

A Monsieur Jacky COULON  
Et Monsieur Robert TCHALIAN  
Vice-Présidents chargés de l'Instruction  
**Tribunal de Grande Instance de NANTES**

**Parquet N°10/263-257**  
**Instruction B 10/35**

**NOTE AUX FINS DE MISE EN EXAMEN DE MONSIEUR**  
**ANDREW COLES ET DE DEMANDE D'ACTE**

1. Monsieur Thierry LEMETAYER
2. Madame Hélène Anne-Cécile LEMETAYER épouse TILLE

Ayant pour Avocat

**Dominique TRICAUD**  
TRICAUD-TRAYNARD, Avocats Associés  
4, place Denfert-Rochereau – 75014 PARIS  
Tél. : 01 40 64 00 25                      Fax. : 01 42 79 84 14

**Ont l'honneur de vous exposer que les indices graves et concordants suivants sont de nature à établir la participation de Monsieur ANDREW COLES, commandant en 2004 du sous-marin nucléaire d'attaque TURBULENT, aux faits d'homicide involontaire commis le 15 janvier 2004 :**

1) L'expert désigné, le contre-amiral SALLES, ancien responsable de la flotte nucléaire française de l'Atlantique, a écrit qu'un sous-marin nucléaire d'attaque n'avait pas sa place à proximité des côtes dans des fonds de 80 mètres.

Le 23 octobre 2010, le plus grand et le plus récent des sous-marins nucléaires d'attaque européens, l'ASTUTE commandé par Monsieur Andrew COLES, s'est échoué sur une plage écossaise à moins d'un kilomètre du rivage (pièce n°1).

2) On peut lire dans le blog officiel de la marine nationale britannique de l'année 2004 que le TURBULENT "... a consacré une partie du mois de janvier à démontrer à l'officier en chef de la flotte (FOST) que le bateau était en bon état. Une tâche donnée au TURBULENT a été d'infiltrer un exercice naval à proximité de la Cornouaille sans révéler sa présence" (pièce n°2).

Il y est confirmé que plusieurs taquets d'amarrage du TURBULENT ont été arrachés le 16 janvier 2004 au cours d'une tentative de remorquage dans la baie de PLYMOUTH -ce que le commandant COLES reconnaît dans son audition- et que le sous-marin a fait cap sur Gibraltar pour y être réparé sans participer aux exercices anti-sous-marins ASWEX 04 commençant le 16 janvier 2004.

Il est constant que le remorquage a eu lieu le 16 janvier 2004 au matin et a nécessité l'intervention de plusieurs remorqueurs.

L'avarie et la mission secrète d'infiltration sont donc nécessairement antérieures.

Or, la marine britannique soutient que le TURBULENT n'avait pas quitté le port depuis le mois de novembre 2003.

Le livre de bord de ce sous-marin nucléaire d'attaque a été "égaré" jusqu'au 16 janvier 2007, date à laquelle il a été retrouvé "dans un placard" (D 2006).

### 3) La nature des avaries ayant nécessité un remorquage fait l'objet de récits contradictoires.

Dans son audition (D 2042), le commandant COLES évoque le câble d'une ancre flottante qui se serait emmêlé dans le gouvernail à proximité de l'hélice du sous-marin alors qu'il faisait des manœuvres "juste au sud du brise-lame de PLYMOUTH", ce qui n'est pas crédible :

- parce qu'une ancre flottante n'est jamais utilisée à une si courte distance de la côte,
- parce qu'une ancre, classique ou flottante, maintient le bateau-navire face au vent et se trouve donc nécessairement devant lui et pas à proximité de l'appareil propulsif situé à l'arrière, surtout avec un vent fort.

L'expert TROYAT a une version opposée (D 2683 page 23/37) :

Il préfère retenir les déclarations de Monsieur INGRAM, Secrétaire d'Etat britannique à la Chambre des Communes (D 1235 101/105), selon lesquelles le TURBULENT aurait accroché le câble d'un sonar remorqué ce qui paraît plus plausible à l'expert.

Un tel appareillage, long de plusieurs centaines de mètres, identique à celui tracté par le DOLFIJN, ne peut avoir été utilisé qu'en pleine mer et certainement pas dans la baie de PLYMOUTH.

Le TURBULENT a donc navigué en mer dans les jours précédents le 16 janvier.

### 4) Le Commandant COLES soutient dans sa déposition qu'il est demeuré à quai à DEVONPORT –le port militaire de PLYMOUTH- du 14 novembre 2003 au 16 janvier 2004.

Il est efficacement contredit par :

4-1 : un document confidentiel déclassifié de la marine britannique (D1499) fixant le lieu d'accostage dans le port de PLYMOUTH des navires devant participer à l'exercice anti sous-marin ASWEX 04 (pièce n°3). Ce document non daté est sans ambiguïté (les escales sont toutes datées du 13 au 15 janvier, les horaires de marées dans le port ne sont fournis que pour les 14 et 15 janvier 2004).

On y lit : "3. *ETGE, WVRU, MERC, DOLF, **TURB**, AND TRBY ARE NOT PLANNED TO BE ALONGSIDE/AT ANCHOR DURING THIS PERIOD*" (ne sont pas planifiés pour être à quai ou sur ancre pendant cette période).

De fait, le DOLFIJN et le TORBAY étaient bien en mer les 14 et 15 janvier 2004.

4-2 : un message relatif au déplacement du TURBULENT (D 1511 et pièce N°4) émis le 15 janvier à 21h25 (0152125ZJAN)

Ce message confirme en tout état de cause que le TURBULENT était en mer le 15 janvier 2004.

L'expert SALLES (D 2695 p. 31-33) explique en effet **qu'un tel message ne peut être émis que lorsque le sous-marin se déplace.**

Interrogée par l'expert, la ROYAL NAVY a répondu qu'en raison d'une erreur matérielle il fallait attribuer à ce message la date du 18 janvier à 21h25 qui figure d'ailleurs selon elle sur un autre message destiné à corriger le précédent (pièce n°5 – D1510).

**Cette thèse est absurde car selon la ROYAL NAVY et le Commandant COLES, le TURBULENT est amarré au quai numéro 8 de DEVONPORT depuis son remorquage après avarie du 16 janvier et n'appareillera que le 19 janvier.**

**Il ne peut donc être en mer le 18 janvier.**

**Elle l'est d'autant plus que l'expert n'a pas relevé la position géographique du TURBULENT figurant sur les DEUX messages (49°30N/05°04W) ; cette position qui ne correspond pas à DEVONPORT (50°22N/4°10W), situé 60 kilomètres plus au Nord, est en revanche à quelques miles du lieu du naufrage (49°42N/5°10W).**

En outre, selon les enquêteurs (D1587) *"Aux dires des militaires, il paraît impossible de commettre une telle erreur puisque le groupe date-heure est dans le programme de messagerie et qu'il s'imprime au moment de l'impression sans intervention du rédacteur ou de l'opérateur"*.

L'expert observe d'ailleurs que le message daté du 18 janvier est également daté de 21h25 alors qu'il est impossible d'envoyer deux messages dans la même minute.

4-4 : Les allégations du Commandant COLES sont également démenties par le commandant du sous-marin britannique TORBAY (D2043) : *"Au mois de janvier 2004, HMS TORBAY participait à l'exercice ASWEX 04 avec d'autres navires HSM TURBULENT, un sous-marin hollandais et un sous-marin français"* (trois sous-marins) : *"Tard dans l'après-midi du 15 janvier j'ai reçu à bord du HSM TORBAY un message nous informant de la perte d'un bateau de pêche français quelques heures auparavant"*.

Il n'est pas inintéressant d'observer que, selon un message LOCATOR déclassifié OTAN produit par la marine française, le TORBAY était également à quai le 15 janvier 2004 ce qui s'est avéré faux (pièce n°9).

Si un sous-marin nucléaire peut être officiellement à quai alors qu'il est en mer, l'inverse est tout aussi vraisemblable.

**5) L'hebdomadaire spécialisé LE MARIN cite dans son édition du 10 décembre 2010 (pièce 6-1 à 6-4) "un témoin digne de foi, possédant une parfaite connaissance du monde militaire et particulièrement de celui des sous-marins" :**

*"Un témoignage recueilli par Le Marin affirme qu'un sous-marin anglais était, le jour du naufrage du BUGALED BREIZH, en exercice avec le sous-marin nucléaire d'attaque français RUBIS. Ce sous-marin anglais aurait envoyé un message peu après le drame, le 15 janvier 2004, indiquant qu'il était en avarie et qu'il interrompait l'exercice pour rentrer à terre."*

Il s'agit du message déjà analysé (cf. infra 4-2).

6) Un informateur de bonne foi désirant provisoirement garder l'anonymat a personnellement déclaré à Monsieur Thierry LEMETAYER qu'il avait récemment rencontré le Commandant COLES et que celui-ci lui avait affirmé que le sous-marin le TURBULENT en plongée avait accroché la fune du BUGALED BREIZH et l'avait entraîné au fond à vive allure.

**Il existe donc des indices graves et concordants de nature à justifier la mise en examen de Monsieur Andrew COLES du chef d'homicide involontaire.**

**Conformément à l'article 82-1 du Code de Procédure Pénale, la partie civile demande sa confrontation avec le mis en examen.**

7) Il ressort de ce qui précède que les marines française et britannique ainsi que le Ministre de la Défense, Madame ALLIOT-MARIE, ont menti par action et par omission.

La Préfecture Maritime de Brest (communiqué en date du 16 janvier 2004) et le Ministre de la Défense ont dissimulé pendant près d'une année l'existence de la THURSDAY WAR qui s'est déroulée le 15 janvier 2004 à proximité du lieu du naufrage du BUGALED BREIZH alors qu'ils ne pouvaient en ignorer l'existence et que le bateau militaire PRIMAUGUET équipé des systèmes d'écoute les plus sophistiqués y participait.

8) Quelques jours après le drame, le chasseur de mines ANDROMEDE filmait l'épave avec un "poisson autopropulsé" (PAP) en présence de représentants des victimes sans réaliser d'images sur le côté gauche de la coque du BUGALED BREIZH, ce qui a permis d'accréditer la thèse fallacieuse du "cargo voyou" complaisamment relayée par Monsieur BUSSEREAU, secrétaire d'état au tourisme.

Lorsque ce film a été présenté aux parties civiles, les spécialistes de la marine nationale leur ont affirmé qu'un gros trou était clairement visible dans la coque ce qui s'est avéré faux lors du relèvement de l'épave.

Avant le renflouement de l'épave, des images sous-marines du côté gauche de l'épave faisant apparaître les déformations symétriques de la coque ont été réalisées sans difficulté par le PAP du DISCOVERY (pièce n°7)

9) Le spécialiste français de l'acoustique sous-marine, Monsieur Pierre JUHEL, interviewé par le quotidien LIBERATION le 24 décembre 2010 estime qu'il est "évident" que les navires militaires ont enregistré le signal de l'explosion du BUGALED BREIZH (pièce n°7)

Par ailleurs, "Selon les explications données à LIBERATION par un électronicien en poste sur l'un des bâtiments français de lutte anti-sous-marine, le bruit du naufrage aurait été enregistré et identifié par les "oreilles d'or" de la marine"

"Le BUGALED BREIZH a coulé tellement vite que la cave du stockage du poisson a implosé avec la pression explique t-il. Ce bruit a été entendu. Le son produit par l'implosion est très spécifique, c'est comme une aspiration rapide avec un claquement. Il est reconnaissable. On ne peut pas le confondre avec celui d'une explosion sous-marine ou d'une motorisation". Ce son aurait été capté et interprété aussitôt connue la nouvelle du naufrage. Pour qu'une cale implose si vite et si fort il faut des critères

*de vitesse et de traction très élevés. Il n'y a qu'un sous-marin qui a pu faire ça. La marine l'a su dès le premier jour".*

**C'est pourquoi, la partie civile sollicite conformément à l'article 82-1 du code de procédure pénale sa participation à l'audition de Monsieur Pierre JUHEL en qualité de témoin et sa confrontation avec Monsieur Andrew COLES et Monsieur Frederik VAN DRIEL commandant du sous-marin DOLFIJN qui se trouvait à proximité et tractait un matériel d'écoute sous-marine sophistiqué ainsi qu'avec le responsable des écoutes du PRIMAUGUET le 15 janvier 2004.**

**10)** L'enregistreur des conversations téléphoniques du CROSS du Cap Gris Nez, par lequel sont passés tous les appels téléphoniques des secours après le naufrage, est opportunément tombé en panne une demi-heure après le drame pour être rétabli dix heures plus tard.

Il ressort d'une expertise que le disjoncteur différentiel de l'enregistreur a été arrêté puis remis en marche.

Dans l'ouvrage qu'ils ont consacré à cette affaire, Messieurs RICHARD et TURAY rappellent un précédent : l'effacement des communications entre le CROSS-Corsen et les avions militaires de secours lors du naufrage en 1987 du chalutier LA JONQUE où avait été mis en cause un sous-marin.

**11)** A ce jour, les Britanniques n'ont pas expliqué pourquoi ils avaient dirigé les secours vers une position erronée ne correspondant ni à celle qu'indiquaient les balises de détresse du BUGALED BREIZH ni à la position exacte du naufrage que le chalutier ERIDAN leur avait transmise après l'avoir reçue du patron du BUGALED BREIZH par VHF.

Chacun peut apprécier les conséquences d'une telle erreur alors que les hélicoptères sont arrivés en quelques minutes à la position qui leur avait été donnée et que la température de l'eau avoisinait 4 degrés.

\* \* \*

Le Procureur de la République de QUIMPER, Monsieur Rolland ESCH, responsable de l'ouverture de l'enquête et du renflouement du BUGALED BREIZH, dont l'impartialité n'a été mise en cause par quiconque, déclarait alors qu'il venait d'être muté à MACON sans l'avoir demandé : *"je ne pensais pas que les militaires, qu'ils soient français ou anglais, aient pu abuser de ma confiance"*.

Et sur question du journaliste Sébastien TURAY : *"Avez-vous l'impression d'être manipulé ?"*

*"A l'époque non (...) j'avais confiance dans la Marine. Maintenant avec le recul évidemment j'ai cette impression (...) C'est une affaire qui m'empêche souvent de dormir la nuit, aujourd'hui encore. Ce qui me choque le plus, c'est l'ambiguïté du langage politique"*.

Fait à Paris, le 27 juillet 2011

**Dominique TRICAUD**  
Avocat à la Cour