

La douleur de la catastrophe aura fait se rapprocher les familles des cinq victimes.
Dans ce groupe va naître la volonté d'aller jusqu'au bout dans la recherche de la vérité.

C'est **Robert BOUGUEON** qui va prendre ce groupe sous son aile: Il va œuvrer pour que le **Comité des pêches puisse se porter partie civile**. Le procureur refuse à plusieurs reprises.

Avec l'aide de **Maître Christian BERGOT**, avocat, le Comité va **fédérer le groupe des familles des victimes** qui va pouvoir se porter partie civile. Malgré le braquage du procureur, l'idée du renflouement fait son chemin, car l'affaire est désormais judiciaire.



Le 8 mai 2004 a eu lieu à Quimper
« **la marche de la vérité** »
qui réunit un millier de personnes.

Au premier rang, une banderole
« **Qui a assassiné Yves, Georges,
Patrick, Eric, Pascal ?** »

Puis derrière, une autre
« **Nous voulons la vérité** ».

On demande le renflouement !

Le 18 juin 2004, le procureur ESCH annonce à la presse la décision de renflouer le Bugaled Breizh. Le coût de l'opération est estimé entre 1,6 et 2,7M€...



L'épreuve douloureuse du renflouement

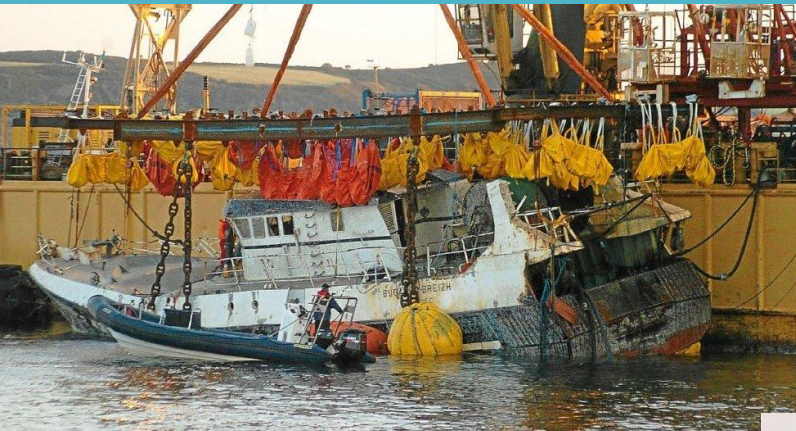
L'opération est confiée à la société norvégienne **STOLT OFFSHORE**.
Contrariée par le mauvais temps, elle va durer 3 longues semaines...

Dans le cadre de cette **enquête judiciaire**, des gendarmes maritimes et un expert vont superviser la récupération de ces **pièces à conviction**.

Les difficultés vont gêner le bon déroulement des opérations et **l'épave va même s'en trouver endommagée**.

Le bateau, allégé, est déplacé vers un fond de 35 mètres, pour permettre aux plongeurs de travailler sans paliers.

« DISCOVERY » de la société Stolt Offshore



Le 9 juillet, 6 mois après le naufrage, le bateau retrouve la surface.
Un corps va être découvert dans le poste d'équipage: L'identification révélera qu'il s'agit de
Patrick GLOAGUEN



Un des scaphandriers dit à Michel DOUCE:
**« Captain... Submarine!
Submarine! Submarine! »**

Le renflouement aura coûté
5,6 M€...



Le 10 juillet, le Bugaled est déposé sur une barge et conduit au port de Falmouth.

Le 11 juillet, le convoi appareille pour Brest où il arrive le 13.

La dernière demeure du Bugaled Breizh

L'épave est conduite dans l'enceinte de l'arsenal de Brest, près de la porte Caffarelli.

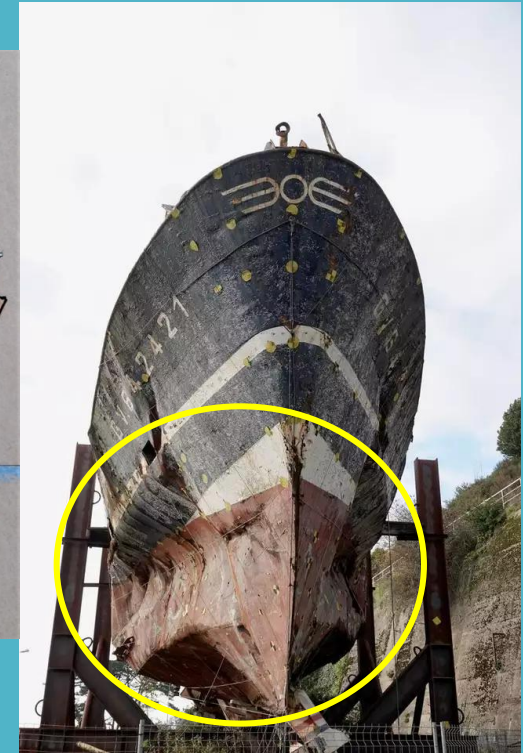
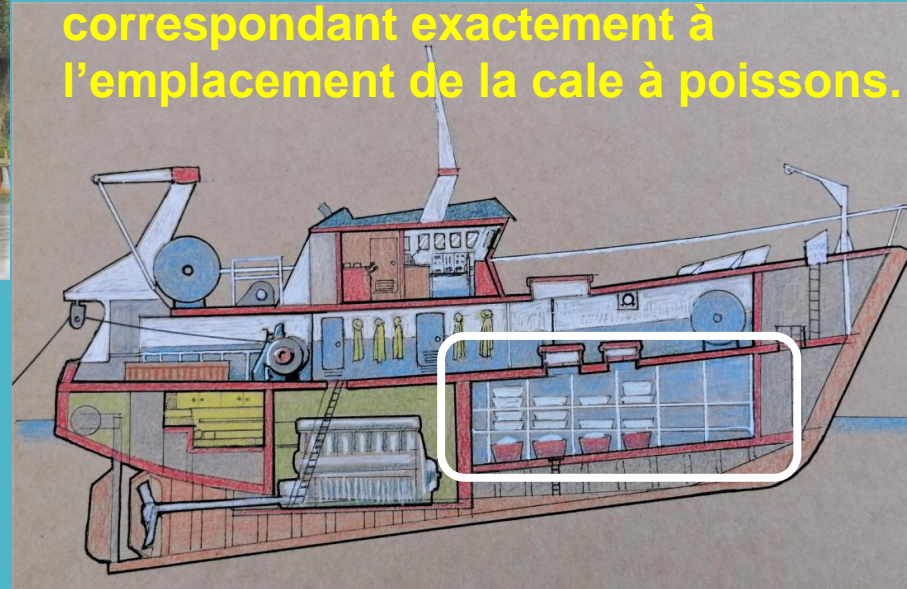


Ce compartiment, parfaitement étanche a été **écrasé par la pression de l'eau** au moment où le chalutier a coulé.



Ainsi **à l'abri des regards**, la funèbre relique laisse apparaître les stigmates du naufrage...

L'avant du bateau présente un enfoncement symétrique correspondant exactement à l'emplacement de la cale à poissons.



Pourquoi ?

C'est à cette question et à bien d'autres, que l'expertise judiciaire va devoir apporter des réponses...



La très longue beso

Elle va se prolonger pendant 34 mois,

Aout 2004, le procureur ESCH, muté, est rempla

Décembre 2004, Maître BERGOT obtient l'exper

Mars 2005, rapport du cabinet VERITAS:

« *L'implosion de la cale à poissons s'est produite sous 5 bars à la profondeur de 40 mètres* ».

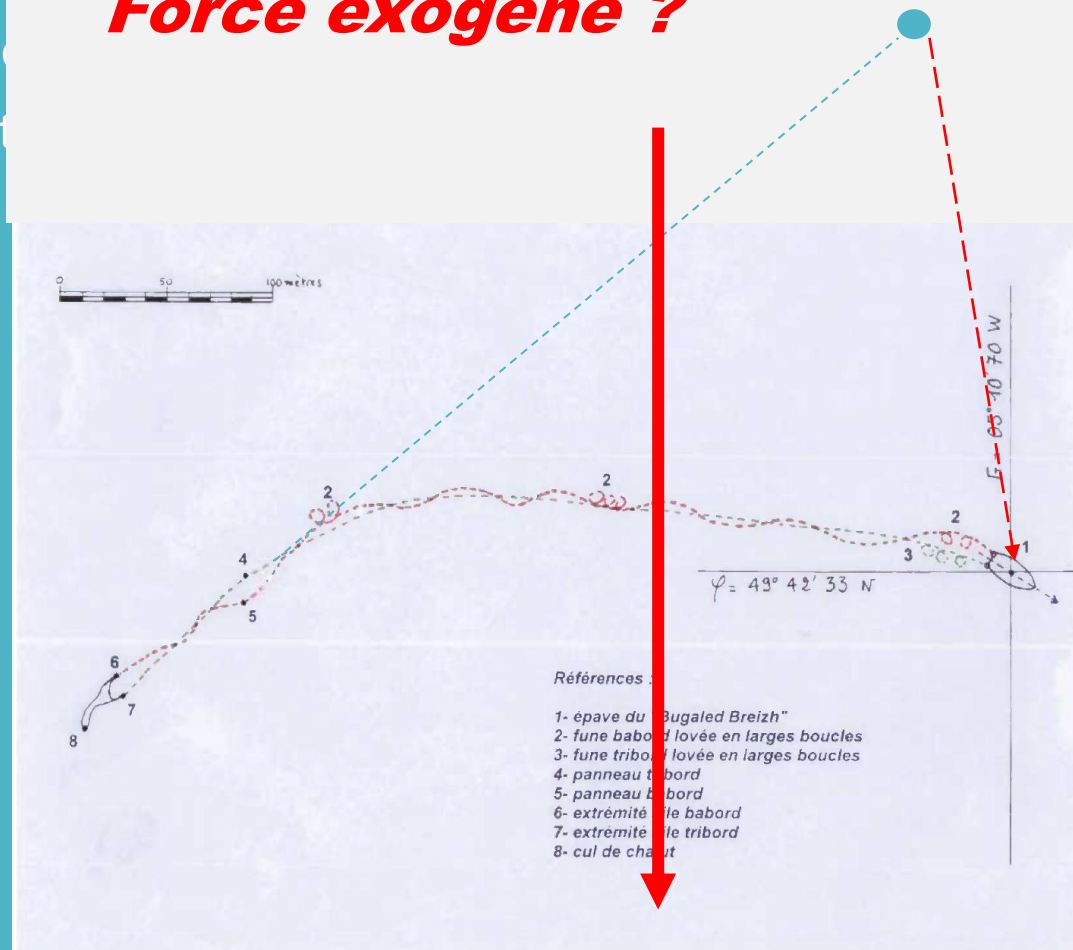
Juin 2005, le juge d'instruction FOLTZER reconnaît l'intervention d'une « *force exogène* »..., et en août 2006, il écrit aux familles: « *un bâtiment sous-marin a pu s'accrocher au Bugaled* ».

Septembre 2006, des journalistes ont connaissance du rapport sur les funes d'après les photos de Stolt Offshore et l'expertise de ces câbles: « *la fune bâbord est plus longue de 140 mètres, et comporte des traces de pliures et de titane* »...

Novembre 2006, c'est la désillusion ! Le rapport du BEA-mer présenté à la préfecture de Quimper conclut à: « une croche-molle, et des fautes de l'équipage ainsi que de ceux qui ont donné l'alerte » !

Familles et professionnels sont choqués et crient leur indignation !

Force exogène ?



NAUFRAGE
DU CHALUTIER
BUGALED BREIZH
SURVENU LE 15 JANVIER 2004
AU SUD DU CAP LIZARD
(cinq victimes)

De Quimper à Nantes, ou comment perdre le sens...

Le rapport du BEA-mer (184 pages dont 31 pages de cartes météo !) ne fait jamais mention des pluies de la fune bâbord.

En revanche il énonce des conclusions terribles pour les familles qui laissent présager une issue par un non-lieu.

Le Bugaled a eu un accident de pêche. Point-barre !

Les juges FOLTZER et CORRE du TGI de Quimper qui sont à l'écoute des familles, auraient été prêts à poursuivre l'instruction pour explorer l'hypothèse « sous-marine »...

**Hélas, en 2007 a lieu une réforme de la justice.
Conséquence: l'affaire du Bugaled-Breizh est transférée à
Nantes.**

Dès lors, l'affaire va prendre une tout autre tournure, celle de l'abandon ! Les juges d'instruction nantais, **Jacky COULON** et **Robert TCHALIAN** vont couper les ponts avec les familles. En octobre 2013, ils vont **refuser de poursuivre l'instruction.**



Dix ans après le naufrage, en mars 2014, le parquet de Nantes demande le non-lieu et l'obtient !

En 2015, la cour d'appel confirme ce jugement... La Cour de cassation de Rennes est saisie...

Mais elle confirme à son tour le non-lieu.

La Cour européenne des Droits de l'Homme confirme également ce jugement.

L'espoir judiciaire peut-il renaître en Angleterre ?

La justice française ayant abouti à un non-lieu en 2016, la justice britannique a réouvert la **procédure d'« Inquest »** ouverte en janvier 2004. Une enquête est menée à la mode britannique à cet effet. En **octobre 2021**, une audience débute pour conclure cette procédure d'Inquest. Sous la présidence d'un juge, elle réunit les familles des marins et leurs avocats, le ministère de la Défense britannique, ainsi que les Coast Guards (3 parties).

L'audience a lieu à la Haute Cour de Justice à Londres et va durer 3 semaines.

*On voit ici **Me TRICAUD**, un des avocats des familles, devant le bâtiment de la Haute Cour.*



Le Commander **Andrew COLES**, commandant du sous-marin britannique « **TURBULENT** » en janvier 2004, va venir témoigner devant le juge d'Inquest. Il avait été mis en cause comme ayant pu accrocher le Bugaled et causer sa perte.

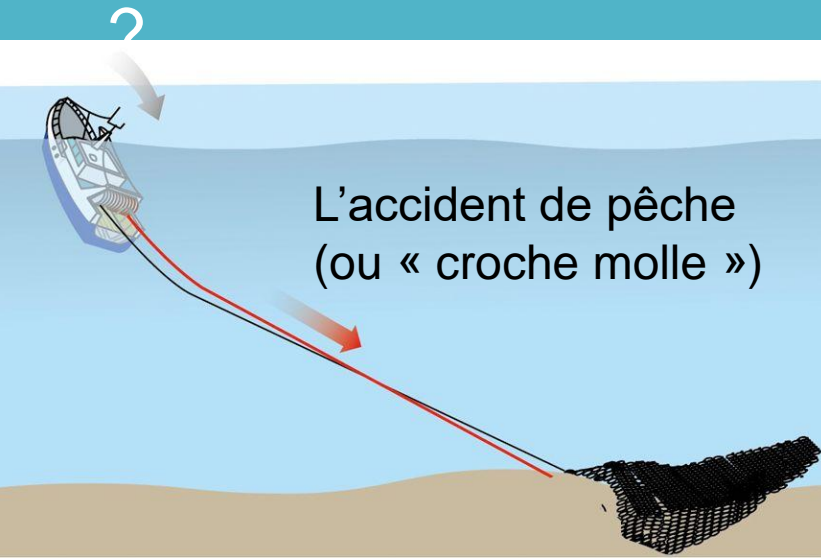
Les preuves sont apportées que le « **TURBULENT** » était resté à quai à Plymouth le 15 janvier 2004



**Le juge Nigel LICKLEY rend ses conclusions le 21 octobre 2021:
« Le navire a coulé en raison d'un accident de pêche ».**

ALORS

Aussi bien la justice française que la justice britannique n'ont pu établir avec certitude la cause de la mort des 5 marins...



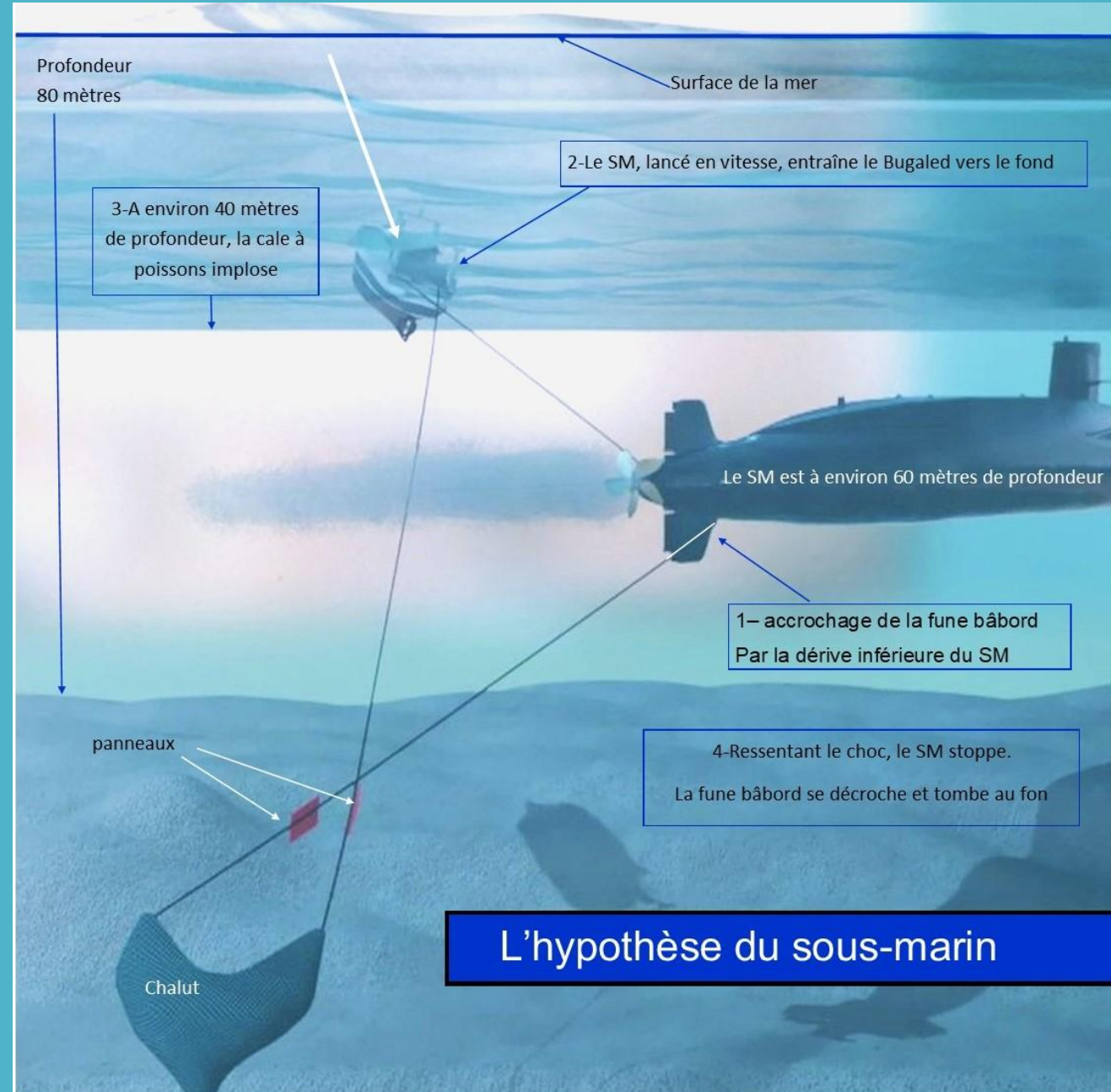
C'est l'hypothèse retenue par les deux justices:
Mais pour y croire, il faut ne jamais avoir mis les pieds sur un chalutier...

L'intervention d'un sous-marin est l'hypothèse à laquelle les familles des victimes, leurs proches et leurs soutiens croient dur comme fer !

Mais tous les sous-marins des 4 nationalités qui se trouvaient là pour participer aux exercices ont été mis hors de cause....

Alors ? Il faudrait que le coupable soit d'une autre nationalité non prévue dans les manœuvres navales?

Un sous-marin espion?



L'intrus ?

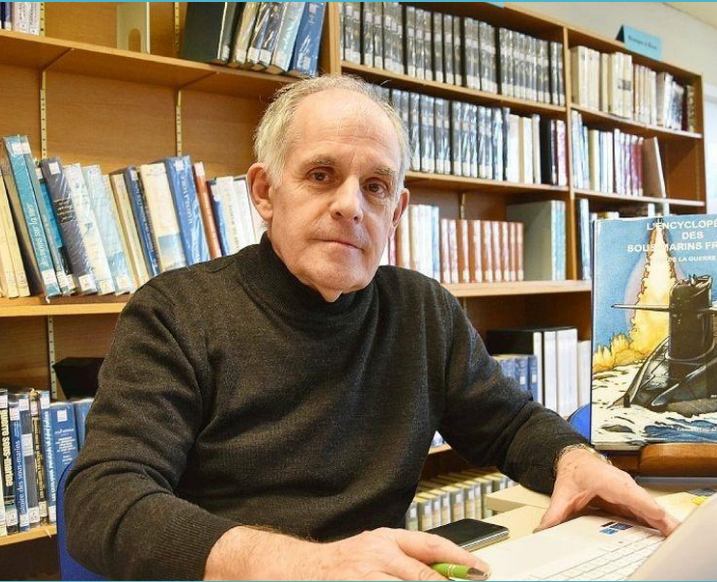
Quel pouvait être ce sous-marin intrus qui aurait été présent dans la Manche ce 15 janvier 2004?

La réponse a été suggérée auprès de la Cour d'appel de Rennes, en 2010, par l'Amiral Dominique SALLES, ancien chef de la flotte des SNLE en Atlantique.

**Il pourrait s'agir de l'Américain
« USS HYMAN G. RICKOVER ».**

**Longueur 110 mètres,
98 hommes d'équipage,
Vitesse en plongée 30 noeuds**

Depuis 2002, les USA, encore traumatisés par le 11 septembre, ont affecté un sous-marin à la surveillance antiterroriste de l'Atlantique nord: l'USS Hyman G Rickover.



En 2004, les USA s'apprêtaient à faire retraiter des déchets nucléaires par l'usine de La Hague, près de Cherbourg. Une livraison de 140 kg de plutonium US à retraiter devait avoir lieu en novembre 2004 à La Hague...

Or, le 19 janvier 2004, le *Pacific Sandpiper* devait quitter Cherbourg pour ramener du combustible retraité vers le Japon. On peut imaginer que le USS RICKOVER ait discrètement surveillé comment allait se passer ce transport « nucléaire »...



Ce dont on est sûr: le RICKOVER a quitté Portsmouth le 12 décembre 2003 et il était en Norvège le 2 février 2004...

Une requête de la Cour d'appel de Rennes auprès des autorités US n'a jamais été poussée plus avant...

Des précédents ?

On estime que la fréquence d'accrochages entre chalutiers et sous-marins est de l'ordre d'un incident important tous les 2 ans ! (Manche, mer d'Irlande, d'Iroise, etc.) Quelques exemples:

18 mars 1987



Le chalutier « TRITONIA », du Guilvinec, patron Denis COSSEC, est en pêche au large des îles Scilly (Cornouailles). Le bateau est brutalement freiné, et part en arrière. Puis la fune tribord casse au bout d'une vingtaine de secondes ! On la remonte, avec des traces de bronze à la cassure (hélice?). L'expert de l'assureur conclura: Accrochage d'un sous-marin qui n'a pas fait surface...Heureusement, pas de victime...

14 mai 1987



Le chalutier « LA JONQUE », de Concarneau, qui a appareillé depuis 4 jours est en pêche à 60 milles à l'O/SO de Ouessant. Le 14 mai à 9 heures, contact radio avec un autre chalutier. Puis silence radio...Les recherches sont lancées le 16 mai. Deux avions de secours repèrent un objet brillant, puis un bombard orange avec 2 hommes ? Mais ce « serait » une méprise... **5 victimes.**

L'épave est renflouée en août 1991. Traces de heurt. La justice dira « non-lieu »... Mais un marin du SNLE « LE TONNANT » se confiera: « C'était nous »...



Et depuis...

12 juillet 2016



Le chalutier « DAYTONA », de Saint Briec, est en pêche à 30 milles au sud du cap Lizard... A 7 heures, son chalut se bloque. Les marins coupent les deux funes. Ils voient un sous-marin de 70 mètres de long, empêtré par un chalut, qui fait surface. C'est le portugais « TRIDENTE » qui était en manœuvres avec la Royal Navy...



Requiem Bugaled-Breizh

Au printemps 2023, l'épave du Bugaled Breizh, après 19 années à l'arsenal de Brest, a été démantelée et ferrillée sur place. Des parties de ce vestige ont été remis à ceux qui en avaient fait la demande.



Mais après **20 années**, les **37 secondes** qu'aurait mis le Bugaled à couler hantent toujours les familles, les proches et les marins du pays Bigouden.

Une association entretient la flamme du souvenir des disparus, et aussi l'espoir d'un jour connaître la « vraie » vérité...

Pour en connaître plus sur cette tragique affaire, un podcast a été très bien réalisé par deux journalistes:

www.insider-podcast.com/episodes/vents-contraires

Ce podcast est composé de 6 épisodes de 20 à 30 minutes chacun, soit près de 3 heures d'écoute.

*Homme libre ! Toujours tu chériras la mer...
Charles Baudelaire*



In memoriam « Bugaled-Breizh » ...



FIN

Merci...

0 50 100 mètres

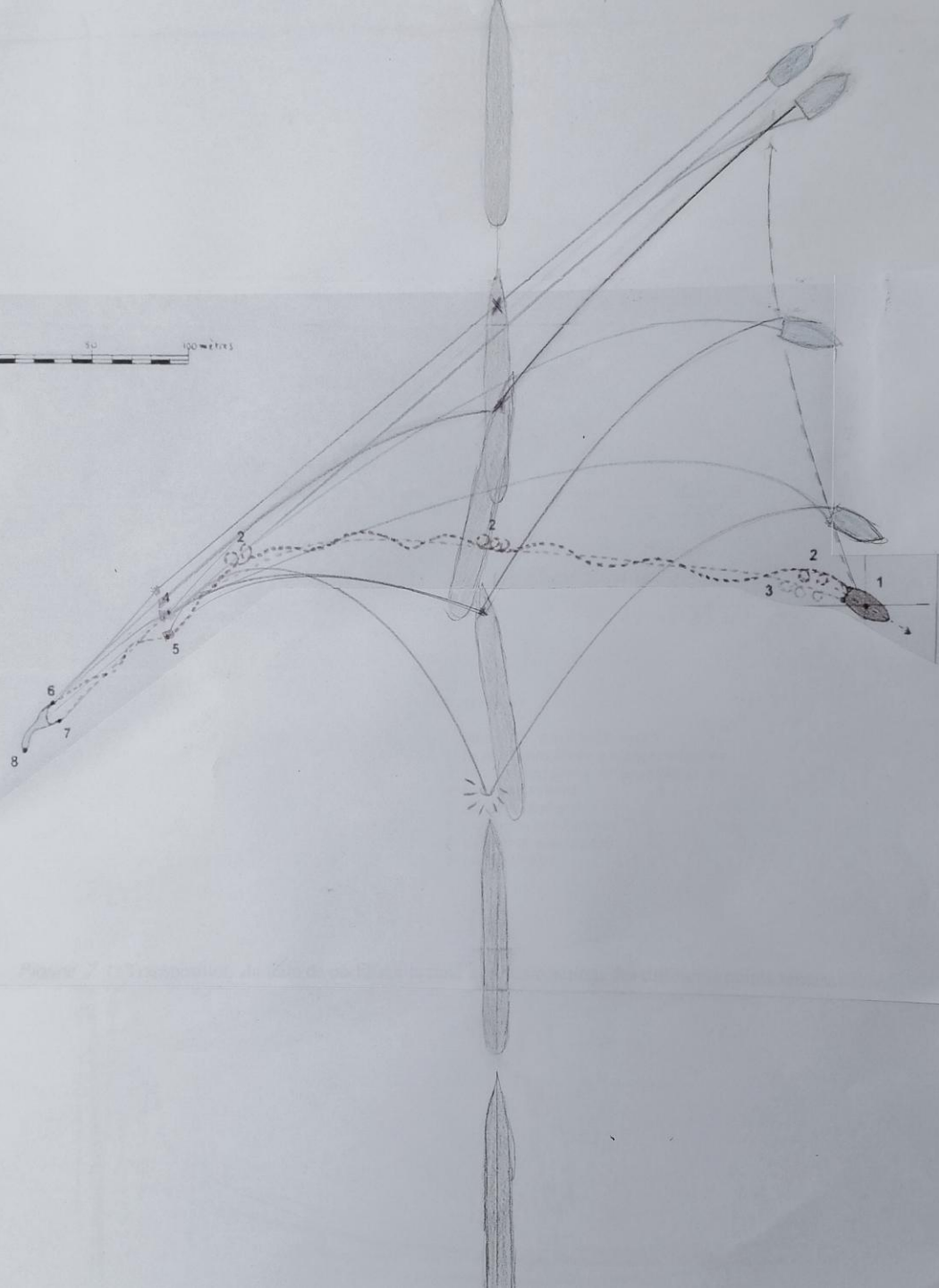


Figure 7