

[AMUSEMENT] Gran Turismo 5 Prologue

Aurélien Bambagioni

Je me souviens encore de mon premier contact avec le nom Gran Turismo.

C'était en couverture d'un PlayStation Magazine français en 1997. Une simple image et un titre accrocheur annonçant, en provenance d'un studio japonais encore inconnu à l'époque, la première vraie simulation de pilotage jamais sortie sur console de jeu. Le mythe était lancé.

Deux générations de PlayStation plus tard, parsemés de trois autres volets de Gran Turismo, Polyphony Digital, le désormais fameux studio japonais, et son non moins vénérable big-boss Yamauchi Kazunori, le créateur de la série, nous refont le coup de GT4 sur PS2. Cette fois, ils nous proposent un GT5 Prologue sur PS3 pour nous faire patienter jusqu'à la sortie du Gran Turismo 5 annoncé pour 2009.

Mais là où GT4 Prologue, en 2003, n'était qu'une simple démo commerciale aux avants-goût de GT4, paraît-il que ce Prologue là offre bien plus. Et que de Prologue il n'a plus que le nom.

Premier émoi

Tout commence évidemment comme un Gran Turismo avec sa cinématique d'introduction. Lissée et rythmée à la gloire de la fidèle reproduction mécanique. Presque sans fausses notes bien que, comme à chaque fois, le choix musical sonne toujours un peu mièvre. Pourquoi la musique associée aux voitures de courses serait-elle éternellement liée aux accords guitares / batteries, ou bien choeurs / violons pour les ralentis ? Au vue des premières vidéos téléchargées au fil des mois sur internet, on espère que cette fois cette séquence, comme toujours mise en scène avec brio, ait été calculé avec le moteur du jeu "in game". Malgré tout on en arrive assez vite à être blasé par la vidéo défilant sous nos yeux - les intros se suivent et se ressemblent dans la série - on ne reste éveillé que par quelques plans sublimes comme celui où le Mt Fuji se dresse en majesté avec la piste au premier plan et surtout par ce flash final improbable : l'arrière d'une F1 avec un aileron rouge au fond d'un stand. Plan de moins de trois secondes. Fondu au titre. Fin de l'intro. Pupille en éclat. Une Formule Un ?! (Au moment de tester le jeu, le secret de la présence de ce type de véhicule n'avait pas encore été révélé, j'ai donc vraiment eu la surprise et je peux vous dire que ça fait son effet !)

Aspirations contemporaines

GT5 Prologue s'ouvre comme une fenêtre sur la ville. Vierge de caisse. Comme des respirations tantôt urbaines ou bucoliques, la caméra se

déplace dans des lieux plus réels les uns que les autres. Modélisation parfaite pour ces fonds d'écran en 3D qui offrent un véritable diaporama touristique pour les pilotes que nous sommes comme autant de villes étapes à relier au volant de nos bolides. (Shorenin à Kyoto au Japon, ruines du château du Nurburg en Allemagne, Grand Canyon aux USA, etc).

Au premier plan apparait "ma page". 35 000 crédits au compteur, menu iconographique sobre, tout en transparence, s'inspirant du Dashboard de Mac OS X. Mon calendrier, mon horloge, un widget météo alternant un petit soleil ou un petit nuage depuis tous les circuits du monde et des points éclairés sur une carte du monde. On sent tout de suite la touche online. En quelques signes visuels, on sait que la PS3 n'est plus fermée, que l'esprit communautaire va enfin avoir sa place et que le fauteuil du passager ne va pas resté vide bien longtemps. En bas de l'écran l'essentiel de l'interface est masquée. Là encore, le Mac n'est pas loin. Le menu apparait en sortant du bas de l'écran dès que l'on approche le curseur. Il s'efface après quelques secondes d'inactivité - il suffit d'un rien, un nouveau fond à admirer par exemple. Là encore on sent très vite le côté *RSS* de l'interface avec une icône "actualités" et une "GT TV" promise à approvisionnements officiels et réguliers comme des reportages issus de la célèbre émission de la BBC, *Top Gear* mais aussi des contenus de la FIA. Dès qu'un nouveau programme sera disponible, un petit signe rouge apparaîtra sur l'icône TV. Pour les news, on parle de tous les résultats automobiles en temps réel en plus d'infos spécifiques au jeu. Suivent dans le menu, les icônes "en ligne" et "classement" qu'on imagine mondial...

Vient enfin le temps de s'attaquer aux voitures et la règle du jeu est connu : direction le concessionnaire pour s'acheter sa première voiture. Après avoir éguisé sa curiosité et ses yeux sur l'ensemble des voitures présentes (une bonne demi-heure) on se rabat inévitablement, comme à chaque fois dans un GT vers une petite citadine ou un petit coupé japonais. Toutefois la sensation que Gran Turismo est désormais bien plus qu'une vitrine indispensable à chaque constructeur est bien présente tant tout est agencé comme un véritable catalogue hi-tech et tant la modélisation de chaque véhicule est bluffante de réalisme. On s'attarde. Avant de revenir au menu, on refait un dernier détour chez Ferrari pour y admirer une nouvelle fois la surprise du chef Kazunori : la F2007 de Kimi Räikkönen (et oui c'était donc vrai), championne du monde de Formule Un en titre. Et son prix : 2 000 000 crédits. Je n'ai pas souvenir d'avoir vu un prix si élevé dans un GT. Un premier indice de longévité du jeu. La sensation de démo semble déjà loin et je me languis déjà de me retrouver en réseau avec 15 autres F1.

My other car is still a canapé

Retour en ville, cette fois la voiture est dans la place. Fière. Belle. Dans le quartier Shirakawa de Kyoto de nuit. Dans cette présentation, on se retrouve un peu comme dans le mode photo de GT4 mais sans interaction possible

avec les caméras. Fondue enchaînée entre les vues. On prend plaisir à admirer sa voiture autant que le décor.

Première indication pour commencer à piloter, il faut se rendre dans "événements" où l'on retrouve tout le système de jeu propre à la série : trois niveaux de défis répartis en plusieurs courses à gagner, de l'argent à cumuler, des voitures spécifiques à acheter pour progresser. Finir tous les défis de la catégorie C pour accéder à la B et idem pour accéder à ceux de la catégorie A. En bonus, un niveau caché qui proposera des réglages supplémentaires pour vos voitures. A la fin de toutes ces courses, on parle d'environ 15 heures de jeu, on aura pu acheter toutes les 71 voitures présentes dans le jeu. Pas mal pour une simple démo à 40 euros proposant, en plus, 12 tracés. D'autant qu'on parle de 80 voitures déjà modélisées et que je n'oublie pas avoir vu Sony présent l'an dernier aux 24 Heures du Mans avec le célèbre circuit de la Sarthe déjà modélisé en HD et jouable avec une Audi R8. Suivez mon regard. Et que serait Le Mans sans le Nurburgring Nordschleife ? L'idée de Sony par rapport à Prologue semble vraiment de faire patienter les joueurs jusqu'à GT5 en fournissant du contenu de façon régulière via le PlayStation Store. Rien n'étant annoncé pour l'instant, on ne peut donc pas trop s'avancer sur le modèle économique, mais on imagine mal Sony se mettre une nouvelle fois la communauté Gran Turismo à dos en proposant des voitures et des circuits payants, ou du moins dans un premier temps. (Les packs pour Motorstorm sont d'un bon rapport qualité/prix et seraient un point de repère intéressants pour les joueurs).

La première course se déroule sur le High Speed Ring. Pour la première fois dans la série, l'intérieur des stands est représenté, certes ce ne sont que des vues précalculées où évoluent mécaniciens et ingénieurs autour de votre voiture, mais d'après le degré de réalisme de certains plans, il ne manque vraiment que l'odeur pour se sentir au milieu du paddock. On démarre assez vite la course excité par tout ces détails, départ lancé. (On aura au préalable, dans les options, enlevé la musique pendant les phases de jeu – on ne pilote pas en écoutant de la musique ! on aura réglé la Dual Shock 3 ou le volant en boîte manuelle, et placé les réglages sur "simulation"). Et là on rentre très vite dans le vif du sujet pour tout amateur de courses automobiles : on cherche tout de suite la vue intérieure, on passe son esprit en mode course, sa respiration en mode apnée et ses mains en mode crispé. La première épreuve est néanmoins suffisamment simple et facile pour permettre de saisir les nouveautés graphiques du jeu : le rendu en temps réel de l'éclairage sur le tableau de bord de la voiture est du jamais vu sur console. Tout semble plus vrai que nature et chaque modélisation est fidèle et unique. On remarque par exemple parfaitement bien les différences entre les véhicules d'une même marque. L'intérieur de la légendaire Ferrari F40 summum de la modernité et du luxe sportif il y a vingt ans n'a d'égal dans le spartiate que dans le tout numérique du tableau de bord de sa récente petite sœur, la F599 Fiorano sortie en 2006. Et que dire du volant de la F2007 ! La représentation des avants-bras et des mains a fait également un grand pas en avant. On n'est plus vraiment dans le polygone rigide ni dans le mapping à plat mais dans un très bon mélange des deux, ce qui offre un compromis visuel agréable et

procure à cette vue intérieure, dont le traitement sonore, l'angle de vision et la hauteur sont parfaitement réglés, un confort et un plaisir de conduite rarement égalé à tel point qu'on ne cherche que très peu à changer de point de vue pour jouer. On est vraiment "dans" la voiture et on préférera admirer la beauté des environnements extérieurs et les centaines de milliers de polygones que composent un *char* au moment des replays.

En course, côté réalisation, malgré encore quelques traces persistantes d'aliasing sur les voitures, l'affichage est fluide et profond. L'ensemble est encore un peu vide mais l'essentiel n'est pas là. L'intelligence artificielle des adversaires semble meilleure que dans les opus précédents. Dès le premier freinage la voiture devant moi est sortie de la route. Et à ma première embardée aucune voiture n'est venue m'emboutir par derrière comme on en avait trop souvent l'habitude. D'ailleurs à ce propos, la faute est désormais impardonnable : on ne sort plus du bac à graviers aussi facilement, la sensation d'enlèvement étant extrêmement bien rendu. Toujours pas de dégâts, ni physiques ni visuels, que d'aucuns ne manqueront pas de souligner. Mais le but en course auto n'est-il pas de ne pas commettre l'irréparable ? Je préférerais voir la météo en temps réelle sur les circuits que mon capot déformé. Dans mon esprit, comme sûrement dans celui des développeurs, offrir des dégâts matériels ou des pannes inciterait à proposer la notion d'abandon ou de réparation en course (possible ou pas) et toutes les frustrations qui en découle. Alors là oui, le dégat aurait tout son sens. J'en rêverais mais je comprends que cette orientation puisse être trop radicale pour beaucoup. (On parle toutefois d'une mise-à-jour majeure vers l'automne via un patch en ligne qui apporterait la déformation visuelle sur les véhicules).

"Si t'es pas premier, t'es dernier" Reese Bobby

Seize voitures par courses procure également beaucoup plus de rythme à ces dernières. Les bolides ne se suivent enfin plus au kilomètre et recoller à la voiture devant vous après une faute est vraiment délicat tant il faut attaquer et ne plus faire d'erreurs pour revenir dans le peleton de tête. Et cette fois le verbe attaquer ne s'écrit plus en pointiller : le patinage en sortie de virage et les vibrations en entrée de courbes sont bien présentes, rendant le freinage en ligne droite quasi-obligatoire sous peine de perdre immédiatement le contrôle de la voiture. Il faut d'autant plus respecter les trajectoires et les rapports de boîtes. La rétivité et les retours dans le volant, même pour une petite cylindrée, sont frappants, les pertes d'adhérences sont plus marquées, les sur-virage et les sous-virage plus présents et les rapports de masses sont toujours aussi bien retranscrits. Le plaisir de piloter est encore plus présent, toujours aussi mais aussi plus vigoureux. Que ce soit au volant d'une petite voiture ou bien d'une grosse sportive, la recherche de la performance, que ce soit en course ou bien en mode contre la montre, est un véritable plaisir. Sortir du virage Spoon à Suzuka au volant de la F2007 et partir en toupie dans un vacarme strident parce qu'une demie-roue à mordu sur le vibreur est unique, tout comme affronter le mur qu'est le premier virage de la piste de Daytona

dans son deuxième tour lancé, en plein *draft* avec la voiture qui vous précède (et de quelle manière, le phénomène d'aspiration est tellement bien rendu dans ce jeu) sans freiner, sous peine de taper très fort.

Behind the wheel

L'essence même de Gran Turismo (et c'est peut-être en ce point la plus grande réussite de la série en cours de Polyphony Digital tant le travail dans ce sens est remarquable et sans cesse en progrès) est bien celle de nous faire comprendre toutes les nuances du pilotage et de ce que peut être le métier de pilote : celui de tourner, encore et encore, pendant des heures, jours après jours, pour aller chercher soit son adversaire le plus proche soit le tour chronométré parfait. J'ai compris tout cela en prenant pour la première fois le volant d'une petite monoplace sur circuit il y a trois ans : dès mon premier tour de piste, je savais que dans le tour suivant je freinerai encore plus tard dans ce virage-là et que je négocierai cette courbe-ci un rapport au-dessus. Dans les Gran Turismo, c'est la même chose. En amateur éclairé de course automobile et en bon collectionneur de voiture de sport, Yamauchi Kazunori nous offre sûrement l'opportunité de goûter à cet état d'esprit là : être obsédé, au-delà de la raison, par le bitume qui s'ouvre à nous, comme peuvent l'être les pilotes de courses professionnels. Un peu comme si, nous aussi, nous en faisons notre propre gloire. Simplement. Naturellement. Écologiquement. Et sans risque.

Longtemps, je me suis couché de bonne heure pour avoir cherché à regagner le meilleur temps perdu lors la nuit précédente.

Je pense que c'est reparti pour un tour.