

MINISTERE DE
L'INTERIEUR

DIRECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION CENTRALE
DE LA POLICE JUDICIAIRE

DIVISION NATIONALE
ANTI-TERRORISTE

n° 144/272

AFFAIRE

C/... X

Assassinats en relation avec une
entreprise terroriste.

OBJET

Déposition de Monsieur **Jean-Michel LACOSTE**, capitaine
de l'armée de l'air à la retraite.



PROCES VERBAL

D6553
(58.)

L'an deux mille deux
le onze décembre
à dix heures

NOUS, Olivier HALARD, brigadier-chef de police
en fonction à la division nationale anti- terroriste
de la Direction Centrale de la Police Judiciaire

--- Officier de Police Judiciaire en résidence à PARIS, -----
--- Agissant en vertu et pour l'exécution de la commission rogatoire délivrée le
3 octobre 2000 par monsieur Jean-Louis BRUGUIERE, Premier vice-
président chargé de l'instruction et monsieur Jean-François RICARD, Premier
juge d'instruction au tribunal de grande instance de PARIS, relative à
l'information n° 1341 suivie contre X... du chef d'assassinat en relation avec
une entreprise terroriste, -----
--- Vu les articles 81, 151 et suivants du code de procédure pénale,-----
--- Vu les instructions reçues de Monsieur Frédéric VEAUX, commissaire
divisionnaire, chef de la division nationale anti-terroriste -----
--- En collaboration avec le chargé de mission Pierre PAYEBIEN affecté au
service, -----
--- Avis préalablement donné à Monsieur le Procureur de la République à
TOULOUSE (Haute-Garonne), -----
--- Nous trouvant au siège du service régional de police judiciaire 23,
boulevard de l'Embouchure à TOULOUSE, -----
--- Avons mandé et constatons que se présente Monsieur **Jean-Michel
LACOSTE** qui, connaissance prise de notre mission et serment prêté dans les
formes de droit dépose comme suit:-----
--- "Je me nomme **Jean-Michel LACOSTE**, je suis né le 26 octobre 1954 à
MIRANDE (Gers) et je demeure 29, route de Bérat à LHERM (Haute-
Garonne). -----
--- Je suis en retraite de l'armée de l'air depuis 2001 -----
--- J'avais le grade de capitaine avec une formation de pilote. -----
--- Je suis arrivé au Rwanda en juillet 1993 où j' ai été affecté à la mission
militaire de coopération, qui à cette époque était placée sous la responsabilité
du colonel **Bernard CUSSAC**, attaché de défense à l'ambassade de France au
Rwanda. Du côté des "**Forces Armées Rwandaises**", nous étions rattachés au
début au colonel **André KANYAMANZA** de l'escadrille aérienne -----
--- Question: Au titre de la coopération militaire quelles fonctions exerciez
vous et avec quels autres membres d'équipage tant français que rwandais ? -----
--- Réponse: J'avais la charge d'instruire les forces aériennes Rwandaise au
niveau des appareils de transport en coopération avec le major Alain BOITEL
et l'adjudant GUILLOU mécanicien au sol -----

.....

--- suite du procès verbal de déposition de monsieur Jean-Michel LACOSTE – feuillet numéro deux -----

--- Question: Hormis les missions aériennes inhérentes aux "Forces Armées Rwandaises", le "Noratlas" était également utilisé lors de certains déplacements officiels du Président rwandais Juvénal HABYARIMANA, pouvez vous nous citer ceux auxquels vous avez participé depuis le début de l'année 1994 ? -----

--- Réponse: Pour répondre à votre question et après la consultation de mes notes personnelles, le 6 mars 1994 nous avons décollé au matin pour la destination d'ENTEBBE avec un retour le jour même en fin de journée de mémoire une quinzaine de passagers étaient à bord du "Noratlas", il devait s'agir de la sécurité ainsi que d'autres personnes de la délégation. -----

- Le 7 mars 1994 nous avons quitté KIGALI pour DAR EN SALAAM par un vol de nuit, où nous sommes arrivés vers 23 heures, nous en sommes repartis le 9 mars pour rejoindre KIGALI et dans la même journée nous avons effectué le trajet KIGALI pour ENTEBBE avec un retour dans la nuit sur KIGALI puis nous avons également effectué la mission du 6 avril 1994 pour nous rendre à DAR EN SALAAM-----

--- Question: En ce qui concerne cette mission relative au sommet tenu à DAR ES-SALAAM le 6 avril 1994, pouvez vous dire par qui et quand vous en avez été avisé ? -----

--- Réponse: Sans me souvenir de qui provenaient les instructions, je peux vous dire qu'elles émanaient soit du colonel André KANYAMANZA soit d'un officier copilote HABYAMBERE. Je vous précise que nous pouvions recevoir des instructions d'une heure à l'autre, sans délai pour appareiller -----

--- Question: Aviez vous auparavant été avisé d'un déplacement du Président le 5 avril 1994 pour ce même sommet mais devant se tenir à ARUSHA, si oui deviez vous également effectuer cette mission et connaissiez vous les raisons qui ont fait que ce sommet avait été reporté au lendemain à DAR ES-SALAAM ? -----

--- Réponse: je ne peux vous apporter aucune précision , il est vrai qu'en règle générale les réunions se tenaient à ARUSHA. J'ai entendu parlé de ce décalage concernant le sommet mes je ne peux vous en dire plus. -----

--- Question: Etes-vous en mesure de vous souvenir du déroulement de la journée du 6 avril, en votre qualité de commandant de bord du "Noratlas" et qui étaient vos passagers ? -----

--- Réponse: De mémoire cette journée a commencée au environ de 3 heures 30 du matin pour me rendre au parking de la présidence, j'ai pris contact avec la tour de contrôle pour me renseigner sur les conditions météorologiques notamment pour MWANZA, il s'agit d'un aéroport situé en TANZANIE près de la frontière Rwandaise, cette escale était destinée à assurer le ravitaillement de l'appareil. Vous me précisez que cet appel à eu lieu à 4 heures 30 d'après l'exploitation des bobines d'enregistrement de la tour de contrôle de KIGALI ---

L'équipage était composé outre moi même, du copilote capitaine MUGENZI ainsi que du major Alain BOITEL en qualité de mécanicien de bord , il devait y avoir une vingtaine de passagers, membres de la sécurité et de la délégation présidentielle Je pense que nous avons décollé avant cinq heures, de mémoire nous avons fait une escale technique à MWANZA environ une heure après, nous sommes arrivés à DAR EN SALAAM entre 11 heures et 12 heures.-----



.....

--- suite du procès verbal de déposition de monsieur Jean-Michel LACOSTE – feuillet numéro trois -----

--- Question: Durant votre présence à DAR ES-SALAAM, avez vous eu des contacts avec l'équipage de l'avion présidentiel rwandais ? -----

--- Réponse: J'ai effectivement eu des contacts avec nos collègues de l'équipage du Falcon 50 présidentiel, que nous avons retrouvé à l'hôtel où se tenait le sommet des chefs d'états. Nous n'avons abordé aucun sujet se rapportant à la sécurité pour cette journée.-----

--- Effectivement à la fin de la réunion Jean-Pierre MINABERRY et Jacky HERAUD étaient inquiets car la nuit tombait et manifestement ils avaient prévu de quitter DA EN SALAAM de jour. Je pense que leur inquiétude était liée aux questions qu'ils m'avaient posées environ deux mois auparavant. Ils avaient sollicité de ma part la façon d'éviter un tir de missile portable de tir de type "Sol/Air". Lorsque l'attentat s'est produit l'équipage du Noratlas se trouvait à DAR EN SALAAM car j'avais prévu un retour le 7 avril. Je ne voulais pas décoller de nuit comme il était initialement prévu, après le départ de l'avion du président en raison d'un incident survenu le 7 mars 1994 où une panne totale d'électricité était survenue sur la TANZANIE. A ce sujet le "Twin Otter" d'Air Rwandais avait du se poser en catastrophe à l'aéroport de Kilimendjaro à la lueur de phares de voitures, donc par mesure de sécurité et réglementairement je ne pouvais décoller de nuit. Le 7 avril au environ de 2 heures du matin, le copilote du Noratlas m'annonçait la nouvelle de l'attentat. Après être rentré en contact avec l'ambassade de France en Tanzanie ainsi qu'avec ma famille à KIGALI, nous avons stocké l'avion sur l'aéroport de DAR EN SALAAM en ayant retiré auparavant le G.P.S. que j'ai remis à la coopération Française. Environ une semaine après, Alain BOITEL et moi-même avons rejoint la France directement depuis la Tanzanie. Du côté de la délégation Rwandaise, l'annonce de l'attentat a été ressentie de façon différente, certains étant attristés et d'autres se réjouissant et parmi ceux-ci je peux citer monsieur GASANA, ministre du gouvernement -----

--- Sans avoir reçu d'information directe sur ces risques d'attentats, nous avons reçu, je pense de la "MINUAR" une note nous informant que lors d'un survol du "CND" nous avons échappé à un tir d'arme. A ce sujet, des instructions au moins verbales nous avaient été données concernant l'interdiction de survol du centre ville de KIGALI et de ne pas décoller en piste "28", je pense que cette interdiction remontait en début d'année 1994 -----

--- J'en avais d'ailleurs parlé avec un pilote d'Air France pour l'informer de cette interdiction car l'interdiction de décollage en piste 28 concernait l'ensemble des vols Français -----

--- Question: Les membres de l'équipage du "Falcon 50" présidentiel vous avaient-ils fait part de leurs craintes dues à la présence de missiles sol-air entre les mains de l'"Armée Patriotique Rwandaise" et étiez au courant de la lettre rédigée le 28 février 1994, par Jean-Pierre MINABERRY au capitaine Bruno DUCOIN, dans laquelle il sollicitait des conseils pour déjouer un éventuel tir de missiles ? -----



.....

--- suite du procès verbal de déposition de monsieur Jean-Michel LACOSTE – feuillet numéro quatre -----

-- Réponse: En ce qui concerne cette lettre adressée à Bruno DUCOIN, je n'étais pas au courant, par contre en ce qui concerne la présence éventuelle de missiles comme je vous l'ai commenté précédemment nous en avons parlé entre nous et j'avais apporté mes connaissances techniques sur ce sujet afin de trouver une solution au niveau du pilotage afin d'éviter cette menace. Vous m'avez donné connaissance de cette lettre adressée à Bruno DUCOIN, je pense que Jean-Pierre MINABERRY avait sollicité des informations complémentaires après la discussion et les conseils que j'avais pus leur apporter -----

--- Question: Nous vous soumettons divers termes utilisés lors des échanges radio entre la tour de contrôle de l'aéroport KIGALI-Kanombe et les pilotes de divers avions, pouvez vous nous en expliquer la signification ? -----

--- "Echo Tango Alpha": Il s'agit de l'heure estimée d'arrivée-----

--- "Sierra Charly Tango": il s'agit de termes utilisés pour la météo -----

--- "Euroblock": Il s'agit en réalité de "heure au bloc" qui veut dire l'heure d'arrivée au parking, il s'agit de termes utilisés par l'aviation commerciale -----

--- "Kilo Mike Hôtel Kave OK" : il s'agit également de termes météo indiquant une bonne visibilité-----

--- "Full street Golf": Je ne sais pas -----

--- "Lima Oscar": il s'agit d'une balise de l'aéroport de KIGALI -----

--- "Novembre Whisky": il s'agit d'un point d'entrée au sol "nord ouest"-----

--- "Kilo Bravo Juliette Alpha": je ne sais pas-----

--- "Parking 3": il s'agit d'un point de stationnement à proximité du terminal de l'aéroport -----

--- "Bosad": Il s'agit d'un point d'entrée soit sur la Tanzanie ou sur l'Ouganda --

--- "Alpha Kilo Golf 661 FR niveau 370": Il s'agit d'un indicatif d'avion en vol et qui transmet sa position -----

--- "Distance Mesurement Equipement" ou "D.M.E.": Cet appareil indique la distance -----

--- "Grade prado" : Il pourrait s'agir du terme "GLIDE PATH" pouvant dire plan de descente -----

--- " Il vole à 130 nautiques" : Il s'agit de la distance de l'avion par rapport à son point d'arrivée -----

--- "CV " : J'ignore cette signification -----

--- " Vous êtes autorisé Kilo Novembre Mike niveau 120 " : Il s'agit d'une autorisation afin d'aller à la verticale de KIGALI et de descendre au niveau 120 -----

--- " On utilise UA 408 F " : Il s'agit de la voie aérienne numéro 408 -----

--- Parking "Nozin" : Je ne connais pas ce terme -----

--- Question: Les immatriculations ou indicatifs radio suivants vous étaient-ils familiers à l'époque où vous étiez au Rwanda ? -----

--- "9XR-GY" et "Tango 02": Il s'agit du Noratlas que je pilotais-----

--- "Germany Air Force 374": Il s'agit d'un avion militaire allemand -----

--- "UN 304, UN 62, UN 68 " : Il s'agit d'avions de l'ONU-----

--- "Lima Roméo 25": j'ignore la signification de -----

--- "Kilo 18": je ne connais pas ce sigle-----

--- "2 Tango 01": Je ne sais pas -----

--- "Alpha Fox Bravo 684": Il s'agit vraisemblablement d'un indicatif d'avion -----



.....

D6553/5

--- suite du procès verbal de déposition de monsieur Jean-Michel LACOSTE – feuillet numéro cinq -----

--- Vous m'avez donné connaissances des transcriptions des communications échangées entre la tour et le Falcon 50 après analyse, je constate qu'il s'agit d'une approche normale et toutes les données sont classiques. Pour moi si quelqu'un était à l'écoute il était en possession de toutes les données du vol -----
--- Je n'ai rien d'autre à ajouter.-----

--- Après lecture faite par lui-même, monsieur **Jean-Michel LACOSTE** persiste et signe le présent avec nous à douze heures-----

Monsieur **Jean-Michel LACOSTE**

l'officier de police judiciaire

