

DEUX TONNES D'ACIER POUR TROIS CROISSANTS

Dr. Sarcasme



Deux tonnes d'acier pour trois croissants

Par Dr. Sarcasme

ÉDITIONS FUSIANIMA

[Lire la version interactive sur Fusianima.com](http://Fusianima.com)

Table des matières

Chapitre 1 : Le convoi exceptionnel pour une baguette pas trop cuite	4
Chapitre 2 : Le créneau ou la tentative d'encastrement d'un paquebot dans une boîte d'allumettes	8
Chapitre 3 : L'aventurier de la Rue de Rivoli	13
Chapitre 4 : Le poste de pilotage : Houston, on a un problème de visibilité	18
Chapitre 5 : L'angle mort de la taille d'un département	24
Chapitre 6 : Le débarquement des enfants : rappel et baudriers obligatoires	29
Chapitre 7 : Le nom des modèles : entre Indiana Jones et la conquête spatiale	35
Chapitre 8 : Le bouton 'Eco' : l'homéopathie pour pétrolier	40
Chapitre 9 : La menace fantôme : les phares au xénon dans ton rétro	44
Chapitre 10 : Le parking souterrain : le nouveau sport de l'extrême	49
Chapitre 11 : Le coffre : 600 litres pour transporter un vide existentiel	54
Chapitre 12 : L'évolution : quand la Twingo est devenue un obstacle de franchissement	59

Chapitre 1

Le convoi exceptionnel pour une baguette pas trop cuite

Regardez-moi ce spectacle. Prenez une grande inspiration et sentez l'arôme délicat du gazole mal brûlé qui vient chatouiller vos narines dès l'aube. Nous y sommes. C'est l'heure de l'Opération « Tradition ».

Jean-Pascal vient de presser le bouton de sa clé électronique. Les rétroviseurs de son Panzer urbain se déplient avec un sifflement hydraulique qui suggère qu'on s'apprête à stabiliser un module lunaire sur la Mer de la Tranquillité. Mais Jean-Pascal ne va pas sur la Lune. Jean-Pascal va à la boulangerie « Le Fournil de Jules », située à exactement 850 mètres de son garage.

Analysons froidement le ratio, voulez-vous ? Nous avons ici un individu de 82 kilos qui s'installe dans un habitacle de 2 100 kilos d'acier trempé, de cuir de veau élevé sous anxiolytiques et de microprocesseurs taiwanais. Sous le capot, 300 chevaux-vapeur piaffent d'impatience. Trois cents canassons ! C'est plus que ce qu'il en a fallu à Napoléon pour envahir la moitié de l'Europe et redessiner les frontières du monde connu. Tout ça pour quoi ? Pour aller chercher 250 grammes de farine fermentée et d'eau tiède.

D'un point de vue purement mathématique, nous sommes face à un génie absolu de l'inefficacité. C'est comme si, pour tuer une mouche posée sur une nappe en dentelle, vous décidiez d'appeler une frappe aérienne de l'OTAN. Jean-Pascal déplace huit mille fois le poids de sa marchandise. Huit mille. Si la logistique mondiale fonctionnait sur ce modèle, un cargo de 400 mètres de long traverserait l'Atlantique uniquement pour livrer une boîte de trombones à un comptable de la Creuse.

Mais attention, Jean-Pascal n'est pas un homme, c'est un pilote de pointe. Il enclenche la marche arrière. La caméra 360 degrés lui offre une vue satellite de sa propre pelouse, au cas où un commando de nains de jardin tenterait une embuscade sous son pare-chocs. Le moteur vrombit. Un râle caverneux qui indique au voisinage que la bête est éveillée. Le couple moteur est suffisant pour arracher une souche de chêne centenaire, mais ici, il sert uniquement à franchir le bateau du trottoir sans renverser le café dans le porte-gobelet chauffant.

Et c'est parti pour l'odyssée. Deux minutes de trajet.

Sur la route, Jean-Pascal croise un cycliste. Un terroriste du lycra qui déplace ses 75 kilos avec seulement 12 kilos d'aluminium et la force de ses propres mollets. Jean-Pascal le frôle avec un mépris souverain. Le cycliste est dans le « monde d'avant », celui où l'on fournissait un effort proportionnel au résultat. Jean-Pascal, lui, est dans le futur : l'ère de l'exagération thermodynamique. Pour lui, le moindre dénivelé de 2 % est une épreuve qui justifie l'activation du mode « Off-road », parce qu'on ne sait jamais, une flaque d'eau sur le bitume pourrait se transformer en marécage amazonien d'une seconde à l'autre.

Le calcul de l'énergie dépensée est à se taper la tête contre le volant en cuir surpiqué. Pour maintenir une baguette à une température décente pendant trois minutes, Jean-Pascal brûle assez de dinosaures liquéfiés pour chauffer un studio d'étudiant pendant une semaine. Le rendement énergétique de l'opération est si proche de zéro qu'il commence à flirter avec les lois de l'antimatière. Si le cosmos avait un service de comptabilité, il aurait déjà envoyé des huissiers pour saisir la galaxie de Jean-Pascal pour faillite logique.

Arrivé devant la boulangerie, c'est le point d'orgue. Le "convoi exceptionnel" doit stationner. Évidemment, la place est trop étroite. Le véhicule dépasse de partout, tel un cachalot échoué dans une pataugeoire. Jean-Pascal active l'aide au stationnement. Des bips frénétiques retentissent, le tableau de bord clignote comme un sapin de Noël

sous ecstasy. La voiture panique. Elle détecte des obstacles partout : un poteau, une poubelle, la dignité humaine.

Finalement, il descend. Il claque la portière – un bruit sourd, rassurant, le bruit de deux tonnes de sécurité passive. Il entre dans la boutique.

— Une baguette, s'il vous plaît. Pas trop cuite.

« Pas trop cuite ». Notez l'exigence. L'homme qui vient de mobiliser une débauche technologique digne de la NASA pour parcourir trois pâtés de maisons veut que sa croûte soit tendre. Il ne faudrait pas que l'effort de mastication vienne gâcher cette matinée placée sous le signe de l'oisiveté mécanique.

Il ressort avec son trophée. 1 euro 20. La baguette est posée sur le siège passager, un siège qui possède sa propre climatisation bizona et un système de massage lombaire à sept modes. La baguette, elle, s'en fout. Elle refroidit doucement sur le cuir, tandis que Jean-Pascal redémarre le monstre.

À cet instant précis, si vous tendez l'oreille, vous pouvez entendre le fantôme d'Isaac Newton pleurer dans un coin. Le principe de la conservation de l'énergie est en train de se faire piétiner par des pneus de 20 pouces. On utilise la puissance de 300 chevaux pour transporter un objet que l'on pourrait porter avec le petit doigt. C'est l'apothéose de notre civilisation : nous avons construit des machines capables de déplacer des montagnes, et nous nous en servons pour éviter de marcher trois minutes sous une petite brise de printemps.

Sur le chemin du retour, Jean-Pascal se sent puissant. Il domine la route. Il est protégé des éléments, des bruits extérieurs, et surtout, de la réalité. Dans son cockpit pressurisé, la baguette semble être un artefact sacré transporté dans un sarcophage blindé. Il ne réalise pas qu'il est la caricature vivante d'un paradoxe physique. Il est l'homme qui utilise un marteau-piqueur pour enfoncer une punaise, l'homme qui lance une fusée Ariane pour envoyer un SMS à sa femme qui est dans la pièce d'à côté.

Rentré chez lui, il coupe le contact. Le silence retombe, interrompu seulement par le cliquetis du métal chaud qui refroidit. Le moteur soupire, épuisé d'avoir dû mobiliser autant de pistons pour une mission aussi pathétique. Jean-Pascal sort, prend sa baguette sous le bras, et ferme son garage à double tour.

À l'intérieur de la cuisine, il coupe l'entame. C'est croustillant. C'est frais. C'est bon. Est-ce que ça valait le coup de déplacer deux tonnes de métal et de réchauffer l'atmosphère de 0,000001 degré pour ce petit plaisir solitaire ? Jean-Pascal ne se pose pas la question. Il tartine son beurre salé.

Pendant ce temps, dehors, le SUV attend la prochaine mission. Peut-être qu'à 16 heures, il faudra aller chercher un timbre-poste à la mairie. Préparez les blindés, préchauffez les turbines : le courrier n'attend pas, et il pèse au moins deux grammes. L'absurdité, elle, pèse toujours deux tonnes, et elle roule en diesel.

Chapitre 2

Le créneau ou la tentative d'encastrer un paquebot dans une boîte d'allumettes

Observez Jean-Pascal. Admirez la bête. Il est là, derrière son volant, surélevé de cinquante centimètres par rapport au commun des mortels, trônant dans un fauteuil en cuir chauffant, massant et probablement capable de lui lire son horoscope s'il pressait le bon bouton. Devant lui, le pare-brise offre une vue panoramique sur un monde qu'il domine, une jungle urbaine où il se prend pour un explorateur en pleine savane, alors qu'il cherche simplement un emplacement pour acheter des pastilles pour la gorge.

Le problème, c'est que le monde n'a pas été conçu pour accueillir le Land-Cruiser de Jean-Pascal. Les rues de ce centre-ville médiéval ont été dessinées à une époque où le moyen de locomotion le plus encombrant était une charrette tirée par un âne dénutri. Jean-Pascal, lui, tente d'insérer un cuirassé de la classe Yamato dans une rigole d'évacuation des eaux usées.

Soudain, l'espoir. Entre une Twingo vert pomme qui semble avoir été abandonnée là par un étudiant en design dépressif et une borne d'incendie qui ne demande rien à personne, il y a un espace. Aux yeux d'un conducteur de Smart, c'est un terrain de football. Aux yeux de Jean-Pascal, c'est le trou d'une aiguille.

Mesdames et Messieurs, bienvenue au spectacle. Prenez vos pop-corns, car nous allons assister à une tentative de violation des lois de la physique.

Jean-Pascal enclenche la marche arrière. C'est ici que la technologie entre en scène. Le tableau de bord s'illumine comme le centre de contrôle de Houston un soir de lancement. Des caméras à 360 degrés projettent une image satellite de la zone, des

capteurs à ultrasons commencent à biper avec l'urgence d'une alerte nucléaire, et des lignes de trajectoire prédictives s'affichent sur l'écran, suggérant que, selon les algorithmes les plus pointus, l'opération est statistiquement impossible.

Mais Jean-Pascal a confiance. Il a payé l'option "Aide au stationnement actif", ce qui, dans son esprit, signifie que le véhicule est capable de se dématérialiser pour se rematérialiser trois mètres plus loin.

Bip.

Le premier signal sonore retentit. Le Land-Cruiser recule avec la grâce d'un hippopotame sur des patins à glace. La roue arrière droite vient flirter avec le trottoir. Enfin, "flirter" est un euphémisme ; on est plutôt sur un harcèlement textuel de la bordure en granit. Le pneu, large comme un rouleau compresseur de chantier, commence à escalader la pierre.

Bip. Bip. Bip-bip-bip.

À l'intérieur, Jean-Pascal transpire. Il braque. Il contre-braque. Il sue de la graisse de canard par tous les pores de sa peau. Dehors, c'est le début de l'apocalypse. Parce que, voyez-vous, pour faire pivoter un engin de cinq mètres de long dans une rue qui en fait six de large, il faut nécessairement que le museau du monstre effectue un balayage circulaire. Un balayage qui, techniquement, occupe toute la voie de circulation.

Une file de voitures commence à se former derrière lui. Le premier conducteur, dans une vieille Clio fumante, regarde sa montre. Le second commence à klaxonner. Jean-Pascal l'ignore. Il est dans sa bulle de cuir et d'acier. Il est l'amiral Nelson à Trafalgar, sauf que son navire pèse trois tonnes et qu'il bloque l'accès à la pharmacie centrale.

CRAC.

C'est un bruit sec, cristallin. C'est le son de la rencontre entre le pare-choc arrière du Land-Cruiser — une structure en polymère renforcé conçue pour résister à une charge de rhinocéros — et le phare avant de la pauvre Twingo. La Twingo recule de dix centimètres sous l'impact. Le plastique explose en une pluie de confettis orange.

Jean-Pascal s'arrête. Il regarde sa caméra de recul. L'écran affiche un signal rouge clignotant avec un point d'exclamation, ce qui, en langage automobile moderne, signifie : « Tu viens de détruire le bonus d'un étudiant, gros débile ».

Est-ce qu'il s'arrête ? Est-ce qu'il descend pour laisser un mot ? Non. Jean-Pascal est un optimiste. Il se dit que c'était sûrement un gravillon qui a craqué sous le pneu. Il repasse en marche avant.

C'est à ce moment précis que la "thrombose urbaine" s'installe. Bloqué par le nez du SUV qui dépasse maintenant de deux mètres sur la chaussée, un bus de la ville tente de passer. Il ne peut pas. Derrière le bus, une ambulance commence à faire hurler sa sirène. Le chaos est total. En l'espace de trois minutes, Jean-Pascal a réussi à paralyser l'économie locale, à empêcher les soins d'urgence et à transformer une paisible rue commerçante en un remake de **Mad Max** tourné à Limoges.

Le public sur le trottoir s'est arrêté de marcher. Les gens regardent, fascinés, comme devant un accident de train au ralenti. Il y a ce vieux monsieur avec son cabas qui secoue la tête, une mère de famille qui cache les yeux de ses enfants pour leur épargner cette vision de déchéance humaine, et un groupe de lycéens qui filme la scène pour TikTok avec le hashtag SUVFAIL.

Jean-Pascal tente une dernière manœuvre désespérée. Il braque à fond à gauche. Le pneu avant gauche monte maintenant sur le trottoir opposé, obligeant une dame âgée à faire un saut de côté digne d'une épreuve de saut en longueur aux JO. Le

Land-Cruiser est désormais garé en diagonale. Il occupe :

1. Une place et demie de stationnement.
2. Un tiers du trottoir.
3. La moitié de la voie de circulation.
4. Tout l'espace disponible dans la conscience morale de l'humanité.

Il coupe le contact. Le silence qui suit est assourdissant, seulement troublé par les hurlements des automobilistes bloqués derrière lui et le gyrophare de l'ambulance qui cherche désespérément une issue.

Jean-Pascal descend. Il porte une veste en tweed, parce qu'on peut être un barbare de la route tout en gardant une certaine distinction campagnarde. Il ferme la portière avec ce bruit sourd et rassurant — **Schlong** — qui lui donne l'impression d'avoir verrouillé un coffre-fort suisse. Il jette un coup d'œil rapide derrière lui. La Twingo a désormais un regard borgne et un capot légèrement plissé, comme si elle pleurait.

« Ça passe », se murmure-t-il à lui-même.

Dans son esprit, il a réussi. Il a dompté la ville. Il a garé son paquebot. Il ignore superbement le chauffeur de bus qui lui hurle des noms d'oiseaux à travers sa vitre ouverte. Il ignore le concert de klaxons qui s'étend désormais sur trois kilomètres jusqu'à la rocade. Il marche vers la pharmacie d'un pas assuré.

À l'intérieur, il attend son tour avec le calme olympien de celui qui possède un différentiel autobloquant et une garde au sol de 22 centimètres.

— Bonjour, je voudrais une boîte de Strepsils, s'il vous plaît. Miel-citron.

La pharmacienne, qui a vu tout le carnage depuis sa vitrine, le regarde avec une expression qui oscille entre la fascination clinique et l'envie de lui injecter du cyanure par voie rectale.

— Ça fera six euros cinquante, monsieur.

Jean-Pascal paie sans sourciller. Il prend son petit sachet en papier. Huit grammes de

médicaments.

Il ressort. La foule est toujours là. La police municipale vient d'arriver. Un agent, l'air las, commence à rédiger un procès-verbal sur son terminal numérique. Jean-Pascal s'approche, l'air offensé.

— C'est pour moi ? demande-t-il avec une arrogance qui mériterait d'être étudiée en faculté de psychologie.

— Vous êtes sur le trottoir, monsieur. Et vous bloquez le bus. Et l'ambulance. Et, accessoirement, vous avez encastré votre boule d'attelage dans la calandre de la voiture de derrière.

Jean-Pascal soupire, le genre de soupir qu'on réserve aux gens qui n'ont rien compris à la vie.

— Écoutez, avec la taille des places aujourd'hui, on ne peut plus circuler. C'est un scandale. La mairie ferait mieux de s'occuper de l'élargissement des voies plutôt que de verbaliser les honnêtes contribuables.

Il remonte dans son engin, démarre le moteur qui fait trembler les vitres des immeubles alentours, et enclenche sa première. En repartant, il arrache proprement le rétroviseur de la Twingo qui pendait encore par un fil. Un dernier adieu, une ultime caresse de l'acier contre le plastique.

Le Land-Cruiser s'éloigne, écrasant une canette de soda vide avec un bruit de détonation. Jean-Pascal glisse une pastille miel-citron dans sa bouche. Sa gorge va mieux. Le monde, lui, est un peu plus cabossé, un peu plus encombré, et nettement plus stupide.

Mais qu'importe l'apocalypse urbaine, tant qu'on a le confort d'un salon Louis XIV monté sur des suspensions hydrauliques. L'absurdité ne recule jamais. Elle avance en quatre roues motrices, et elle n'a pas besoin de regarder dans le rétro : de toute façon, elle ne voit que du désastre.

Chapitre 3

L'aventurier de la Rue de Rivoli

Jean-Pascal n'est pas un conducteur, c'est un explorateur de l'extrême. Dans son esprit embrumé par les vapeurs de diesel et le sentiment d'importance que confère une assise située à un mètre soixante du bitume, la rue de Rivoli n'est pas une artère parisienne congestionnée par des vélos-cargos et des mairies hostiles ; c'est la Transamazonienne. C'est le passage du Nord-Ouest. C'est une cicatrice béante dans la jungle urbaine qu'il est le seul, de par sa bravoure et son crédit-bail sur soixante-douze mois, capable de dompter.

Sous la caisse de son Land-Cruiser, il y a de la technologie de pointe. Il y a des différentiels bloquants, des boîtes de transfert à rapports courts, et surtout, il y a les Pneus. Pas de simples gommes de citadine, non. Jean-Pascal a opté pour des gommes « All-Terrain » à crampons renforcés, des boudins herculéens capables de mordre dans le schiste, de broyer de la roche volcanique et de traverser des oueds en furie. Ces pneus sont des prédateurs. Ils ont été conçus pour survivre là où l'oxygène se raréfie et où la civilisation s'arrête.

Pourtant, la seule chose que ces pneus ont jamais mordue, c'est le bord d'un trottoir devant une boutique Nespresso.

Le drame métaphysique de Jean-Pascal tient dans ce décalage entre le potentiel balistique de son engin et la réalité de son itinéraire. Il roule sur du plat. Un plat désespérant. Un plat goudronné, lissé par des décennies de passage, dont la seule aspérité notable est une plaque d'égout mal scellée que Jean-Pascal aborde avec la prudence d'un démineur face à une charge de C4. Quand il sent la secousse — ce léger *klong* qui remonte dans sa colonne vertébrale — il raffermi sa prise sur le

volant gainé de cuir. Il jette un regard sombre dans son champ de vision, là où le capot moteur s'étend comme le pont d'un porte-avions.

« Rude passage », s'auto-congratule-t-il intérieurement. « Le châssis a bien encaissé. »

Dans le monde de Jean-Pascal, le dos-d'âne est l'équivalent du K2. Lorsqu'il arrive devant l'un de ces ralentisseurs en plastique jaune et noir, installés pour protéger les sorties d'écoles, il ne se contente pas de ralentir. Il se prépare psychologiquement. Il vérifie la pression atmosphérique imaginaire. Il ralentit à 3 km/h, car on ne sait jamais : une inclinaison de huit degrés pourrait s'avérer fatale pour ses suspensions hydrauliques conçues pour sauter des dunes dans le Sahara. Derrière lui, une file de livreurs en scooter et de bus de la RATP s'étire sur trois kilomètres, un concert de klaxons célébrant son génie tactique. Il les ignore. Les lions ne se retournent pas quand les gazelles s'impatientent.

Ses pneus, ces bêtes de somme en caoutchouc, souffrent en silence. Ils ont été dessinés par des ingénieurs japonais pour grimper des parois rocheuses à 45 degrés sous une pluie diluvienne. Ici, leur plus grand défi est une flaque d'eau de pluie stagnante, vestige d'une averse matinale, qui recouvre péniblement trois centimètres de caniveau. Jean-Pascal l'aperçoit à cinquante mètres. Son sang ne fait qu'un tour. C'est l'épreuve de force. Le franchissement de gué. Il vérifie ses rétroviseurs (enfin, celui qui lui reste), ajuste sa position, et s'élance.

L'eau gicle. Quelques gouttes souillent ses jantes en alliage léger. À l'intérieur, Jean-Pascal retient son souffle. Il a survécu à l'Inondation. Il est Noé, mais avec un autoradio surround et des sièges chauffants. Il se demande s'il ne devrait pas actionner le mode « Mud & Sand » pour les dix prochains mètres, juste au cas où le bitume de la Ville de Paris se transformerait soudainement en sables mouvants du Kalahari.

C'est là toute l'ironie du tout-terrain de luxe : c'est un costume de super-héros porté par un homme qui a peur des courants d'air. Jean-Pascal possède un arsenal de guerre pour aller chercher des viennoiseries. Ses pneus sont équipés de rainures d'auto-nettoyage destinées à évacuer la boue argileuse ; en réalité, elles ne servent qu'à emprisonner des gravillons de 4 millimètres ramassés dans l'allée de sa résidence secondaire, qu'ils rejettent ensuite contre sa propre carrosserie avec le bruit d'un coup de feu. Chaque petit *clac* de pierre sur la tôle est une blessure de guerre. Jean-Pascal frémit. La nature est si cruelle.

Il observe le monde depuis sa tour d'ivoire motorisée. À ses pieds — ou plutôt aux pieds de son monstre — grouille la plèbe. Des cyclistes en lycra qui pensent posséder la route alors qu'ils n'ont même pas de roue de secours de 30 kilos accrochée à leur coffre. Quel manque de prévoyance. Jean-Pascal, lui, est prêt pour l'apocalypse. Si demain, une faille sismique s'ouvrait entre la Samaritaine et le Châtelet, il serait le seul à pouvoir passer. Il attend ce moment avec une impatience mal dissimulée. Il s'imagine déjà, dégageant une ambulance coincée grâce à son treuil électrique (qu'il n'a jamais déballé et dont il ne connaît pas le mode d'emploi), sous les yeux admiratifs d'une foule soudainement consciente que l'excès de gabarit était, en fait, une forme de philanthropie.

Mais pour l'instant, l'apocalypse se résume à un feu rouge qui dure trop longtemps.

Ses pneus s'ennuient. Ils sont faits pour la friction, pour la chaleur des déserts, pour le froid mordant de la taïga. Au lieu de cela, ils cuisent sur l'asphalte tiède, écrasant mollement des chewing-gums et des prospectus pour des serruriers d'urgence. C'est le gâchis le plus complet de l'histoire de la thermodynamique : utiliser l'énergie de trois cents chevaux-vapeur pour déplacer deux tonnes de métal afin de transporter soixante-douze kilos de Jean-Pascal et trois croissants beurrés sur une distance de huit cents mètres de plat absolu.

Jean-Pascal tapote le tableau de bord en ronce de noyer synthétique. Il se sent viril. Il

se sent « extérieur ». Il porte d'ailleurs une veste technique prévue pour des randonnées en haute altitude, bien que la seule altitude qu'il connaisse soit celle de son appartement au quatrième étage avec ascenseur. Il regarde par la fenêtre latérale et voit, en contrebas, le toit d'une Twingo. Une petite chose fragile. Une proie. Il ressent une satisfaction quasi érotique à l'idée que son pneu avant gauche est plus gros que le moteur de la voiture d'à côté.

« La sécurité avant tout », se murmure-t-il en ajustant sa pastille miel-citron.

C'est l'argument ultime. On n'achète pas un Land-Cruiser pour détruire l'environnement, on l'achète pour être le dernier survivant dans le broyeur qu'est devenue la société. Jean-Pascal est convaincu que si une Smart le percute, elle sera instantanément désintégrée, transformée en confettis de plastique, tandis que lui ne sentira qu'une légère vibration dans son porte-gobelet. C'est une philosophie de vie : le monde est une menace, et le caoutchouc est son bouclier.

Il arrive enfin près de la boulangerie. Il y a une place, ou plutôt, il y a un espace que n'importe quel être humain normalement constitué jugerait trop étroit pour un véhicule de cette envergure. Mais Jean-Pascal a des pneus tout-terrain. Et les pneus tout-terrain ne connaissent pas de limites géométriques. S'il n'y a pas assez de place sur la route, il y a toujours le trottoir. Le trottoir, c'est juste une colline urbaine qui n'a pas encore été baptisée.

Il braque. Les pneus gémissent sur le granit de la bordure. Il monte. L'engin s'incline. Jean-Pascal ressent une décharge d'adrénaline. Il est en train de faire du « franchissement ». Il imagine les caméras de National Geographic filmant cette ascension épique de quinze centimètres. Le pneu se déforme, embrasse la pierre, triomphe de l'obstacle. Il coupe le contact.

Le silence retombe sur la Rue de Rivoli. Jean-Pascal descend de sa cabine, sautant sur le bitume avec la souplesse d'un parachutiste atterrissant derrière les lignes ennemies.

Il jette un dernier regard à ses pneus. Ils sont noirs, brillants, impeccables. Pas une trace de boue. Pas une égratignure. Ils n'ont jamais été aussi malheureux, mais Jean-Pascal ne le sait pas.

Il entre dans la boulangerie, l'air grave, le pas lourd de celui qui vient de traverser le Sahara.

— Trois croissants, s'il vous plaît. Et une baguette bien cuite. C'était l'enfer dehors, vous n'imaginez pas.

La boulangère le regarde, puis regarde par la vitrine l'énorme carcasse d'acier qui bloque la moitié de la circulation et les trois quarts de la lumière naturelle de sa boutique. Elle soupire. Elle sait que l'absurdité n'a pas de freins, surtout quand elle est équipée de disques ventilés haute performance pour ne jamais s'arrêter avant d'avoir atteint le sommet du ridicule.

Chapitre 4

Le poste de pilotage : Houston, on a un problème de visibilité

Quand Jean-Pascal remonte à bord de son Ares-Navigator 5000 « Urban Predator Edition », il ne s’assoit pas. Il s’insère. Il s’encastre dans un exosquelette de cuir nappa retourné, cousu à la main par des artisans aveugles dans une grotte de Bavière. Pour accéder au siège conducteur, il a dû gravir trois échelons escamotables en aluminium brossé qui sortent du bas de caisse avec le sifflement hydraulique d’un train d’atterrissage de Boeing 747. Une fois perché à 1,80 mètre du sol, Jean-Pascal ne domine plus seulement la circulation : il domine la plèbe, les lois de la physique et, accessoirement, le bon sens.

Le tableau de bord n’est pas un tableau de bord. C’est une fresque numérique, une débauche de pixels OLED incurvés qui s’étendent de la portière gauche jusqu’à la boîte à gants (laquelle est réfrigérée pour maintenir une température constante de 4 °C, au cas où Jean-Pascal déciderait d’y transporter un cœur à transplanter ou, plus probablement, un smoothie au chou kale). Devant lui, pas moins de quatre écrans lui balancent des informations vitales : la pression atmosphérique au sommet du Mont-Blanc, le cours de l’étain à la bourse de Hong-Kong, et son rythme cardiaque, qui s’affole légèrement parce qu’il a mangé trop de gluten dans son premier croissant.

— Système activé. Bonjour, Commandant Jean-Pascal, susurre une voix de synthèse à la sensualité robotique, calibrée pour flatter l’ego d’un cadre sup en pleine crise de la cinquantaine.

Jean-Pascal ajuste ses lunettes de soleil d’aviateur. Il est prêt. Il va effectuer une manœuvre complexe : un demi-tour sur la Rue de Rivoli. Une opération qui, dans ce véhicule, nécessite autant de préparation que le déploiement d’un porte-avions

nucléaire dans une baignoire.

C'est là que le drame commence.

À peine a-t-il effleuré le levier de vitesse — un joystick en cristal de roche qui ressemble au pommeau de l'épée d'Excalibur — que le cockpit se transforme en boîte de nuit sous ecstasy. Un signal sonore strident, proche du cri d'une banshee en train de s'étouffer avec une flûte à bec, retentit dans l'habitacle. Sur l'affichage tête haute (HUD), projeté directement sur le pare-brise entre lui et la réalité, un triangle rouge clignote avec la violence d'une alerte nucléaire.

« ALERTE INTRUSION : PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ VIOLÉ. SECTEUR 7-G. »

Jean-Pascal sursaute, lâche son croissant (qui tombe dans la fente du siège, un espace interdimensionnel d'où rien ne revient jamais) et agrippe le volant comme s'il pilotait un hélicoptère de combat sous un tir de DCA. Il regarde ses écrans de contrôle. Les douze caméras périphériques, capables de filmer en 8K thermique, projettent une image composite du danger.

Le danger, c'est un pigeon.

Un pigeon parisien, un spécimen déplumé, arrogant, avec cet œil vitreux qui semble dire : « Je m'en fous de ta garantie constructeur, je vais chier sur ton capot ». L'oiseau s'est posé à exactement 2,95 mètres du pare-chocs avant. Pour l'Ares-Navigator, c'est une menace de niveau 5. Le système de protection des piétons (et des volatiles suicidaires) considère que tout ce qui respire dans un rayon de trois mètres est une cible potentielle ou un obstacle à l'expansion coloniale du véhicule.

— Houston, on a un problème de visibilité, grommelle Jean-Pascal, tentant de garder son calme de professionnel de la route de bureau.

Il appuie sur le bouton « Vision 360° Augmented Reality ». Aussitôt, l'écran central affiche une vue de dessus de son char d'assaut, avec des lignes de trajectoire vertes, jaunes et rouges qui s'entrecroisent dans un chaos géométrique. Le pigeon est désormais entouré d'un halo laser clignotant. Le radar de proximité émet un bip de plus en plus rapide. *Bip. Bip. Bip. Biiiiip.*

— C'est pas possible, je ne vois rien ! s'exclame-t-il.

Et c'est la stricte vérité. Jean-Pascal est entouré de caméras, de capteurs ultrasoniques et de lidars à balayage haute fréquence, mais il est incapable de regarder par la fenêtre. La ceinture de caisse du SUV est si haute et les montants du pare-brise si épais (pour résister à une chute de piano ou à une explosion de mine antichar, on ne sait jamais, le 4^e arrondissement est imprévisible) qu'il a autant de visibilité directe qu'un prisonnier dans un donjon médiéval.

Il est dans un paradoxe technologique absolu : il possède la puissance de calcul de la NASA pour surveiller un trottoir, mais s'il faisait tomber ses clés par terre, il lui faudrait envoyer un drone de reconnaissance pour les localiser.

Soudain, une nouvelle alerte. À l'arrière cette fois. *Bip-boum. Bip-boum.* Un son grave, inquiétant.

Jean-Pascal pivote la tête, mais il ne voit que l'appui-tête monumental du siège passager, conçu pour protéger les cervicales d'un géant de trois mètres. Il se reporte sur l'écran de recul.

Une poussette. Une jeune mère pousse un landau à dix mètres derrière lui. Le système de freinage d'urgence automatique se met en pré-tension. Les ceintures de sécurité se resserrent brutalement sur la poitrine de Jean-Pascal, lui coupant le sifflet. C'est la fonction « Anticipation du Choc » : la voiture pense qu'elle va mourir parce qu'une poussette Bugaboo a osé entrer dans son champ gravitationnel.

— Calme-toi, titine, calme-toi, chuchote Jean-Pascal en tapotant le tableau de bord en carbone recyclé.

Il essaie d'enclencher la marche arrière. La voiture refuse. Un message s'affiche sur l'écran principal : « MANOEUVRE NON RECOMMANDÉE. SURFACE DE ROULEMENT NON CONFORME AUX PARAMÈTRES DE SÉCURITÉ OPTIMAUX. »

En clair : il y a un pavé qui dépasse de deux millimètres sur la chaussée. Le SUV, conçu pour traverser le désert de Gobi (en théorie), refuse de reculer sur la Rue de Rivoli parce qu'il juge le terrain trop hostile pour ses jantes de 23 pouces.

Jean-Pascal commence à transpirer. Sa climatisation quadri-zone détecte immédiatement une augmentation de l'humidité de son épiderme.

— Détection de stress, annonce la voix suave. Activation du programme "Zen Garden". Diffusion de parfum d'eucalyptus et massage des lombaires "Shiatsu Royal" lancé.

Alors que Jean-Pascal essaie désespérément de sortir de son stationnement illicite, le siège commence à lui pétrir le bas du dos avec la vigueur d'un lutteur de sumo, tandis qu'une brume parfumée l'asperge au visage. Dehors, un livreur en scooter klaxonne. Jean-Pascal ne l'entend pas. L'isolation phonique est telle qu'on pourrait faire sauter le Louvre à la dynamite juste à côté qu'il percevrait à peine un léger murmure.

Il regarde ses écrans. Le pigeon est parti, remplacé par un poteau de signalisation qui, selon le capteur d'angle mort gauche, est en train de tenter une manœuvre d'abordage. Le capteur avant hurle parce qu'un sac plastique vole dans le vent. Le capteur arrière est en transe car une trottinette électrique vient de passer à moins de cinquante centimètres.

C'est une symphonie de détresse technologique. Jean-Pascal est au centre d'un orage de données. Il a des graphiques de couple, des jauges de G-force (très utile pour aller

chercher le pain à 15 km/h), et une carte satellite en temps réel qui lui indique qu'il se trouve exactement là où il sait qu'il est. Mais il ne sait toujours pas s'il va rayer sa carrosserie en sortant.

— Houston, je tente une sortie manuelle, lance-t-il avec un courage digne d'un astronaute d'Apollo 13.

Il désactive le « Park Assist », le « Lane Keeping », le « Collision Avoidance » et le « Pedestrian Friendly Detection ». Soudain, le silence revient dans l'habitacle. Les écrans s'éteignent à moitié. Jean-Pascal se retrouve seul face à la vitre. Il réalise alors avec effroi que, sans ses caméras, il est plus démuné qu'un chaton dans un mixeur. Il ne sait plus où s'arrête l'acier et où commence le monde.

Il passe la première. Le moteur de 400 chevaux feule doucement, prêt à arracher le bitume, à pulvériser l'asphalte, à conquérir des sommets enneigés.

Jean-Pascal avance de dix centimètres.

CRIIIIIC.

Le bruit du métal contre la pierre du trottoir résonne dans son âme. Une jante. La jante avant droite. Celle qui coûte le prix d'une petite citadine d'occasion.

Le système se réactive instantanément, comme pour se moquer :

« ALERTE : COLLISION DÉTECTÉE. VEUILLEZ CONSULTER VOTRE CONCESSIONNAIRE. VOULEZ-VOUS COMMANDER UN NOUVEAU SET DE JANTES VIA VOTRE ABONNEMENT PREMIUM ? »

Jean-Pascal serre les dents. Il regarde son sachet de croissants sur le siège passager. Trois croissants. Deux tonnes d'acier. Une jante en lambeaux. Le ratio est terrifiant. Mais au moins, sur ses écrans, le graphique de son prestige social vient de gagner une barre, car même si on ne voit rien dans ce cockpit, on a l'air sacrément important en étant aveugle.

Il appuie sur l'accélérateur. La bête s'élance. Houston peut dormir tranquille : la baguette est bien cuite, et Jean-Pascal a survécu à l'attaque du pigeon.

Chapitre 5

L'angle mort de la taille d'un département

Bienvenue à bord du cockpit du « Predator-X7-Ultima-Patrimoine », une merveille d'ingénierie germanique conçue pour traverser le Sahara mais dont l'usage principal consiste à escalader des bordures de trottoirs devant l'école primaire « Les Petits Chênes ». Jean-Pascal, sanglé dans un cuir de nappa retourné qui a probablement coûté la forêt amazonienne à lui seul, vient de quitter la zone de la boulangerie. Il ne conduit pas. Il opère.

Le problème fondamental de la modernité automobile, c'est que Jean-Pascal est actuellement assis dans un bunker panoramique. Les ingénieurs ont passé des milliers d'heures à s'assurer que si une ogive nucléaire tactique devait frapper le flanc gauche du véhicule, la température de son café resterait stable à 62 degrés dans le porte-gobelet chauffant. En revanche, pour ce qui est de voir ce qui se passe à moins de trois mètres du pare-chocs, on repassera.

La visibilité dans cet engin est une notion purement théorique, un lointain souvenir de l'époque où les voitures avaient des fenêtres et non des meurtrières stylisées. Le capot est si long, si plat et si haut qu'il possède son propre fuseau horaire. Pour Jean-Pascal, le monde extérieur commence là où finit l'horizon. Tout ce qui se trouve entre ses yeux et la ligne de fuite appartient à une dimension parallèle appelée « L'Angle Mort de la Creuse ».

C'est un espace géographique souverain. On pourrait y loger la totalité de la population de Guéret, trois troupeaux de vaches charolaises et une fête foraine complète sans que Jean-Pascal n'aperçoive le moindre sommet de manège.

Soudain, un signal sonore retentit. *« BIP. BIP. BIP-BIP-BIP. »*

L'écran central de 24 pouces, qui affiche normalement une carte en 3D de la topographie locale pour que Jean-Pascal ne confonde pas une montée de garage avec l'ascension de l'Everest, passe en mode alerte rouge.

« OBSTACLE NON IDENTIFIÉ À 14 HEURES. »

Jean-Pascal scrute ses miroirs. Rien. Il regarde par la vitre latérale, dont la surface vitrée est à peu près équivalente à celle d'un masque de soudure. Rien. Il consulte la caméra de recul, la caméra frontale, la caméra de jante (celle qui vient de pleurer du sang de métal), et la vue satellite en temps réel. L'écran lui montre une forme floue, pixelisée, coincée sous la ligne de flottaison de son navire de guerre.

Est-ce un poteau ? Un chien ? Un enfant sur une trottinette ? Un stagiaire de chez Deliveroo ?

Pour Jean-Pascal, la réponse est simple : c'est une erreur système. Dans le monde de l'acier à deux tonnes, tout ce qui est plus petit qu'un bac de tri sélectif est considéré comme du « bruit visuel ».

C'est là que réside le génie du marketing moderne : on a vendu à Jean-Pascal l'idée que la sécurité est une valeur *interne*. Le Predator-X7 est une forteresse. Et dans une forteresse, l'important n'est pas de savoir si on a écrasé le pot de fleurs de la voisine ou un bataillon de cyclistes en lycra ; l'important est que l'airbag de genou soit prêt à se déployer en cas de choc avec un moustique un peu trop gras.

— Houston, murmure Jean-Pascal en ajustant ses lunettes de soleil polarisées (même s'il pleut), je crois qu'on a un contact avec une forme de vie carbonée sur le flanc tribord.

Il ne vérifie pas. Pourquoi vérifier ? Descendre de ce véhicule est une procédure complexe qui nécessite de désactiver l'alarme volumétrique, de déverrouiller le marchepied escamotable hydraulique et de s'assurer que le sol est assez propre pour

ses mocassins à picots. Il préfère faire confiance à la technologie. Il appuie sur le bouton « Assistant de Franchissement Urbain ».

La physique élémentaire, cependant, est une maîtresse cruelle. Jean-Pascal a oublié que son véhicule pèse le poids d'un hippopotame adulte chargé de lingots d'or. L'inertie n'est pas une option dans le catalogue d'options Premium, c'est une loi universelle. Quand il donne un coup de volant pour éviter ce qu'il pense être un nid-de-poule (c'était en fait un Chihuahua, mais laissons-lui le bénéfice du doute), les deux tonnes d'acier n'obéissent pas instantanément. Elles **négocient**. Elles amorcent une conversation avec la gravité.

Le châssis tangué. La suspension pneumatique siffle comme un serpent asthmatique pour compenser le transfert de masse. Jean-Pascal se sent comme le capitaine du Titanic, à ceci près que l'iceberg est un muret de jardin et que l'orchestre est remplacé par un système audio Bang & Olufsen diffusant un podcast sur l'investissement immobilier.

Il y a un paradoxe fascinant dans cet angle mort : plus la voiture est « intelligente », plus le conducteur devient physiologiquement incapable de détecter une poussette à un passage piéton. Le système LiDAR scanne le périmètre à 300 mètres, détecte les débris sur la chaussée, anticipe le freinage du camion trois kilomètres devant, mais reste totalement aveugle à la vieille dame qui se trouve littéralement **contre** la portière droite, en train de taper sur la vitre avec sa canne parce qu'il lui roule sur son sac de courses.

Pour Jean-Pascal, la vieille dame n'existe pas. Elle est dans l'angle mort. Et si c'est dans l'angle mort, c'est que c'est une zone de non-droit, un triangle des Bermudes urbain où les lois de la physique et de la courtoisie s'annulent.

« ALERTE : PRESSION DES PNEUS OPTIMALE. »

« ALERTE : NIVEAU DE PRESTIGE AU MAXIMUM. »

« ALERTE : VOUS AVEZ ÉCRASÉ UNE LOI DE LA THERMODYNAMIQUE. »

Jean-Pascal sourit. Il se sent protégé. C'est le but, non ? Être dans une bulle de silence, de cuir et de technologie, tellement déconnecté de la réalité qu'on pourrait rouler sur un orchestre philharmonique sans interrompre la lecture de son livre audio. La rue n'est plus un espace partagé, c'est un niveau de jeu vidéo où il possède les cheat codes.

Il arrive enfin à son bureau. Le parking est étroit. Une insulte à sa stature. Pour garer le Predator-X7, il lui faut une surface au sol équivalente à un hélicoptère de secours. Il enclenche le « Park Assist Ultra-Zen ». La voiture prend le contrôle. Le volant tourne tout seul. Jean-Pascal lâche les mains, les lève au ciel comme s'il était dans un grand huit, tandis que les capteurs hurlent à la mort parce qu'il y a un poteau en béton qui, lui aussi, a décidé de squatter l'angle mort de la taille d'un département.

SCHLACK.

Un nouveau bruit. Pas une jante, cette fois. Le pare-chocs arrière, un composite de fibre de carbone et de rêves brisés.

Le système de bord affiche : « CRÉNEAU RÉUSSI. DISTANCE AVEC L'OBSTACLE : -0.02 MÈTRES. BIENVENU AU TRAVAIL, JEAN-PASCAL. »

Il éteint le contact. Le silence retombe. Il attrape son sachet de croissants. La pâte feuilletée a un peu souffert des G latéraux subis pendant la manœuvre. Il sort du véhicule, jette un coup d'œil distrait aux débris de plastique qui jonchent le sol — probablement les restes d'une autre voiture, une petite, une de celles qu'on ne voit pas, une de celles qui n'ont pas d'abonnement Premium.

Il s'éloigne d'un pas conquérant. Derrière lui, son SUV ressemble à un monument à la gloire de l'isolement sensoriel. Jean-Pascal est un homme moderne. Il ne voit rien, il n'entend rien, il ne sent rien. Mais il possède trois croissants tièdes et une voiture

capable de résister à une mine antipersonnel sur le périphérique.

Et au fond, n'est-ce pas ça, le progrès ? Pouvoir ignorer le reste du monde avec une telle efficacité technologique que même la réalité finit par s'excuser d'avoir été sur votre chemin.

Chapitre 6

Le débarquement des enfants : rappel et baudriers obligatoires

Jean-Pascal s'arrêta net, la main sur la poignée de la portière avant, le sachet de croissants serré contre son cœur comme un gilet pare-balles en pâte feuilletée. Un signal sonore, à mi-chemin entre le bip d'un sonar de sous-marin nucléaire et le cri de détresse d'un dauphin asthmatique, venait de retentir depuis le tableau de bord en ronce de plastique recyclé.

C'était l'alerte « Présence de Charge Biologique en Zone Arrière ».

Il avait oublié les enfants.

Ce n'était pas un manque d'affection, attention. C'était une question de physique et d'isolation acoustique. Dans le Réneau, grâce au double vitrage renforcé au polycarbonate et au système de réduction de bruit actif « Silence de Mort™ », un tremblement de terre de magnitude 8 à l'extérieur ne produisait qu'un léger bruissement de feuilles de thé à l'intérieur. Jean-Pascal aurait pu rouler sur une fanfare municipale au grand complet sans rater une seule note du dernier podcast sur l'optimisation fiscale des dividendes de l'eau minérale.

Il fit demi-tour, contourna la proue du monstre — un exercice qui, compte tenu de l'envergure de l'engin, comptait légalement comme une étape de randonnée de difficulté moyenne — et s'approcha de la portière passager arrière gauche.

Ouvrir la portière arrière d'un SUV moderne, c'est un peu comme dépressuriser le sas de l'ISS au-dessus d'une décharge municipale. Dès que le joint d'étanchéité lâcha prise, un mélange d'air vicié chargé de particules fines de biscuits écrasés et de

hurlements stridents envahit l'atmosphère pure de la zone industrielle.

Ils étaient là. Les deux unités tactiques. Timothée-Hervé, 4 ans, et Clotilde-Amphétamine, 6 ans. Ils n'étaient pas assis. Ils étaient encapsulés.

Le siège auto de Timothée-Hervé, le « Predator-Shield 3000 », ressemblait à une chaise électrique conçue par la NASA pour un astronaute particulièrement agité. Le gamin était sanglé par un harnais à cinq points de fixation, doté de boucles en titane et d'un système de libération rapide qui nécessitait une empreinte rétinienne ou, à défaut, une patience que Jean-Pascal n'avait pas eue depuis 2012.

Le problème, c'était l'altitude.

Le plancher du Réneau trônait à soixante-dix centimètres du bitume. Le siège lui-même rajoutait une strate de quarante centimètres de polystyrène haute densité. Timothée-Hervé se trouvait donc à environ 1 mètre 10 de hauteur. Pour un enfant qui mesure la taille d'un gros sac de croquettes pour chien, c'était l'équivalent d'être perché sur le rebord d'un hélicoptère Chinook en plein survol de Kaboul.

— Papa, j'ai peur du vide, piailla Timothée-Hervé, dont les pieds pendaient dans le vide avec l'angoisse d'un parachutiste dont la sangle d'ouverture automatique vient de péter.

Jean-Pascal soupira. Il n'avait pas le temps pour un vertige de proximité. Il posa ses croissants sur le toit de la voiture — qui servait désormais de table d'orientation — et plongea dans l'habitacle.

C'est ici que la logistique entrait en scène. On ne « descend » pas un enfant d'un SUV. On procède à une extraction.

Dans le coffre, à côté du kit de survie et du parapluie de golf, Jean-Pascal récupéra les

deux baudriers tactiques de marque « Kid-Climb ». Parce que dans le monde du SUV Premium, la gravité est une option payante que les parents essaient de contourner par le suréquipement. Il fixa le mousqueton à l'anneau central du siège de Timothée-Hervé.

— Opération « Pied à Terre », annonça Jean-Pascal d'une voix monocorde, le ton qu'on réserve aux procédures de sécurité qui coûtent trois fois le prix d'un Smic.

Le public — c'est-à-dire une dame en Twingo qui essayait désespérément de sortir de sa place de parking, bloquée par l'arrière-train boursouflé du Réneau — regardait la scène avec un mélange d'effroi et de fascination.

— Madame, ne regardez pas, lança Jean-Pascal en direction de la Twingo. C'est de la technique de pointe. Vous ne comprendriez pas, vous avez encore des poignées de remontée de vitres manuelles.

Il déverrouilla le harnais. Un claquement sec. Le corps de Timothée-Hervé fut soudainement libéré des forces G de la structure de sécurité. Jean-Pascal l'attrapa sous les aisselles, mais la physique est une maîtresse cruelle. À cette hauteur, le centre de gravité d'un enfant de 18 kilos subit l'accélération de Coriolis dès qu'il quitte son socle.

Jean-Pascal manqua de basculer en arrière sur le sol jonché de débris de plastique (souvenez-vous, les restes de la petite voiture de tout à l'heure). Il dut s'arc-bouter, les talons plantés dans le goudron, pour ne pas finir comme une tortue sur le dos sous le poids de sa progéniture.

— Rappel ! cria-t-il, alors qu'il faisait glisser l'enfant le long de la carrosserie en acier trempé.

La fermeture éclair du blouson de Timothée-Hervé laissa une trace indélébile de dix

centimètres sur la peinture « Gris Anthracite Néant ». Jean-Pascal ne broncha même pas. Le véhicule était garanti contre les rayures, les attaques au mortier et les critiques de la presse spécialisée.

Une fois Timothée-Hervé déposé sur le sol ferme (où il commença immédiatement à manger un bout de plastique qui ressemblait à un clignotant de Fiat Punto), il fallut s'occuper de Clotilde-Amphétamine.

Clotilde était dans sa phase « autonomie ». Ce qui, dans un véhicule dont le seuil de porte est plus haut que sa propre hanche, est une forme d'optimisme proche du délire clinique.

— Je descends toute seule, Papa. Je suis une exploratrice de l'extrême.

— Clotilde, tu n'as pas tes crampons, répondit Jean-Pascal. Le marchepied est chromé. C'est glissant. On dirait de la glace sur l'Everest, mais avec des traces de boue de ville.

Il ne plaisantait qu'à moitié. Pour un enfant, sortir d'un SUV, c'est comme descendre d'un immeuble par l'extérieur pendant un incendie. Il y a des angles morts partout, des rebords en plastique qui s'enfoncent sous le poids, et cette sensation terrifiante que si tu lâches la poignée, tu vas finir par orbiter autour du pneu de 22 pouces pendant trois jours.

Il fallut installer le filet de sécurité au pied du véhicule. Un filet en kevlar tressé, vendu par le concessionnaire comme le « Baby-Drop Safe-Zone ». Jean-Pascal l'étala d'un geste expert.

Clotilde s'élança. Elle utilisa le haut-parleur de la portière comme point d'appui (une erreur à 400 euros de réparation acoustique), glissa sur le rebord en aluminium brossé et tomba avec la grâce d'un sac de pommes de terre jeté d'un troisième étage.

Froucht.

Le filet réceptionna l'enfant. Jean-Pascal consulta sa montre. Quatre minutes et douze secondes pour l'extraction complète. C'était lent. En zone de guerre, ils seraient déjà tous morts, ou pire, ils auraient raté le début de la réunion de 9 heures sur la productivité transversale.

Il récupéra ses croissants sur le toit. Ils étaient froids. Le métal du toit avait pompé toute la chaleur du beurre. C'était le seul défaut du Réneau : son isolation thermique était si efficace qu'il refroidissait les pâtisseries plus vite qu'un congélateur industriel.

— Allez, les unités, on avance, ordonna Jean-Pascal en activant la fermeture centralisée à distance.

Les rétroviseurs se replièrent avec un bruit de servomoteur d'avion de chasse. Les phares LED firent un dernier clin d'œil bleuâtre, comme pour dire : « J'ai accompli ma mission, j'ai protégé ces êtres fragiles d'un monde où les trottoirs sont à une hauteur normale. »

Jean-Pascal marchait en tête, son sachet à la main. Derrière lui, ses deux enfants trottaient péniblement sur le bitume, leurs genoux tremblant encore de l'effort herculéen nécessaire pour descendre du mont Olympe automobile.

Il se tourna vers eux alors qu'ils arrivaient devant les portes vitrées de l'immeuble de bureaux.

— Vous voyez, les enfants ? C'est ça, la liberté. C'est avoir une voiture tellement grosse qu'on a besoin d'un diplôme de moniteur d'escalade juste pour aller acheter du pain.

Timothée-Hervé, qui avait fini de mâcher le clignotant de la Fiat Punto, le regarda avec de grands yeux vides.

— Papa, pourquoi on n'a pas juste pris une voiture basse ?

Jean-Pascal s'arrêta. Il sourit, un sourire plein de cette sagesse condescendante que seuls possèdent les propriétaires de véhicules de plus de deux tonnes.

— Parce que dans une voiture basse, Timothée, on voit la réalité. Et la réalité, c'est pour les gens qui n'ont pas d'abonnement Premium.

Il croqua dans son croissant froid. La pâte s'effrita sur sa cravate. À l'intérieur du Réneau, un capteur de particules fines détecta la chute des miettes à l'extérieur et envoya immédiatement une notification sur son smartphone : *« Alerte Pollution : Débris organiques détectés à proximité du périmètre de sécurité. Souhaitez-vous activer le mode Purification Atmosphérique ? »*

Jean-Pascal cliqua sur « Oui ». On n'est jamais trop prudent. Le monde extérieur était décidément un endroit bien trop sale pour un homme de son standing.

Chapitre 7

Le nom des modèles : entre Indiana Jones et la conquête spatiale

Il faut imaginer la scène. Quelque part dans les Hauts-de-Seine, dans un bureau climatisé à 19 degrés où l'on boit du café éthique à sept euros la capsule, une douzaine de créatifs en col roulé noir se sont réunis pour une mission sacrée. Ils ne sont pas là pour résoudre la faim dans le monde ou inventer le moteur à eau. Non. Ils sont là pour décider comment on va appeler un tas de ferraille de 2,4 tonnes conçu pour transporter une baguette de pain et un enfant de huit ans sur une distance de 600 mètres.

C'est le « naming ». Une science occulte qui consiste à injecter une dose létale d'héroïne narrative dans le cerveau du consommateur pour lui faire oublier qu'il achète en réalité un monospace surélevé avec un Cx de parpaing.

Regardez Jean-Pascal. Il ne conduit pas une voiture. Il pilote une *« Expédition »*. Ou une *« Sahara »*. Ou une *« Kodiak »*. Dans sa tête, il n'est pas en train de chercher désespérément une place de parking assez large pour ne pas rayer ses jantes en alliage de magnésium contre un trottoir de la rue de Rivoli. Non, dans sa tête, il traverse le détroit de Béring à la poursuite d'un grizzly blessé. Le fait qu'il soit en fait bloqué derrière une benne à ordures qui perd son jus de poubelle est un détail technique que le département marketing a soigneusement effacé de la brochure.

Le marketing automobile moderne repose sur un paradoxe psychiatrique : plus l'usage d'un véhicule est sédentaire, plus son nom doit suggérer une évasion vers une zone géographique dépourvue de réseau 5G.

Prenez le nom « Tiguan ». C'est la contraction de « Tigre » et d'« Iguane ». Pourquoi ? Personne ne le sait. Est-ce qu'on s'attend à ce que le véhicule rampe sur des rochers au soleil avant de bondir sur une gazelle ? Dans la réalité, le Tiguan est l'animal domestique préféré des cadres moyens qui considèrent que monter sur une bordure de jardin est un sport extrême. C'est un nom de chimère mythologique pour une voiture dont l'aventure la plus trépidante de l'année sera le passage au lavage automatique à rouleaux le samedi matin.

Et que dire de la conquête spatiale ? On ne compte plus les modèles qui s'appellent *Stellar*, *Espace*, *Galaxy* ou *Orbit*. Jean-Pascal adore ça. Quand il grimpe dans son Réneau, il n'ouvre pas une portière, il déverrouille un sas de décompression. Il s'installe dans un cockpit. L'habitacle est conçu comme une capsule de survie pour Mars, isolée de l'atmosphère viciée de la Terre (comprendre : l'odeur de kébab du quartier et le bruit des gens qui n'ont pas les moyens de s'acheter du silence).

Le tableau de bord de Jean-Pascal clignote de mille feux. Il possède des graphismes en 4K qui lui indiquent l'inclinaison de son châssis au degré près. C'est crucial. S'il devait un jour décider de gravir l'Everest par la face Nord, il saurait exactement à quel moment son SUV va se retourner. En attendant, cette technologie de pointe lui sert principalement à vérifier s'il est bien centré entre les deux lignes blanches du parking du Monoprix. C'est la conquête spatiale appliquée au rayon frais. Un pas de géant pour l'homme, un petit coup de portière pour l'humanité.

Il y a une forme de cruauté sadique dans ces appellations. Appeler un véhicule *« Navajo »* ou *« Cherokee »* pour qu'il passe 99 % de son existence à l'arrêt dans un embouteillage sur l'A86, c'est comme appeler un hamster « Gengis Khan » alors qu'il passe ses journées à faire de la roue dans une cage en plastique. C'est une insulte au destin.

— Papa, c'est quoi un « Defender » ? demanda Timothée en essayant de nettoyer les miettes de croissant sur son siège chauffant et massant.

— C’est ce que nous conduisons, mon fils. Nous défendons nos valeurs.

— Quelles valeurs ?

— L’espace vital, Timothée. Et le droit de ne pas entendre le bruit des pauvres qui attendent le bus sous la pluie.

Jean-Pascal caressa le volant en cuir retourné de son *« Atacama-Vortex-S-Line »*. Le nom lui-même était une promesse de violence géologique et de physique quantique. L’Atacama est le désert le plus aride du monde. Un endroit où aucune forme de vie ne peut survivre. C’était exactement le sentiment que Jean-Pascal éprouvait en regardant la file de voitures devant lui. Il se sentait seul, pur, dominant.

Si les constructeurs étaient honnêtes, ils adapteraient les noms à la réalité sociologique des conducteurs. On n’achèterait plus un *« Land Cruiser »*, mais un *« Périph-Crawler »*. Le *« Ford Explorer »* deviendrait le *« Ford Chercheur-de-Place-en-Double-File »*. On ne monterait pas dans un *« Range Rover »* (le vagabond des plaines), mais dans un *« Range Scolaire »* (le protecteur des déposes-minute).

Mais l’honnêteté ne fait pas vendre de l’acier au prix du caviar. Le client veut du rêve. Il veut croire que son SUV de deux tonnes est la seule chose qui le sépare de l’effondrement de la civilisation. Dans le lexique automobile, le nom du modèle agit comme un totem magique. Si ta voiture s’appelle *« Odyssey »*, tu n’es plus un comptable qui va chercher des croquettes pour chat ; tu es Ulysse bravant les sirènes (qui ressemblent étrangement aux klaxons des livreurs Deliveroo en scooter).

Le plus fascinant reste la catégorie « Indiana Jones ». Les noms qui évoquent la boue, la sueur et les moustiques tropicaux. *Amazonia*, *Wildtrak*, *Outlander*.

Jean-Pascal n’a jamais mis les pieds dans une forêt qui n’ait pas de sentiers balisés et de poubelles en bois traité. Sa seule expérience de la « vie sauvage » consiste à avoir un jour écrasé un pigeon particulièrement lent sur le parking de Decathlon. Pourtant, il a payé une option « Pack Aventure » qui comprend des plaques de protection sous

le moteur.

Des plaques de protection. Pourquoi ? Au cas où une mine antipersonnel aurait été posée entre le pressing et la boulangerie ? Au cas où une éruption volcanique soudaine transformerait le boulevard Malesherbes en coulée de lave ? Non. C'est pour protéger le carter contre les ralentisseurs trop hauts, ces ennemis mortels de la bourgeoisie motorisée. Le ralentisseur est le seul prédateur naturel du SUV moderne. C'est le seul moment où l' *« Indiana Jones »* de banlieue sent son cœur battre : *« Est-ce que ça va froter ? »*. Une adrénaline digne d'un saut dans le vide, mais à 15 km/h.

Jean-Pascal regarda le sigle chromé sur son capot. *« Pathfinder »*. Celui qui trouve le chemin. Le GPS lui indiquait pourtant avec insistance qu'il était coincé dans un cul-de-sac à cause de travaux sur la voirie. Il y avait une contradiction flagrante entre la promesse du badge et la réalité du bitume. Mais Jean-Pascal s'en fichait. Il activa le mode « Sand & Snow » sur sa console centrale.

Il n'y avait ni sable, ni neige. Il faisait 12 degrés et il bruinaut. Mais en appuyant sur ce bouton, Jean-Pascal sentit une décharge de virilité parcourir ses vertèbres. Les suspensions se raffermirent. Le moteur grogna, prêt à bondir sur une dune de sable imaginaire. Dans son esprit, il venait de franchir une crête dans le Hoggar. Dans la réalité, il venait de gagner trois mètres par rapport à une Renault Clio de 2004.

— On avance, Papa ?

— Non, Timothée. On explore l'immobilité. C'est un concept très haut de gamme.

Le marketing avait gagné. Jean-Pascal n'achetait pas un moyen de transport, il achetait une identité de substitution. Plus le nom du modèle était grandiloquent, plus il comblait le vide abyssal d'une existence passée entre des tableurs Excel et des réunions Zoom. Si sa voiture s'était appelée « La Grosse Encombrante », il aurait dû faire face à la vérité. Mais tant qu'elle s'appelait *« Galactic Conqueror »*, il était le

maître de l'univers. Même si l'univers s'arrêtait au pare-chocs de la voiture de devant.

Il reprit une bouchée de son croissant. Les miettes tombèrent à nouveau. Le capteur de pollution interne, dont le nom de code était *« Bio-Hazard Defense Shield »*, s'affola.

Jean-Pascal sourit. Il était préparé pour l'apocalypse. Ou au moins pour le prochain feu rouge.

Chapitre 8

Le bouton 'Eco' : l'homéopathie pour pétrolier

Jean-Pascal fixa le bouton. Il était situé juste à côté de la commande du « Terrain Response », entre le mode « Ornières de boue » (qu'il n'utiliserait que s'il ratait l'entrée du parking souterrain de la BNP) et le mode « Sable du désert » (pratique pour les miettes de croissant sur la console centrale). C'était un petit interrupteur en plastique brossé, orné d'une icône représentant une feuille délicate, presque fragile. Le bouton « Eco ».

Dans le manuel d'utilisation du *Galactic Conqueror*, un ouvrage de 450 pages relié en cuir synthétique aussi épais que le Nouveau Testament, ce bouton était décrit comme une « passerelle vers une mobilité responsable ». Dans la réalité physique, celle régie par des types ennuyeux comme Newton ou Joule, c'était l'équivalent de soigner une plaie béante à l'artère fémorale avec un pansement Hello Kitty. Ou, pour filer la métaphore préférée des ingénieurs cyniques de chez *Global Motors*, de l'homéopathie pour pétrolier.

L'homéopathie, vous connaissez le principe : on prend une substance active, on la dilue tellement de fois dans de la flotte qu'il ne reste plus une seule molécule du produit initial, mais on part du principe que l'eau a de la « mémoire ». Le bouton « Eco », c'est la même chose. On prend un moteur V8 biturbo capable d'arracher une souche de chêne centenaire sans que le conducteur ne renverse son expresso, et on lui injecte une micro-dose de culpabilité environnementale. On dilue la puissance dans un océan de marketing vert, en espérant que le moteur se souvienne vaguement qu'il est censé ne pas transformer l'atmosphère en soupe de soufre.

Jean-Pascal pressa le bouton.

Instantanément, une lueur émeraude baigna le tableau de bord digital. Une petite forêt virtuelle apparut derrière le compte-tours. Pour l'instant, il n'y avait qu'un seul arbre, un peu chétif, mais le manuel promettait qu'en adoptant une « conduite zen », Jean-Pascal pourrait faire pousser une jungle entière sur son écran 12 pouces. C'était le Tamagotchi de l'apocalypse. S'il accélérât doucement, l'arbre verdissait. S'il écrasait le champignon pour doubler un cycliste (cet obstacle biologique non identifié), l'arbre perdait ses feuilles et prenait une teinte orange inquiétante, comme s'il venait de subir un test nucléaire en direct.

Mais que se passait-il réellement sous le capot de deux tonnes d'acier ?

Rien de très glorieux. Activer le mode « Eco » sur un *Galactic Conqueror*, c'est comme demander à un ogre de manger ses enfants avec une fourchette à huîtres pour faire moins de bruit. La gestion électronique de la boîte de vitesses devenait soudainement dépressive. Le moteur, qui quelques secondes plus tôt ne demandait qu'à rugir, semblait avoir pris une dose massive de Lexomil. Pour gagner trois mètres au feu rouge, Jean-Pascal devait désormais enfoncer la pédale de droite comme s'il cherchait à écraser un cafard récalcitrant.

— Regarde, Timothée, dit Jean-Pascal d'un ton solennel, je sauve la planète.

— Pourquoi l'arbre est devenu tout gris, Papa ?

— C'est parce que le monsieur devant nous ne démarre pas assez vite. Il pollue mon karma.

Le génie du bouton « Eco » résidait dans sa capacité à déresponsabiliser le consommateur tout en lui offrant une supériorité morale factice. En appuyant sur cette touche, Jean-Pascal ne réduisait pas sa consommation de 25 litres aux cent à quelque chose de raisonnable. Non, il passait peut-être à 24,8 litres. Une économie de 200 millilitres. C'est la contenance d'une brique de jus de pomme. Sur un trajet de dix kilomètres, il sauvait l'équivalent d'un dé à coudre de gasoil, mais il le faisait avec la

conviction d'être le fils spirituel de Nicolas Hulot et d'un druide celte.

C'est là que réside la schizophrénie industrielle moderne. On vend à des cadres supérieurs des engins conçus pour traverser le Botswana en période de mousson, équipés de pneus dont la largeur évoque des rouleaux compresseurs, et on leur installe un bouton qui limite la climatisation de 0,5 degré pour « protéger les ours polaires ». C'est du génie. C'est comme si on vendait des cigarettes avec un filtre en mousse recyclée en prétendant que c'est bon pour les poumons de la forêt amazonienne.

Le mode « Eco » est une absolution laïque. C'est le confessionnal du XXI^e siècle, mais sans le prêtre et avec beaucoup plus de LED. « Je vous salue Marie, j'ai acheté un SUV de 2,6 tonnes, mais j'ai activé la fonction roue libre en descente. » « Allez en paix mon fils, votre arbre digital a trois nouvelles feuilles. »

Soudain, le trafic se débloqua légèrement. Jean-Pascal vit une ouverture. Une opportunité de gagner une place dans la file, juste derrière un bus hybride qui recrachait une odeur de friture tiède. Son instinct de prédateur des périphériques reprit le dessus. L'espace d'une seconde, il oublia la forêt, les ours, et la petite feuille verte. Il écrasa l'accélérateur.

Le **Galactic Conqueror** hésita. Le mode « Eco » essaya de résister. L'ordinateur de bord envoya sans doute un message de détresse : **« Attention Jean-Pascal, tu es en train de tuer un bébé phoque virtuel ! »** Mais la physique est une maîtresse cruelle. Pour déplacer un monument historique en métal à une vitesse décente, il faut du feu. Beaucoup de feu.

La boîte de vitesses tomba trois rapports avec le fracas d'une guillotine qui tombe. Le V8 se réveilla en hurlant, injectant dans les cylindres de quoi alimenter un village de la Creuse pendant un hiver rigoureux. Le mastodonte bondit. Sur le tableau de bord, l'arbre digital ne se contenta pas de jaunir : il s'enflamma littéralement avant de

disparaître dans un nuage de pixels rouges. Le score d'éco-conduite passa de 85/100 à « Erreur Système : Greta Thunberg est en train de pleurer ».

Jean-Pascal avait gagné sa place. Il était maintenant à deux mètres du pare-chocs du bus.

— Papa, l'arbre est mort ? demanda Timothée, le visage collé à la vitre.

— Non, mon grand. Il est juste... en sommeil. On le réactivera quand on cherchera une place de parking.

Il se sentit un peu coupable, mais seulement pendant trois secondes. Après tout, il avait payé pour cette option « Pack Green Mobility ». Si la voiture ne parvenait pas à être écologique tout en pesant le poids d'un éléphant d'Afrique, c'était la faute des ingénieurs, pas la sienne. Lui, il avait fait sa part : il avait appuyé sur le bouton.

C'est toute la beauté de l'époque. On ne vous demande plus de changer le monde, on vous demande de cliquer sur une icône qui vous donne l'impression que le monde change tout seul. Le bouton « Eco » est le doudou technologique de l'homme moderne. C'est la petite lumière qui brille dans la nuit de notre surconsommation, nous murmurant à l'oreille que tout va bien, que le pétrole est une ressource renouvelable tant qu'on le brûle avec élégance, et que deux tonnes d'acier peuvent devenir aussi légères qu'une plume de colibri si on sait sur quel interrupteur appuyer.

Jean-Pascal reprit une gorgée de son café. Le voyant vert s'était rallumé tout seul, par défaut. La forêt digitale commençait à repousser, branche par branche, pixel par pixel. Le cycle de la vie reprenait son cours, entre deux feux rouges, dans un ronronnement de moteur qui consommait plus au ralenti qu'une Vespa à pleine balle.

Tout était normal. L'hypocrisie était parfaitement lubrifiée. La suite du voyage pouvait continuer : il restait encore deux croissants à sauver, et une planète à achever, un bouton vert à la fois.

Chapitre 9

La menace fantôme : les phares au xénon dans ton rétro

Jean-Pascal engagea le rapport D avec la solennité d'un amiral de la flotte lançant un porte-avions dans un pédiluve. Le moteur de son SUV, un bloc moteur si complexe qu'il nécessitait probablement un sacrifice humain à chaque vidange, émit un feulement discret, étouffé par trois couches d'isolant phonique et le mépris souverain du conducteur pour les lois de la thermodynamique. Il faisait nuit, ou du moins, il faisait ce genre de pénombre urbaine où les lampadaires essaient de lutter contre le néant avec la vigueur d'une bougie dans un ouragan.

C'était le moment. Le moment de passer en mode « Plein les Yeux ».

Car posséder un SUV de deux tonnes n'est pas seulement une question de sécurité passive ou de compensation freudienne flagrante ; c'est une question d'optique. C'est une question de domination lumineuse. Les ingénieurs allemands, entre deux réunions sur la manière de truquer les tests d'émissions, avaient planché sur le sujet : comment transformer deux globes de verre en armes de destruction massive ? La réponse tenait en cinq lettres : XÉNON. Ou mieux, LED matricielles à haute intensité.

Jean-Pascal tourna la molette. À l'avant de son char d'assaut, deux soleils miniatures s'éveillèrent dans un clignement bleuté, avant de stabiliser leur faisceau sur une teinte d'un blanc si pur qu'il aurait fait paraître la banquise sale. Ce n'était pas de la lumière ; c'était une déclaration de guerre. C'était un flux de photons conçu pour arracher la rétine des impies et transformer chaque particule de poussière en une supernova miniature.

Devant lui, à une distance qu'il jugea « tactiquement agressive », se trouvait une Twingo. Une petite chose frêle, couleur aubergine délavée, qui semblait avoir été conçue pour servir de cale-porte à son propre véhicule. Dans la Twingo, il y avait un conducteur. Appelons-le Kevin. Kevin ne demandait rien à personne. Kevin voulait juste rentrer chez lui avec ses courses. Mais Kevin avait commis une erreur fatale : il existait dans le même plan d'existence que Jean-Pascal, mais trente centimètres plus bas.

C'est là que la magie de la garde au sol opère.

Voyez-vous, dans une voiture normale, les phares éclairent la route. C'est plat, c'est rationnel, c'est ennuyeux. Dans un SUV premium, les phares sont situés exactement à la hauteur du crâne d'un conducteur de citadine. L'alignement est parfait. C'est de la géométrie sacrée. Le faisceau de Jean-Pascal ne touchait pas le bitume ; il entrait directement par la lunette arrière de la Twingo, frappait le rétroviseur central avec la précision d'un laser chirurgical, et rebondissait avec une joie sadique directement dans les pupilles de Kevin.

Jean-Pascal savoura l'instant. Il voyait tout. Grâce à ses 150 000 lumens, il ne voyait pas seulement la route, il voyait à travers la Twingo. Il voyait la structure moléculaire du plastique du tableau de bord de Kevin. Il voyait l'étiquette du col du t-shirt de Kevin. Il voyait probablement les pensées de Kevin, qui à cet instant précis, oscillaient entre « Pourquoi le tunnel sous la Manche vient-il de s'inviter dans mon coffre ? » et « Suis-je en train de mourir et est-ce là la fameuse lumière blanche ? ».

— C'est pour la sécurité, murmura Jean-Pascal en ajustant sa climatisation bi-zone. Mieux on voit, moins on a d'accidents.

C'est l'argument ultime. Le "Safe-Sarcasme". On installe des projecteurs capables de guider un Boeing 747 en plein brouillard sur un véhicule destiné à faire des créneaux devant une boulangerie, et on appelle ça de la « visibilité accrue ». Mais Jean-Pascal

ne voulait pas voir la route. La route, il la connaissait, elle était grise et pleine de pauvres. Ce qu'il voulait, c'était l'illumination totale du sujet précédent.

Il se rapprocha un peu. Juste pour le plaisir de voir Kevin ajuster frénétiquement son rétroviseur jour/nuit. Erreur, Kevin ! Le SUV moderne possède des phares si puissants que le mode "nuit" de ton rétro ne fait que transformer la brûlure laser en une lueur spectrale vert pomme qui continue de te griller les neurones. On n'échappe pas au Xénon. Le Xénon est omniscient.

Le spectacle était magnifique. L'intérieur de la Twingo était désormais plus éclairé que le plateau du JT de 20 heures. Jean-Pascal pouvait voir le cuir chevelu de sa victime, la légère calvitie naissante, le stress qui faisait perler des gouttes de sueur sur sa nuque. Il avait l'impression d'être un radiologue de la route, passant Kevin aux rayons X sans son consentement.

— Regardez-moi cette pauvre bête, s'amusa Jean-Pascal intérieurement, tel un présentateur de documentaire animalier cruel. Elle cherche l'ombre. Elle ne la trouvera pas. Je suis son ombre. Une ombre de 6000 Kelvins.

Il faut comprendre la psychologie du possesseur de phares à décharge. On ne cherche pas à éclairer son chemin, on cherche à effacer celui des autres. C'est un acte de colonisation visuelle. En inondant l'habitacle de la voiture de devant, vous lui signifiez que son espace privé vous appartient désormais. Vous êtes chez lui. Vous êtes dans ses yeux, dans ses miroirs, dans sa boîte crânienne. Vous avez transformé sa petite voiture familiale en une salle d'interrogatoire de la Stasi lancée à 50 km/h.

Et le pire ? C'est légal. C'est même homologué. Des types en cravate à Bruxelles ont décidé qu'il était parfaitement acceptable de permettre à des engins de deux tonnes de porter des armes aveuglantes à hauteur d'homme. Pourquoi ? Parce que le progrès, messieurs-dames ! Si tu n'es pas capable de supporter l'équivalent d'une explosion nucléaire dans ton rétro central toutes les cinq minutes, c'est que tu n'es pas fait pour

la modernité. Achète un SUV, ou deviens aveugle. C'est la sélection naturelle version Darwin-Auto-Plus.

Le feu passa au rouge. Jean-Pascal s'immobilisa à quelques centimètres du pare-choc de la Twingo. À cette distance, les capteurs de proximité hurlaient dans l'habitacle comme si le Titanic venait de percuter un iceberg, mais Jean-Pascal s'en moquait. Il avait le spectacle. Les phares, en mode automatique, s'ajustèrent légèrement, balayant de gauche à droite dans une danse technologique obscène.

Kevin, devant, était au bord de la crise de nerfs. Il avait mis sa main devant son visage, essayant de bloquer l'éclat insupportable qui inondait son habitacle. Jean-Pascal sourit. Il reprit une gorgée de son café froid. Le voyant « Eco » brillait toujours sur son tableau de bord, petit point vert vertueux au milieu d'un océan de technologie agressive.

C'était l'harmonie parfaite. D'un côté, la conscience tranquille d'un homme qui sauve la planète en appuyant sur un bouton. De l'autre, le plaisir viscéral, presque érotique, de transformer le trajet d'un inconnu en une expérience de mort imminente lumineuse.

Le feu passa au vert. La Twingo redémarra en broutant, son conducteur ayant probablement perdu 30 % de ses facultés visuelles et la totalité de sa dignité. Jean-Pascal accéléra doucement, ses deux soleils artificiels dévorant l'obscurité, l'asphalte, et les espoirs de Kevin.

Il restait encore un croissant dans le sac en papier sur le siège passager. Le monde pouvait bien brûler, tant qu'il était éclairé en blanc bleuté haute définition, avec une garantie constructeur de cinq ans. Car au final, dans la chaîne alimentaire du bitume, il y a ceux qui sont éblouis, et ceux qui éblouissent. Et Jean-Pascal avait choisi son camp : il était le phare, le guide, le porteur de lumière.

Il était la menace fantôme, mais avec une option cuir et des jantes de 20 pouces.

Chapitre 10

Le parking souterrain : le nouveau sport de l'extrême

L'entrée du parking « Vinci - Centre-Ville » se présentait à Jean-Pascal comme la gueule d'un monstre de béton sous-alimenté, prête à gober ses 90 000 euros de leasing sans même prendre la peine de mâcher. C'est là, devant ce panneau de limitation de hauteur affichant crânement « 1m90 », que la réalité physique vient généralement s'essuyer les pieds sur l'arrogance automobile.

Jean-Pascal jeta un coup d'œil au plafond. Son SUV, le « Predator GTR-V8 Bio-Defense Edition », culminait à 1m88. En théorie, ça passait. En pratique, c'était comme essayer de faire entrer un suppositoire de la taille d'un mammouth dans une boîte d'allumettes : mathématiquement possible, mais moralement discutable et potentiellement douloureux pour toutes les parties impliquées.

Il engagea la bête dans la rampe en colimaçon. Immédiatement, l'habitacle se transforma en une succursale du réveillon du 31 décembre. Les capteurs de proximité, affolés par la proximité indécente des murs couverts de graffitis et de traces de peinture arrachées à des citadines moins chanceuses, déclenchèrent une symphonie de bips stridents. À gauche, un « bip-bip » aigu lui signalait qu'il était à douze centimètres de rayer sa jante diamantée. À droite, un grondement sourd du radar lui indiquait que le béton millénaire avait très envie de faire connaissance avec sa portière arrière.

« Silence, la machine, » murmura Jean-Pascal, les mains moites sur le cuir perforé et chauffant.

Il était maintenant dans la zone d'ombre. L'éclairage au néon vacillant donnait à sa

carrosserie une teinte blafarde, celle d'un prédateur pris au piège dans un garde-manger trop étroit. C'est alors que le premier bruit survint. Pas un fracas, non. Juste un murmure. Un « *froush* » délicat, presque érotique, si l'on omettait le fait qu'il s'agissait de l'antenne "aileron de requin" en carbone frottant contre une canalisation d'eaux usées suspendue au plafond.

Jean-Pascal se tassa sur son siège, rentrant les épaules comme si sa propre réduction physique pouvait influencer celle de son véhicule de deux tonnes. Il avait l'air d'un homme essayant de passer inaperçu dans un tank au milieu d'une bibliothèque.

Il arriva au niveau -1. Le virage était serré. Trop serré. Conçu en 1974 pour des Renault 5 qui pesaient le poids d'un sac à main moderne, le rayon de braquage du parking était l'ennemi juré des pneus de 20 pouces. Jean-Pascal dut s'y reprendre à trois fois. Marche arrière, caméra 360 degrés — qui affichait le monde en vue de dessus comme un jeu vidéo de survie — marche avant, braquage à fond. Le volant vibrait. Les pneus hurlaient sur le béton lisse, un cri de torture pneumatique qui résonnait dans tout le parking.

Et là, le drame survint. Le Pilier C-14. Un bloc de béton brut, armé de ferraille et d'une malveillance pure, placé là par un architecte qui détestait probablement son prochain.

Jean-Pascal regarda son rétroviseur droit. Il était à deux millimètres du pilier. Il appuya sur le bouton de rétractation automatique. Les deux miroirs se replièrent avec un gémissement mécanique qui semblait dire : «* Ne nous fais pas ça, Jean-Pascal, on est trop jeunes pour finir en miettes. »* Désormais, il avançait à l'aveugle, guidé uniquement par la foi et une technologie allemande qui n'avait manifestement pas prévu que la France profonde gérait ses parkings comme des catacombes.

Krrrrrrrrrr.

Le son était atroce. Un déchirement de métal contre pierre, un cri d'agonie qui transperça l'isolation acoustique double vitrage de l'habitacle. Jean-Pascal ferma les yeux une seconde. Ce n'était pas juste une rayure. C'était une amputation. Il imaginait déjà le vernis « Noir Aysse » se transformant en « Gris Béton Poussiéreux ». Sa dignité venait de s'évaporer, laissant place à une sueur froide qui commençait à imbiber sa chemise en lin.

Il était coincé. S'il avançait, il arrachait l'aile. S'il reculait, il sacrifiait la portière. Il était le capitaine du Titanic, mais avec un sac de croissants sur le siège passager et aucune place pour les canots de sauvetage.

Soudain, une lueur d'espoir. Derrière lui, une voix monta des ténèbres.
« Eh, l'ami ! Faut braquer à gauche ! »

Jean-Pascal tourna la tête. Un homme d'une soixantaine d'années, vêtu d'un gilet sans manches et d'un béret qui avait connu des jours meilleurs, le regardait avec un mélange de pitié et de jubilation sadique. Le genre de type qui conduit une Citroën C15 et qui pourrait garer son véhicule dans un tube de dentifrice.

« Ça passe pas, votre paquebot, là ! » cria l'ancêtre en s'esclaffant. « Faut enlever les roulettes ! »

Jean-Pascal, bouillant de rage intérieure, tenta de garder sa superbe. Il abaissa la vitre électrique dans un silence impérial.

« Tout va bien, monsieur. C'est une manœuvre de précision calibrée par satellite. »
« Ah bah, le satellite, il vient de vous bouffer un bout de carrosserie, mon gars ! »

L'homme s'éloigna en sifflant, laissant Jean-Pascal seul avec son échec. Il finit par s'extraire du virage au prix d'un effort mental qui aurait permis de résoudre la crise de la dette grecque. Il trouva enfin une place. "Place réservée aux véhicules électriques". Son SUV était un hybride rechargeable, ce qui lui donnait

techniquement le droit d'être là, même s'il n'avait pas branché le câble depuis la chute du mur de Berlin.

Le problème, c'est que la place était encadrée par deux piliers. Jean-Pascal se gara au millimètre, en apnée. Quand il coupa le contact, le silence qui retomba sur l'habitacle fut celui d'un champ de bataille après la charge. Il était épuisé. Il avait parcouru 400 mètres en 15 minutes, consommé l'équivalent en carburant d'un petit pays d'Afrique de l'Ouest et perdu cinq ans d'espérance de vie.

Il ouvrit la portière. Enfin, il essaya.

Clonck.

La portière heurta le pilier de gauche. Il essaya de l'autre côté.

Clonck.

Le pilier de droite.

Il était prisonnier de son propre luxe. Le « Predator GTR-V8 » était trop large pour permettre à son propriétaire d'en sortir. Jean-Pascal contempla le sac en papier sur le siège passager. Le dernier croissant l'attendait, ironique, doré, moqueur.

Il restait une solution. Une solution que Jean-Pascal aurait préférée ignorer. Le toit ouvrant panoramique.

C'est ainsi que cinq minutes plus tard, un cadre supérieur de quarante-cinq ans, pesant son poids de certitudes sociales et de bonus annuels, émergea par le toit de son véhicule comme un périscope sortant des flots. Il dut se hisser sur le toit — rayant au passage le verre avec sa boucle de ceinture — pour ensuite ramper le long du capot et sauter sur le béton graisseux du parking.

Une fois au sol, Jean-Pascal se recoiffa, épousseta son pantalon et ramassa son sac de croissants. Il jeta un regard circulaire pour vérifier que personne n'avait filmé la scène. Le parking était désert, à l'exception d'une caméra de surveillance dont le

voyant rouge semblait cligner de l'œil avec une ironie malveillante.

Il se dirigea vers l'ascenseur, le pas lourd mais le menton haut. Il venait de survivre à l'enfer urbain. Il avait affronté le béton, bravé les centimètres et triomphé de la physique. Certes, son aile droite ressemblait désormais à une œuvre d'art abstrait signée par un marteau-piqueur, mais il était là.

Alors que les portes de l'ascenseur se refermaient, il sortit le dernier croissant du sac. Il était un peu écrasé, victime collatérale de la sortie par le toit. Mais en croquant dedans, Jean-Pascal ressentit une satisfaction sauvage.

Le monde extérieur pouvait bien être trop étroit pour lui, ce n'était pas son problème. C'était au monde de s'élargir. En attendant, il allait commander un nouveau kit de carrosserie sur internet. Après tout, dans la chaîne alimentaire du bitume, il y a ceux qui se garent, et ceux qui conquièrent le territoire. Et Jean-Pascal, malgré la trace de gomme sur son pantalon et la peinture grise sur sa portière noire, restait un conquérant.

Un conquérant qui, demain, prendrait le bus. Juste pour laisser une chance aux autres.

Chapitre 11

Le coffre : 600 litres pour transporter un vide existentiel

Appuyer sur le bouton de la télécommande pour ouvrir le coffre d'un SUV moderne, c'est un peu comme assister au lever de rideau d'un opéra de Wagner dans un parking souterrain de chez Lidl. Il y a cette lenteur majestueuse, ce bourdonnement hydraulique de vérins surdimensionnés qui luttent contre la gravité pour dévoiler un sanctuaire de moquette grise. Le hayon s'élève, révélant une caverne de six cents litres. Six cents litres, messieurs-dames. C'est le volume nécessaire pour transporter un poney miniature, trois cadavres de mafieux de taille moyenne ou l'intégralité des désillusions d'une famille nucléaire en partance pour La Baule.

Pourtant, ce matin-là, dans l'ancre béant de la bête de Jean-Pascal, il n'y avait qu'un pack de six bouteilles de Cristaline et une raquette de padel.

Regardez bien cette image. C'est le triomphe de l'absurde sur la thermodynamique. Nous avons là un espace capable d'accueillir le matériel de survie d'une expédition trans-sibérienne, mobilisé pour transporter de l'eau du robinet embouteillée et un instrument de sport pour cadres dynamiques qui refusent d'admettre que leurs genoux sont en fin de contrat. Le pack de Cristaline, avec son plastique rétractable bas de gamme, semble perdu au milieu de cette immensité feutrée. Il a l'air d'un naufragé sur un radeau de fortune au milieu de l'Atlantique. Quant à la raquette de padel, nichée dans sa housse en néoprène, elle occupe environ 0,02 % de la surface disponible, laissant le reste du coffre à sa fonction première : le stockage de vide existentiel haute densité.

Le problème de ces coffres de 600 litres, c'est qu'ils obéissent aux lois de la physique orbitale. Si vous ne les remplissez pas à ras bord avec des objets compressibles —

genre des sacs de couchage ou des cadavres de peluches —, tout ce que vous y déposez devient un projectile en quête de liberté. Jean-Pascal ferma le hayon avec le sentiment du devoir accompli. *Bip-bip.* Le bruit sourd de la fermeture électrique, ce "clonc" qui respire la sécurité allemande et l'étanchéité aux sentiments, résonna dans le parking.

Dès le premier virage à gauche, la tragédie commença.

BOUM.

C'est le bruit du pack de Cristaline qui glisse sur la moquette synthétique et vient percuter la paroi droite du coffre. Dans l'habitacle insonorisé comme un studio d'enregistrement de chez Deutsche Grammophon, le son est amplifié. Jean-Pascal grimaça. Il avait l'impression que son véhicule venait de se faire percuter par un pétrolier.

Au virage suivant, à droite cette fois : *SHHHH-PAF.*

Le pack de flotte venait de traverser la toundra de moquette pour aller s'écraser contre la paroi opposée, entraînant dans sa chute la raquette de padel qui, elle, produisit un "cling" métallique inquiétant. Pour un propriétaire de SUV, ce bruit est insupportable. Ce n'est pas juste le bruit d'un objet qui bouge ; c'est le bruit de l'inefficacité. C'est le rappel constant que vous possédez une soute d'Airbus A320 pour transporter un ticket de métro.

Il y a une dimension métaphysique dans ce balancement. À chaque rond-point, Jean-Pascal pouvait suivre à l'oreille la trajectoire de sa consommation. Le pack de Cristaline était devenu un pendule de Foucault mesurant la vacuité de son existence urbaine. Pourquoi avons-nous besoin de 600 litres ? Pour le "au cas où". Le fameux "au cas où" qui justifie 45 000 euros de crédit.

"Au cas où" je devrais ramener un buffet Henri II trouvé dans une brocante du Perche. (Spoiler : il ne le fera jamais, il a mal au dos).

"Au cas où" nous partirions camper en autonomie totale dans le désert de Gobi avec les enfants. (Spoiler : le dernier "camping" consistait en un Airbnb avec une connexion Wi-Fi défaillante, ce qui fut considéré comme une violation de la convention de Genève).

"Au cas où" je devrais charger dix sacs de terreau pour le jardin. (Spoiler : le jardinier s'en occupe, Jean-Pascal ne sait même pas où se trouve la pelle).

En réalité, ces 600 litres servent à stabiliser l'ego. Plus le coffre est grand, plus on a l'impression d'avoir des possibilités. C'est un espace de liberté virtuelle. On n'utilise pas le coffre, on consomme la *promesse* du coffre. C'est la même logique que d'acheter une montre étanche à 300 mètres pour aller prendre sa douche ou un abonnement à la salle de sport pour aller s'asseoir sur le banc et regarder son téléphone.

Jean-Pascal, lui, essayait de compenser le bruit en augmentant le volume de la sono Bang & Olufsen. Mais rien n'y faisait. Le pack de Cristaline était désormais déchaîné. Une des bouteilles s'était probablement désolidarisée du groupe. On l'entendait rouler. *Vroum-roum-roum-clac.* Elle parcourait les soixante centimètres de largeur de la soute avec une régularité de métronome. Elle était libre. Elle explorait ce territoire vierge que son propriétaire n'avait jamais conquis. Elle était l'exploratrice du néant.

Arrivé au club de padel, Jean-Pascal actionna de nouveau l'ouverture automatique. Le hayon se leva avec sa morgue habituelle. Le spectacle était désolant. Le pack de Cristaline était éventré, tel un carcasse de gnou après le passage des hyènes. Une bouteille gisait dans un coin, la raquette de padel était coincée sous un filet de rangement qui n'avait manifestement pas été conçu pour arrêter une masse d'eau de neuf kilos lancée à 20 km/h dans un virage serré.

Il regarda ce volume immense. Il aurait pu y mettre un kayak. Il aurait pu y loger un

kit de survie pour l'apocalypse zombie. Il aurait pu y installer un petit studio pour étudiant parisien (louable 1200€ par mois, charges non comprises). Mais non. Il y avait juste cette raquette en carbone et ce plastique qui pendouillait.

C'est là que le malaise s'installe. Face à un coffre de 600 litres quasiment vide, on se sent soudainement très petit. On réalise que l'on vit dans une société qui construit des cathédrales pour y stocker des hosties en plastique. On a optimisé la logistique lourde pour servir des besoins futiles. Jean-Pascal est le roi d'un empire de vide. Il possède la capacité de charge d'un mulet de l'Himalaya pour effectuer la tâche d'un sac de courses en toile de jute.

Alors, pour se redonner une contenance, il fit ce que tout possesseur de SUV fait dans cette situation : il réorganisa le vide. Il remplaça le pack bien au centre, calé contre le dossier des sièges arrière (rabattables 2/3 - 1/3, au cas où il faudrait transporter une échelle ou une poutre de 4 mètres, ce qui n'arrivera que le jour où la téléportation sera inventée). Il tendit les sandows de sécurité sur sa raquette comme s'il s'agissait d'un composant de satellite instable.

Il referma le coffre. *Bip-bip.*

Il se dirigea vers le terrain de padel, sa raquette à la main, marchant avec l'assurance de celui qui possède un volume de chargement supérieur à la moyenne nationale. Car au fond, peu importe que le coffre soit vide. Ce qui compte, c'est que les voisins sachent qu'il *pourrait* être plein. On ne transporte pas des objets, on transporte une capacité de nuisance logistique.

Demain, il irait peut-être acheter un sac de 20 kilos de croquettes pour chien. Il n'a pas de chien, mais ça remplirait un peu le coin gauche et ça limiterait les bruits de roulement de la Cristaline. Dans le monde de Jean-Pascal, on ne règle pas les problèmes de vide par la sobriété, on les règle en ajoutant du ballast.

Deux tonnes d'acier, six cents litres de vide, et une petite bouteille d'eau qui continue de rouler dans sa tête. C'est ça, la conquête moderne. C'est ça, le grand frisson de la banlieue. La prochaine fois, il achètera peut-être le poney. Juste pour voir si les vérins hydrauliques tiennent le choc ou si le cheval finit aussi par faire *BOUM* au premier rond-point.

Chapitre 12

L'évolution : quand la Twingo est devenue un obstacle de franchissement

Jean-Pascal ne conduisait pas, il trônait. Perché à un mètre quatre-vingts du bitume, dans un habitacle qui sentait le « cuir de synthèse premium » et l'arrogance stabilisée, il contemplait le monde à travers un pare-brise si épais qu'il aurait pu stopper un tir de mortier ou, à défaut, une crotte de pigeon particulièrement agressive. Pour Jean-Pascal, la route n'était plus un espace de partage républicain. C'était une zone de safari où il occupait le sommet de la chaîne alimentaire, juste au-dessus du bus de nuit et légèrement en dessous du convoi exceptionnel transportant des pales d'éolienne.

En bas, dans la zone morte de ses rétroviseurs, s'agitait la plèbe.

C'est là que le concept d'altérité s'arrêtait pour lui. Ce matin-là, arrêté au feu rouge de l'avenue de la République, Jean-Pascal baissa les yeux — un mouvement de nuque qui lui demandait un effort physique, tant son menton était naturellement attiré par les nuages. Juste devant son pare-buffle en plastique chromé (option « Urban Adventure », 1 200 euros), il aperçut un objet non identifié. C'était petit, vert pomme, et ça semblait dater d'une époque où l'on pensait encore que l'essence était faite pour brûler et non pour être thésaurisée.

C'était une Twingo. Une Twingo de première génération. Une relique du XXe siècle qui le regardait avec ses phares ronds, pathétiques, comme un épagneul breton qui attendrait qu'on lui lance une balle alors qu'il est sur le point de se faire écraser par un bulldozer.

Pour Jean-Pascal, ce n'était pas une voiture. Dans son logiciel mental, mis à jour par trois ans de leasing agressif et de lectures assidues de brochures publicitaires vantant la « liberté sans limites » entre deux parkings de supermarché, cet objet relevait de la catégorie des « irrégularités de surface ». La Twingo n'était plus un véhicule conduit par un être humain doué de conscience ; elle était devenue un obstacle de franchissement. Un ralentisseur un peu plus mou que les autres. Un nid-de-poule convexe.

« Tiens, un déchet plastique », se surprit-il à penser, tout en ajustant la climatisation tri-zone pour que ses genoux soient à 19 degrés pendant que son épaule gauche profitait d'une brise à 21.

Il y avait quelque chose d'insultant dans la compacité de la petite voiture verte. Comment pouvait-on oser occuper l'espace public avec si peu de masse ? C'était un manque de respect flagrant pour la physique moderne. Jean-Pascal, lui, déplaçait deux tonnes d'acier pour aller chercher une baguette de pain et, éventuellement, un pot de rillettes. C'était une question de standing thermodynamique. Utiliser une Twingo en 2024, c'était comme essayer de chasser le mammouth avec un cure-dent : c'était d'une pauvreté conceptuelle qui le faisait frémir derrière ses lunettes de soleil polarisantes.

Le feu passa au vert. Jean-Pascal ne pressa pas la pédale d'accélérateur, il la sollicita avec la condescendance d'un monarque demandant à un laquais de lui apporter son bassin. Le moteur de 300 chevaux — dont 295 ne serviraient jamais à autre chose qu'à faire vibrer la plaque d'immatriculation dans les bouchons — émit un feulement étouffé par trois couches d'isolant phonique.

La Twingo mit un temps infini à s'élancer. Jean-Pascal vit, à travers la lunette arrière de la petite chose, une conductrice qui semblait se battre avec un levier de vitesse. Il ressentit une pointe de pitié. Cette femme ne conduisait pas, elle survivait à l'intérieur d'une canette de soda. Si jamais il lâchait le frein par mégarde, il était convaincu que

son SUV ne s'arrêterait même pas. Il sentirait juste un léger « crunch », une petite résistance, comme quand on roule sur une branche morte en forêt, puis les capteurs de proximité lui indiqueraient peut-être que le niveau de pollution environnant avait soudainement baissé suite à la compression totale de l'obstacle vert.

C'est là que le mépris devint purement technique. Jean-Pascal commença à analyser la Twingo sous l'angle de l'angle d'attaque. Si la situation dégénérait — par exemple, si une manifestation de défenseurs des arbres bloquait la chaussée — pourrait-il passer par-dessus ? Les schémas techniques de sa notice d'utilisation lui assuraient une garde au sol de 21 centimètres. La Twingo, écrasée sur ses suspensions fatiguées, ne devait pas culminer bien haut. Avec un peu d'élan et l'activation du mode « Sand & Snow » (qu'il n'avait utilisé qu'une fois pour monter sur un trottoir devant la Fnac), il était certain de pouvoir escalader le capot de la petite Renault, traverser le toit panoramique en toile et redescendre de l'autre côté sans même renverser son café dans le porte-gobelet chauffant.

« L'évolution, ma chère », murmura-t-il pour lui-même, alors qu'une bouteille de Cristaline vide entamait une nouvelle migration sonore dans le vaste désert de son plancher arrière. *Glong. Glong.*

Dans le monde de Jean-Pascal, la sélection naturelle ne se faisait plus par les gènes, mais par le volume de chargement et le diamètre des jantes. Ceux qui roulaient en petites voitures étaient les trilobites de l'asphalte. Ils étaient voués à devenir du pétrole pour alimenter les réservoirs des dominants. Il regarda le rétroviseur central, qui lui renvoyait l'image d'une Smart qui essayait de le dépasser par la droite. Une Smart. On aurait dit un acarien tentant d'intimider un éléphant de mer. Jean-Pascal fit un léger écart de trajectoire, juste pour le plaisir de voir la Smart se jeter dans le caniveau comme un rat paniqué. Ce n'était pas de la méchanceté, c'était de la pédagogie. Il fallait bien que ces gens comprennent que, dans la hiérarchie urbaine, ils n'étaient que de la texture.

Il arriva devant la boulangerie. Il n'y avait pas de place. Enfin, si, il y en avait une, mais elle était calibrée pour des véhicules de l'ancien monde, ces chariots à bras que les gens appelaient autrefois « berlines ». Jean-Pascal ne se laissa pas démonter. Il y avait un terre-plein central décoré de quelques bégonias municipaux et séparé de la route par une bordure en granit de quinze centimètres.

Pour n'importe qui d'autre, c'était une limite. Pour Jean-Pascal, c'était une invitation.

Il enclencha le mode « Off-Road Plus », bien que le sol soit parfaitement sec et que le seul danger immédiat soit une vieille dame avec un cabas à roulettes. Les vérins hydrauliques grognèrent légèrement, élevant la bête de quelques millimètres supplémentaires vers les cieux. Il braqua. Le pneu de 22 pouces, large comme un fût de bière, entra en contact avec le granit.

C'est là qu'il le sentit. Ce frisson. Le franchissement. La sensation de puissance absolue de celui qui décide que la géographie est une suggestion. La voiture monta, imperceptiblement inclinée. Jean-Pascal ne voyait plus les bégonias, il voyait un territoire conquis. Il écrasa une fleur rouge d'un geste de la main invisible, métaphoriquement parlant, tout en s'assurant que son aide au stationnement à 360 degrés ne bippait pas trop fort.

Une fois garé à cheval sur le trottoir, le terre-plein et une partie de la piste cyclable (qui, de toute façon, ne servait qu'à des gens en lycra qui ne paient pas de taxe sur la pollution), il coupa le contact. Le silence se fit, seulement interrompu par le cliquetis du métal chaud qui refroidit.

Il descendit de son perchoir, manquant de se tordre la cheville parce que le sol était finalement beaucoup plus bas qu'il ne l'avait anticipé. Il ferma la porte. Le bruit fut mat, sourd, définitif. Un bruit de coffre-fort suisse qui se referme sur un secret honteux.

En marchant vers la boulangerie, il croisa à nouveau la Twingo verte qui cherchait désespérément une place légale trois cents mètres plus loin. Il la regarda avec ce petit sourire en coin qu'ont les navigateurs solitaires en voyant un enfant jouer avec un bateau en papier dans un caniveau.

— Pauvre bête, pensa-t-il. Même pas d'assistance au démarrage en côte.

Il entra dans la boutique, commanda ses trois croissants avec l'autorité d'un général en campagne, et paya avec sa montre connectée. En sortant, il contempla son SUV qui bloquait désormais la vue de tout le quartier, masquant le soleil pour les commerces adjacents et forçant une poussette à descendre sur la chaussée.

Il se sentit bien. Il se sentit protégé. Il se sentit surtout extrêmement grand. Car dans un monde qui partait à vau-l'eau, Jean-Pascal avait compris une vérité essentielle : peu importe où l'on va, l'important est de pouvoir rouler sur ce qui se trouve entre le point A et le point B. Et si le point B est une Twingo vert pomme, c'est tant pis pour le point B. L'évolution n'a jamais été tendre avec les petits formats. Darwin n'avait pas de SUV, mais s'il en avait eu un, il aurait sûrement pris l'option « Marchepieds éclairés ».

Jean-Pascal remonta dans son cockpit, rangea ses croissants sur le siège passager chauffant — pour qu'ils gardent leur croustillant, c'est important le confort thermique des viennoiseries — et mit le contact. La bouteille de Cristaline fit un dernier *boum* contre la paroi du coffre. Le signal du départ. La jungle l'attendait, et il avait bien l'intention de lui rouler dessus, une irrégularité après l'autre.

FIN

Merci d'avoir lu "Deux tonnes d'acier pour trois croissants"

Une œuvre écrite par Dr. Sarcasme

[Lire la version interactive et commenter](#)

[Découvrir les autres œuvres de l'auteur](#)