

▶▶▶ Renault. Il a occupé plusieurs postes dans l'ingénierie, la carrosserie, le montage, avant de devenir un manager, un homme-orchestre supervisant de nombreux projets. En 2008, il accède au comité de direction, la plus haute instance après le comité exécutif. « Michel était très apprécié et je n'ai jamais eu de doutes à son sujet », dit son ancien supérieur hiérarchique, qui a quitté Renault aujourd'hui.

Le cas de Matthieu Tenenbaum est lui aussi emblématique. Après un stage d'apprentissage, Renault finance sa formation au Centre d'études supérieures industrielles. « Il a toujours ressenti une fidélité particulière envers l'entreprise qui lui a donné sa chance », indique son avocat. Après un passage aux États-Unis, Matthieu Tenenbaum s'occupe à partir de 2007 de la voiture électrique. D'abord, comme l'un des interlocuteurs de Better Place, la société israélienne d'échange de batteries avec laquelle Renault collabore. Puis, il prend en charge la problématique du modèle économique. Ces derniers mois, il était l'adjoint du directeur de programme, Thierry Koskas.

Concurrence exacerbée

Un poste-clé. Car l'électrique, c'est le défi majeur de Renault. Le constructeur vise 20% du marché en 2016. Il y a dix-huit mois, il met, avec Nissan, les bouchées doubles : sortie d'ici à fin 2012 de huit véhicules, création de cinq usines de batteries, mobilisation de 2 000 personnes, le tout pour 4 milliards d'euros. Dans l'industrie, cette annonce rend fébrile. Constructeurs et équipementiers se repositionnent. En premier lieu Volkswagen, qui à l'automne 2009 recrute l'ex-PDG de Continental, partenaire de Renault dans l'électrique. Quelques mois plus tard, à Genève, l'allemand, jusqu'alors en retrait, annonce la sortie de plusieurs véhicules électriques. Le deuxième coup vient de PSA. Dans les allées du Mondial à Paris, à l'automne dernier, le français frappe les esprits en présentant la Peugeot iOn et la Citroën C-Zero.

Fou de rage, Carlos Ghosn tape du poing sur la table. Le siège reprend à son compte la division électrique. Le 16 décembre, Patrick Pélata in-

Les fuites supposées ont-elles profité à la Chine ? Les dirigeants de Renault, qui ambitionnent de pénétrer cet immense marché, se sont bien gardés de le dire.

dique que Renault produira probablement lui-même ses moteurs électriques, à Cléon (Seine-Maritime). Une manière de se réapproprier la technologie, car les deux autres éléments-clés, la batterie et le système de freinage, sont sous-traités. « Ce revirement a certainement hérisse Matthieu Tenenbaum, qui est un militant de l'électro-mobilité, aimant travailler en réseau, en toute liberté », analyse Bernard Jullien, directeur du think tank Gerpisa. La division électrique a-t-elle fait preuve d'angélisme en ne se protégeant pas assez ? Les rancœurs liées au changement de cap opéré par la direction ont-ils conduit certains à commettre des actes répréhensibles ? Une chose est sûre, la voiture électrique, via son élément névralgique, la batterie, fait bouger les lignes. « Pour développer leurs offres, les constructeurs s'appuient sur de multiples intervenants – équipementiers, sociétés de conseil, instituts de recherche –, ce qui accroît d'autant les risques de fuites », indique Jean-Louis Le-grand, coordinateur interministériel

aux véhicules décarbonés. Et dans ce contexte de chamboulement technologique, les soupçons se portent sur la Chine. « Avec la voiture électrique, Pékin est dans une logique d'internationalisation et se projette très loin, dans les années 2030, explique l'universitaire et spécialiste de l'industrie chinoise Jean-François Doulet. Leur objectif, dans l'automobile comme dans d'autres secteurs, est de remonter les filières à fort potentiel. »

Dans ce jeu autant technologique que géopolitique, Renault n'a pas toutes les cartes en main. Seul grand constructeur à être absent de Chine, il espère bien s'introduire un jour sur cet immense marché. Il se doit aussi de préserver les intérêts de Nissan, un des premiers acteurs sur place. Voilà pourquoi Patrick Pélata comme Eric Besson se sont bien gardés d'accuser nommément la Chine. En attendant, Michel Balthazard, Bertrand Rochette et Matthieu Tenenbaum peuvent se référer à un auteur tchèque de langue allemande : Franz Kafka. **Héloïse Bolle et Nicolas Stiel**

LE DÉBAT

Renault devait-il porter plainte pour « faits constitutifs d'espionnage industriel » ?

OUI. JEAN REINHART,

avocat de Renault.



L'analyse juridique nous a conduits à considérer que cette qualification pouvait être retenue. Le procureur de la République est libre dans

l'ouverture de son enquête préliminaire de retenir ou non cette qualification. Dans les précédentes affaires, notamment Michelin et Valeo, ce texte aussi avait été évoqué à l'instruction. L'enquête du procureur de Paris est secrète, et Renault peut donc donner, en toute confiance, les informations qu'il possède. S'il devait donner des documents couverts par le secret professionnel, les services enquêteurs, en l'occurrence la Direction centrale du renseignement intérieur, pourraient les mettre sous scellés fermés, ne les rendant pas accessibles au public, même à l'audience correctionnelle. C'est dans ce climat que Renault va suivre cette enquête préliminaire.

NON. THIBAUT DU MANOIR DE JUAYE,

avocat, enseignant à l'EEIE.



L'espionnage industriel n'existe pas dans le Code pénal en tant que tel. Renault s'est probablement fondé

sur les textes définissant les intérêts fondamentaux de la nation, qui comprennent les atteintes au potentiel scientifique et économique. Le tout est de savoir si les informations détournées entrent dans cette catégorie, mais la notion n'est pas définie, ce qui présente un risque. Pourtant, il est pertinent de l'avoir avancé, car les peines encourues sont bien plus longues : quinze ans, contre trois pour les autres chefs d'accusation (corruption, abus de confiance, vol et recel). Renault pourra argumenter que l'Etat est actionnaire et que les 4 milliards d'euros investis dans l'électrique sont une somme très importante. Toute procédure judiciaire révèle des secrets.