

Lundi 4

8 _____ 15 _____
 9 _____ 16 _____
 10 _____ 17 _____
 11 _____ 18 _____
 12 _____ 19 _____
 13 _____ Déjeuner 20 _____ Dîner
 14 _____ 21 _____

LAURENT GRAFF

Mardi 5

8 _____ 16 _____
 9 _____ 17 _____
 10 _____ 18 _____
 11 _____ 19 _____
 12 _____ 20 _____ Dîner
 13 _____ Déjeuner
 14 _____ 21 _____

grand absent

Mercredi 6

8 _____ 15 _____
 9 _____ 16 _____
 10 _____ 17 _____
 11 _____ 18 _____
 12 _____ 19 _____
 13 _____ Déjeuner 20 _____ Dîner
 14 _____ 21 _____

Jeudi 7

8 _____ 15 _____
 9 _____ 16 _____
 10 _____ 17 _____
 11 _____ 18 _____
 12 _____ 19 _____
 Déjeuner 20 _____ Dîner

DU MÊME AUTEUR

CHEZ LE MÊME ÉDITEUR

Selon toute vraisemblance, 2010.

Il ne vous reste qu'une photo à prendre, 2007.

Le Cri, 2006.

Voyage, voyages, 2005.

Les Jours heureux, 2001.

Il est des nôtres, 2000.

AUX ÉDITIONS DU ROCHER

La Vie sur Mars, coll. « Le Portique », 2003.

Caravane, 1998.

Laurent Graff

Grand Absent

le dilettante
19, rue Racine
Paris 6^e

© le dilettante, 2014
ISBN 978-2-84263-781-1

Le parking est plein, complet, toutes les places sont prises, sur les trois niveaux. Pareil dans les autres terminaux de l'aéroport. C'est comme si les gens étaient partis et ne revenaient pas. À moins qu'ils ne délaissent leur véhicule et l'abandonnent; ils rentrent à pied ou ils prennent un taxi. On a barré l'accès, indiquant avec des panneaux que le parking était fermé. Les barrières restent baissées; on ne sort pas, on n'entre plus.

En temps normal, le flux des entrées et des sorties s'équilibre, avec un taux d'occupation moyen de soixante-cinq pour cent. On distingue les stationnements de courte durée, en général moins de deux heures, le temps d'accompagner ou d'aller chercher des passagers, des

stationnements de longue durée. Il existe des formules tarifaires à la journée, à la semaine ou au mois. On a vu des véhicules rester un an. La poussière les recouvre peu à peu. On les reconnaît à leur peinture ternie, leur teint mat. Ils prennent la couleur du sol. Et puis, un jour, ils s'en vont, on vient les chercher. La place qu'ils occupaient est étrangement libre.

Parfois, on les enlève. Une dépanneuse les remorque et les emmène.

À l'entrée du parking, on prend un ticket au distributeur, à conserver, qui servira pour le paiement aux caisses automatiques à la sortie. La perte du ticket est problématique et n'est pas souhaitable. Quitter le parking devient alors difficile. Il faut être patient. Ça peut prendre plusieurs heures, voire davantage. Non, vraiment, c'est à éviter.

Une borne de dialogue a été installée près des caisses automatiques. En cas de perte du ticket, on le déclare dans la fenêtre « incidents ». Normalement, aucun incident ne doit survenir. Tout a été prévu pour le bon fonctionnement du parking. Une signalétique simple et compréhensible a été mise en place sur l'ensemble du site.

Des codes de couleurs élémentaires ont été instaurés et déclinés sur les trois niveaux. Aucune erreur n'est possible.

Sélectionner « ticket perdu ». Patienter. Le temps d'attente entre chaque étape est voulu, c'est une forme de punition dissimulée. Indiquer le numéro de la place de stationnement du véhicule. Il faut le connaître, l'avoir noté. Sinon, retourner auprès du véhicule et relever le numéro inscrit au sol devant la place de parking. Niveau 1 (couleur jaune), de 1 à 650; niveau 2 (couleur rouge), de 1 à 650; niveau 3 (couleur bleue), de 1 à 500. Les terminaux portent des lettres, A, B, C et D. Il faut le savoir, l'avoir noté. La désignation d'une place de parking doit comporter toutes les informations nécessaires à sa localisation, l'approximation n'a pas cours. Respecter l'ordre d'énoncé. Exemple : terminal B, niveau 2, n° 157. Un petit robot est envoyé sur les lieux.

Attendre dans le véhicule. La demande est en cours de traitement. Le temps d'attente est variable, mais jamais inférieur à trois heures. Le petit robot d'intervention est monté sur des chenilles et se déplace à la vitesse de trois kilomètres à l'heure. Il prend son temps. Entre

deux missions, il regagne toujours son poste et recharge ses batteries. S'il y a plusieurs demandes, il lui faut analyser la situation. Il n'aime pas ça. Normalement, aucun incident ne doit survenir. Tout a été pensé, étudié. Ce n'est pas normal. Il prend son temps. Il oublie un peu.

Ne pas quitter la place de parking. Rejoindre la sortie pour s'approcher, pour essayer de gagner du temps, est inutile et contre-productif. Ça poserait problème. Ça compliquerait les choses. En se présentant à la place de parking, le robot d'intervention trouverait la place non occupée et, constatant, retournerait à son poste et rechargerait ses batteries. Si, ensuite, un véhicule entrant vient à prendre la place libérée, tout serait alors faussé. Mentir est déconseillé. La tricherie n'a pas cours.

Patience les yeux ouverts. Sommeiller n'est pas bien vu. La perte du ticket n'autorise pas à dormir, quelle que soit l'attente. Le robot viendra tôt ou tard. Écouter la radio est toléré, à faible volume. On ne capte qu'une station dans le parking : la radio du parking. Principalement des messages d'information. Quelques interludes musicaux. Principalement du clavecin.

Le robot arrive – couper le son. Il se positionne devant la plaque d'immatriculation du véhicule. Laisser faire. Ne rien tenter. À l'entrée du parking, au passage de la barrière, le numéro d'immatriculation du véhicule a été enregistré avec la date et l'heure d'arrivée. Le robot recoupe les informations. Ça peut prendre du temps. C'est variable. Il faut faire des calculs, additionner, soustraire, multiplier, diviser. Les tables de multiplication ne sont pas son fort. Enfin, au bout d'un moment, le robot émet un ticket de remplacement. S'en saisir. Le conserver. Le perdre derechef serait problématique. Ce n'est pas souhaitable.

Gagner la sortie. Ne pas tarder. Le ticket délivré par le robot d'intervention est valable vingt minutes. Au-delà de ce délai...

Le dernier ticket distribué date de trois jours. Le parking complet, les barrières se sont verrouillées automatiquement. Des véhicules se sont présentés; devant l'impossibilité d'entrer, ont rebroussé chemin. Puis des panneaux ont été installés.

En l'absence de sollicitations, les ascenseurs qui desservent les différents niveaux sont

programmés pour faire un voyage à vide toutes les heures. Précaution technique visant à entretenir la machinerie en cas d'inactivité prolongée, à prévenir toute forme d'inertie. Les cabines s'arrêtent à chaque niveau, les portes s'ouvrent, une voix synthétique annonce l'étage, les portes se referment, l'ascenseur repart. Même jeu au niveau suivant. Aussi bien dans le sens de la montée que de la descente, jusqu'au retour de la cabine à son point de départ. Toutes les heures. S'il vient à passer par là, le petit robot marque un temps d'arrêt et regarde les portes s'ouvrir et se fermer. C'est comme une bouche. Ce qu'il préfère, c'est la voix.

Dans chaque allée, des caméras de surveillance sont fixées au plafond comme des chauves-souris. Les lentilles des objectifs brillent dans l'ombre des poutres. Un voyant lumineux de couleur rouge clignote à intervalles réguliers. Les caméras peuvent pivoter dans un rayon d'action de cent quatre-vingt-dix degrés et, si nécessaire, zoomer sur une zone. S'il se passe un événement anormal, elles s'immobilisent et restent sur place. En cas d'incendie, les douches de sécurité entrent en fonction et circonscrivent le sinistre. Pour tout autre événement, vol,

agression, malaise, la politique est de ne pas intervenir. Les caméras enregistrent l'incident. On ne sait pas qui a décidé de cette politique, ni de quand ça date. C'est comme si ça existait depuis toujours.

Parfois, le robot se met à zigzaguer devant les caméras comme s'il était ivre.

Les allées du parking sont identifiées à l'aide de formes géométriques élémentaires : un rond, un carré, un triangle, un losange. Seul compte véritablement le numéro de la place de stationnement, mais attribuer un signe distinctif simple aux différentes allées facilite le repérage. On avait pensé à des animaux : un chat, un éléphant, une tortue, un poisson... L'idée n'a pas été retenue.

Avoir des rapports sexuels dans le parking est proscrit. Des pictogrammes le rappellent à l'entrée de chaque allée : un homme prenant une femme par-derrière debout barré d'un trait rouge. Attention : cela ne signifie pas que faire l'amour dans une autre position est autorisé. Lors des commissions d'étude, le pictogramme a fait débat. La levrette n'était pas considérée comme la position la plus représentative. Pour beaucoup, la position du missionnaire, plus

répandue, convenait mieux. Oui, éventuellement, sur la banquette arrière des berlines. Mais faut-il retenir et prendre pour exemple, dans un parking, ce cas de figure? Finalement, la levrette fut validée.

Un bureau spécialisé est dédié à la signalétique. On y réfléchit aux nouveautés et aux améliorations à apporter. Tous les supports sont exploités, sol, murs, plafond. On fait beaucoup de dessins. On travaille aussi (horaires de bureau) sur les sens. Un projet utilisant l'odorat a été développé, mais n'a pas été retenu. C'était à propos de l'interdiction d'uriner dans le parking. Il s'en est fallu de peu : trois voix contre quatre au vote à main levée. La démocratie règne. Le projet, avec les échantillons, a été classé aux archives. On a eu recours en fin de compte à un pictogramme. Il y a eu débat. Fallait-il représenter un homme ou une femme en train d'uriner? Il a été décidé de faire figurer les deux, l'homme et la femme se partageant équitablement le panneau, barré d'un trait rouge.

Autre pictogramme d'interdiction qui garnit les murs du parking : deux avants de voiture se faisant face, capot relevé, reliés par un câble électrique, le tout barré d'un trait rouge.

Le calme règne. Il n'y a pas un bruit. Aucun claquement de portière, nul crissement de pneu, pas un ronflement de moteur. On se croirait dans une réserve de silence. En temps normal, le parking résonne et mugit, chaque son est amplifié et hante les allées. Un klaxon est un cataclysme – il est interdit de klaxonner.

Les chenilles en caoutchouc du petit robot émettent un léger chuchotis. Il se promène. En cas d'inactivité prolongée, il est programmé pour faire une sortie par jour. Histoire de se dégourdir les chenilles. Il possède une autonomie énergétique de trois heures. De quoi se balader.

Près des ascenseurs a été installé un distributeur de boissons factice. Il s'agit d'apporter une note conviviale sans les contraintes techniques. Derrière une vitrine, plusieurs boissons en bouteille ou en canette sont exposées; une étiquette donne leur prix à titre indicatif. Il est impossible de passer commande; le distributeur est dépourvu de boîte de dialogue. Le principe de l'appareil repose sur l'intention. « Nous avons le projet de vous proposer des boissons. » La mise en œuvre est une autre affaire et une autre démarche.

Le robot s'arrête devant le distributeur. Il regarde son reflet dans la vitrine. Il ressemble à une grosse canette.

Les véhicules sont garés en marche arrière. C'est plus joli. Quand on parcourt les allées, on a l'impression de visiter une exposition : tous ces capots alignés, ces phares, ces calandres. Les véhicules garés en marche avant, offrant leur derrière, rompent l'harmonie. Sans compter que pour l'enlèvement des véhicules, ceux-ci doivent être nécessairement garés en marche arrière.

Longtemps, on a été tolérant. Les pictogrammes n'y suffisent pas, il y a toujours des véhicules contrevenants. Une bande de voyous est envoyée sur les lieux. Comment ont-ils été recrutés? À une heure tardive dans les chantiers de fouilles archéologiques. Ils sont enchaînés les uns aux autres et se déplacent ainsi, en paquet. Ils ont des tournevis pointus et des sacs de cailloux. Fumer dans le parking est interdit, alors ils mâchent des morceaux de lianes. Cracher est interdit aussi, alors ils avalent le jus. Ils portent des blousons de cuir et des petits pansements sur les joues ou le menton parce qu'ils se sont coupés en se rasant. Ils arrivent devant le véhicule contrevenant. Ils lancent

leurs cailloux sur le pare-brise, ils rayent la peinture et percent les pneus avec leurs tournevis. Puis ils regagnent leur poste en faisant tintinnabuler leurs chaînes.

L'idée n'a pas été retenue. Un bureau spécialisé est dédié aux problèmes non résolus par les bureaux normalement en charge des dossiers. On y réfléchit mieux. On y dessine encore plus, sur de grands tableaux blancs, avec des flèches de couleur. Concernant les véhicules garés à l'envers, on a plusieurs pistes, on étudie la question. On va trouver. On a toujours trouvé.

Une succession de comptoirs à perte de vue sous des arches de béton gigantesques, dans une lumière blanche de paradis. Ils sont là. Ils font la queue.

L'ascenseur ouvre ses portes. Le petit robot sort de la cabine. Le sol est recouvert d'un revêtement en caoutchouc gris clair : du velours sous les chenilles.

Guidées par des poteaux à sangle, les files d'attente sont organisées en lacets serrés. Gain d'espace et domestication de la foule. On prend la file d'attente classique, en ligne droite, et on la compresse, on l'articule, on l'accordéone. D'après Jean-Paul Louvier, auteur d'une *Histoire de la queue*, les premières files d'attente serpentine sont apparues au

bord du Jourdain, pour canaliser les candidats au baptême. Un chemin sinusoïdal était tracé sur le sol à l'aide de pierres. Les disciples suivaient en bon ordre le parcours ainsi dessiné, jusqu'à l'eau, où les attendait Jean le Baptiste. Des vues aériennes montrent des vestiges de ces chemins. Aujourd'hui, le procédé est utilisé dans les administrations, les parcs d'attractions, les aéroports.

Une section de comptoirs est affectée à chaque file d'attente. Toutes les queues n'ont pas la même importance. Certaines sont délaissées, tandis que d'autres attirent une forte affluence. Cependant, le nombre de comptoirs dévolus à chacune, quelle que soit sa taille, reste inchangé.

Comptoirs d'accueil hauts pour position debout. L'aménagement arrière est composé de deux compartiments et d'une tablette intermédiaire amovible. Sur le devant, un numéro, que l'on retrouve derrière le comptoir, en hauteur, sur un écriteau. À noter que les numéros ne se suivent pas. Inutile de chercher une logique dans les chiffres. Le robot d'intervention s'y amuse quand même, tente de trouver des séries isolées, ça le fait travailler un peu,

ça l'exerce. Les numéros ont été tirés au sort par un bras mécanique piochant dans un sac en toile de jute. Compris entre 1 et 11 000. Imprimés sur des morceaux de papier pliés en quatre par une plieuse à succion. Devant ingénieurs et huissier de justice en complet gris.

Ceci dit, les numéros n'ont pas d'importance. C'est juste pour identifier les comptoirs. On a pensé à donner des noms de fleurs. Passé rose, tulipe, marguerite, jonquille, violette, primevère, anémone, géranium, lis, glaïeul, on a commencé à peiner. Œillet, myosotis, orchidée, campanule, on a calé. L'idée n'était pas mauvaise, mais elle demandait des efforts.

Les files d'attente délaissées le sont pour des questions de climatisation. Des gaines aériennes, comme d'énormes boyaux, forment un réseau où circule l'air ventilé, qui sort par des bouches. Toutes les gaines ne sont pas alimentées, certaines sont fermées. Un système de clapets permet de condamner telle partie, tel secteur. Si bien que des zones ne sont pas rafraîchies. La température au sol peut alors avoisiner les trente-cinq degrés.

Faire la queue dans ces conditions devient pénible. On se déplace, on choisit une autre file d'attente, même s'il y a plus de monde. On se met à la suite, on vient grossir un peu plus les rangs pour jouir de la fraîcheur. Quelques-uns s'y refusent, s'obstinent. Restent à leur poste et ôtent leur chemise. Ils sont priés de se revêtir.

Cependant, les secteurs bénéficiant de la climatisation peuvent changer. Les clapets se ferment là et s'ouvrent ici. Personne ne le décide, on ne sait pas d'où ça vient, c'est pour ainsi dire naturel. Le phénomène est vécu un peu comme un événement météorologique. L'air frais disparaît graduellement d'une zone pour apparaître dans une autre. La climatisation en fin de compte n'y est pour rien. Ce sont les aléas du ciel.

On se déplace avec armes et bagages. À bout de bras ou sur des chariots à roulettes. Le nombre de bagages est parfois considérable et évoque un déménagement ou un départ définitif. Manœuvrer un chariot n'est pas toujours aisé. Sous la charge des valises, les roulettes répondent mal aux sollicitations. Les mains sur la barre de commande, le conducteur doit