

Dans la société contemporaine, on peut se demander, de l'homme ou de l'automobile, lequel des deux a inventé l'autre.

I

« VIKTORIE Type A, 1939. Modèle rare. Mécanique parfaite. Peinture et intérieur d'origine. Première main. Historique connu. État concours. Contrôle technique OK. Aucun frais à prévoir. Part toutes distances. Prix à débattre... », tels avaient été les termes – à peu près, si je me souviens bien, car c'était il y a quelque temps – de la petite annonce parue dans les pages de vente de voitures d'occasion de l'hebdomadaire *La Vie de l'auto* que j'allais chercher chaque jeudi au kiosque à journaux. Je ne me doutais pas alors que, par la suite, et continuant d'aller chercher chaque jeudi l'hebdomadaire *La Vie de l'auto* au kiosque à journaux, par habitude comme on achète chaque jour le journal pour y lire les dernières nouvelles du monde, je penserais si souvent au titre à première vue anodin de ce canard pour passionnés d'automobiles, qui rêvent à l'acquisition d'une de ces voitures anciennes dont on peut dire en effet qu'elles ont eu une vie. C'était quelque vingt ans après la voiture à pédales en tôle rouge, le bolide de marque Euréka Super Junior, avec lequel, dans mon enfance, j'avais fait Paris-Nice (bien avant que soit complétée l'autoroute A7), à fond la caisse en simples allers-retours dans le couloir de l'appartement familial, long d'une trentaine de mètres avec, pour les demi-tours,

la salle de bains à un bout, la cuisine à l'autre. À l'époque, je savais conduire avant de savoir lire, et je ne pouvais connaître le beau texte de Paul Morand *Route de Paris à la Méditerranée*, de 1931. Une vingtaine d'années plus tard, j'étais à la recherche de ma première automobile pour grandes personnes, sans être devenu pour autant un adulte raisonnable. À vingt-quatre ans, je terminais mes études en architecture à l'École des beaux-arts, je venais de gagner mon premier salaire en faisant des traductions techniques – aéronautique : conception d'un hydravion quadrimoteur ; travaux publics : chantier de construction d'un barrage hydroélectrique dans la vallée du Nil en Égypte ; brevets d'invention : fourchette tournante pour spaghettis, détecteur d'escargots pour cueillette après la pluie d'automne... – mieux rémunérées que les travaux sur les textes administratifs, politiques ou littéraires. Je m'étais jeté sur les annonces de voitures d'occasion, à la rubrique « petits prix » : modèles communs, déjà anciens et démodés, avec un gros kilométrage au compteur, et des pneus usés à soixante-dix pour cent. La voiture que j'avais repérée, proposée dans les termes que j'ai dits, avait été fabriquée quarante ans avant ma naissance par un petit constructeur d'Europe centrale, réquisitionné par l'occupant nazi pendant les années quarante pour produire des véhicules militaires, et qui n'avait pas survécu à la guerre. Si le modèle était qualifié de « rare », ce n'était pas du fait de son caractère exceptionnel ni de son histoire : il ne s'agissait pas d'une de ces automobiles prestigieuses, berlines fabriquées à la main pour mariages de princesses britanniques, ou décapotables de sport pour une fin tragique au cinéma, recherchées par les amateurs, et

dont la cote ne cesse de grimper jusqu'à concurrencer celle d'œuvres d'art célèbres. La rareté venait du fait que la marque Viktorie n'avait pas existé longtemps, et que le modèle Type A n'ayant eu aucun succès, sa production avait été abandonnée après que seulement quelques centaines d'exemplaires furent sortis de l'usine, quelque part dans la banlieue d'Ostrava, en Bohême. L'histoire éphémère de cette marque oubliée était plutôt dissuasive pour tout acheteur sensé, mais elle n'avait pas dissuadé un être aussi peu sensé que moi dans ses passions d'enfance. C'était donc un modèle ordinaire, une « entrée de gamme », comme disent les vendeurs d'aujourd'hui, avec leur diplomatie à gros sabots, pour éviter le « bas de gamme » désobligeant à l'égard d'un client potentiel, le type de véhicules qui ne prend jamais de valeur et qui, le plus souvent, finit à la casse, y rejoignant la multitude rouillée et cabossée de ses semblables, sans que nul verse une larme. Dans un autre domaine, je suis aussi du genre à préférer un bâtard sans collier, qui ne ressemble à rien – œil au beurre noir et pelage aux couleurs de camouflage –, offert sans garantie par la SPA, à un chien de race sorti tout toiletté d'un élégant chenil, avec son pedigree aristocratique et ses certificats de vaccination.

L'annonce avait été passée par un garage de la grande banlieue parisienne – départements malfamés : 93 ou 94 ? –, pour le compte de celui qui avait mis la voiture en dépôt, le premier propriétaire et le seul, désormais trop âgé pour conduire, à qui le permis avait été retiré après qu'il eut pris cinq jours de suite le même sens interdit dont il refusait l'établissement dans sa rue à Montmartre, et qui avait dû faire emporter le véhicule par une dépanneuse, comme

j'allais l'apprendre par la suite. Malgré son âge, cette Viktorie était donc une « première main », comme on dit, ce que les acquéreurs de voitures d'occasion apprécient avec la petite satisfaction de devenir le premier après celui de la première fois, une sorte de numéro 1 *bis*. Certains hommes, avec une vulgarité propre à notre époque et à notre société, éprouvent ce même sentiment dans le domaine des relations amoureuses – faute d'avoir été le premier, être le premier après celui de la première fois –, mais je récuse avec dégoût tout rapprochement entre le rapport d'un homme à une femme et son rapport à une automobile. L'amour des femmes ne se compare à aucun autre sentiment pour tout homme qui ne peut concevoir la vie sans elles, telle est mon intime conviction. Dans la rédaction de l'annonce, l'indication « Historique connu », qui faisait suite à « Première main », était d'ailleurs incongrue car, en général, ce qu'on entend par l'*historique* d'une voiture est la suite de ses propriétaires successifs, les mains entre lesquelles elle est passée, avec leurs identités anonymes ou parfois célèbres – la vulgarité masculine, propre à notre époque et à notre société, atteint son comble avec le genre de rouleur de mécaniques qui se complaît à évoquer l'*historique* de sa nouvelle conquête –, ainsi que le compte rendu des éventuels accidents, réparations, restaurations ou transformations qu'elle a pu subir (la voiture). Fallait-il comprendre qu'en ayant appartenu à un seul propriétaire, l'auto avait eu un destin limpide et sage ou, au contraire, une vie agitée, pleine de péripéties, mais tout cela ayant été fidèlement consigné dans un journal de bord, sorte de certificat de bonne conduite? La mention « État concours » semblait indiquer que la

voiture était susceptible de concourir. Mais à quoi? Les concours d'élégance automobile, sortes de défilés de mode, exposent surtout l'élégance du conducteur, de sa passagère et du chien, avec une robe assortie à celle de madame, ou l'élégance de la conductrice, de son passager et du chien, avec un collier assorti aux chaussures de monsieur, tout un mode de vie dont certains font parade : très peu pour moi. Il n'y avait dans ma vie ni élégance, ni « madame », ni chien. « Contrôle technique OK » : je n'ai entendu cette expression que dans la bouche de mes camarades d'école, avec une connotation nettement grivoise, généralement associée à une allusion aux *heures de vol* : la vulgarité de certains hommes propre à notre époque et à notre société est déjà présente chez des jeunes gens dignes de leurs papas... « Part toutes distances » : cette indication semblait un encouragement à changer de crémerie, comme on dit, à s'élancer dans un road-movie pour aller chercher une nouvelle vie à l'autre bout du monde. Pourquoi pas, avais-je dû me dire, mais alors j'aurais plutôt pensé au fin fond de l'Amazonie et un aller simple sur une compagnie aérienne *low cost* eût été plus efficace. « Prix à débattre » : sur ce point, le débat serait bref et c'était simple, il fallait que le vendeur acceptât la somme dont je disposais, sans un centime de plus. Dans les termes de l'annonce, rien ne correspondait en fait à mes besoins réels, mais tout réveillait en moi un obscur désir. Mieux encore : maintenant, c'était cette auto que je voulais, celle-là et nulle autre, avec toutes les promesses de la petite annonce dont je ne savais que faire. Tels sont le mystère et la fantaisie déraisonnable d'une passion que l'on se découvre.

La voiture avait été reléguée par le garagiste au fond d'un terrain vague, livrée aux intempéries, là où elle servait de planque à des dealers du coin, à l'arrière du hall d'exposition et du hangar couvert où étaient présentés dans des conditions plus flatteuses, des véhicules plus récents, d'un meilleur rapport à la vente. D'ailleurs, alors que nous nous faufillions parmi les modèles rutilants, en évitant ne serait-ce que de les effleurer, le garagiste, récalcitrant à s'occuper de cette affaire, avait tenté de m'intéresser à une voiture « plus sérieuse », disait-il avec son accent portugais, dont le prix forcément plus élevé deviendrait abordable par obtention d'un crédit, sans compter, ajoutait-il avec son accent portugais, qu'une automobile bon marché à l'achat peut s'avérer coûteuse à l'usage.

Je ne voulais rien entendre à tous ces beaux arguments, même si l'accent portugais les rendait sympathiques. Mon idée était faite, mon désir s'était fixé. J'étais comme un gamin qui a repéré un jouet accessible avec l'argent de sa tirelire, qui ne veut que celui-là, et sur-le-champ. Quand nous sommes arrivés devant la voiture annoncée, je l'ai reconnue aussitôt, elle était déjà mienne en quelque sorte. Sa peinture bleu pâle – ce bleu layette qu'on attribue aux bambins de sexe mâle, pour les préparer au bleu marine, tandis que le rose est donné aux fillettes pour les préparer à rougir, et alors qu'il reste une couleur à trouver pour les autres : bouton d'or? lilas? –, l'absence de toute égratignure et du moindre point de rouille m'ont comblé au premier coup d'œil. La voiture ressemblait vaguement à une Ford Tudor Sedan des années quarante ou à une Peugeot 203 de l'immédiat après-guerre. À chaque époque

correspond une esthétique automobile, qui illustre une idée de la beauté, une conception de l'aérodynamisme et des performances, comme je le savais pour avoir collectionné les Dinky Toys. La Viktorie paraissait aussi neuve que toutes les occasions datant à peine de quelques mois, parmi lesquelles nous étions passés. Seul le style désuet de sa carrosserie pouvait indiquer son âge. Le garagiste grincheux, avec son accent portugais jusque dans son ronchonnement, agacé que le seul client du jour se soit présenté pour cette voiture-là, était visiblement pressé de se débarrasser d'une affaire aussi peu juteuse. Il observait mes réactions à la dérobée, n'osant croire qu'il tenait le pigeon à qui refiler la vieille guimbarde dont il regrettait sans doute d'avoir accepté le dépôt. Elle semblait même un sujet de gêne et de honte à ses yeux, parmi le parc de voitures encore sous garantie qui faisait sa fierté d'honorable négociant portugais, avec pignon sur route départementale. Alors que je n'ai ni le goût ni le moindre talent pour le marchandage, il ne me fut pas difficile de négocier un prix coïncidant au centime près à la somme dont je disposais. Ce fut là le signe décisif que cette auto m'était prédestinée, que j'en étais l'acquéreur « sur mesure », la « seconde main » qu'elle attendait depuis toujours. Ou du moins depuis que, restée jeune, elle avait été abandonnée par un vieillard. Je n'ai même pas demandé à faire un essai, impatient que la voiture fût dégagée de l'endroit ingrat où elle croupissait, à l'écart des autres et comme en quarantaine, ce qui réveillait mon affection spontanée pour les mal-aimés de toute espèce. Sans chercher à vérifier que l'indication « Part toutes distances » de l'annonce était honnête, et sans projet immédiat de me lancer sur