

Paris, le 16 septembre 1998

**Audition de M. Patrick Andrieu le 16 septembre 1998
(en présence de Jean Némó)**

Compte rendu

- M. Patrick Andrieu a confirmé qu'il était l'interlocuteur de la SATIF au ministère de la Coopération. Celui-ci devait fournir des prestations en personnel navigant pour les avions des Chefs d'Etat africains. Or la DGAC éprouvait des difficultés pour qualifier des pilotes, notamment sur Caravelle, et le ministère de la Coopération a donc envisagé de recourir à une société privée.

La SATIF a été choisie parce qu'elle était la seule société française susceptible de répondre à la demande du ministère de la Coopération. Son PDG, M. de la Baume, avait eu des contacts avec la coopération militaire car il avait fourni des équipages pour des opérations au Tchad. Les contrats de la SATIF avec le ministère de la Coopération ne représentaient pas une part importante de son chiffre d'affaires dont l'essentiel provenait des contrats avec le Moyen-Orient ou l'Asie.

- A la demande sur les liens de la SATIF avec les services de renseignements, M. Andrieu a souligné qu'il ne connaissait pas l'existence de tels liens et qu'il n'était pas prévu dans le contrat avec le ministère de la Coopération de fournir des renseignements. Les rapports trimestriels permettaient de savoir si les pilotes effectuaient un nombre d'heures de vol suffisant pour maintenir leurs qualifications. Mais l'équipage n'a jamais fourni de document pour informer directement l'Etat français des événements du Rwanda. M. Andrieu a insisté sur le fait qu'il ne s'occupait que des opérations techniques et que « *les raisonnements politiques lui échappaient* ».

- Il a confirmé qu'il n'était pas informé que la SATIF sous-traitait l'exécution du contrat à deux autres sociétés. Il avait eu connaissance de l'existence de l'ASI qui était mentionnée dans une facture de prestation de personnel. Mais il ignorait que cette société intervenait dans le contrat de la SATIF. Le ministère de la Coopération a appris que la SATIF sous-traitait le contrat lors de la clôture du marché en 1994. Ayant quitté le ministère de la Coopération en octobre 1993 il ne s'est pas occupé du problème de l'indemnisation des familles.

- Il a estimé que la question relative au recours au marché négocié et non à l'appel d'offres était embarrassante. Il a rappelé que le premier pilote en service sur la Caravelle du Président Habyarimana était un assistant technique et que le ministère de la Coopération avait souhaité une certaine homogénéité de statut lorsqu'un deuxième pilote avait été

nécessaire sur le Falcon 50. Le recours à la procédure du marché négocié alors que le montant du contrat dépassait le seuil autorisé n'était pas une violation flagrante du code des marchés publics.

M. Jean Némó a précisé que la procédure du marché négocié était utilisée dans le cadre du BDPA, seule institution capable de fournir 150 à 160 coopérants de développement rural. Il a rappelé qu'il avait fait parvenir une note sur ce sujet et qu'il lui paraissait nécessaire d'obtenir un avis extérieur sur le caractère irrégulier ou non de la procédure.

- M. Jean Némó a précisé que la SATIF devait présenter des justificatifs d'activité à l'appui de ses factures et que le chef de la MMC devait certifier la présence de l'équipage. Or seul le dernier certificat a été retrouvé et il n'existe plus de dossier de paiement. Mais ce n'est pas propre à ce contrat et il y a beaucoup de difficultés à retrouver les archives.

M. Patrick Andrieu a précisé qu'il n'y avait pas de vérification de l'application du contrat et que les membres de l'équipage signalaient leur arrivée et leur départ à la mission de coopération à Kigali. Mais les procédures conventionnelles ne faisaient pas l'objet de contrôle.

M. Jean Némó a mis en avant les deux catégories d'assistants techniques, directs et indirects. L'équipage de l'avion présidentiel était constitué d'assistants techniques indirects, mis à disposition mais qui n'étaient pas gérés par la mission de coopération. Il s'est montré étonné que la SATIF ne puisse pas fournir des copies des contrats de travail puisqu'elle avait fourni au ministère de la Coopération des extraits de ces contrats pour appuyer la demande d'indemnisation. La première réaction des services avait été d'ouvrir un contentieux avec la SATIF en raison de la sous-traitance, découverte après les événements du 6 avril. Le PDG de la SATIF a refusé pendant trois mois de travailler avec les services du ministère. L'intervention du cabinet explique le règlement du dossier et l'absence de contentieux car il a été demandé aux services « *de ne pas soulever le problème de l'irrégularité* ».

Il est vrai que les mauvaises habitudes de gestion du ministère de la Coopération ont rendu difficiles les liens avec les cocontractants, par exemple le BDPA, ce qui pourrait justifier l'intervention des sociétés ASI et MIS dans l'exécution du contrat SATIF afin de régler les problèmes de trésorerie.

- M. Bernard Cazeneuve a douté qu'une société ayant fourni des équipages au Tchad à la Coopération militaire et des pilotes dans un pays difficile au service d'un Président menacé puisse être considérée comme une société classique sans lien avec le renseignement. M. Jean Némó a rappelé qu'une situation identique s'était rencontrée en Centrafrique et en Mauritanie. Les pilotes mis à disposition ne rendaient pas compte de leur activité sauf si certaines informations leur paraissaient importantes. A sa connaissance, les pilotes de l'avion présidentiel rwandais n'ont jamais été appelés à rendre compte à l'exception des cas où l'ambassadeur de France ou le chef de la MMC leur posait des questions. Il a souligné qu'il n'avait pas les moyens de connaître les liens de l'équipage avec les services de renseignement et qu'il s'étonnait toujours du curieux mélange des genres dans certains pays.