

Un parfum de négociation

Roman

LUC DEDROME



Luc Dedrome

Un parfum de négociation

Roman

© Luc Dedrome, 2026

ISBN numérique : 979-10-439-0570-4

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Un Parfum de négociation est une œuvre de fiction. Les noms, les personnages, les lieux et les événements sont le fruit de l'imagination de l'auteur ou utilisés fictivement. Toute ressemblance avec des personnes réelles, vivantes ou mortes, des événements ou des lieux serait pure coïncidence.

PERSONNAGES

Bari Asniroula : détective privé qui défend les intérêts d'Industrisa SA

Boismatar et Associés : cabinet d'avocats qui assiste Industrisa SA dans la négociation des contrats internationaux

Bor Carachu : fondateur de la secte du Temple du Réveil

BRES (Bureau des Recherches Spéciales) : agence de renseignement privée

Célina : secrétaire du bureau de liaison d'Industrisa

Edouard Milandes : directeur général au BRES

François Lecoin : responsable du bureau de liaison d'Industrisa SA au Malaby et enquêteur au BRES

Fujikoso : société industrielle japonaise

Haleda : patron de la société Placosud

Industrisa SA : société industrielle française

Jacques Lug : enquêteur au BRES

Jean-Hubert de Jarville : conseil en gestion représentant Edouard Milandes

Katamoto : directeur de Division de Fujikoso

Khan : chef de projet de Sopaletric

Madame Kheroua : secrétaire de Bari Asniroula

Mademoiselle Manaï : responsable financier de Sopaletric

Maître Bérébi : avocat de Sopaletric

Miss Marxie : Vanessa Marxie, directrice du département Sud puis du département Asie au BRES

Netancy : société industrielle suisse

Olivier Ducastel : responsable du département des implantations à l'étranger au BRES

Philippe Pédrac : directeur général adjoint au BRES

Pierre Leskerno : responsable de l'administration des contrats d'Industrisa SA

Placosud : sous-traitant d'Industrisa SA au Malaby

Richard Durandean : conseil fiscal chez Boismatar et Associés

Slumer : contrôleur de gestion international de Netancy

Sopaletric : société nationale du Malaby

Sylvie Baudry : secrétaire d'Edouard Milandes

Tabour : homme à tout faire du bureau de liaison d'Industrisa SA

Teng Fan Wiu : intermédiaire chinois

Tsin Txiang : directeur d'usine chinoise

Volyk : comptable d'Industrisa SA et enquêteur au BRES

CHAPITRE 1 :

LE VOL DU LUNDI

21 juillet 1980.

Au départ de France ce lundi-là, il faisait un temps froid et brumeux pour la saison. Vers six heures trente l'autoroute d'Orly était déjà saturée. Jacques Lug aurait sans doute manqué son avion, s'il n'avait trouvé à stationner dans le parking le plus proche de l'aéroport.

Comme presque chaque début de semaine depuis maintenant deux ans, il était en route pour le Malaby où des hommes d'affaires avaient disparu, alors qu'ils menaient des négociations avec des sociétés nationales du pays.

Sans valise à enregistrer il avait embarqué rapidement. Son unique bagage de cabine était rempli du nécessaire pour un déplacement de quelques jours. Peu volumineux il lui servirait de porte-documents. Il y avait glissé avec difficulté le jeu de balais d'essuie-glace qui lui avait été demandé.

L'agent du BRES (Bureau des Recherches Spéciales) s'assit dans l'Airbus d'Air France avec soulagement. La voiture était garée correctement, et il avait noté son numéro de parking au dos du ticket de stationnement. Installé suivant son habitude vers le fond de l'avion, il prit ses aises le siège à côté du sien étant inoccupé, ce qui était rare pour un lundi matin. Au travers du hublot il constata que le ciel s'était chargé de nuages.

Il pleuvait à verse quand le pilote fut autorisé avec un bon quart d'heure de retard à mettre les moteurs en marche.

Ces conditions météorologiques lui rappelaient vaguement un décollage sous l'orage l'an passé. La cabine se voulait rassurante et la musique d'ambiance identique d'une semaine à l'autre accentuait cette impression.

Contrairement au lundi précédent, Jacques s'était mis sur la gauche de l'avion pour tenter d'apercevoir la Seine lors du décollage. Il n'avait pas eu le temps de prendre un petit déjeuner à l'aéroport, et s'était résigné à attendre pour se restaurer.

Quand les hôtesse eurent procédé à la démonstration des consignes de sécurité l'appareil commença à rouler sur le tarmac. L'Airbus prêt à faire son point fixe et à s'élancer face au vent, elles prirent place aux emplacements qui leur étaient réservés près des issues de secours. La lumière fut éteinte, et seules des veilleuses individuelles étaient encore allumées quand il prit son élan sur la piste. C'était le moment où le vrombissement des moteurs et l'accélération

généraient des bruits inattendus auxquels malgré lui le voyageur était attentif et dont il cherchait à identifier l'origine.

Jacques vit défiler devant ses yeux la tour de contrôle, le bâtiment central, les locaux techniques, entrevus de plus en plus vite avant que l'avion ne se redresse, d'abord au niveau du poste de pilotage, puis des ailes et enfin complètement.

La masse nuageuse rougeoyante n'était pas très haute au-dessus de l'appareil. La banlieue dans toute son ampleur, succession de pavillons serrés les uns contre les autres, Paris au loin et la tour Eiffel dans la brume, à peine entrevus, disparurent. Les nuages furent atteints rapidement. Le front plaqué contre le hublot il chercha une dernière fois, sans succès, à voir le fleuve. Celui-ci dépassé le voyage avait vraiment commencé.

Il attendit que fût définitivement traversée une zone de turbulences, et que le vol AF789 stabilisé à son altitude de croisière s'inclinât vers la droite en direction du sud. Alors seulement il détourna le regard, et rejeta la tête en arrière pour mieux profiter des rayons du soleil un peu au-dessus de la ligne d'horizon.

Un steward annonça le service du petit déjeuner. L'éclairage fut rallumé pendant que s'éteignaient les voyants des ceintures de sécurité.

Jacques baissa à demi le store du hublot, régla l'arrivée d'air, et décida d'attendre de s'être alimenté pour consulter les derniers comptes rendus d'enquête en sa possession. Il choisit deux journaux parmi ceux proposés par l'hôtesse et se plongea dans une lecture attentive.

CHAPITRE 2 : LE BUREAU DE LIAISON

Améda, dix heures.

À sa sortie de l'Airbus, Jacques Lug fut surpris par la chaleur déjà très présente dans la capitale à cette heure matinale. Les passagers qui le précédaient sur la passerelle marquèrent un temps d'arrêt. Il en profita pour retarder sa montre et la mettre à l'heure locale. En parcourant la centaine de mètres qui séparaient l'avion de l'aérogare, Lug ne se précipita pas vers le contrôle de police comme la plupart des voyageurs. L'expérience lui avait appris que le fait d'arriver en tête au guichet n'était en aucun cas une garantie d'être dans les premiers sortis de l'aéroport. L'examen des pièces d'identité ne débiterait pas avant que soit formée, sur trois ou quatre rangs, une longue file de passagers. Et probablement, après plusieurs minutes d'attente interminables pour certains, un comptoir supplémentaire s'ouvrirait qui serait pris d'assaut par les derniers arrivants. D'ailleurs Jacques n'était pas pressé ce matin.

Une fois franchie cette étape, il dut remplir le formulaire relatif à l'importation de devises et passer la douane. Le douanier ne fit pas de remarque particulière en ce qui concernait le jeu de balais d'essuie-glace, et Lug se présenta plus rapidement qu'il ne l'avait envisagé à l'arrêt de taxis.

Il chercha celui de Mohami, facilement identifiable au nombre 333 peint en noir sur ses portes, parmi les nombreuses voitures qui attendaient les voyageurs en provenance de Paris. L'aéroport n'était pas très grand, et ses alentours immédiats se résumaient à quelques hangars et de rares palmiers. On distinguait au loin l'unique voie rapide du Malaby, longue d'une dizaine de kilomètres, qui filait le long de la mer. Finalement il l'aperçut, appuyé contre son véhicule et le rejoignit. Les deux hommes se saluèrent chaleureusement. Jacques remit au conducteur les balais d'essuie-glace. Celui-ci ravi les plaça avec précaution sur le siège avant droit. Ces équipements étaient introuvables ici. En contrepartie Jacques n'aurait pas à payer ses déplacements en taxi durant ce court séjour.

Il savait qu'ils mettraient beaucoup de temps à atteindre le centre-ville tant la circulation était importante à cette heure de la matinée.

L'enquêteur repensa aux investigations en cours pendant que défilait lentement devant lui le paysage des abords de la capitale. Le ministère de la Défense avait missionné le BRES pour retrouver des cadres salariés d'entreprises françaises, disparus au cours des deux dernières années alors qu'ils

négociaient des contrats importants avec des sociétés publiques du pays. Les médias français se faisaient régulièrement l'écho de ces disparitions. Pour une enquête de ce type, son statut d'agence de renseignement privée conférait au BRES une liberté de mouvement supérieure à celle du ministère, et ses services internes. Pourtant, malgré les efforts déployés on était toujours sans nouvelle de ces hommes d'affaires, et aucune piste sérieuse ne s'était présentée.

Le véhicule passa au-dessus du pont à proximité de la sinistre masse noire de la prison. La mer n'était pas très éloignée et seulement visible par intermittence. Enfin la baie d'Améda apparut au loin enveloppée de brume. Mais d'une brume plus claire, plus diaphane que celle recouvrant Paris au moment de son départ, avant qu'il ne commençât à pleuvoir.

Parfois, ils croisaient des enfants qui tenaient une chèvre au bout d'une corde. Des paysans marchaient le long de la route souvent seuls, allant on ne sait où, et qui semblaient partis pour des kilomètres. Des femmes, ombres blanches ou noires, cheminaient, elles aussi vers des destinations inconnues.

Mohami avait l'air fatigué et son passager lui en fit la remarque. Le chauffeur précisa avoir entamé tôt ce matin une nouvelle journée de jeûne. Il rappela que lui étaient strictement interdites toutes nourritures et toutes boissons du lever au coucher du soleil.

La chaleur devenait plus étouffante dans le petit taxi. Mohami résisterait à l'épuisement la matinée durant et même, probablement, jusqu'à deux ou trois heures de l'après-midi. Après quoi il cesserait de conduire dans l'attente de la fraîcheur de la soirée.

Passé le camp militaire, Améda était maintenant bien distincte ainsi que la citadelle sur sa colline et le port étonnamment vide, ouvert sur la large baie où seul un cargo était ancré.

La voiture tourna à gauche devant un bel édifice et entama sa montée vers le boulevard qui dominait la ville. Elle croisa un des nombreux escaliers d'Améda où couraient des ribambelles de gamins.

Dans ce quartier la foule sur les trottoirs était dense. À cette heure-ci les étudiants se rendaient à l'université pas très loin.

Le taxi attaqua une côte plus raide et déboucha sur un parking. Le gardien était là, assis sur le perron de l'immeuble où travaillait Jacques. Il veillait sur l'étroit parc de stationnement encombré de véhicules garés en tous sens. Les entrées et sorties étaient régies par ce vieil homme qui, aidé de sa grande canne, guidait les manœuvres des conducteurs. Un peu de monnaie le récompensait de ses efforts.