



BARS DE FRANCE

UNE SÉRIE D'ANTOINE ZÉO

{ ÉPISODE 3 }

Paul

Aéroport Charles-de-Gaulle, Terminal 2F, Roissy-en-France, Val-d'Oise

1. Le projet de construction d'un grand aéroport au nord de Paris fut officialisé par l'arrêté interministériel du 16 juin 1964. La France connaissait une croissance économique et démographique telle qu'on pensait qu'elle serait infinie: le pays sentait le supercarburant et le parpaing frais; les voitures consumaient quinze litres aux cent kilomètres. On croyait que Paris aurait, en l'an 2000, au moins quinze millions d'habitants; on croyait que le transport aérien se développerait si vite que les aéroports de Paris seraient saturés avant dix années (et c'était vrai). Celui d'Orly avait pourtant été agrandi peu de temps auparavant, et sa nouvelle et très moderne aérogare avait été inaugurée «*par le Général de Gaulle, président de la République, en présence du gouvernement et des corps constitués*» le 24 février 1961. En 1964, on décida donc d'en construire un nouveau, d'aéroport, un très gros et très grand, et même le plus gros et le plus grand, un aéroport digne de la France. Des hauts fonctionnaires en costume cintré, sans doute munis de lunettes à monture d'écaille, montèrent dans des hélicoptères et survolèrent la région parisienne. La voix couverte par le bruit des moteurs et des rotors, ils montraient du doigt les autoroutes qui avançaient vers les provinces lointaines, la grande ville qui s'émiettait et s'éparpillait et projetait partout ses grands immeubles et ses banlieues; leurs hélicoptères, peut-être des Alouettes, comme celui dans lequel on voit Giscard monter dans le film de Raymond Depardon, s'arrêtèrent, stationnaires, à vingt-cinq kilomètres au nord-est de la Capitale. Les hauts fonctionnaires en costume cintré tendirent l'index

pour signifier: «*Là!*» Là, dans le pays de France, qu'on appelait ainsi depuis le XII^e siècle: la «France», c'était la plaine entre Ecouen et Villers-Cotterêts. Là, sur ces trois mille hectares cultivés d'orge et de blé tendre, entre les villages de Roissy-en-France, du Mesnil-Amelot, de Mitry et du Tremblay-en-France, et que cisaillaient déjà les travaux de l'autoroute du Nord. Il y avait de la place pour quatre pistes. On fit venir les bétonneuses et les bulldozers. Le 8 mars 1974, le Premier ministre Pierre Messmer inaugura l'aérogare, qu'on baptisa Charles-de-Gaulle, car quel autre nom que celui d'un si grand général pour le plus grand aéroport d'Europe? Il avait sauvé la France, après tout; il était à peine mort que les conseils municipaux de toutes les communes du pays décidèrent qu'il était opportun de donner son nom à des places, des avenues et des boulevards, n'importe quoi qui fût grand et large. C'était même le nom, depuis 1970, de la place de l'Étoile, à Paris — Charles-de-Gaulle-Étoile, comme la forme de la nouvelle aérogare, une étoile, ou peut-être une pieuvre, en tout cas quelque chose de révolutionnaire et d'inquiétant posé au milieu du pays de France. En 1982, comme le trafic continuait à augmenter — à moins que ce ne soit pour lui permettre de s'accroître encore — on construisit une autre aérogare, Charles-de-Gaulle-2. Et puis toujours plus à l'est dans la plaine de France, on construisit ensuite, dans les années 1990, le 2C, le 2D, le 2E, le 2F, et même le 2G, qui est comme un hangar perdu près d'un lieu-dit qu'on nommait «la Haute-Ronce» avant qu'on y installe un aéroport. Maintenant, soixante

millions de passagers passent chaque année par les salles d'embarquement de l'aéroport Charles-de-Gaulle, et l'on peut ranger deux cent trente-cinq avions en même temps sur les surfaces goudronnées occupant les anciens champs de blé du pays de France.

2. La chaîne de boulangeries franchisées Paul fit son apparition dans les années 1970. Au départ, ce n'était pas grand-chose : une petite boulangerie familiale dans la ville de Croix, entre Lille et Roubaix, ouverte en 1889 par un nommé Charlemagne Mayot. Les descendants de ce Charlemagne, installés à Lille depuis 1935, rachetèrent un établissement de la ville, la boulangerie-pâtisserie Paul, dont ils conservèrent le nom. Francis Holder, arrière-petit-fils de Charlemagne, décida dans les années 1960 de vendre du pain aux chaînes de supermarchés alors en essor. Il était ce qu'on appelle un homme de son temps, et un malin, et il vendit ses millions de petits pains à Auchan, Monoprix et aux Nouvelles Galeries. En 1972, il eut une autre idée, qui fut de relancer la vieille boulangerie Paul et d'en faire une boutique moderne. Pensez donc : réchauffer, plusieurs fois par jour, dans un fournil à bois, le pain industriel fabriqué dans une manufacture de la banlieue lilloise. Ce fut un succès, et ainsi l'odeur caractéristique de beurre chaud des viennoiseries standardisées commença à parfumer les tunnels des galeries marchandes où prospéraient les boutiques Paul que Francis Holder multipliait, accompagnant de ce nouveau miracle les progrès de la société de consommation et de l'emploi salarié en France. On avait besoin de pain et de croissants chauds à Cergy-Pontoise, à Villeneuve-d'Ascq, à Noisy-le-Grand; Francis Holder y pourvoyait. On adjoignit à l'enseigne les mentions «*Pains rustiques et de fantaisie*» et «*Maison de qualité fondée en 1889*», ce qui n'était pas tout à fait vrai sans être totalement faux. Francis Holder devint tellement riche qu'il ouvrit des boutiques Paul jusqu'au Japon, car le Japon figurait, dans l'esprit des Occidentaux de ce temps-là — le tournant des années 1980 et 1990 — l'avant-garde de l'espèce humaine : il convenait d'avoir un comptoir à Shibuya. En 2012, c'est à Singapour et Moscou que Paul ouvrirait ses boutiques, accompagnant sans faiblir chaque transplantation du capitalisme

mondial. Maintenant, il y a quatre cent quarante-neuf boutiques Paul dans vingt-sept pays, dont trois cent vingt-quatre en France. Rien que dans le terminal 2F de l'aéroport Charles-de-Gaulle, il y en a deux.

3. «*Alors vous, vous parlez quatre langues, c'est ça ?*» Alan me regarde dans les yeux pendant une seconde et demie, et éclate de rire. «*Ah, ça ?*» dit-il en montrant le badge qu'il porte accroché à sa blouse blanche, et où figurent, sous son prénom, quatre petits drapeaux, un français, un britannique, un espagnol et un allemand. «*Non, ça, je l'ai emprunté à un collègue ! Un collègue polyglotte !*» Il rit encore. «*Donc vous ne vous appelez pas Alan non plus ?*» Il rit toujours. «*Eh non, je suis ici incognito !*» Je ris aussi. Mais on ne peut pas rire trop longtemps : derrière moi, des clients nationaux et internationaux font la queue. Je paye les six euros soixante (un café : 2,80; un pain au chocolat : 1,95; un croissant : 1,85) et je vais m'asseoir. Il est huit heures et quelques, ce matin du jeudi 1^{er} novembre 2012, au terminal 2F de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le terminal 2F de l'aéroport Charles-de-Gaulle, malgré ses centaines de milliers de tonnes de béton apparent, semble ne pas avoir de fondations : on le dirait posé là, et simplement arrimé, lesté par les choses qu'on a mises dedans. C'est plutôt un immense chapiteau, un chapiteau de béton de trois ou quatre cents mètres de long, sous lequel se trouvent disposées diverses installations liées au transport aérien des voyageurs, et d'autres plus particulièrement destinées à faire dépenser auxdits voyageurs le plus d'argent possible pendant leurs longues heures d'attente. C'est une tente, une tente colossale, mais rien qu'une tente; en-dessous, Aéroports de Paris exploite l'espace comme il l'entend, disposant d'une grande variation de moyens pour tirer de chaque mètre carré la rente maximale. Ainsi, le café franchisé où je me suis installé, Paul, n'est jamais qu'un stand : des présentoirs pour les viennoiseries et la demi-cloison soutenant la machine à café et autres ustensiles délimitent l'espace de travail des employés; attendant, de petites barrières métalliques forment une sorte de terrasse minuscule sous le ciel titanique — on peut y loger, au plus, une vingtaine de personnes. Et tout artificielle que soit cette

«*Maison de qualité fondée en 1889*», elle semble plus réelle que les ersatz d'établissements parisiens alignés dans le terminal: une fausse brasserie Flo rivalise avec un faux restaurant Maxim's et ses décorations imitation Art nouveau. L'un comme l'autre, et toutes les boutiques du terminal 2F, sont logés dans des boîtes de verre et de métal posées sur la grande dalle qui soutient l'étage des départs, de sorte qu'on puisse en changer aisément le contenu, ou déplacer les boîtes. Entre les cafés de carton-pâte et les franchises mondialisées, il y a *Les Quais de Seine*, où l'on peut boire de la bière, mais il est relégué près du Flo, tout au fond. J'ai donc préféré Paul, et sa terrasse, à ses concurrents globalisés Colombus et Illy, qui n'en avaient pas.

Ce matin-là chez Paul, ils sont deux: «Alan» et Paolo. Paolo est en formation: c'est ce qui est écrit sur son badge. Car lui aussi porte un badge, comme Alan, comme tout le monde chez Paul: plus tard, Elisa viendra suppléer Paolo. Ce ne sont pas les badges de de sécurité de l'aéroport, ceux qui autorisent l'entrée dans telle zone et pas dans l'autre, et qu'on arbore en guise de distinction. Ce sont les badges de la grande distribution et des chaînes de commerces franchisés: un prénom, une fonction — «*polyglotte*», pour Alan; en «*formation*», pour Paolo, c'est-à-dire préposé au nettoyage des tables, à l'aide d'un chiffon et d'un produit détergent en spray qu'il y vaporise, ponctuant ses interventions de modestes «*Pardon, sorry*» adressés à des clients qui ne répondent pas. C'est l'histoire qu'on avait dû lui raconter, pendant son heure de formation: «*C'est un aéroport, on parle anglais, les gars. Sens du client. Satisfaction, exigence, respect.*» Je me suis demandé ce que cela me ferait d'aller au travail avec un badge «*Antoine, sans poste fixe*»; je n'aimerais pas ça, que mon employeur me force à dévoiler mon prénom pour des raisons de basse mercatique travestie en coolitude standardisée. J'ai pensé aux Starbucks où les employés badgés doivent demander aux clients leur prénom, et où le client peut se cacher — la première fois que je suis allé chez Starbucks c'était en Écosse, et quand j'ai compris qu'on me demandait mon prénom, j'ai paniqué, et en une demi-seconde, j'ai décidé de m'appeler Arthur —, mais pas le préparateur de *Frappuccino*. J'ai pensé au

SBAM (sourire-bonjour-au revoir-merci) des supermarchés, aux politesses forcées, aux codes de conduite humiliants infligés en échange de CDD de deux mois, et je me suis dit qu'«Alan» leur jouait un bon tour, et qu'il était juste qu'il ait échangé son badge avec son collègue. «Alan» est grand et drôle. Vers une heure, après que la manager soit passée, les mains dans le dos comme un colonel inspectant les troupes, et qu'il ait pris sa pause, je suis allé commander mon sandwich, et comme je le voyais se faire engueuler par Elisa (pour des motifs probablement véniels, car elle lui reprochait «*d'être un homme et de tout oublier*»), je suis intervenu: «*Elle ne sait pas que vous parlez quatre langues*», ce à quoi il a répondu par un nouvel éclat de rire. «*Eh oui! a-t-il dit, je suis tout-terrain! Alors, tu veux que je parle en quelle langue, en chinois ou en japonais? Eh! je suis un citoyen du monde, moi!*» Il est le résistant idéal; en cas d'apocalypse, il sera le dernier homme sous le chapiteau stérile du terminal 2F.

4. J'étais venu à l'aéroport Charles-de-Gaulle imaginant des avions, des voyageurs et des hôtesses de l'air; pour entendre les haut-parleurs de l'aérogare dire des choses comme: «*Départ à destination de Tokyo-Haneda, vol Air France AF278, embarquement immédiat porte numéro 56*», précédé du signal sonore des aéroports de Paris. Voici ce que je m'étais dit: je vais aller au terminal le plus moderne et le plus grand, et je m'installerai dans la grande brasserie que je trouverai au milieu du grand hall, je regarderai les avions, et je verrai passer des hommes d'affaires, des familles qui partent en vacances, des gens qui vont au loin et d'autres qui viennent du bout du monde, et au milieu d'eux je verrai les mille métiers de l'aéroport se croisant et s'empressant, et peut-être même les amants de la chanson de Jacques Brel, et ils seraient plus de deux mille et je ne verrais qu'eux deux.

Mais la vérité, c'est que je fus déçu, car il ne se passait rien, au terminal 2F de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Je m'aperçus que le bâtiment est construit à l'envers: il est dos aux avions. On ne peut les voir que depuis les salles d'embarquement. La seule chose que je voyais, moi, de ma terrasse, c'était les baies vitrées donnant sur les voies enchevêtrées

où circulent les taxis, les bus et les voitures, et le terminal 2E, en face, le même chapiteau de béton, encore plus grand. En se tournant de l'autre côté on pouvait bien voir un morceau tronqué de l'énorme cylindre de la tour de contrôle sud; c'était, avec les lettres «Aéroports de Paris» à l'envers sur la vitre, tout ce qui indiquait de manière certaine que le paysage blade-runneresque que j'avais sous les yeux était celui d'un aéroport, et non quelque galerie marchande surdimensionnée pour les maigres boutiques qu'elle abritait. Aucune musique, aucune annonce ne résonne plus dans le grand chapiteau : aucune voix n'indique l'heure des vols. Il n'y a plus que des écrans, qui suffisent amplement à l'information des voyageurs qui, de toute façon, ont téléchargé l'application «My Airport» sur leur smartphone. Les travailleurs de l'aéroport, je les apercevais comme à la dérobée, les surprénais ; le voyageur ne doit pas sentir le labeur incessant des quatre-vingt-cinq mille personnes qui ne quittent pas les soutes de l'aéroport. En empruntant le tunnel qui relie les terminaux 2F et 2E, je fus rassuré de voir des hommes en gilet jaune et casque blanc sortir d'une porte dissimulée dans un faux mur, entrevoyant derrière, un peu des travaux qui sans cesse rafistolent le géant machin de béton. Chez Paul, même les livraisons de croissants frais sont camouflées : c'est une jolie fille qui les apporte vers dix heures trente, enrobés dans des boîtes en carton ; il faut que l'on croie, sans doute, que les croissants se génèrent eux-mêmes, ainsi que les sandwiches, apparus opportunément à l'heure du déjeuner. Je vis à peine les personnels d'Air France, sinon quelques hôtesses près des comptoirs d'enregistrement. J'étais un pauvre type en transit vers nulle part, à regarder les moineaux égarés sous le ciel artificiel, qui mourraient sûrement sans revoir le vrai ; avant de m'asseoir chez Paul, j'avais demandé à une hôtesse d'Air France où passer la journée. «Ah, je ne sais vraiment pas, répondit-elle, je ne suis pas très aéroports.»

Les clients sont passagers, ici aussi, ils s'assoient, et repartent, souvent seuls ; la première femme que je vois lit *Si c'est un homme*. Sa table est bientôt prise par deux Coréens fascinés par leur téléphone. Je vois passer un petit chat dans une cage en plastique. À midi, affluence subite : il n'y a

pourtant pas plus d'avions, mais ceux qui travaillent ici ont faim. Je sens ma chance arriver quand quatre femmes avec badge de sécurité me demandent de s'asseoir à mes côtés : j'accepte, évidemment ravi ; mais la table de derrière se libère, et je dois partager la mienne avec deux voyageurs, dont l'un se plaint à l'autre, sa femme, de la taille ridicule du sandwich tomate-mozzarella, et même si je le comprends, comme je regrette de ne pas entendre les filles de l'aéroport me parler de l'aéroport. À ma gauche, on discute de la fin du monde, et je me dis que rarement l'humanité aura autant envisagé sa propre fin qu'à la fin de l'année 2012 sans que personne pourtant ne la prenne vraiment au sérieux. L'un des clients, je sais qu'il est Américain parce que ça se voit dans ses chaussures, dans l'allure de sa fine moustache. Il est afro-américain. Il pianote sur une tablette qui a l'air d'une Motorola, en tout cas pas d'une tablette de *hipster* européen ; il est pensif, et fatigué. Je me demande où il part : pas chez lui, à Atlanta ou Détroit ; sinon, il serait au terminal 2E : le 2F, c'est pour les vols européens et moyen-orientaux — Rome Fiumicino, vol AZ333, Budapest, vol AF1994, Le Caire, vol AF508, Dubaï, AF3830. Il va peut-être travailler plus loin, très loin, et ça le rend triste. Il est le seul à laisser sa place à un petit vieux qui regarde tout le monde méchamment alors que la terrasse est bondée. Il ne lui dit rien, un coin de sa bouche se soulève en forme de sourire, et le vieux, qui porte un foulard en soie noué dans son col de chemise, prend la place, satisfait. L'Américain s'en va.

5. Dans *Le Parisien* du jour, le Premier ministre accorde un entretien dans lequel il ne parle pas d'aéroports, ni de celui-ci, ni d'un autre qu'il veut faire construire. L'édition du Val-d'Oise évoque un taxi tué à coups de couteau à Saint-Ouen-l'Aumône, à quarante kilomètres de là par Mareil-en-France et Baillet-en-France, en traversant le pays de France ; et rien, rien sur l'aéroport Charles-de-Gaulle. J'aurais pu lire aussi l'édition de la Seine-et-Marne ou de la Seine-Saint-Denis : l'aéroport est là aussi, en un lieu qui s'appelait avant lui la plaine de Mortières, aux confins des trois départements, c'est-à-dire nulle part.