

Jean-Marie Rouillard

Inside man

Mémoire secret défense



Jean-Marie Rouillard

Inside Man

Mémoire Secret Défense

Éditions EDILIVRE APARIS
(Collection Tremplin)
93200 Saint-Denis – 2011

www.edilivre.com

Edilivre Éditions APARIS (Collection Tremplin)

175, boulevard Anatole France – 93200 Saint-Denis

Tél. : 01 41 62 14 40 – Fax : 01 41 62 14 50 – mail : actualite@edilivre.com

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction,
intégrale ou partielle réservés pour tous pays.

ISBN : 978-2-332-46787-4

Dépôt légal : décembre 2011

© Edilivre Éditions APARIS, 2011

Sommaire

Introduction	7
Cela vous tombe dessus	15
Mémento sur les habilitations.....	33
Habilitation Confidentiel Défense.....	43
Habilitation d'une Entreprise	47
Les Services Spéciaux (dits secrets).....	51
Affaires Vécues	57
La Paranoïa.....	65
Les Brevets	69
Veille Technologique	89
Intelligence Economique	119
Conclusion.....	163

Introduction

L'affaire Renault fut pour moi le déclic pour entamer la rédaction de cette autobiographie.

Ayant moi-même eu des responsabilités dans le domaine de la protection des informations, dans une entreprise fabriquant des composants hydrauliques pour des matériels militaires, nos clients étant ceux de la DGA (Délégation Générale Armement) à cette époque dans les années 80 et 90.

Cette parodie est typiquement un cas d'école pour la gestion des informations à protéger d'une entreprise. Dans ce genre d'affaire les directions ne doivent faire confiance à personne, surtout pas aux personnels de leurs entreprises, les services étatiques habitués et spécialisés dans ces domaines sont là pour les aider, ayant une vision externe et des moyens d'investigations indépendants de toutes pressions lobbyistes.

Résultat, on le connaît maintenant, chez Renault, ce n'était pas une affaire d'espionnage mais une tentative d'escroquerie qui ridiculisera tout le staff de cette société qui n'en avait vraiment pas besoin en ce moment.

Rappel des faits

D'un côté Weston, une petite société qui fabrique des chaussures de luxe à Limoges au rythme de 2.000 paires par semaine, obtient la fermeture pour contrefaçon d'une usine à Canton qui en produisait 300 paires de façon hebdomadaire. De l'autre Renault, un constructeur automobile, licencie trois cadres pour espionnage industriel et introduit la suspicion dans un groupe qui produit 2,3 millions de voitures par an (y compris Dacia et Samsung, et plus de 5 millions avec son partenaire Nissan), sans pouvoir à ce stade étayer ses accusations. Le mode d'investigation et de gestion de Weston débouche sur un succès, celui de Renault patine et alimente la paranoïa.

L'affaire Weston tient du domaine de la contrefaçon qui s'est tristement banalisée. On est bien, malgré tout, face à une affaire d'espionnage industriel. Bien que les chiffres de la contrefaçon soient par définition approximatifs, on évalue le manque à gagner de 200 à 300 milliards d'euros dans le monde (dont 6 milliards en France) pour les industriels dont les produits sont copiés. La marque Weston n'a pas été épargnée. Pour faire échec aux contrefacteurs, le fabricant de chaussures a mené plusieurs mois d'enquête dans une discrétion totale et en s'appuyant sur les services officiels pour remonter la filière et obtenir des autorités chinoises qu'elles reconnaissent le droit de propriété d'une entreprise étrangère et mettent un terme à une production illicite sur leur territoire.

Pour Renault, on est face à une affaire de nature différente, mais toujours d'espionnage industriel. Il

serait question de transmissions d'informations concernant la voiture électrique, et plus précisément la pertinence du modèle économique qui devrait permettre à ce nouveau type de véhicule de trouver sa place sur le marché automobile (en France, jusqu'à 15 % des immatriculations à horizon 2020, avancent les spécialistes). Lettre anonyme, enquête interne privée... tous les ingrédients d'un polar. Jusque là, la discrétion est respectée. Mais au bout de cinq mois d'investigations à l'intérieur de l'entreprise, dès l'instant où la direction du groupe présidé par Carlos Ghosn et dirigé par Patrick Pelata notifie leur licenciement à trois cadres – Michel Balthazard, Matthieu Tenenbaum, Bertrand Rochette – pour faute lourde, l'affaire ne peut plus rester dans l'ombre.

Scénario de crise

C'est alors qu'il faut bien cerner le délit supposé, confiner le problème et éviter qu'il ne pollue le reste de l'entreprise. Car l'affaire se situe au cœur du système de recherche. La mobilisation des équipes est primordiale. Leur créativité collective est le moteur de la compétitivité. Et leur implication dans le processus industriel dépend de leur adhésion à la marque. En cas de dérapage, il est urgent de sauvegarder cette dynamique en circonvenant le problème comme un début d'incendie. Malheureusement, on semble assister dans l'affaire Renault à un scénario contraire : C'est la maison qui prend feu.

Dépôt d'une plainte contre X, ouverture par le Parquet de Paris d'une enquête préliminaire confiée à la Direction centrale du renseignement intérieur (DCRI)... Piétinement des enquêteurs. Réaction des

trois cadres qui organisent une riposte judiciaire pour démonter l'accusation « d'espionnage industriel, de corruption, d'abus de confiance, de vol et recel, commis en bande organisée », révèle le quotidien Les Echos. Pointe-t-on du doigt des comptes bancaires ouverts en Suisse ? A ce stade, le lien avec l'un des cadres accompagné sur place n'aboutit à aucune conclusion de la part des enquêteurs qui annulent la mission. La prise en charge du dossier par la DCRI peut-elle déboucher sur un résultat rapide grâce à la collaboration entre les services de contre-espionnage et le constructeur ? « Tous les éléments en notre possession sont aujourd'hui entre les mains de la justice », a affirmé Carlos Ghosn dans une interview au Journal du Dimanche. Mais rien ne se passe. L'enquête menace d'être d'autant plus longue que le secret est maintenant levé.

Incertitude et démobilisation

On ne peut guère imaginer plus dévastateur pour la mobilisation des salariés qu'une plainte pour faute lourde déposée par une direction à l'encontre d'un groupe d'entre eux, sans pouvoir clairement l'étayer. Or, à ce niveau de l'enquête, le dossier semble bien vide. Quel que soit le résultat des investigations engagées par la DCRI, et même si les soupçons d'espionnage sont confirmés, la période d'incertitude qui dure depuis les premiers jours de janvier laissera des stigmates au cœur du management du constructeur automobile, notamment parmi les ingénieurs. Le dossier pourrait devenir un cas d'école non pas de gestion de crise, mais de création de crise.

Si les trois cadres impliqués sont innocents, le management reprochera à la direction d'avoir mis en

péril l'avenir professionnel de trois salariés sur la base de simples présomptions. Si un seul ou deux sont coupables, le même reproche sera proféré pour celui ou ceux qui ne le seront pas. Et même si les trois sont coupables, la gestion publique du dossier pourrait désormais jeter un doute sur l'intégrité du management en général. Comment construire dans ces conditions l'adhésion à une communauté de projet ? Et si rien n'était jamais prouvé, les cadres en question seront-ils lavés de tout soupçon pour retrouver un poste, chez Renault ou ailleurs ?

Médiatisation et manipulation

La direction de Renault anticipe les critiques. Par la voix de son avocat, elle renverse la charge de la médiatisation, se plaignant de fuites et du manque de discrétion des enquêteurs à l'occasion d'une perquisition au Technocentre de Guyancourt, le cœur de la recherche de Renault. Pour déminer le dossier, le patron Carlos Ghosn affirme que l'entreprise « a été irréprochable par rapport à la loi ». Aurait-il pu en être autrement ?

Une dernière hypothèse serait tout aussi douloureuse pour le groupe : Qu'il n'existe aucune fuite, que toute l'affaire ne provienne que d'une manipulation perverse de personnes ayant intérêt à nuire à la marque, et que la déstabilisation du groupe soit le seul objectif recherché. L'objectif aurait, en ce cas, déjà été atteint. On veut croire que la direction possède des éléments qui lui permettent d'évacuer cette hypothèse.

L'existence de cette affaire montre à quel point les secrets industriels, qu'ils touchent aux technologies ou aux modèles économiques, sont convoités dans un

contexte de concurrence internationale exacerbée. Eric Besson en charge de l'Industrie au gouvernement, a d'ailleurs resitué ce dossier dans son contexte de « guerre économique ». Avec, comme dans tout conflit, la bataille de l'information... ou de la désinformation. C'est l'objet de l'espionnage industriel, dans tous les secteurs.

Le domaine du huis clos

Toutes les entreprises s'équipent et mettent en place des procédures pour empêcher les fuites. Et lorsque des malversations sont commises, les parades pour réduire le préjudice sont échafaudées loin du regard du public. Les limiers de la DCRI sont habitués à travailler dans l'ombre. Pour toutes ces raisons, avant même de connaître le résultat de l'enquête, on peut s'interroger sur le bien-fondé des décisions qui ont été prises et du mode opératoire choisi par la direction, qui aboutissent à braquer les projecteurs sur le groupe. Remonter la filière, si elle existe, est maintenant rendu beaucoup plus difficile. Il est temps, pour les cadres et ingénieurs de la marque au losange en France tout comme pour les enquêteurs de la DCRI, que l'affaire retrouve le huis clos dont elle n'aurait pas dû sortir. Mais il est sans doute trop tard. Weston peut en tout cas donner des leçons à la multinationale Renault.

L'occasion m'est donnée de faire découvrir au travers de ce livre, les différents services spéciaux (ou secrets) Français travaillant à la protection des informations sensibles de nos patrimoines intellectuels, technologiques, économiques et autres.

C'est pour moi l'opportunité de décrire cette expérience vécue aux contacts de ses différents services.

Pourquoi ce titre, Inside Man, l'homme de l'intérieur, car si je donne le nom : « Agent de Sécurité Titulaire », aujourd'hui ces mots ressemblent plus à la fonction de vigile de grands magasins.

Cela vous tombe dessus

Dans la vie les prémonitions existent-elles ?

Je pense que oui, quand je fus mobilisé, classe 64 B, dans les FFA à Landau, dans le Palatinat, en RFA (Allemagne de l'Ouest à l'époque), après quatre mois de classes laborieuse au 8^{ème} RIM (régiment d'infanterie motorisé) et un mois de formation à Horb dans le Nécar, je me suis retrouvé à travailler comme secrétaire, sept heures par jour, à l'Etat-major de la 11^{ème} Brigade d'Infanterie Motorisé. Chaque jour, midi et soir, je retournai pour les repas et dormir, à la 411^{ème} CQG (Compagnie de Quartier Générale), située à trois kilomètres de l'Etat-major.

Le 1^{er} bureau ou je m'occupais de la gestion des courriers (effectifs, mobilisation, justice militaire, chancellerie etc..) se trouvait au 3^{ème} étage, le même que celui du 2^{ème} bureau, c'est là que je pris connaissance de la MMS (Mission Militaire Soviétique), ces militaires pouvaient se déplacer en Allemagne de l'Ouest sur des parcours bien définis, s'ils dérogeaient à leurs itinéraires, ils étaient systématiquement arrêtés, emprisonnés et auditionnés par les services compétents. Cela arriva, la police

Allemande signala leur arrestation à Neustad, personne ne sut à ce moment, que fallait-il faire de ces individus, hilarant n'est-ce pas.

Comment se retrouve-t'on là, comme gratte papier dans un Etat-major. Les tests passaient pendant les fameux trois jours de sélection avant le service militaire, vont vous orienter malgré vous, vers une destinée inconnue et qui aura un déterminisme important pour la ou les carrières futures de votre vie professionnelle. J'appris donc, que suite à ces tests, j'avais obtenu la note de 17/20 à la BDM 123, à 18/20 j'aurai pu postuler à l'école des EOR (officier de réserve), mais probablement recalé aux évaluations sportives. Pourquoi 17/20, ayant un Bac moins deux, non, deux CAP dont un de dessinateur industriel, celui-ci m'aida beaucoup pour les tests psychotechniques d'orientation dans l'espace.

En dehors des quatre mois de classe, le restant de mon service militaire fut pour moi sans histoire ni impression de perdre mon temps, je finis donc ma carrière militaire comme 1^{ère} classe (par protection comme disait mon cousin).

Après ma démobilisation, comme tout à chacun, je reçus mon affectation en cas de conflit, encore comme secrétaire, au centre de commandement de la base aérienne 921 de Taverny.

Le ver était entré dans le fruit, il allait se développer inconsciemment plus tard avec l'aide fertilisante de lectures de romans d'espionnage et d'autres événements.

[La base aérienne 921 accueillait les entités suivantes :

- le Commandement des forces aériennes stratégiques (CFAS) ;
- le Centre d'Analyse et de Simulation pour la Préparation des Opérations Aériennes (CASPOA) ;
- la Direction de la Circulation Aérienne Militaire (DirCAM) ;
- le Centre de Météorologie des Opérations Extérieures (CMOE).

Les forces aériennes stratégiques constituent l'un des deux piliers sur lesquels repose désormais la dissuasion nucléaire française. Le commandement des forces aériennes stratégiques (CFAS) met en œuvre la composante « air » aéroportée de la force de dissuasion. Celle-ci comprend trois escadrons de Mirage 2000N porteurs du missile air-sol moyenne portée (ASMP) et un escadron d'avions ravitailleurs C 135 FR. Elle offre au dispositif dissuasif national la souplesse et la diversité qui permettent à la dissuasion française de rester pertinente et crédible en toutes circonstances.

Le Centre d'Analyse et de Simulation pour la Préparation aux Opérations Aériennes (CASPOA) a pour mission essentielle de préparer le personnel militaire au commandement et à la conduite des opérations aériennes. Cette unité du Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) propose différents stages de formation tant au profit des militaires français de l'armée de l'air, de l'armée de terre ou de la marine nationale, qu'au profit des militaires étrangers.

La direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM) a pour objectifs de :