

SATIF

↓ 4 rue d'Anjou  
75008 Paris  
0142665195

MISSION D'INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS  
MILITAIRES MENÉES PAR LA FRANCE, D'AUTRES  
PAYS ET L'ONU AU RWANDA ENTRE 1990 ET 1994

Paris, le 15 septembre 1998

T. Vanel

Audition de Charles de La Baume, PDG de la SATIF  
le 15 septembre 1998

Compte rendu

① → Faire valider le  
CA par Ch de la Baume  
② → utiliser pour  
la mission

- M. Charles de la Baume a rappelé qu'il avait créé la SATIF en 1977 et a donné quelques éléments de son curriculum vitae (saint-cyrien ; courte carrière militaire ; emplois de marketing et de publicité dans des sociétés de produits industriels ou de consommation courante - filiale de Renault, PUK, UNLOG)

- Il a précisé que le contrat concernant l'équipage de l'avion présidentiel avait été élaboré à la demande du ministère de la Coopération qui éprouvait des difficultés à recruter directement des personnels navigants compétents et dotés d'une bonne moralité. La SATIF connaissait bien le secteur de l'aéronautique puisque l'essentiel de ses activités était relatif à l'assistance technique et à la maintenance dans les secteurs de l'aéronautique et de l'automobile, et qu'elle avait l'habitude de détacher du personnel à l'étranger (notamment au Moyen-Orient).

La demande effectuée par le ministère de la Coopération ne concernait que l'équipage formé d'anciens militaires qui présentaient toutes les garanties. L'avion était géré par les autorités rwandaises et la SATIF ne le gérait pas, la SATIF était un prestataire de services. Le contrat a été signé pour rendre service à l'Etat (M. Charles de la Baume a insisté sur ses antécédents militaires).

- Il a affirmé qu'il n'y avait aucun lien entre la SATIF et les services de renseignement. La société était connue des services et avait été contactée par eux. M. Charles de la Baume a souligné *qu'à sa connaissance*, les pilotes n'avaient aucun rôle de renseignement.

- A une demande concernant l'article 4.4 du contrat, il a précisé que les rapports trimestriels d'activité fournis au ministère de la coopération ne concernaient que des éléments concrets d'activité (feuilles techniques sur les horaires de vol).

- Il a confirmé que seule la SATIF avait signé les marchés mais qu'il existait bien des contrats liant les pilotes à deux autres sociétés ASI et MIS. Celles-ci étaient des relais indispensables pour régler les problèmes de trésorerie. En effet, les contrats débutant en

janvier n'étaient signés par le ministère de la Coopération qu'en juin. C'est ainsi que le marché pour 1994 a dû être signé précipitamment le 8 avril 1994 pour régulariser la situation après l'attentat ; ce contrat a été annulé évidemment immédiatement après. Le premier virement ne parvenait à la SATIF qu'en octobre. Or, celle-ci n'avait pas les moyens d'avancer les salaires de l'équipage. Elle ne pouvait non plus, pour des raisons de confidentialité, demander l'ouverture d'une ligne de crédit à une banque. L'ASI et la MIS étaient donc destinées à faciliter les mouvements de trésorerie et à résoudre les difficultés administratives. L'ASI n'existe plus et la MIS a été mise en sommeil.

- M. Charles de La Baume a indiqué qu'il ne se considérait ni comme un administratif, ni comme un juriste, et que les procédures de passation des marchés n'étaient pas de son fait. C'est pourquoi il a indiqué qu'il avait répondu à une proposition et reçu un cahier des charges mais ne s'est pas reconnu compétent pour savoir si la procédure administrative normale aurait dû être celle de l'appel d'offres, en raison du montant du contrat, et non celle de marché négocié.

- Ne disposant pas des contrats de travail des membres de l'équipage, il a indiqué qu'il demanderait à son ancienne collaboratrice, Mme Thomas, d'effectuer des recherches pour les retrouver. Mais l'affaire pour lui est classée depuis 1994 et Mme Thomas ne travaille plus dans sa société depuis 1996.

- A une demande concernant une lettre d'août 1994 adressée à M. Georges Dupuis, Directeur de cabinet du Ministre de la Coopération, M. Charles de la Baume a rappelé :

- qu'il avait tout fait pour aider et soutenir les familles après le drame ;
- qu'il les avait prévenues de faire attention, beaucoup de gens essayant de récupérer l'affaire pour des motifs divers ;
- qu'il avait consacré beaucoup de temps et effectué de nombreuses démarches pour régler la situation des familles de l'équipage ;
- qu'il ne se souvenait plus du sens de la lettre d'août 1998 et de l'existence de Maître *Kamajiran* ?

Il a précisé qu'il avait été sollicité, pour ne pas dire harcelé, par les journalistes en 1994 et qu'il n'avait accordé d'entretien qu'à un journaliste du Monde pour faire taire les rumeurs. Mais, n'ayant pas l'habitude de ces interviews, il a reconnu que certaines de ses expressions avaient sans doute été détournées de leur sens.

Il a précisé qu'il n'avait jamais été contacté dans le cadre d'une enquête sur les événements liés à l'attentat.

Enfin, il a indiqué que les familles des victimes avaient été indemnisées par les compagnies d'assurance, malgré les difficultés, grâce au cabinet du Ministre de la Coopération (et non grâce aux services...).