

Jean-Pierre Fusier

La Vigie du Temps



« En attendant Cousteau », Part IV, de Jean Michel Jarre, m'a accompagné tout au long de l'écriture de ce livre.

« *Et pourtant elle (la terre) tourne...* »

Galileo Galilei dit Galilée

A Céline et Murielle

1

Ugo venait de briquer une fois de plus dans sa carrière, les deux voitures qu'il surnommait les tours jumelles. Elles étaient là, garées l'une près de l'autre, comme sur une même ligne de départ, la carrosserie miroitante et fraîche, les hautes vitres d'une propreté admirable.

Comme à l'habitude, maintenant le plus difficile pour lui était l'attente. Arrivé la veille dans la matinée, il n'avait fait que nettoyer les véhicules, et il fallait patienter encore longtemps dans ce hangar de Villaroche. Il y partagea ses paquets de biscuits secs et ses cigarettes avec la dizaine de gardiens d'une société privée choisie par le responsable de la sécurité de son patron. Chacun avait ordre de surveiller, mais personne ne savait exactement ce qui allait se passer.

Le patron devrait atterrir vers 16h00. Le déroulement des opérations était bien sûr comme à chaque déplacement programmé, minuté. Les chefs de la sécurité avaient encore joué de toute leur imagination pour envisager les pires scénarios, et leur paranoïa les rendait d'ailleurs tout à fait efficaces.

A 15h30, Ugo vît arriver cinq voitures américaines noires, toutes identiques elles aussi, aux vitres aveuglées ne laissant rien voir à l'intérieur, de style gros monospace avec portière arrière droite coulissante et sans portière arrière gauche. Elles étaient dotées des plus récents dispositifs de protection, dont une carrosserie et des vitres résistantes aux armes de petit calibre, aux éclats de grenades et aux mines antipersonnel.

Exceptionnellement et avec l'accord du ministre de l'intérieur, ces voitures blindées, louées pour la circonstance, n'avaient pas d'immatriculation visible, pour que l'on ne puisse pas les distinguer l'une de l'autre.

Quatre d'entre elles pénétrèrent dans le hangar, la cinquième resta sur le tarmac.

Ugo comprit. Ce plan avait déjà été adopté lors du déplacement à Johannesburg. On ferait monter le patron dans cette voiture, puis celle-ci rejoindrait les autres dans le hangar, pour en ressortir toutes les cinq en file indienne, sans que l'on sache dans laquelle il allait se trouver.

Ugo ne s'était pas trompé. C'est ce qui se passa exactement. A sa descente d'hélicoptère, le patron, accompagné de deux gardes du corps, monta rapidement dans la voiture noire. Cette dernière gagna aussitôt le hangar. Les cinq monospaces noirs se mirent en place selon un ordre transmis par un commandant de la police française, Eric Resay, arrivé en même temps que les voitures noires. Lui même recevait les instructions d'un responsable italien, Celso Madatto, et devait en faire respecter les ordres à la lettre.

Pour suivre le déroulement, ces deux hommes embarquèrent dans un hélicoptère. Ils étaient accompagnés d'une interprète.

Des fourgons et des motos de la Police Nationale Française attendaient dehors pour escorter ces voitures, qui quittèrent rapidement le hangar.

Le scénario appliqué en Afrique du Sud était donc répété ici en France, mais l'ensemble des véhicules de la police devait quitter le convoi dès l'entrée dans Paris pour ne pas attirer l'attention dans la capitale. A Johannesburg, l'escorte trop importante avait fait que tout le monde savait où se trouvait le patron, et les services d'ordre eurent du mal à contenir la foule. La difficulté était de maintenir le calme, plus que de protéger le patron.

Cette fois-ci, on misait plus sur la discrétion.

Ugo devait encore attendre là une quelconque instruction de son chef.

Après le départ des cinq voitures blindées noires, le calme était revenu dans le bâtiment. Il en referma la grande porte coulissante et alluma à nouveau un cigare, appuyé sur l'une des tours jumelles. Un des ces cigares qu'il faisait venir directement de La Havane. Il persistait d'ailleurs à croire que ceux-ci étaient roulés sous les aisselles des ouvrières cubaines des manufactures de tabac. Il en parla même dans l'après-midi à ses compagnons de hangar, dans un langage plutôt mimique puisqu'il connaissait trop peu le français. L'un d'eux possédait un PC portable et chercha sur Internet pour glaner quelques informations sur cette anecdote. Ugo dut alors se résoudre à la vérité. Les cigares n'étaient pas roulés sous les aisselles.

– De toute manière, ce n'est pas parce que c'est écrit sur Internet que c'est vrai ! dit-il dans un mélange de français, d'anglais, d'italien et d'espagnol. Il fit rire les gardiens avec lesquels il avait bien sympathisé malgré la difficulté de communication.

Il était 18h00 et c'était la relève pour les gardiens, ils allaient quitter le hangar pour être remplacés par des collègues. Ils avaient passé la journée à surveiller de près le bâtiment. Quatre d'entre eux, avec des chiens, faisaient sans cesse le tour du bâtiment, quatre autres à l'intérieur étaient montés sur un escabot pour être à la hauteur des vitres et voir à l'extérieur, chacun à l'un des quatre cotés. Deux restaient avec Ugo.

On respirait encore mal dans ce local, dont les tôles ondulées métalliques avaient cuit au soleil toute la journée. Il avait fait très chaud en cette veille de 15 Août, et toujours pour des raisons de sécurité, il avait été interdit de laisser des portes ouvertes pour faire un courant d'air.

Les instructions étaient formelles à ce sujet, et pourtant, ni Ugo, ni les gardiens ne comprenaient cet excès. Tout compte fait, il n'y avait que ces deux voitures à garder et personne n'entrait ou ne sortait du hangar. Il ne pouvait donc rien se passer !

Ugo avait faim. Son chef lui avait promis un vrai repas et non un sandwich comme le midi.

On lui amena un plateau-repas préparé dans un restaurant de Champigny-sur-Marne. Selon les instructions de ses supérieurs, il fit d'abord ingurgiter d'un peu de son menu au livreur, puis l'empêcha de repartir avant trois quarts d'heure, pour voir s'il n'y

avait pas un quelconque problème, d'empoisonnement volontaire par exemple.

Quelques cigarettes lui permirent de patienter jusqu'à ce qu'il puisse manger.

Au bout des trois quarts d'heure, le livreur semblait dans un état normal. Il le congédia donc et commença son repas, attablé sur le coin d'un bureau poussiéreux. En entrée, il dégusta un potage glacé de concombre à la menthe. Ensuite, les croustillants d'aubergine à la mozzarella, bien qu'ils aient été sous cloche, étaient très bons mais trop refroidis par l'attente. Les petits sablés au fromage de chèvre et au thym lui ravirent le palais. Et enfin, un café froid accompagna une tarte aux framboises et spéculoos.

Ugo voulu appeler sa femme Alexandra. Il n'avait pas réussi à la joindre de la journée. Elle n'était pas à la maison. Depuis quelques mois, elle lui avait appris à ne plus lui faire confiance. Certains indices le poussaient à croire qu'elle le trompait. Aujourd'hui, il avait tenté de lui téléphoner plusieurs fois, sur son portable et sur le fixe au domicile. Personne. D'iPhone à iPhone, il lui avait aussi envoyé des mails, sans réponse non plus.

Il avait demandé sa mutation dans un autre service, qui lui aurait permis de rentrer chez lui tous les soirs, mais sa hiérarchie avait bloqué cette demande, prétextant qu'il était un bon élément au poste qu'il occupait, qu'il fallait quelqu'un de confiance comme lui, et que s'il devait y avoir un recrutement pour le remplacer, ce serait long pour trouver le bon candidat.

Par moment, il se disait qu'il se faisait des idées au sujet de sa femme, c'est d'ailleurs ce qu'il espérait de tout cœur, mais les faits étaient bien là.

Un ami avait vu Alexandra, à son insu, avec un homme sur la terrasse d'un restaurant, place Piazza di Montecitorio. Le soir même, Ugo fit mine de ne rien savoir de cela. Elle ne dit mot à ce sujet.

Il avait repris à fumer. Même si la cigarette ne changeait rien au problème, au moins elle le calmait sur le moment.

Cet après midi, dans le hangar de Villaroche, il avait déjà vidé un paquet, et la journée était loin d'être terminée.

Un peu après 18 heures, l'hélicoptère qui s'était envolé avec Celso Madatto, Eric Resay et l'interprète, était revenu atterrir près du hangar, avec cette fois seul le pilote à bord. Il avait déposé les trois personnes dans Paris.

Le commandant Resay et Celso Madatto appelèrent le pilote vers 19 heures, lui demandant de rallumer l'écran GPS traceur dans l'hélicoptère, et de lui communiquer la position de chacun des monospaces blindés.

Le pilote n'arrivait pas à zoomer, et donna des positions approximatives, à quelques centaines de mètres près. L'une des voitures se situait près du square Marie Trintignant, une autre non loin de la Place de l'Etoile, la troisième vers le parc de La Villette, une était proche de l'Elysée et enfin la dernière était sur les bords de Seine, aux alentours des quais d'Ivry.

Le pilote et Ugo reçurent l'ordre de prendre chacun une des tours jumelles et de rejoindre très rapidement l'Elysée.

C'est ainsi que sortirent de l'aéroport à toute blinde les deux papamobiles.

2

Avant cela, vers 16h00, les cinq voitures noires avaient donc déboulé de l'aéroport de Villaroche.

Une fausse information avait circulé. Tous les journalistes sur le voyage du pape en France étaient convaincus de son arrivée à l'aéroport de Villacoublay. Le directeur de ce dernier avait informé les autorités de la ruée des gens de la presse. On lui demanda de les prévenir que rien ne se passerait dans cet aéroport et que pour des raisons de sécurité, il ne pouvait pas leur indiquer le bon endroit, que lui même d'ailleurs ne connaissait pas.

Ils furent tous très en colère. On venait de se payer leur tête. Qui avait lancé cette fausse information ?

En fait, il s'agissait d'un journaliste qui avait répandu cette erreur, se basant sur les deux dernières visites du Saint-Père en France, où là, il avait effectivement atterri sur le tarmac de Villacoublay.

Les autorités étaient au courant de cette fausse information. Elles avaient laissé courir ce bruit, non pas parce que journalistes, commentateurs et photographes aient à y jouer un rôle détracteur, mais

parce que plus de renseignements faux circulaient, plus la protection était efficace.

Le protocole républicain voulait que le chef de l'état n'accueille pas le pape à sa descente à l'aéroport, ce qui fût respecté. De plus, Le Grand Pontif avait bien compris que, pour assurer sa protection au maximum, il valait mieux que tout se passe dans la discrétion, et ne fût pas blessé de l'absence d'accueil officiel. Ce dernier aurait lieu un peu plus tard en fin d'après-midi, à l'Elysée, après une visite circonspecte en voiture de quelques sites parisiens.

Les cinq monospaces blindés étaient escortés chacun par deux fourgons et quatre motards de la Police Nationale, un de chaque côté. A la sortie de l'aéroport de Villaroche, ils empruntèrent la route du Camp, pour gagner rapidement l'autoroute A105, puis la Nationale 104, traversant ainsi la forêt de Notre Dame, de Lésigny à Pontault-Combault. Un service affecté à la circulation précédait le convoi pour bloquer les routes à croiser et faire mettre sur le côté les véhicules à doubler, permettant ainsi de ne pas se soucier des règles du code de la route et de rouler à une vitesse quasi constante de 120km/heure. D'autres bloquaient également un moment la circulation derrière le cortège, pour éviter que celui-ci ne soit suivi de trop près.

L'hélicoptère survolait le déroulement de l'affaire. Du ciel, Celso Madatto, le chef de la sécurité, de la protection et de la défense du Souverain Pontif, dirigeait les opérations et transmettait les instructions, par l'intermédiaire de l'interprète italo-française, au commandant Resay.

Ce dernier dictait les ordres de Madatto aux motards. Les chauffeurs des cinq voitures, eux, n'avaient pas d'instructions directes. Salariés de la société de location de voitures blindées, pour des raisons de sécurité, ils n'étaient au courant de rien et chacun n'avait qu'à suivre le motard de la police qui le précédait.

Après avoir longé l'aérodrome de Logne-Emerainville, le convoi s'engagea sur l'autoroute A4. A Charenton-Le-Pont, ils firent 200 mètres sur l'autoroute de l'Est, pour enfin entrer dans la capitale par le quai de Bercy.

Le pape se trouvait dans la deuxième voiture.

A sa demande, une visite de Paris en catimini était prévue. Elle allait se faire uniquement en voiture, avant les cérémonies officielles. Le planning papal était composé de cette visite de Paris, puis de l'arrivée au Palais de l'Élysée à 18 heures, puis l'entrevue avec le Président de la République jusqu'à 21 heures. De là, ils partiraient ensemble au Sacré Cœur où le pape assisterait à une grande messe dédiée à la Vierge Marie. Ensuite, il irait dormir à l'Élysée et le lendemain, déjeuner avec les officiels et des personnalités religieuses françaises, pour enfin descendre et remonter peut-être plusieurs fois, selon le comportement de la foule, les Champs Élysées en papamobile.

Pour ne pas attirer l'attention, Madatto fit cesser une partie de l'escorte policière à partir du pont d'Austerlitz. Les motos et les fourgons de police quittèrent donc les cinq voitures blindées, excepté deux motards qui devaient rester devant et derrière la voiture du Saint-Père. Le Commandant Resay fit transmettre l'ordre aux quatre autres chauffeurs de

rouler où bon leur semblait dans Paris, pour brouiller un peu l'organisation d'éventuels paparazzis ou détracteurs. Bien sûr, ils ne devaient pas rester ensemble. Ils devaient tous se rejoindre à La Basilique du Sacré Cœur pour 21 heures.

Chaque voiture était équipée d'un GPS et Madatto, de l'hélicoptère, ne suivait directement des yeux, d'en haut, que celle du Saint-Père, mais pouvait suivre les autres sur écran-traceur.

Le pape avait laissé libre choix aux organisateurs pour sa visite rapide de Paris et c'est Celso Madatto, aidé de l'interprète qui connaissait bien Paris, qui avait concocté l'itinéraire.

Toujours pour des raisons de sécurité, le Grand Pontife ne pouvait pas sortir de la voiture, on l'en avait prévenu dès qu'il avait parlé de cette balade dans Paris, et il en avait été d'accord.

Pendant que les chefs transmettaient aux motards le début du parcours, les quatre autres voitures s'étaient séparées de leur escorte, et s'étaient engagées chacune dans des directions différentes.

Celle du pape continua le long des quais. A la Mairie, elle prit à droite, s'arrêta une minute sans doute pour que son occupant ait le temps de regarder le bâtiment, puis elle prit à gauche pour s'engager rue de Rivoli.

Le motard fit entrer la voiture dans la cour du Louvre et lui fit faire le tour du rond-point du Jardin du Carrousel. Ils s'arrêtèrent un instant pour contempler l'architecture du Musée, ainsi que la pyramide. Au sortir, ils reprirent la rue de Rivoli pour aboutir à la Place de la Concorde en ayant longé le Jardin des Tuileries. On fit stopper la circulation venant des

Champs-Élysées, et la voiture du Grand Pontif s'arrêta dans l'axe de l'avenue. Une très bonne photo de une de magazine, prise de la grille des Tuileries et regardant vers l'Etoile aurait fait le bonheur de la presse. Elle aurait donné une vue de l'obélisque, coupant en deux la voiture du pape, avec en fond l'Arc de Triomphe.

Des employés municipaux terminaient d'installer des barrières pour le lendemain, tout le long des Champs.

Le soleil cognait fort et brûlait les hommes. La météo annonçait une nouvelle journée caniculaire pour le lendemain. Tout le monde allait avoir chaud ce 15 août.

Quatre lignes parallèles de barrières formaient deux couloirs, de part et d'autre de l'avenue. Chaque couloir de sécurité était formé de deux lignes distantes de la largeur d'une barrière. Environ tous les dix mètres, on installait une transversale pour consolider le processus. Au total plus de 3500 barrières avaient été posées pour couvrir les 1900 mètres, le tout acheminé par une trentaine de semi-remorques.

Le pape devait certainement apercevoir également les tentes dressées dans le parc entre les Champs et l'avenue Gabriel. Il s'agissait de fidèles venus camper pour arriver parmi les premiers, et avoir une bonne place le lendemain derrière les barrières.

La Préfecture de Paris n'avait pas interdit ce camping de fortune, estimant que les débordements ne seraient pas importants, compte tenu que l'on allait avoir affaire à des gens que les services de sécurité arriveraient à canaliser plus facilement que dans d'autres manifestations.

Madatto jeta un œil à l'écran traceur. Les quatre voitures sans pape s'étaient bien séparées. L'une était rue de Rivoli, une autre était bloquée dans un embouteillage Porte des Lilas, la troisième se trouvait quai d'Ivry et enfin la dernière venait de prendre l'avenue de Wagram.

Le véhicule papal et les deux motos repartirent de la place de la Concorde et longèrent les quais sur l'avenue de New-York. Avant de s'engager à gauche sur le pont d'Iéna, la voiture s'arrêta au feu et ne redémarra pas sitôt que le feu passa au vert. Le pape regardait sans doute le Trocadéro.

Le commandant Resay demanda aux motards de bloquer de temps en temps la circulation pour ne pas perdre de temps. Il y avait encore pas mal de sites à voir, et l'heure du rendez-vous avec le Président de la République avançait à grands pas.

Les autres monospaces blindés tournaient toujours dans Paris. Les quatre points bleus clignotant sur l'écran de Madatto étaient bien loin les uns des autres, ce qui le rassurait. Les chauffeurs exécutaient bien les ordres, bien qu'ils ne soient pas de la police.

La voiture prit à gauche. Le pape devait voir maintenant l'une des images de Paris la plus typique : celle de la Tour Eiffel, vue du pont d'Iéna.

Là aussi, une photo aurait bien fait la une des magazines. Prise du Trocadéro, avec l'arrière de la voiture dans l'axe du pont, et en fond la Tour Eiffel sur laquelle était dressée, entre le premier et le deuxième étage, une énorme photo du Saint-Père.

Après le Champ de Mars, Madatto les fit diriger vers l'Hôtel des Invalides, puis redescendre le Boulevard Saint-Germain jusqu'à l'église du même

nom. Après un arrêt, ils prirent la rue Monge jusqu'en bas, pour arriver à l'arrière de l'église Saint-Etienne du Mont.

C'était le seul édifice que le pape avait exigé de voir dans la visite de Paris, sans doute parce que Jean-Paul II y avait célébré une messe en 1997 lors des journées mondiales de la jeunesse.

On s'arrêta un instant devant le Panthéon.

Ils firent ensuite le tour du Jardin du Luxembourg et se faufilèrent tant bien que mal dans la circulation, vers la Tour Montparnasse. Il était devenu difficile aux motards de faire arrêter la circulation qui déboulait dans tous les sens.

Puis ils remontèrent les rues de Rennes et Bonaparte pour parvenir aux quais de la rive gauche. Ils traversèrent à nouveau La Seine, pour pouvoir aller sur l'Ile de La Cité. Là, la voiture s'arrêta cinq bonnes minutes sur le parvis de Notre-Dame.

Il y avait beaucoup de monde devant la cathédrale. Une foule, voyant arriver la voiture noire et les deux motards, s'approcha. Un touriste lança l'idée qu'il s'agissait peut-être du pape, vu qu'il était en visite officielle à Paris ce week-end du 15 août. Quelques uns touchèrent même la voiture et tentèrent vainement de voir à travers les vitres opaques du véhicule. D'autres demandaient directement aux motards.

L'un d'eux répondit que ce n'était pas le pape, mais une personnalité du showbiz qui ne voulait pas être vue. Un badaud cria qu'il était anormal que la police soit au service privé d'une personne connue, et que cette dernière avait à coup sûr les moyens de se payer des gardes du corps.

Des policiers en scooter firent dégager tout ce beau monde devenu vite insolent. La voiture et son escorte repartirent à allure très lente, sans doute pour permettre au Saint-Père de contempler Notre-Dame, ou peut-être de terminer une prière.

Ils firent une petite bifurcation vers la Sainte-Chapelle, puis repassèrent rive droite par le pont au Change pour montrer la Tour Saint-Jacques, puis le Centre Beaubourg. Cette fois-ci, le pape devait voir de grandes affiches, non pas de lui même, mais de copies énormes des principaux tableaux de Matisse. La plus grande était celle de La Fenêtre à Tahiti.

On tourna alors à droite pour faire voir la Place des Vosges et La Bastille.

La voiture se rendit ensuite Place de la République, puis c'est avec un empressement, sur ordre de l'hélicoptère, qu'ils se rendirent à l'Opéra et Place Vendôme. Il ne restait plus que La Madeleine, et ce fût fait rapidement.

On se rapprochait du Palais de l'Elysée. Le timing était bon.

Cette balade avait duré deux heures. Il était à présent 18h00. Il était convenu d'une arrivée vers cette heure. Le pape, après un entretien avec le Président de la République, disposerait d'une suite, afin de se reposer pour la messe organisée le soir au Sacré-Cœur.

Le Commandant Resay prévint le Responsable de La Garde Républicaine au palais présidentiel, qu'il lui passait le bâton, provisoirement, puisqu'il devait le reprendre pendant la cérémonie au Sacré Cœur.

L'hélicoptère partit atterrir sur le Champ de Mars, pour y déposer Celso Madatto, Resay et l'interprète.