

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ	II
REMERCIEMENTS	IV
TABLE DES MATIERES	V
LISTE DES FIGURES.....	VII
INTRODUCTION	9
L'automobile, un objet d'histoire culturelle et d'histoire des mentalités.....	17
1943-1953: PREPONDERANCE DU MIMÉTISME ET DE LA REPRODUCTION SOCIALE CHEZ LES AMATEURS DE STOCK CAR ET DE HOT ROD QUEBÉCOIS	32
Le milieu automobile québécois avant l'arrivée du Stock car et du Hotrodding modernes.....	32
L'arrivée du Stock car au Québec, 1949-1953: le temps du mimétisme	38
Vers l'arrivée des Américains et de leurs « annexes » au Québec.....	42
1953: les premiers Hotrodders québécois sur les traces des Américains, pour le meilleur et pour le pire	48
Les clubs comme organismes de régulation	49
1951–1961 : TRANSITION ENTRE MIMÉTISME ET IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE	55
Le rôle des journalistes	56
Les années 1950: anglicisation des termes et apparition de la première association de stock car québécois d'envergure.....	60
La période de transition chez les Hotrodders, littérature et clubs 1955-1961	62
De 1957 à 1961: l'accélération de la transition du mimétisme vers l'importation culturelle directe dans le milieu du Stock car ; les premières annexes	67
L'arrivée des constructeurs automobiles : accélération de l'américanisation de la pratique du Stock car québécois...70	
Le Hotrodding québécois de plus en plus intégré au milieu nord-américain ; l'arrivée des annexes.	75
1961-1974: PREPONDERANCE DE L'IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE ET DES ANNEXES AMÉRICAINES CHEZ LES AMATEURS DE STOCK CAR ET DE HOT ROD..	78
Le Stock car québécois entre 1961 et 1963 ; entre nouveaux acquis et nouveaux problèmes	79

Le Hotrodding entre 1961 et 1964 ; les bénéfices réciproques de l'importation culturelle directe	86
1964-1974: les heures de gloire de la commercialisation du Stock car et ses dérivés extrêmes.....	90
Le Hotrodding et l'ère des <i>muscle cars</i> , les compagnies automobiles comme source d'influence et de structuration des loisirs au québec	95
Hotrodding et Stock car au Québec durant les années 1960 : particularités et défis	98
Le Stock car et le Hotrodding à partir de 1970.....	100
CONCLUSION	104
ANNEXES	110
Annexe 1 – Le Stock car et le Hotrodding aux États-Unis	110
a.1.1 - Le Stock car et sa naissance dans l'illégalité	110
a.1.2. - Le Hotrodding aux États-Unis	116
Annexe 2 – Entrevue avec Marc Leblanc (résumé).....	121
Annexe 3 – Matériel d'entrevues.....	122
Annexe a.3.1 - Questionnaire Stock car.....	122
Annexe a.3.2 – Questionnaire supplémentaire pour Gérard Major (deuxième entrevue avec lui).....	123
Annexe a.3.3 – Questionnaire pour les Hotrodders	123
BIBLIOGRAPHIE	125
MONOGRAPHIES	125
ARTICLE D'ENCYCLOPÉDIE	126
THÈSES	127
ARTICLES DE REVUES	127
SOURCES PRIMAIRES	128
<i>MONOGRAPHIES</i>	128
<i>ARTICLES DE JOURNAUX</i>	129
<i>REVUES</i>	131
<i>SITES INTERNET</i>	132

LISTE DES FIGURES

- FIGURE 1.1** – Cette photo prise en 1940 illustre très bien les débuts du Stock car au Québec. Selon les notes de la BANQ, le coureur est Donat Émard, le propriétaire du garage Donat Specs de Montréal. Il est l'exemple parfait de ce qu'étaient les premiers pilotes de Stock cars québécois : des garagistes à la recherche de sensations fortes profitant de l'occasion pour faire de la publicité auprès des spectateurs. (Source : BANQ fonds Conrad Poirier, 1940. Cote : P48,S1,P5708) 33
- FIGURE 1.2** – Cette photo montre une voiture Delahaye 135 S (une voiture de sport prestigieuse) lors de la course du Mans de 1937. On distingue clairement les ressemblances avec la voiture de Donat Émard prise en 1940 sur la piste qui deviendra plus tard le Parc Richelieu. (Source : THE STORIES BEHIND MOTOR RACING FACTS AND FICTION. André Vaucourt, « The Delahaye years 1937 : winning big prices ». <http://8w.forix.com/delahaye1937.html> [en anglais]. Mise à jour : 27 août 2013, page consultée le 27 février 2018.) 34
- FIGURE 1.3** – Cette photo prise au Tennessee à la fin des années 1930 montre le genre de modifications que les Américains portaient à leurs voitures. On comprend alors que l'inspiration des Québécois était à la fois européenne et américaine. L'influence européenne allait bien vite disparaître du Stock car québécois. (Source : MOTOR 1.COM. Bill Wilson, « Bootlegging And NASCAR: From Moonshining to Racing », <https://www.motor1.com/news/71961/bootlegging-and-nascar-from-moonshining-to-racing/> [en anglais]. Mise à jour : 28 décembre 2013, page consultée le 12 mars 2018.) 35
- FIGURE 1.4** – Parc Richelieu. Cette photo prise en 1940 au parc Richelieu, comparée aux Fig. 1.2 et 1.3, montre le mélange des styles qu'il y avait au Québec. Des voitures de style européen, mais sur des pistes en terre battue à l'américaine. (Source : BANQ fonds Conrad Poirier. Cote : P48,S1,P5713) 35
- FIGURE 1.5** – Cette photo prise par Conrad Poirier illustre la première voiture immatriculée au Québec selon les notes de la BANQ : « Nous voyons l'arrière de la première voiture à essence immatriculée au Québec en 1898 et portant les initiales Q1. Propriété de M.H. Dandurand, cette L.N. 190 a été fabriquée en France par Dion, Bouton et Cie ». (Source : BANQ fonds Conrad Poirier, 1941. Cote : P48,S1,P6891) 36
- FIGURE 1.6** – Article de journal annonçant une course automobile. (Source : « Les courses d'autos débutent vendredi au Parc Richelieu », *Le Canada*, 4 juin 1951) 44
- FIGURE 1.7** – Article de journal montrant la volonté des Québécois de rivaliser avec les Américains. (Source : « Dutilly sera à surveiller dans les grandes courses "Stock Cars" », *Le Canada*, 4 juin 1951) 47
- FIGURES 1.8 et 1.9** – Ces deux photos provenant d'un site américain de collectionneurs d'insignes montrent des exemples de plaques américaines de clubs des années 1950. La ressemblance des noms est flagrante et montre la source d'inspiration des clubs québécois. (Source : Brian's Military Jeeps « 1950's, 1960's, 1970's NOS Car Club Plaques Hot Rods. Street Rods. Muscle Cars FOR SALE », http://www.iiepparts.com/Archives/1950_1960_1970_CarClubPlaques.html [en anglais]. Mise à jour : 19 juillet 2012, page consultée le 29 avril 2018.) 51
- FIGURE 2.1** – Cette photo aérienne prise autour de 1961 montre l'autodrome Bouvrette et les installations assez rudimentaires typiques des pistes des années 1940-1950. On y voit aussi des bungalows neufs, construits juste à côté, bien après l'établissement de la piste. Ce type d'urbanisme et les plaintes qui s'ensuivront (pour bruit) eurent raison de la vaste majorité des autodromes québécois dans les décennies qui suivirent. (Photo : Pascal Côté, BANQ) 61
- FIGURE 2.2** – À gauche, la page couverture qui a inspiré le jeune Robert di Pietro, et à droite, son Hot rod qu'il possédait toujours en 2015 lorsque le magazine web Kustomrama l'immortalisa dans le cadre d'un article. Il s'agit d'une réplique presque parfaite adaptée au code de la sécurité routière du Québec, beaucoup plus strict que le code américain envers les véhicules modifiés. (Sources : Ebay « Rod & Customs September 1958 », <https://www.ebay.com/itm/Rod-Custom-Magazine-September-1958-/263433984079>, *Kustomrama*, « Robert di Pietro's 31 Ford », https://www.kustomrama.com/index.php?title=Robert_Di_Pietro%27s_1931_Ford, Mise à jour : 2015, page consultée le 30 avril 2018.) 65
- FIGURE 2.3** – Ces deux annonces démontrent l'attrait international que l'intégration de la piste du Riverside Speedway au circuit NASCAR lui procurait. (Sources : « Courses de Stock Cars et Motocyclettes », *La*

Patrie du dimanche, 7 juin 1959, p.143; « Championnat de Stock Cars », *La Patrie du dimanche*, 25 octobre 1959, p.134) 68

FIGURE 2.4 – Course d'endurance Daytona 500 en 1959. (Source : Ben A. Shackelford, *Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979*. Ph.D., Georgia Institute of Technology. 2004, p. 129.) 71

FIGURE 2.5 – « Débuts prometteurs à la piste Riverside ». (Source : *La Patrie du dimanche*, 22 mai 1960, p. 144) 73

FIGURE 2.6 – Cette image est extraite d'un montage vidéo fait par un des anciens membres du club, Frank Pedder. (Source : Frank Pedder « Piston Poppers Rod & Custom club 1961 to 1965 » https://www.youtube.com/watch?v=n7HZwpuz6qk&feature=channel_page [en anglais]. Mise à jour : 21 janvier 2008, page consultée le 28 avril 2018.) 76

FIGURE 2.7 – Un Hot rod représentatif de ce qui se faisait aux États-Unis dans les années 1940. (Source : *Hot Rod Magazine*, février 1948, page couverture) 77

FIGURE 3.1 – Le style journalistique américanisé du début des années 1960 au Québec: « Les courses de « stock-car », c'est comme si on était à la guerre : avec beaucoup de « thrill » et d'imprévus. » (Source : Gaston Houle, *Parlons sports*, 14 juillet 1962.) 80

FIGURE 3.2 – Extrait d'un journal américain. Comparer avec le style de l'extrait québécois présenté à la Fig. 3.1. (Source : Magazine CKNW, 1953, « Racin' thru the raindrops », <http://belfastpast.blogspot.ca/2012/08/> [en anglais]. Mise à jour : août 2012, page consultée le 18 mai 2018.) 81

FIGURE 3.3 – « Le « Fury Speedway » de Fabreville est disparu à tout jamais ». (Source : *Opinions de l'Île Jésus*, mercredi 2 octobre 1963) 84

FIGURE 3.4 – Article publicitaire annonçant une course de Stock car en 1968. (Source : « Riverside Speedway », *L'Echo de Laval*, 21 août 1968, p. 11) 92

FIGURE 3.5 – Article du Journal de Montréal du 29 juillet 1969 annonçant une course au Riverside Speedway. (Source: « Gratton domine encore chez les conducteurs », *Le Journal de Montréal*, 29 juillet 1969.) 94

FIGURE 3.6 – Une page de la revue du Club Mustang. On notera la présence d'un « coin des aubaines », lieu d'échange de pièces entre amateurs. (Source : *Club Mustang*, 1, 1, mai 1967, p. 5.) 97

FIGURE 3.7 – Publicité de courses NASCAR en 1970. (Source : *Le Journal de Montréal*, septembre 1970.) 101

FIGURE A.1 – Un Plymouth Road Runner, un Dodge Challenger et un Ford Torino sont presque « d'origine » alors qu'ils courent sur la piste en 1971. Ce type de véhicules disparaîtra peu à peu des pistes dans les années qui suivront. (Source : John Pearley Huffman, *Popular Mechanics*, « Daytona's Top Ten NASCAR Stock Cars », <http://www.popularmechanics.com/cars/a6318/4303620/12> [en anglais]. Mise à jour : février 2009, page consultée le 3 octobre 2017.) 115

INTRODUCTION

Ce mémoire s'intéresse à l'implantation au Québec de deux disciplines de la passion automobile: le Hotrodding et le Stock car. Le Hotrodding tel que nous le connaissons est apparu en Californie dans les années 1920-1930 et est devenu populaire dans les années 1940¹. Cette activité consiste à modifier la carrosserie, la suspension et les autres éléments d'une voiture d'avant-guerre et à lui implanter un moteur plus puissant, ou à modifier ce dernier. Le Stock car, apparu dans les années 1940² dans le sud des États-Unis, était à l'origine une discipline consistant à alléger une voiture, à modifier sa suspension et sa direction, et à la munir d'un gros moteur pour faire des courses sur une piste en ovale, qui, dans les années 1940-1950, était en terre battue. Le gagnant était le premier (ou parfois le seul vu l'état des véhicules employés à l'origine pour ce genre de courses) à parcourir le nombre de tours de piste requis. Une histoire plus approfondie de l'origine de ces deux loisirs est présentée en annexe à la fin de ce mémoire.

L'ensemble de la question de recherche s'articule ainsi: déterminer quelles ont été les influences et les contraintes sous lesquelles les milieux du Hotrodding et du Stock car se sont établis et organisés au Québec, et identifier les étapes de ce processus. Afin d'éclairer les formes d'implantation de la pratique en sol québécois, on peut se poser la question suivante : par quels vecteurs la culture américaine du Hotrodding et du Stock car est-elle arrivée au Québec entre les années 1945 et 1974, et en quoi ces vecteurs représentent-ils un processus évolutif qui a permis au Québec d'être intégré totalement à la scène automobile nord-américaine ?

¹ Robert Genat, *The Birth of Hot Rodding: The Story of the Dry Lakes Era*, Motorbooks International, 2004, 156 p.

² Mark. D. Howell, *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*, Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

Notre hypothèse est que la culture américaine du Hot rod et du Stock car de la seconde moitié du 20^e siècle est arrivée au Québec par trois vecteurs distincts : (1) le bouche-à-oreille et le contact direct, (2) la littérature et (3) les compétitions et structures d'encadrement (importation culturelle directe). Ces trois vecteurs représentent les étapes d'un processus évolutif qui a duré une trentaine d'années. On a graduellement vu le mimétisme auquel s'adonnaient les premiers passionnés d'automobiles québécois préparer le terrain et céder sa place à l'importation directe de la culture automobile américaine. Celle-ci s'est faite par le biais d'annexes d'organisations américaines proposant divers événements transcendant les frontières. Ces changements se sont opérés en suivant les courants macrosociaux, politiques et économiques qui ont marqué l'Occident durant la période étudiée. Sous un angle historiographique, la place de ce mémoire est multiple en raison du nombre de sujets qu'il touche. Bien que tout au long de notre étude nous faisons référence à des sujets comme l'environnement, l'économie, la culture, les sports et le commerce, ce mémoire se veut une contribution à l'histoire sociale, plus précisément celle des loisirs.

La justification de notre hypothèse se trouve dans le contexte global qui a entouré la naissance de ces passe-temps au Québec. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, deux phénomènes importants pour le développement des loisirs automobiles se sont produits en Occident. La reconstruction de l'Europe favorisa l'économie, qui connut un boom qui dura de la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à la crise pétrolière de 1973. Durant cette période, l'amélioration des conditions de travail et des salaires permit l'arrivée massive de la technologie moderne dans les foyers (électro-ménagers, télévision), mais aussi un dégagement de budget et de

temps plus important pour les loisirs³. Directement après la guerre, le Canada entra dans une période économique très favorable qui dégagait du temps pour les loisirs⁴. Le Québec bénéficia de ces retombées principalement dans le secteur primaire⁵ (mines, secteur forestier, agriculture). Avec l'élection de Jean Lesage en 1960, le Québec entra dans la vague de modernisation des États qui balayait alors le monde occidental, comme le relève le sociologue et anthropologue Jean-Philippe Warren⁶. Les Québécois francophones commencèrent à prendre le contrôle de leur économie et les conditions de travail s'améliorèrent. Le Québec des années 1950-1960 voyait la société de consommation moderne s'installer et, comme l'a relevé Simon Langlois en 2006, le secteur des loisirs en bénéficia fortement:

« Les innovations technologiques et le développement de l'offre de produits nouveaux par le système de production de masse, d'un côté, et les changements générationnels et les changements de situation de vie des individus, de l'autre, ont contribué à modifier la structure de la consommation marchande en matière de loisir, culture, villégiature et tourisme au sein de la société québécoise dans la seconde moitié du XX^e siècle. »⁷

Bien que l'article couvre une période plus contemporaine (1969-2006) le phénomène d'investissement de plus en plus grand dans les loisirs après la guerre y est bien démontré. Comme aux États-Unis durant la même période, ce contexte social et économique favorisa les amateurs de Hot rod et de Stock car (souvent très jeunes) qui disposèrent d'un budget plus important à consacrer à l'automobile. En plus des pilotes et passionnés, la population de la classe moyenne intéressée pouvait s'offrir un billet pour les courses. Ce faisant, elle participait au

³ Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*, Saint Aman-Montrond, Fayard, 1979, 299 p.

⁴ John Douglas Belshaw, *Canadian History: Post-Confederation*, BC campus, 2015, document disponible sur <https://opentextbc.ca/postconfederation>

⁵ Marcel Daneau, « Évolution économique du Québec 1950-1965 », *L'Actualité économique*, no 41, vol 4, 1966, p. 659-692.

⁶ Jean-Philippe Warren, « Les révolutions tranquilles ? », *La Presse*, 3 avril 2016. Article disponible sur http://plus.lapresse.ca/screens/0617b123-d443-4425-b7d0-b58a71718736_7C_0.html

⁷ Simon Langlois, « Loisir, culture, villégiature et tourisme dans les budgets des ménages québécois. 1969-2006 », *Les cahiers des dix*, 63, 2009, p. 279-306.

développement des passe-temps motorisés en injectant de l'argent dans ce domaine. De plus, durant cette période, les Canadiens français faisaient de certains sports comme le hockey des vecteurs de leur identité pour se démarquer des autres Nord-Américains et défendre leur langue et leur culture comme le relève Charles Bussièrès-Hamel dans son Mémoire de 2012⁸. Dans une mesure bien moindre et bien plus discrète que le hockey, certains éléments du Stock car québécois faisaient partie de cette tendance, comme le ton journalistique employé pour vanter la capacité des coureurs québécois à battre les meilleurs de leurs homologues américains.

Le second élément ayant favorisé l'arrivée de ce loisir au Québec est le même qu'ailleurs en Amérique du Nord, soit l'arrivée rapide de voitures de seconde main sur le marché après la guerre. En effet, les Américains ont mobilisé toutes leurs ressources pour la fabrication de matériel de guerre, ce qui a provoqué un arrêt de la production d'automobiles pendant quatre ans (1942-1946), et les consommateurs furent privés de voitures neuves. Dès la reprise de la production automobile en 1946, beaucoup de consommateurs de la classe moyenne ont acquis une nouvelle voiture, de sorte qu'il y eut une quantité importante de voitures d'avant-guerre sur le marché, comme l'écrit le journaliste retraité de *La Presse*, Jacques Gagnon (spécialiste de la voiture ancienne au Québec), en introduction de son livre *Guide des voitures anciennes, tome II* : « La Deuxième Guerre mondiale venait à peine de se terminer et ils avaient été privés de voitures neuves depuis 1942 [...] nombreux étaient ceux qui rêvaient de se procurer une nouvelle auto,

⁸ Charles Bussièrès-Hamel, « *Les gants ont tombé, les bâtons ont été échappés et on s'est cogné sur la gueule* ». *Étude de la justification de l'utilisation de la violence au hockey (1950-1985)*, mémoire de maîtrise, Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, 2012, 140 p.

peu importe que ce soit une 1942 légèrement maquillée »⁹. La baisse de prix qui en résulta favorisa les jeunes acheteurs à la recherche d'une bonne base pour leurs bolides.

À la fin des années 1940, le Québec, tout comme le reste de l'Amérique du Nord, était prédisposé à accueillir ce genre de passe-temps. Des éléments montrent que, bien avant le Hotrodding et le Stock car, l'automobile était un objet de loisir et d'intérêt chez les Québécois. Ainsi, dès 1906, on assista au premier salon de l'auto de Montréal qui était annoncé comme un divertissement et un événement sportif¹⁰. En 1912, des clubs automobiles comme le tout jeune CAA organisaient des journées thématiques où, par exemple, des orphelins pouvait faire un tour de voiture¹¹. Cela a certainement stimulé un intérêt précoce pour l'automobile au Québec. D'autre part, des photos datant de 1940¹² prises par le photographe Conrad Poirier, un des pionniers de la photographie journalistique québécoise¹³, montrent que des courses automobiles avaient déjà lieu au Québec (Fig. 1.1). On y voit des coureurs, principalement des garagistes et leurs équipes, utilisant des voitures bricolées à partir d'anciennes autos retirées de la circulation et souvent modifiées pour ressembler aux voitures de course de l'époque (Bugatti, Duesenberg et Cord). Leurs pilotes se disputaient la victoire les dimanches après-midi sur des pistes en terre battue munies de clôtures en bois pour séparer les spectateurs des automobiles. Comme nous le

⁹ Jacques Gagnon, *Guide des voitures anciennes, tome II*, Montréal, Les éditions de l'Homme, 2002, p. 9.

¹⁰ Sébastien Templier, « Salon international de Montréal: il y a 110 ans... » *La presse*, 15 janvier 2016. Article disponible sur <https://auto.lapresse.ca/salons/201601/15/01-4940116-salon-international-de-montreal-il-y-a-110-ans.php>

¹¹ Magazine CAA Québec, « *CAA-Québec a 100 ans!* », *Touring CAA-Québec*, cahier spécial, printemps 2004.

¹² Bibliothèque et archives nationales du Québec (BANQ-Vieux Montréal), « Fonds P48-Fonds Conrad Poirier », <https://archivescanada.accesstomemory.ca/fonds-conrad-poirier-3> [en français]. Mise à jour : 2015, page consultée le 3 mars 2017.

¹³ Jean-François Nadeau, « Hommage à Conrad Poirier, pionnier du photojournalisme au Québec », *Le Devoir*, 14 février 2019, article disponible en ligne sur <https://www.ledevoir.com/culture/arts-visuels/547777/photographic-les-tresors-de-conrad-poirier>

verrons, cette forme de mimétisme façonnera les années à venir de ces loisirs. Il faut voir ces évènements comme un préambule à ce qui suivra.

Le terme « mimétisme » est utilisé ici dans le contexte suivant. Le philosophe André Lalande affirme, dans *Vocabulaire technique et critique de la philosophie volume I* paru en 1932¹⁴ que ce terme « se dit de toute forme d'imitation »¹⁵. Selon lui, le mimétisme est « conscient et volontaire dans le développement de l'intelligence humaine »¹⁶. Plus récemment, des anthropologues et philosophes ont mené des recherches approfondissant cette définition. René Girard, anthropologue, historien et philosophe¹⁷, explique dans son livre *Mensonge romantique et vérité romanesque*¹⁸ que chaque homme désire être un autre en possédant ce que l'autre possède. Bien que cet ouvrage s'intéresse avant tout aux relations amoureuses, cette proposition peut être élargie pour inclure ce que ressentaient les acteurs de la première phase de l'arrivée du Hotrodding et du Stock car au Québec. En effet, au début, les passionnés d'automobile importaient un modèle au Québec en le copiant des Américains. Leur motivation était de faire ce que l'autre faisait, d'avoir ce que l'autre avait. Cette définition peut être complétée par celle du psychologue Pierre-Marie Baudonnière qui, dans son livre intitulé : *Le Mimétisme et l'imitation*, décrit ce phénomène comme étant : « à la base du processus

¹⁴ André Lalande, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie volume I*. Paris. Société française de philosophie, F. Alcan, 1932, 1065 p.

¹⁵ *Ibid.* p. 627.

¹⁶ *Ibid.* p. 627.

¹⁷ Jean Birnbaum, « Mort de René Girard, anthropologue et théoricien de la « violence mimétique » », *Le Monde Livres*, 11 novembre 2015, article disponible sur : https://www.lemonde.fr/livres/article/2015/11/05/l-anthropologue-et-academicien-francais-rene-girard-est-mort_4803285_3260.html

¹⁸ René Girard, *Mensonge romantique et vérité romanesque*, Paris Hachette littérature, 1961, réédition de 1999, 352 p.

d'humanisation et de l'avènement de la culture¹⁹ » ; le deuxième point s'applique aux amateurs de voitures québécois. Donc, lorsque nous parlerons de mimétisme dans ce mémoire, nous nous référerons à la manière dont, consciemment ou non, les passionnés automobiles québécois ont repris et adapté, importé et copié ce qui se faisait aux États-Unis pour avoir leur part du rêve américain²⁰.

L'importation culturelle directe, quant à elle, se distingue du mimétisme par le fait que la source d'inspiration devient active et participante. Dans le cas qui nous intéresse, nous verrons que les organisations de Hotrodding et de Stock car américaines ont ouvert des annexes, voire pris le contrôle de ce qui se passait au Québec pour étendre leur marché.

Le choix de notre période d'étude, soit les trente ans suivant la Seconde Guerre mondiale, est important. L'expression désignant cette période a été consacrée par Jean Fourastié dans son livre *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*²¹, paru en 1979. Dans cet ouvrage, Fourastié démontre, au moyen de statistiques de l'État français, qu'entre 1946 et 1975, la France (principalement la France rurale), a vu le niveau de vie de ses habitants devenir trois fois supérieur à ce qu'il était avant la guerre et que les conditions de vie sont passées de celles d'un pays en voie de développement ou d'une petite ruralité du 19^e siècle aux conditions de vie modernes actuelles. L'auteur démontre aussi qu'avec l'amélioration des conditions de vie, le temps pouvant être consacré aux loisirs a presque doublé durant cette période²². Cette statistique mène directement à notre sujet, qui est fortement lié au monde des loisirs. Elle explique en partie

¹⁹ Pierre-Marie Baudonnière. *Le Mimétisme et l'imitation*, Paris, Flammarion, 1997, 128 p.

²⁰ Dans le sens de travail comme valeur fondamentale, travail qui permet de partir de rien et d'avoir du succès grâce à ses efforts. Voir les travaux de Serge Courville sur le sujet : Serge Courville. *Immigration, colonisation. et propagande: du rêve américain au rêve colonial*, Montréal, MultiMondes, 2002. 699 p.

²¹ Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*, Saint Aman-Montrond, Fayard, 1979, 299 p.

²² *Ibid.* Voir le tableau 29 présenté à la page 126.

la périodisation de notre recherche. En effet, bien que le livre de Fourastié ne parle pas du Québec ou des autres sociétés occidentales, il s'y applique néanmoins, expliquant parfaitement les grandes tendances de cette période (1945-1975) qui a vu les conditions de vie des Occidentaux s'améliorer grandement, libérant temps et argent pour des loisirs de plus en plus chers et élaborés. Le Québec de 1960 commençait à bénéficier des idées progressistes qui se propageaient depuis les années 1920²³. À titre d'exemple, Simon Langlois a fait ressortir dans son article « Loisir, culture, villégiature et tourisme dans les budgets des ménages québécois, 1969-2006 »²⁴ le fait que le Québec, tout comme le reste du monde, a bénéficié des bienfaits de la société industrielle d'après-guerre qui a rendu les loisirs, incluant les loisirs automobiles, plus facilement accessibles tant matériellement que physiquement, notamment en apportant du temps libre. Gilles Pronovost a d'ailleurs fait ressortir un point intéressant dans son livre, *Loisir et société. Traité de sociologie empirique*²⁵. Au Québec comme ailleurs durant cette période, des gens commençaient à faire de leur loisir un métier. Dans le cas qui nous intéresse, les pilotes de Stock car en sont de parfaits exemples.

Bien avant les Trente Glorieuses, la vie avait changé en Occident. La seconde révolution industrielle survenue à la fin du 19^e siècle a rendu l'automobile possible. Sous le thème de la révolution que l'automobile elle-même représente et de ses conséquences, la première publication

²³ Yvan Lamonde, *La Modernité au Québec. tome 2 : la victoire différée du présent sur le passé (1939-1965)*, Montréal, Fides, 2016, 450 p.

²⁴ Simon Langlois, « Loisir, culture, villégiature et tourisme dans les budgets des ménages québécois, 1969-2006 » *Les cahiers des dix*, 63, 2009, p. 279-306.

²⁵ Gilles Pronovost, *Loisir et société. Traité de sociologie empirique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1993, 347 p.

à retenir notre attention est le livre *La révolution automobile*²⁶. Cet ouvrage écrit par une équipe multidisciplinaire composée d'un sociologue (Jean-Pierre Bardou), d'un économiste (Jean-Jacques Chanaron), et de deux historiens (Patrick Fridenson et James M. Laux) défend l'idée que cette révolution s'est jouée en trois actes. Dans un premier temps, on assiste à « la genèse de la révolution »²⁷ c'est-à-dire, à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, à l'invention de l'automobile et à son perfectionnement qui la rend viable et, grâce à la production à la chaîne, relativement peu chère. Cette première étape aboutit à la création des modèles qui, grâce à leur abondance, serviront de base aux premiers Hot rods ; souvent des Ford modèle T. La deuxième période est celle qui va des années 1920 à 1960 où les constructeurs automobiles innovèrent moins sur le plan technique, mais où ils étendirent leur empire en rendant la gestion de leurs entreprises plus efficace. C'est durant cette période que les passe-temps qui nous intéressent se développent et se répandent. La troisième période est celle où les pays du Tiers-Monde commencèrent à avoir accès à l'automobile, obligeant les constructeurs automobiles occidentaux à innover pour rester à flot face à la concurrence provenant notamment du Japon (Honda, Toyota, Datsun) puis de la Corée du Sud (Hyundai). Cette nouvelle donne aide à expliquer les grands changements que le milieu de la passion automobile a connus dans les années 1970.

L'AUTOMOBILE, UN OBJET D'HISTOIRE CULTURELLE ET D'HISTOIRE DES MENTALITÉS

La culture automobile a été étudiée en profondeur par l'historien Cotten Seiler à partir de magazines, de journaux, de règlements et de discours datant du 20^e siècle, dans son livre intitulé

²⁶ Jean-Pierre Bardou et coll. (dir.), *La révolution automobile*. Paris. Albin Michel, 1977. 385 p.

²⁷ *Ibid.*, p. 11

*Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*²⁸. En plus de démontrer que l'automobile a aidé plusieurs groupes marginalisés, dont la communauté noire, à s'émanciper, ce livre explore ce que Seiler qualifie de « *automobility* », « c'est à dire un moyen de transport, mais aussi l'attitude pleinement consciente des gens qui l'emploient »²⁹, selon sa propre définition. L'historien Étienne Faugier a repris ce concept sur le plan général de la culture nord-américaine³⁰. Ce concept d'« *automobility* » englobe beaucoup d'éléments, dont les règles de la route et leur respect par les usagers, les lois, la planification urbaine faite en fonction des voitures, la surveillance routière, etc. Seiler démontre à quel point le fait de conduire est devenu important dans la société américaine, au point où celle-ci devient ce qu'il appelle « *a republic of drivers* »³¹ dont les membres adhèrent aux règles de l'« *automobility* ». Ne pas adhérer à ces règles, c'est se mettre en marge de cette société. Dans notre étude, nous verrons si les amateurs d'automobiles du Québec ont eu des démêlés avec le reste de la société, et s'ils furent, tout comme leurs confrères américains, accusés de ne pas respecter les règles, de ne pas adhérer à l'« *automobility* ».

Bien que bon nombre de livres abordant l'automobile sous un angle culturel proviennent des États-Unis, certains chercheurs canadiens s'y sont intéressés. Dans sa thèse de doctorat *The Car in Canadian Culture. 1898-1983*³² Dean Ruffilli explique que plusieurs Canadiens se sont

²⁸ Cotten Seiler, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago and London, University Press of Chicago, 2008, 230 p.

²⁹ *Ibid.* p. 5

³⁰ Étienne Faugier, « L'automobilisme et la culture en Amérique du nord: le cas de la Province de Québec (XIX^e-XX^e siècles) », dans Martine Raibaud et coll., *Cultures in Movement*, Cambridge, Cambridge Scholars Publishing, 2015, p. 123-147.

³¹ *Ibid.*

³² Dean Ruffilli, « The Car in Canadian Culture, 1898-1983 ». Ph.D., London (Ontario), University of Western Ontario, 2006, 279 p.

mis à la course automobile dès les années 1910, d'abord de manière amateur, utilisant des bolides de fabrication artisanale sur des terrains vagues puis, quelques décennies plus tard, d'anciennes pistes d'aérodromes, et enfin sur des pistes de plus en plus professionnelles. Dans son chapitre 4, Ruffilli explique que les Canadiens se sont passionnés en même temps que leurs confrères américains pour les compétitions automobiles³³. Il explique que de très nombreux spectateurs assistaient aux courses, parfois plus de 10 000 pour des compétitions de calibre international. Bien qu'il n'entre pas dans les détails, ce chapitre montre que les Canadiens avaient un intérêt certain pour les sports motorisés, tout comme leurs voisins du Sud, ce qui nous donne déjà de bonnes indications sur la manière dont le passe-temps automobile s'est implanté au Québec.

Dans une thèse de doctorat intitulée : *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*³⁴. Étienne Faugier étudie de façon comparative les effets de l'arrivée de l'automobile, un objet qu'il qualifie de produit industriel urbain, dans les sociétés rurales française et québécoise. Son étude basée sur l'analyse de statistiques gouvernementales, revues spécialisées et périodiques français et québécois datant de 1919 à 1961 et de chiffres issus des organismes officiels (ministère des transports, des voiries) se focalise sur deux régions, soit le Rhône et la région de Québec. Faugier démontre que l'apparition de l'automobile a eu beaucoup plus de conséquences et des conséquences beaucoup plus complexes à la campagne qu'en ville. Il montre que les clubs automobiles sont apparus en même temps que l'automobile, c'est-à-dire entre la fin du 19^e siècle et le début du 20^e siècle. Ces clubs prenaient part à de nombreux événements et défendaient

³³ *Ibid.* p.134.

³⁴ Étienne Faugier, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat (Histoire), Université Laval, Québec, Canada, Université Lumière Lyon 2, Lyon, France, 2013, 599 p.

toutes sortes de causes. Faugier mentionne à titre d'exemple le Club Féminin Automobile, fondé en 1915 par les femmes qui transportaient des blessés durant la Première Guerre mondiale³⁵.

La conception de l'automobile comme un objet avant tout urbain, mais qui a un fort impact sur la campagne, nous amène à nous questionner sur le phénomène du Hotrodding. Selon l'anthropologue Frank H. Moorhouse³⁶ le phénomène du Hotrodding est apparu dans la région des lacs salés californiens, une région très rurale. De même, selon nos sources premières dont le journal *La Patrie du dimanche*, les pistes de courses québécoises se trouvaient elles aussi à la campagne.

Faugier n'est pas le premier chercheur à voir la voiture comme un objet urbain. Dans *Autophobia. Love and Hate in the Automobile Age*³⁷, Brian Ladd étudie la relation amour-haine que les Occidentaux (principalement les Américains) ont entretenue avec l'automobile. Il met en évidence le fait que, collectivement, on la rend responsable de presque tous les maux de notre civilisation (pollution, dépendance au pétrole, problèmes de santé, diminution des comportements courtois). L'ouvrage de Ladd fournit une hypothèse intéressante à l'une des sous-questions du mémoire abordant la relation entre la population générale et les amateurs : ces derniers aiment cet objet que plusieurs voient comme la source de tous leurs maux, ce qui explique en partie la mauvaise presse dont les amateurs ont été victimes jusqu'à aujourd'hui.

³⁵ *Ibid.* p.55.

³⁶ H. F. Moorhouse, « The 'Work' Ethic and 'Leisure' Activity: The Hot Rod in Post-War America », dans Glickman, Lawrence B. *Consumer society in American History: A Reader*, Ithaca, Cornell University Press, 1999, p. 277-297.

³⁷ Brian Ladd, *Autophobia. Love and Hate in the Automobile Age*. Chicago, The University of Chicago Press, 2008, 236 p.

En 1999, H. F. Moorhouse publie dans *Consumer Society in American History* un article intitulé « *The 'Work' Ethic and 'Leisure' Activity: The Hot Rod in Post-War America* »³⁸. Cet article, basé sur une analyse de *Hot Rod Magazine*, une revue américaine spécialisée, fait une analyse de l'histoire du Hotrodding et fournit la définition et l'histoire du mot « Hot rod » tel qu'il est utilisé dans ce mémoire. Le terme Hot rod signifie littéralement « bielle (sur)chauffée », et est apparu autour de 1945 pour décrire une voiture américaine modifiée tant esthétiquement que mécaniquement dans le but de la rendre plus performante et plus belle qu'à sa sortie du concessionnaire. L'auteur explique que rapidement, ce mot fut détourné de son sens original et servit à qualifier des voitures en mauvais état, comme « Hotrodder » désignait alors des jeunes délinquants sur la route. Moorhouse explique que les vrais Hotrodders se défendaient de ces accusations en démontrant qu'ils étaient des gens consciencieux qui avaient à cœur la sécurité et la qualité de fabrication de leurs véhicules. Le concept d'acceptation sociale se dégage de son texte, car le combat des Hotrodders était de se faire accepter par le reste de la société en montrant qu'ils respectaient le code de ce que Seiler appelle l'« *automobility* »³⁹. Ce constat fait aux États-Unis sera comparé à la situation québécoise.

L'article de Moorhouse nous paraît encore plus intéressant à la lumière de ce que Sophie Moirant nous dit des « Discours de la presse quotidienne »⁴⁰. Cette spécialiste de l'analyse du

³⁸ H. F. Moorhouse, « *The 'Work' Ethic and 'Leisure' Activity: The Hot Rod in Post-War America* », dans Glickman, Lawrence B., *Consumer society in American History: A Reader*, Ithaca. Cornell University Press, 1999, p. 277-297.

³⁹ Cotten Seiler, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*. Chicago and London, University Press of Chicago, 2008, 230 p.

⁴⁰ Sophie Moirant, *Discours de la presse quotidienne. Observer, analyser, comprendre*, Paris, PUF (Linguistique nouvelle), 180 p.

discours explique, en résumé, que la presse rapporte une nouvelle en choisissant méticuleusement les mots pour faire passer une opinion chez son lecteur. Cet article met en évidence une énorme source de biais. Ces sources de biais seront à considérer lors de l'analyse des journaux québécois. Ces journaux seront confrontés aux témoignages des gens interrogés et à des revues américaines de Hotrodding de l'époque et parlant du Québec.

Ensemble, ces articles fournissent des outils d'analyse pour nos sources provenant des magazines et journaux. Ils montrent comment les discours sont façonnés selon les lignes éditoriales et le message que les journaux tentent de transmettre à leurs lecteurs. Pour conclure cet état de la question, rien n'a été écrit sur les Hot rods ou sur le Stock car au Québec par des universitaires.

Les sources utilisées pour ce mémoire sont qualitatives. Les plus importantes sont des journaux québécois anciens qui ont été numérisés par des passionnés de Stock car pour le compte du site *Stock Car Québec*⁴¹, une plateforme d'échanges pour les passionnés de Stock car. Cette plateforme présente environ 2000 articles collectés dans les journaux québécois entre les années 1940 et nos jours. Nous avons en notre possession tous les articles du journal *La Patrie du dimanche* (1958-1973) (76 articles) et du *Journal de Montréal* (1968-1985) (20 articles) parlant des événements qui se passaient sur la piste de Stock car du *Riverside Speedway* de Laval (située à Fabreville), tous provenant de la plateforme d'archives *Stock car Québec*. Ces journaux ont aussi servi à discuter de l'Autodrome Bouvrette de Saint-Jérôme, et quelques fois de la piste

⁴¹ Stock Car Québec, <http://www.stockcarquebec.ca> [en français]. Mise à jour : juin 2017, page consultée le 23 août 2018.

Sainte-Monique (Québec). Dans les deux journaux, les articles portant sur les courses et des pilotes ont tous été publiés entre les mois de mai et septembre, qui était la saison des courses. Ce fonds d'archives a été colligé par un ancien pilote de Stock car, Gérald Major, qui l'a rendu disponible sur la plateforme *Stock Car Québec*. Trente et un articles de journaux et publicités ont été utilisés pour ce mémoire, la majorité pour recueillir et critiquer les informations qu'ils contenaient, mais certains à des fins de comparaison avec des articles américains de la même période. En effet, parmi les articles on rencontre beaucoup de redondance. À part le résultat des courses, un grand nombre d'entre eux répètent essentiellement les mêmes choses d'une semaine à l'autre (publicités d'évènements à venir d'une semaine à l'autre et description des détails des courses hebdomadaires, notamment). De plus, les 2000 articles ne parlent pas juste des trois pistes qui nous intéressent ici, mais de l'ensemble des pistes du Québec. Notre mémoire porte sur les trois pistes les plus anciennes et importantes du Québec, ce qui explique aussi le fait que nous n'ayons retenu que trente et un articles. Ceux qui ont été retenus se distinguent par l'originalité de leur contenu (c'est-à-dire que ce ne sont pas juste des publicités ou des résultats). Les publicités, elles, servent d'exemples de messages publicitaires et montrent ce qui était « vendeur » à certaines époques. Dans l'ensemble, les trente et un documents retenus fournissent donc une image représentative de la couverture de la compétition automobile par la presse de l'époque.

Notre autre corpus important est formé de magazines américains publiés entre 1955 et 1973 et spécialisés dans le domaine des voitures modifiées. Ils nous sont prêtés par Luc St-Hilaire, qui collectionne les documents qui se rapportent aux véhicules anciens (Tableau 1).

TABLEAU 1
Magazines américains prêtés par Luc St-Hilaire

Titre de la revue	Nombre d'exemplaires étudiés	Nombre d'exemplaires retenus
<i>Hot Rod Magazine</i> : 1955-1967	20	2
<i>Car Craft</i> (avril 1958- novembre 1961)	12	3
<i>Car Classics</i> (1967-1970)	10	0
<i>Rod and Custom</i>	1	1
<i>Rod Builder</i>	5	0
<i>Rods on action</i>	1	0

Les quarante-neuf numéros disponibles ont été lus au complet. Une majorité d'entre eux se concentraient sur les États-Unis et n'apportaient rien de plus à notre mémoire que ce qu'ont apporté les recherches d'universitaires américains comme Cotton Seiler. Six numéros ont été analysés avec une attention plus particulière car des articles parlaient directement du Québec et du Canada. Deux autres numéros ont été utilisés pour leurs couvertures et pour des photos à des fins d'analyses iconographiques et comparatives.

Une autre source importante est le livre *R.P.M.: l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*⁴² écrit par le journaliste Pierre Luc en 1971. Le fait que cette monographie ait été écrite durant la période étudiée en fait un témoignage direct de notre période de recherche.

⁴² Pierre Luc, *R.P.M.: l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*. Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, 255 p.

Une autre source principale est constituée des revues mensuelles du Club Mustang (un club mis sur pied par des propriétaires de Ford Mustang) des années 1967-1968. Ces revues proviennent de la collection privée de Denis Lépine, un collectionneur de Ford Mustang et fondateur du forum internet *Mustang 1967-1968* d'échange entre passionnés du modèle. Deux numéros ont été utilisés pour comprendre le fonctionnement du club et son histoire, illustrant ainsi l'influence des constructeurs américains sur les organisations québécoises.

Des vidéos datant des décennies 1950 et 1960 ont été mises à contribution pour bien comprendre « l'esprit » du Hotrodding de la première heure. Les deux vidéos suivantes, sélectionnées parce qu'elles visaient la sensibilisation des jeunes, ont été confrontées aux autres sources telles que les journaux :

- 1-Bonafield, Jay. *Hot Rod Galahad*. Rko-Pathé 1955, 8 minutes. Documentaire mis en ligne sur Youtube par l'utilisateur John Wells le 1 novembre 2011 à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?v=VvqfZCtQs9Q>
- 2-Sid Davis production. *The Cool Hot Rod*. 1953, 26 minutes. Court métrage mis en ligne sur Youtube par l'utilisateur GreaserCentral le 22 septembre 2014 à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?v=T8oT1wHxEI4>

Ces vidéos ont été utiles pour comprendre le contexte dans lequel les premiers amateurs de Hot rod évoluaient et fournir des exemples évocateurs de certains événements qui ont touché les Québécois comme les Américains.

Des anciens membres du Club montréalais des *Piston Poppers* ont récemment mis en ligne des photos d'archives et des montages vidéo de ces dernières réalisés par leurs auteurs.

Certaines de ces photos ont été utilisées pour des analyses iconographiques ou pour illustrer des arguments.

Frank Pedder, « Piston Poppers Rod & Custom club 1961 to 1965 » https://www.youtube.com/watch?v=n7HZwpuz6qk&feature=channel_page [en anglais].
Mise à jour : 21 janvier 2008, page consultée le 28 avril 2018.

Pour compléter, vérifier et ajouter de la profondeur à ces sources, nous avons aussi exploité des témoignages oraux recueillis auprès d'acteurs de l'époque étudiée. Six personnes ont été interrogées au moyen d'entrevues semi-dirigées.

Pour le Stock car, il s'agit d'Yves Éthier, qui était à la fin de son adolescence au début des années 1970. Ce passionné d'automobiles n'a jamais participé à des courses de Stock car professionnel, mais a déjà eu des liens et même prêté sa voiture personnelle aux organisateurs du *Riverside Speedway* à des fins de publicité. Jean-Paul Cabana, lui, est un des plus grands coureurs de Stock car professionnels québécois. Il faisait les manchettes dans les années 1950 et 1960 avec ses prouesses et est encore aujourd'hui un des piliers du milieu. Il a connu beaucoup de succès tant au Québec qu'aux États-Unis. Gérald Major était un des amis et un rival de Jean-Paul Cabana. Il a fait des courses et connu le succès dans les années 1950 et 1960 dans les classes professionnelles. Suite à la fin de ses activités sur piste, il a amassé une quantité impressionnante de sources premières sur le Stock car québécois et est un des fondateurs du site *Stock Car Québec*. Enfin, le témoignage de Marc Leblanc a été utile pour la conclusion et pour bien comprendre le milieu amateur après 1974. Il a couru au niveau amateur dans les années 1980 et 1990 et s'est démarqué par ses nombreuses victoires.

Pour le Hotrodding, nous avons interrogé Bernard Boucher, un collectionneur et Hotrodder québécois qui s'est fait connaître tant au Québec qu'aux États-Unis à partir des années 1960 grâce à la qualité de ses voitures. Il a remporté de nombreux prix aux États-Unis. Robert Di Pietro, lui, est un des pionniers du Hotrodding québécois. Adolescent à la fin des années 1950, il fut parmi les premiers à fabriquer un Hot rod au Québec. Il le possède toujours aujourd'hui dans sa collection et il est aussi très connu aux États-Unis pour la qualité de ses véhicules. Ces personnes nous ont été référées par Fabrice Monceaux, le rédacteur en chef de la revue québécoise spécialisée en Hot rods et en voitures anciennes, le *V8 Passion*.

Les entrevues ont été enregistrées au domicile de ces témoins en suivant des questionnaires (présentés en annexe). Ces protagonistes ont profité de l'occasion pour me montrer une partie de leurs archives personnelles ainsi que des articles de journaux et des photos pour corroborer leurs témoignages. Certains de ces articles font partie de ce mémoire. Ces témoignages furent par la suite analysés en les comparant avec les revues et journaux couvrant la période correspondante afin de s'assurer de la concordance des sources.

Les journaux québécois des années 1940 aux années 1980 mentionnés précédemment ont été mis à contribution pour mieux connaître l'organisation des sports qui nous intéressent, le point de vue du public sur ces sports et les événements qui entouraient le Stock car et le Hotrodding. Cependant, lors de l'analyse systématique de ces sources, nous avons dû faire attention à leurs biais éventuels, comme un préjugé des journalistes, un sujet délaissé ou encore des erreurs concernant les faits rapportés. Les biais pouvant affecter les articles de journaux sont de nature commerciale. Souvent, les articles étaient en fait des infopubs destinées à faire mousser le succès des événements à venir, d'où l'importance de valider le tout en croisant ces sources

avec des témoignages ou encore avec des sources plus neutres comme le livre de Pierre Luc mentionné plus haut⁴³.

Nous avons consulté à la fois les articles, les éditoriaux et le courrier des lecteurs des magazines américains pour y relever les mentions qui sont faites de Québécois ou d'évènements québécois (éléments factuels). Les articles, les éditoriaux, ainsi que les photographies publiés dans ces magazines nous ont également servi à analyser la situation aux États-Unis afin de répondre à nos sous-questions d'ordre comparatif (éléments factuels). Il nous a fallu garder une distance critique face à l'élitisme de certains de ces magazines qui privilégient les cas d'exception, les véhicules hors-norme et les courses de haut niveau qui ne sont pas à la portée de l'ensemble des amateurs, ainsi qu'au biais partisan de leurs auteurs lorsqu'ils défendent leur passe-temps.

Afin de déceler les éventuels biais, nous avons croisé toutes nos sources primaires avec nos entrevues semi-dirigées et les courts métrages. Nous nous sommes aussi servi de connaissances techniques personnelles pour valider certaines informations et détecter des exagérations possibles.

Les courts métrages ont été analysés de manière thématique, c'est-à-dire en se concentrant sur un ou plusieurs thèmes plus généraux pour bien comprendre le phénomène. Par exemple, étudier et comprendre le regard que la société portait sur les jeunes passionnés d'automobile, mais aussi connaître les enjeux sociaux qui entouraient le milieu. Comme les auteurs de ces

⁴³ Pierre Luc, *R.P.M.; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, 255 p.

vidéos étaient des groupes qui militaient pour la sécurité des jeunes, nous avons pris en considération que ces courts métrages sont teintés d'un certain biais idéaliste prônant une optique de respect des lois à la lettre.

Les témoignages que nous avons recueillis dans le cadre d'entrevues semi-dirigées ont été analysés de manière qualitative pour obtenir des informations d'ordre factuel et relationnel qui ne sont pas nécessairement rapportées dans les sources imprimées et audio-visuelles. Nous y avons cherché des événements et des faits, par exemple l'organisation et le fonctionnement des clubs de Hot rod, les tensions qu'il pouvait y avoir entre les amateurs et les autres usagers de la route, les relations d'amitié avec des Américains ainsi que les moyens utilisés pour obtenir des pièces d'automobile. Nous avons dû tenir compte des biais, des éventuels conflits d'intérêt des participants et du fait que la mémoire oublie et se modifie avec le temps.

Nous avons analysé chacun des documents écrits par lecture systématique. Chaque coupure de journal, magazine et revue de club a été lu d'un bout à l'autre afin d'y repérer des thématiques (organisation des clubs, type de voitures modifiées et techniques de modification selon les années, problèmes de relations publiques, événements et personnes marquants, etc). Une analyse semblable a été faite pour les documents audio-visuels. Les témoins se sont vu poser des questions d'ordre thématique afin de combler d'éventuels vides et d'apporter certaines précisions à nos sources.

Notre mémoire est divisé en trois parties, chacune correspondant à une phase de l'implantation du Stock car et du Hotrodding au Québec. Suite à un préambule consacré à l'histoire du passe-temps automobile avant le Stock car et le Hotrodding, le premier chapitre

aborde la manière dont les premiers promoteurs de Stock car québécois furent influencés et ont tenté de copier ce qu'ils ont vu aux États-Unis. Cette section met à profit les articles de journaux et des témoignages (+/- 1949-1953) relatant l'ouverture et les premières années de certaines pistes de Stock car québécoises. Le tout sert à démontrer le mimétisme culturel qui régnait chez les promoteurs et les autres participants par des exemples concrets qui ont été analysés. Cette partie aborde en parallèle l'arrivée de la passion pour les Hot rods chez les Québécois, en démontrant que ces derniers furent influencés par ce qu'ils ont vu aux États-Unis et aidés par l'amélioration du contexte socio-économique. Nous voyons comment les premiers passionnés ont reproduit les formes d'organisation de leurs confrères américains. Peu d'écrits existent sur ce sujet. Les sources utilisées sont orales (les témoignages enregistrés), quelques articles de journaux de l'époque (+/- 1945-1953) ainsi que l'analyse iconographique de photos. À travers cette partie, nous mettons en évidence le vecteur du bouche-à-oreille et le mimétisme.

Le second chapitre aborde la période 1953 à 1961, durant laquelle le mimétisme céda progressivement sa place à l'importation culturelle directe. Pour ce qui est du Stock car, nous voyons comment les journaux québécois adoptèrent une rhétorique inspirée directement de celle des Américains dans leur manière de parler des pilotes, des promoteurs et des courses elles-mêmes. Cette partie du mémoire décortique cette rhétorique des premières années du Stock car et son évolution, et montre comment, tout comme aux États-Unis, elle a contribué à créer des héros issus des classes ouvrières et à tenir la population intéressée à ce sport. Cette rhétorique évoluera en même temps que ce sport et que les structures qui l'encadrent.

Pour le Hotrodding, nous montrons qu'à partir des années 1950 le mimétisme fut fortement encouragé par la littérature américaine spécialisée. Cette partie du deuxième chapitre

aborde la question des magazines spécialisés américains que lisaient les Québécois soit le vecteur de la langue et de l'écrit. Nous présentons dans ce chapitre des exemples concrets de Québécois influencés par la littérature américaine. En effet, l'influence de la littérature spécialisée sur l'inspiration et de la pratique du Hotrodding chez les Québécois est indéniable. Les témoignages que nous avons recueillis, les revues américaines et les photos d'archives des clubs québécois nous permettent de démontrer ce processus.

Le troisième chapitre traite de l'implantation finale d'organismes d'encadrement du Stock car au Québec comme la NASCAR et leur influence sur la pratique du sport. Ce vecteur est sans doute le plus important. Au-delà d'un modèle à copier, il a imposé aux Québécois des normes qui ont standardisé la pratique du Stock car professionnel à travers l'Amérique du nord lors des événements professionnels et récréatifs. Les journaux québécois, certaines photos et vidéos ainsi que les témoignages sont les sources les plus importantes pour cette partie. En ce qui a trait au Hotrodding, ce chapitre montre comment les structures d'encadrement comme les clubs, les regroupements de clubs et les organisations américaines de sanction comme la NHRA (*National Hot Rod Association*) encadrèrent la pratique et importèrent des compétitions internationales au Québec. Les articles mentionnant le Québec parus dans les revues spécialisées américaines sont mis à contribution. Les quelques articles et chapitres parus à ce sujet dans des livres québécois, ainsi que les témoignages directs sont très utiles pour montrer ce graduel remplacement du mimétisme par l'implantation de structures américaines.

CHAPITRE I

1943-1953: PREPONDERANCE DU MIMÉTISME ET DE LA REPRODUCTION SOCIALE CHEZ LES AMATEURS DE STOCK CAR ET DE HOT ROD QUEBÉCOIS

LE MILIEU AUTOMOBILE QUEBÉCOIS AVANT L'ARRIVÉE DU STOCK CAR ET DU HOTRODDING MODERNES

Le Stock car et le Hotrodding modernes ne sont pas apparus au Québec du jour au lendemain. C'est le fruit d'un long processus issu directement du mimétisme. Un exemple de ce mimétisme est celui des premières courses automobiles photographiées et documentées qui ont eu lieu au début des années 1940. Les photos qui suivent (Fig. 1.1 et 1.2) en témoignent.

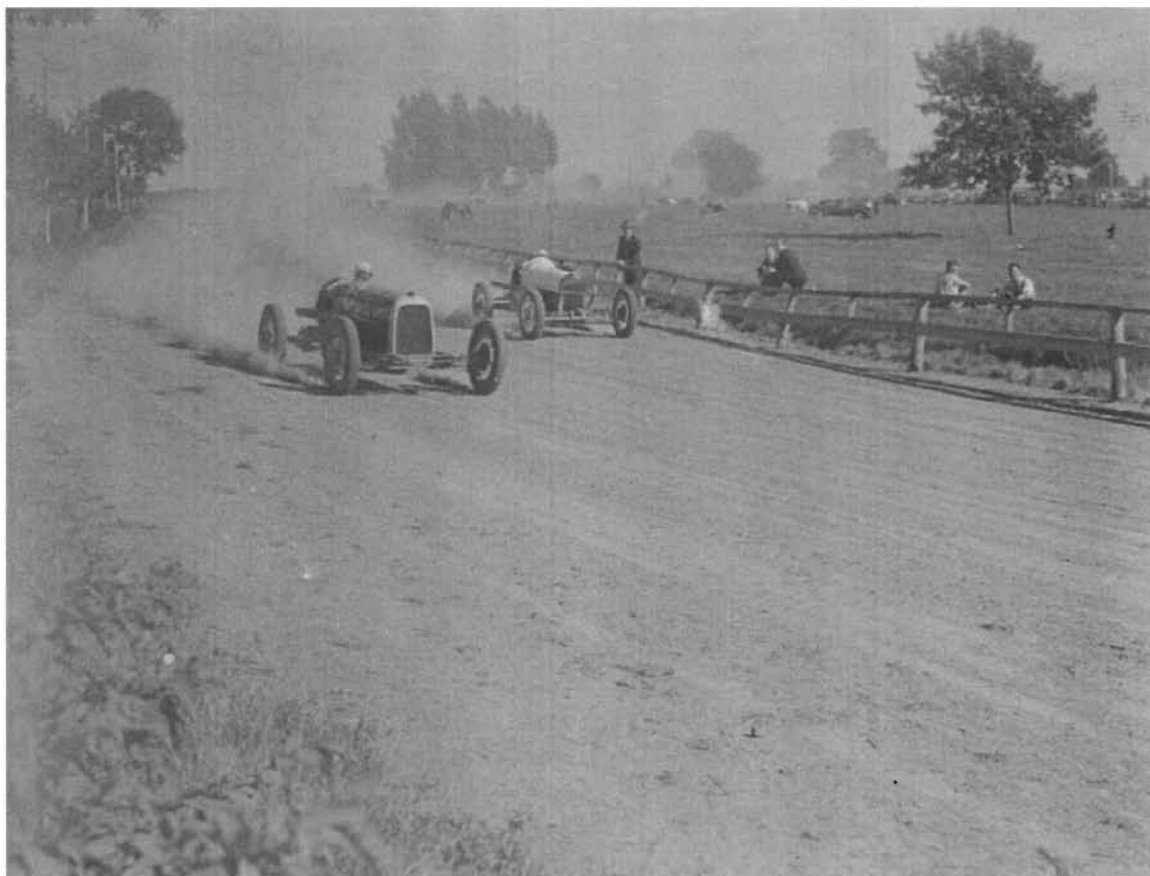


FIGURE 1.1 – Cette photo prise en 1940 illustre très bien les débuts du Stock car au Québec. Selon les notes de la BAnQ, le coureur est Donat Émard, le propriétaire du garage Donat Specs de Montréal. Il est l'exemple parfait de ce qu'étaient les premiers pilotes de Stock cars québécois : des garagistes à la recherche de sensations fortes profitant de l'occasion pour faire de la publicité auprès des spectateurs. (Source : BAnQ fonds Conrad Poirier, 1940. Cote : P48,S1,P5708)

Les coureurs québécois reproduisaient avec les ressources locales limitées dont ils disposaient et pour une durée de quelques heures les courses européennes et américaines prestigieuses de type « 24 heures du Mans » (Fig. 1.2) ou « Indy ». Il faut savoir qu'à l'époque, ce type de courses n'était pas inconnu pour certains Canadiens dont le Britanno-colombien Pete Henderson qui fit bonne figure aux États-Unis entre 1916 et 1920 dans les courses de série

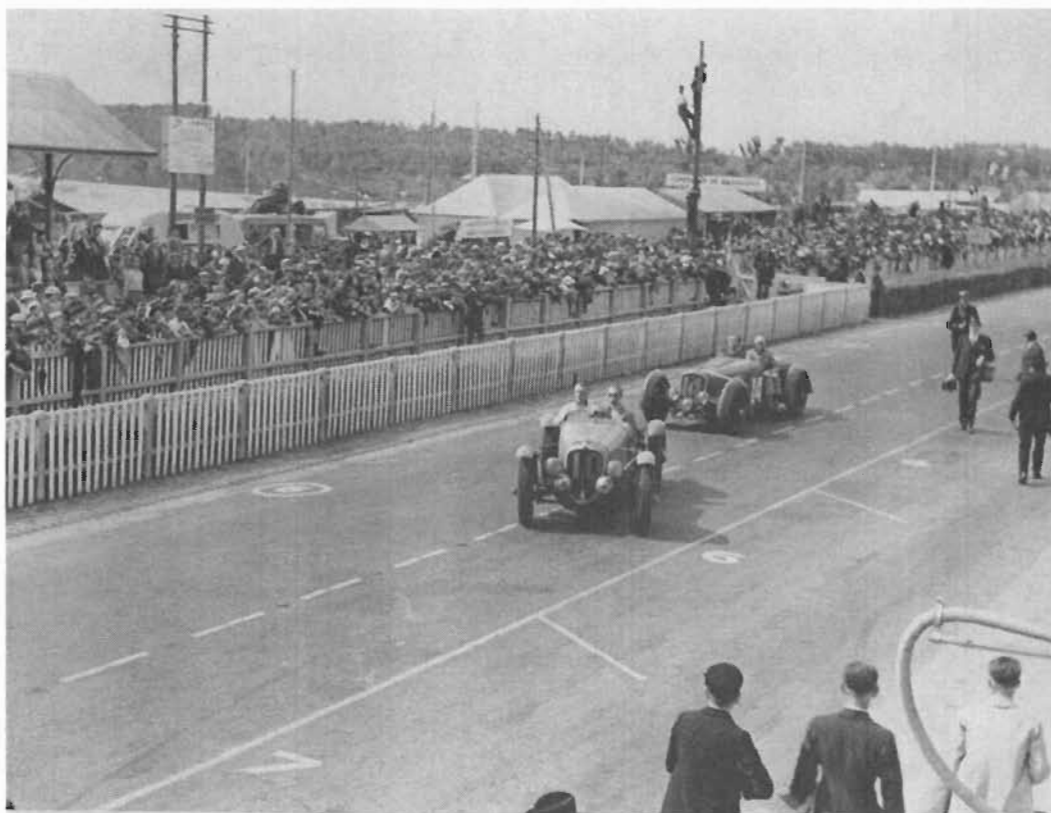


FIGURE 1.2 – Cette photo montre une voiture Delahaye 135 S (une voiture de sport prestigieuse) lors de la course du Mans de 1937. On distingue clairement les ressemblances avec la voiture de Donat Émard prise en 1940 sur la piste qui deviendra plus tard le Parc Richelieu. (Source : THE STORIES BEHIND MOTOR RACING FACTS AND FICTION. André Vaucourt, « The Delahaye years 1937 : winning big prices ». <http://8w.forix.com/delahaye1937.html> [en anglais]. Mise à jour : 27 août 2013, page consultée le 27 février 2018.)

Indy⁴⁴. La source d'inspiration des amateurs québécois venait donc du vieux continent et portait surtout sur les voitures et la manière de les modifier. L'utilisation de pistes de fortune comme des hippodromes ou des routes de campagne fermées pour l'occasion et reconverties en pistes de course le temps d'une fin de semaine était la norme, non seulement au Québec, mais ailleurs en Amérique du Nord comme le montre Mark Howell⁴⁵, en ce qui trait aux courses tenues aux États-

⁴⁴ Michael Gee, J. Thomas West, « Course automobile », L'encyclopédie canadienne, 6 février 2006, article mis à jour le 4 mars 2015, disponible en ligne sur <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/course-automobile>.

⁴⁵ M. D. Howell, *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*. Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

Unis durant cette période. Cela montre qu'avant notre période d'étude les Québécois ont pu s'inspirer de leurs voisins du sud pour cet aspect de leur passion (Fig. 1.3 et 1.4).

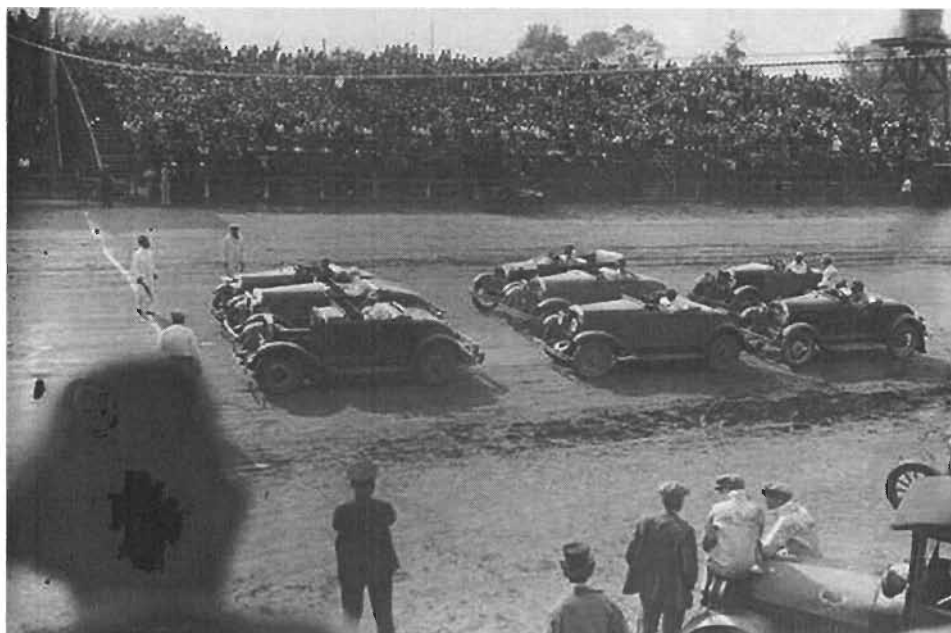


FIGURE 1.3 – Cette photo prise au Tennessee à la fin des années 1930 montre le genre de modifications que les Américains portaient à leurs voitures. On comprend alors que l'inspiration des Québécois était à la fois européenne et américaine. L'influence européenne allait bien vite disparaître du Stock car québécois. (Source : MOTOR 1.COM. Bill Wilson, « Bootlegging And NASCAR: From Moonshining to Racing », <https://www.motor1.com/news/71961/bootlegging-and-nascar-from-moonshining-to-racing/> [en anglais]. Mise à jour : 28 décembre 2013, page consultée le 12 mars 2018.)

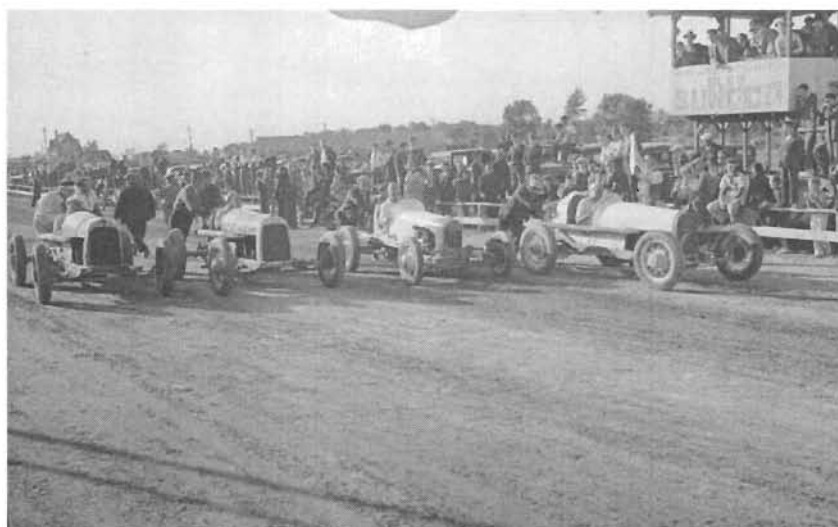


FIGURE 1.4 – Parc Richelieu. Cette photo prise en 1940 au parc Richelieu, comparée aux Fig. 1.2 et 1.3, montre le mélange des styles qu'il y avait au Québec. Des voitures de style européen, mais sur des pistes en terre battue à l'américaine. (Source : BAnQ fonds Conrad Poirier. Cote : P48,S1,P5713)

En matière de sport automobile, les Québécois suivaient l'air du temps, mais gardaient un certain penchant pour ce qui se passait aux États-Unis. Par exemple, comme partout ailleurs, la voiture fut très souvent utilisée comme décor pour une photo de mariage et pour se promener dans les environs de la demeure familiale lors de « tours de machine » les dimanches après-midi, après un lavage en règle, comme en ont témoigné plusieurs personnes âgées de mon entourage lorsque je les ai interrogées à ce sujet.

Le premier indice d'un intérêt ludique pour l'automobile date de 1941 (Fig. 1.5).

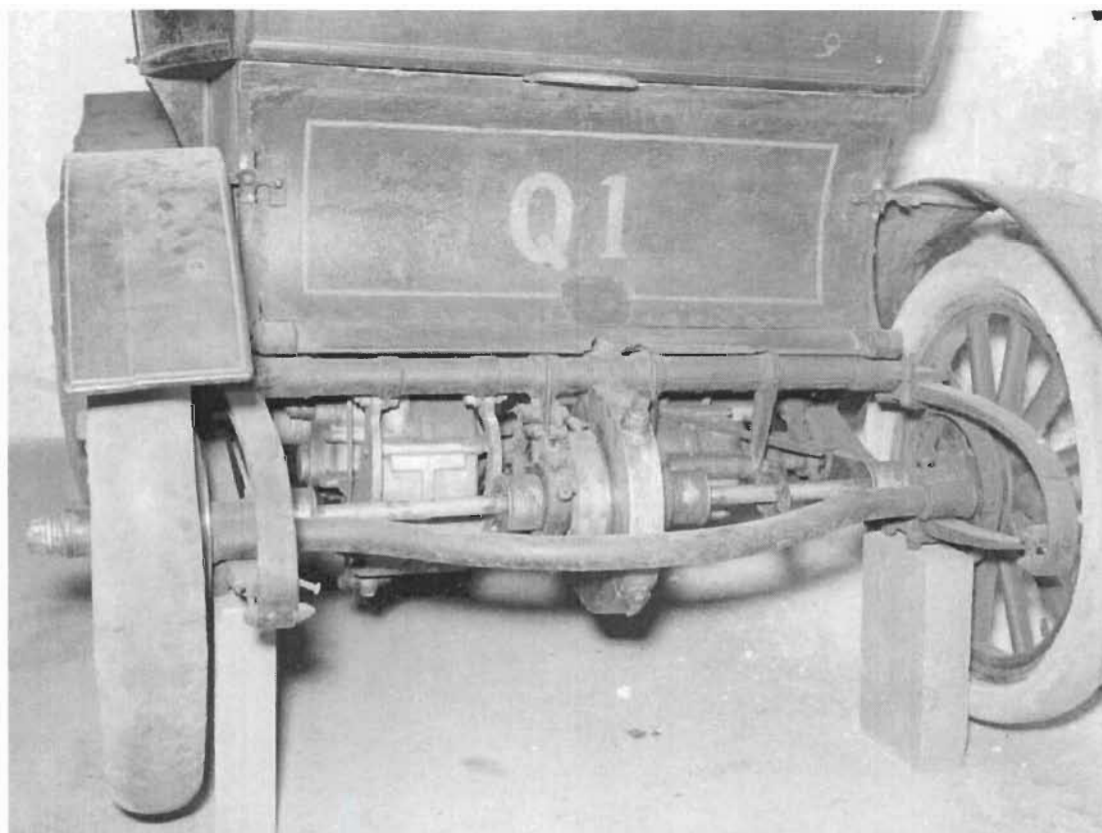


FIGURE 1.5 – Cette photo prise par Conrad Poirier illustre la première voiture immatriculée au Québec selon les notes de la BANQ : « Nous voyons l'arrière de la première voiture à essence immatriculée au Québec en 1898 et portant les initiales Q1. Propriété de M.H. Dandurand, cette L.N. 190 a été fabriquée en France par Dion, Bouton et Cie ». (Source : BANQ fonds Conrad Poirier, 1941. Cote : P48,S1,P6891)

Cette photo laisse penser que, comme ailleurs dans le monde, certains Québécois commençaient à se passionner pour la collection d'automobiles. Ces gens suivaient ce qui se faisait ailleurs car c'est aussi durant cette période que certains clubs automobiles occidentaux commencèrent à se spécialiser dans la préservation de véhicules anciens⁴⁶.

La première indication de l'existence de Hot rods québécois est une photo rapportée par l'historien Bill Sherk⁴⁷. L'auteur présente une photo datant de 1942 du Ford 1936 appartenant à un Montréalais du nom de Gordon Fairbanks. La voiture arborait de nombreuses modifications, certaines esthétiques comme des pare-chocs de De Soto, quatre phares, un pare-brise d'Auburn 1929 et une grille modifiée, et d'autres mécaniques comme l'ajout d'un compresseur pour le moteur. Bill Sherk rapporte que la voiture aurait gagné un prix au New Jersey, ce qui est fort instructif pour notre analyse. Cet élément montre que le propriétaire de la voiture avait des liens avec les Américains, et qu'il fut influencé par le vecteur du contact direct pour la pratique de sa passion car les revues spécialisées traitant du sujet n'existaient pas encore au tournant des années 1940. De plus, il a un nom à consonance anglophone, ce qui n'est pas surprenant, car pour des raisons linguistiques et financières, de nombreux pionniers du Hotrodding québécois étaient anglophones.

Par contre, pour que le Hotrodding et le Stock car s'implantent au Québec sous leur forme actuelle, il faudra attendre le tournant des années 1950 et cela prit plus de 20 ans avant que les passionnés québécois ne fassent partie intégrante des circuits nord-américains. C'est ce processus qui constitue le cœur de notre mémoire de maîtrise.

⁴⁶ Ken W. Purdy, « Les automobiles anciennes », dans *Le livre de l'année 1963*, articles recensés et publiés par Grolier Incorporated, 1963, p. 178-181.

⁴⁷ Bill Sherk, *60 Years Behind the Wheel : The cars we drove in Canada 1900-1960*. Toronto, Dundurn, 2003, p. 142.

L'ARRIVÉE DU STOCK CAR AU QUÉBEC, 1949-1953: LE TEMPS DU MIMÉTISME

Lors de la structuration des passe-temps qu'étaient le Stock car et le Hotrodding aux États-Unis, les amateurs québécois ne voulurent pas être en reste. Ils se mirent très rapidement à reproduire les compétitions et les organisations du Sud. Ce mimétisme allait vite porter ses fruits.

1949 fut une année charnière car les premières formes d'organisation typiques du Stock car d'après-guerre firent leur arrivée au Québec. Rappelons qu'au Québec comme aux États-Unis avant 1948, peu d'encadrement (type de pistes, longueur de la piste, sécurité, etc.) régissait ces courses. Les compétitions n'étaient pas encore centralisées comme le furent par la suite les courses de type NASCAR. Au Québec, les journalistes parlaient de courses d'automobiles et non pas de courses de « Stock car », comme le montre l'article du 29 juillet 1949 intitulé « Courses d'automobiles à Ste Monique des Saules » paru dans le journal *L'Action Catholique*⁴⁸. Ce même article mentionne la présence de « vétérans » provenant de diverses régions du Québec et connus du public, ce qui porte à croire qu'il y avait déjà des compétitions interrégionales, mêmes si elles étaient peu nombreuses. Ces « vétérans » étaient des pilotes comme Donat Émard, des gens soutenus par leur communauté qui était fière de compter un pilote dans ses rangs. Souvenons-nous que cela est en tout point conforme à ce qu'explique Hurt⁴⁹ du côté américain, soit que les premiers coureurs étaient souvent soutenus par leurs proches et des gens qui aimaient voir un membre de leur communauté se démarquer. Toutefois, il s'agit probablement d'un réflexe local plus que de mimétisme. Le mimétisme allait se manifester plus clairement par la suite: l'après-

⁴⁸ Article non signé, « Courses d'automobiles à Ste Monique des Saules », *L'Action catholique*, 16 juillet 1949.

⁴⁹ Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p.120-137.

guerre allait chambouler ce système et jeter les bases du Stock car tel qu'on le connaît aujourd'hui. Rappelons que la NASCAR est née en 1948, et les promoteurs québécois n'allaient pas tarder à emboîter le pas en créant eux aussi des associations fonctionnant comme celles des Américains.

Ces changements se manifestèrent entre autre par l'ouverture de la première piste québécoise destinée aux courses de type Stock car soit la piste de Sainte-Monique-des-Saules, près de Québec. L'histoire de cette piste est intimement liée au mimétisme caractérisant les premières années du Stock car québécois. La piste est différente des autodromes de campagne comme l'était le parc Richelieu dans les années 1940 et montre des influences américaines. Elle est créée pour les sports motorisés et non pas pour des sports équestres, comme le mentionne *L'Action Catholique*⁵⁰ dans l'article mentionné précédemment. Elle comporte des estrades neuves, des stands à rafraîchissements et on y offre même un service de navette. Cette manière de concevoir les pistes en fonction du confort des spectateurs était typique de pistes américaines d'envergure de la même époque, comme le *Daytona Speedway*. Le revêtement de cette piste était de la simple terre battue, comme les pistes américaines de la même période. La conception et l'organisation de cette piste montre que ses concepteurs ont clairement puisé leurs inspirations dans les pistes américaines.

Les contacts directs avec les Américains se produisirent très tôt dans l'histoire de la piste. En effet, quelques semaines après son ouverture, on relève la présence de coureurs américains en temps qu'invités spéciaux. Paru dans le journal *L'Action Catholique* le 16 juillet 1949⁵¹, le

⁵⁰ Article non signé, « Courses de motocyclettes à la nouvelle piste Ste-Monique », *L'Action catholique*, 16 juillet 1949.

⁵¹ *Idem*.

premier article concernant cette piste la mentionne comme étant destinée aux sports motorisés en général, dont la moto, ce qui était en adéquation avec la mission de ses fondateurs. Les propriétaires fondateurs étaient E. Groulx, Ed Nadon et R. Ostiguy, directeurs du Club Automoto de Québec⁵², un club regroupant des amateurs de vitesse pour les deux types de véhicules. L'article qui nous intéresse parle de l'inauguration de la piste, et c'est là que les preuves de contacts directs avec des Américains se révèlent. L'article donne les noms des principales têtes d'affiche : « En plus des inscriptions données hier, citons Thom Krchl et Miles Ruley Jr. de Madison, Wisconsin »⁵³. L'article mentionne une demi-douzaine d'autres coureurs américains présents ce jour-là. C'est donc dire que ces coureurs et ces promoteurs avaient des liens entre eux avant l'ouverture de la piste, et des liens assez forts pour attirer ces professionnels en bon nombre. De plus, le fait que des coureurs soient prêts à parcourir des milliers de kilomètres pour courir au Québec démontre le sérieux de la piste et de l'organisation de la course, mais surtout, le fait que cette piste répondait aux attentes de nos voisins du sud. Cette piste n'est par contre pas encore une « annexe » des pistes américaines comme le seront bien des autodromes québécois à partir de la seconde moitié du 20^e siècle car nous sommes encore dans l'invitation d'Américains à participer à des événements spéciaux et non pas dans un circuit « intégré » au circuit nord-américain.

Ce qui renforce l'idée du mimétisme porté par le vecteur de contact direct est le fait que le milieu de la course n'était pas hermétique, et qu'après l'arrivée des courses de motos, le milieu de la course automobile sur terre battue québécoise se mit à ressembler point par point au Stock

⁵² *Idem.*

⁵³ *Idem.*

car américain. Les premières traces probantes de courses de Stock car à la piste Sainte-Monique remontent au 23 juillet 1949. Un court article intitulé « En lice dimanche après-midi »⁵⁴ présente un certain Monsieur Lapointe de Québec à côté de sa voiture de course. Outre le fait qu'il s'agisse d'un pilote de moto qui conduit désormais une automobile sur piste, on peut relever le terme employé par le journal pour parler de la course d'auto elle-même. On parle de course « d'automobiles de promenade ». C'est l'adaptation française de « Stock car », le terme employé par les Américains. De plus, l'article explique qu'il y a eu des épreuves de qualifications pour la course plus importante à venir. Ce système de qualifications était employé par les Américains pour ce type de courses, un autre exemple de mimétisme et d'importation d'un système de la part des Québécois. D'anciens pilotes que nous avons interrogés, comme Gérard Major⁵⁵ ou Jean-Paul Cabana⁵⁶, mentionnaient ce système et expliquaient son fonctionnement : les pilotes amassaient des points selon leur classement dans les diverses courses. Les pilotes ayant le plus de points pouvaient participer aux courses les plus importantes et aux « séries », un peu comme dans d'autres sports comme le hockey. Ce système était employé par les Américains durant cette période, comme nous le montrons dans la section consacrée au Stock car et au Hotrodding aux États-Unis, en annexe. Comme les Québécois ne faisaient pas encore partie des circuits américains comme celui de la NASCAR, mais qu'ils faisaient comme leurs modèles, nous sommes encore dans le mimétisme. Pour les journalistes, nous sommes dans le mimétisme aussi avec certaines phrases et expressions littéralement copiées de leurs confrères américains (voir Chapitre 2).

⁵⁴ Article non signé, « En lice dimanche après midi ». *L'Action catholique*, 23 juillet 1949.

⁵⁵ Entrevue du 9 novembre 2016.

⁵⁶ Entrevue du 25 septembre 2016.

L'année 1949 fut aussi celle où certains propriétaires de pistes allèrent leurs forces pour créer des galas, qui rappellent en tous points les débuts du NASCAR aux États-Unis. Le premier exemple de ce type de mimétisme consistant à copier des événements américains nous vient de la piste du Parc Richelieu à Montréal (aujourd'hui, la Rue Raoul-Jobin au croisement de la rue Notre-Dame Est à la hauteur de Pointe-aux-Trembles⁵⁷). C'était à la base un hippodrome utilisé par son promoteur, Monsieur Aldérie Cloutier, pour des courses de voitures semblables à ce qui se faisait à Québec. Ce qui retient notre attention est le gala de course automobile annoncé par l'exemplaire de *L'Action catholique* du 1^{er} septembre 1949⁵⁸. L'article explique que pour la course qui aura lieu à la Fête du Travail, Aldérie Cloutier (promoteur du Parc Richelieu) et Rodrigue Ostiguy (promoteur de Sainte-Monique) organisent ensemble une course regroupant les meilleurs coureurs de la province. Ce qui corrobore la thèse du mimétisme est le fait que le championnat est une reproduction à plus petite échelle du Grand National organisé aux États-Unis, où les meilleurs pilotes se disputaient la Winston Cup. Cette forme très simple et directe de mimétisme allait rapidement évoluer et apporter une toute autre dimension au milieu du loisir automobile québécois.

VERS L'ARRIVÉE DES AMÉRICAINS ET DE LEURS « ANNEXES » AU QUÉBEC

Le mimétisme va poursuivre son évolution et progressivement mener vers une présence plus marquée et structurante des Américains au Québec. Leurs systèmes de pointages, leurs règlements seront de plus en plus utilisés, comme les exemples qui suivent le démontreront.

⁵⁷ Stock Car Quebec, « Parc Richelieu (Pointe-aux-Trembles, Qc » <http://www.stockcarquebec.ca/pistes/parcrichelieu.htm> [en français]. Date de mise à jour inconnue, page consultée le 1 février 2017.

⁵⁸ Article non signé, « Conducteurs de la capitale aux courses d'autos de Montréal », *L'Action catholique*, 1 septembre 1949.

Notre premier exemple prend place en 1950, dans un court article de *l'Action Catholique* paru le 12 juin⁵⁹. L'article mentionne le fait qu'un dénommé Henri Charron est président d'un nouveau club de course automobile appelé *Montreal Automobile Racing Club*. Notons le nom anglais du club, inspiré des clubs américains semblables. L'article mentionne le fait que grâce à ce club, le Parc Richelieu pourrait accueillir « la plus grande course automobile de son histoire ». Ce qui est intéressant, c'est que cet article montre que les Québécois tout comme les Américains se regroupaient de plus en plus en clubs pour organiser des événements automobiles. Bien que nous soyons encore dans une sorte d'imitation, celle-ci se modifie et ne concerne plus uniquement un gros événement, mais vise l'organisation de plusieurs événements dans le temps, comme le montre aussi l'expression « saison estivale des courses » utilisée dans l'article du journal *Le Canada* paru le 4 juin 1951 (Fig. 1.6). N'oublions pas que la piste Sainte-Monique de Québec fut ouverte par les trois présidents du Club Auto-Moto. Tout comme aux États-Unis, les clubs encadreront de plus en plus la pratique et aideront à structurer et uniformiser ses règlements pour permettre des courses interrégionales comme ce fut le cas pour la course qui eut lieu le 9 juin 1951 où le système de points fut utilisé pour classer les pilotes de diverses provenances, comme le démontre l'article reproduit à la Fig. 1.6.

Outre le fait que ce système de pointage à l'américaine est clairement expliqué, cet article montre les effets de l'influence de plus en plus forte du milieu américain sur le milieu québécois. On parle explicitement de courses de « Stocks Cars » (sic), terme emprunté directement aux Américains. De plus, l'article prend la peine de mentionner la popularité de ces courses aux États-Unis, c'est donc dire qu'il ne s'agit pas seulement d'une simple course de voitures inspirée

⁵⁹ Article non signé, «Courses d'autos au parc Richelieu », *L'Action catholique*. 12 juin 1950.

des courses américaines comme on en voyait avant, mais bien du modèle emprunté aux Américains. Sachant qu'à l'époque un bon nombre de Québécois allaient déjà passer leurs

LES COURSES D'AUTOS DEBUTENT VENDREDI AU PARC RICHELIEU

C'est vendredi soir prochain à la piste du parc Richelieu, que le promoteur Henry Robinson présentera au public montréalais et des environs, son premier programme de la saison estivale des courses "Stocks Cars" (autos de tourisme). Ces genres de courses d'autos, qui attirent des foules considérables dans les plus importants centres des Etats-Unis, surtout en Floride, fournissent des scènes vraiment excitantes, qui tiennent les spectateurs continuellement en haleine.

A l'occasion de son premier programme, vendredi soir prochain, Robinson s'est assuré les services d'une phalange de conducteurs de renom, qui devraient se livrer des luttes contestées. Le programme commencera à 7 h. 30 précises, par les courses d'essais, qui permet-

tent aux organisateurs de connaître le temps enregistré par les conducteurs, afin de déterminer leur position respective au départ.

A 8 h. 30 précises, débutera la 1ère course. Les concurrents devront contourner la piste 10 fois. Le vainqueur recevra un magnifique trophée plus une bourse alléchante. Ensuite, il y aura quatre épreuves de qualification, (10 tours de piste chacune) et les meilleurs conducteurs prendront place au départ dans la course finale (25 fois le tour de la piste). Il y aura également une autre course (15 fois le tour de la piste). Les activités prendront fin vers 11 h. 30.

Les virtuoses du volant qui participeront à ce programme sauront fournir aux spectateurs des courses fertiles en émotions. Un montant total de \$1,000. sera partagé parmi les vainqueurs des différentes épreuves en lice.

4 JUIN, 1951 LE CANADA 9

FIGURE 1.6 – Article de journal annonçant une course automobile. (Source : « Les courses d'autos débutent vendredi au Parc Richelieu », *Le Canada*, 4 juin 1951)

vacances en Floride, comme l'a relevé Godefroy Desrosiers-Lauzon⁶⁰, il est très envisageable que certains d'entre eux, ayant assisté à ce genre de courses lors de leurs vacances, aient eu l'idée

⁶⁰ Godefroy Desrosiers-Lauzon, « Nordicité et identités Québécoise et canadienne en Floride ». *Globe*, 9, 2, 2006, p.137-162. <https://doi.org/10.7202/1000883ar>

d'importer ce modèle au Québec. D'ailleurs, un article paru le 5 juin 1951 dans *Le Canada*, décrivant les émotions ressenties lors de ces courses, se termine sur cette phrase :

« Ces courses de « Stock cars » connaissent une très grande popularité aux États-Unis, surtout en Floride, et c'est pourquoi Henri Robinson présentera cet été une série de programmes afin de permettre au public montréalais d'apprécier ce sport à sa juste valeur »⁶¹

Le vecteur du contact direct commence à paraître clairement et l'hypothèse de son existence est renforcée par un article paru le 7 juin 1951 dans *Le Canada* portant le titre suivant : « Inscription de 5 Américains dans les courses de Stock cars »⁶², ce qui montre encore une fois une communication entre les deux milieux, comme nous l'avons vu pour la piste de Sainte-Monique. De plus, ces événements montrent une maturation, une évolution de ce processus de mimétisme vers une intégration plus poussée et complexe du milieu québécois au sein du milieu américain.

Autre emprunt des Québécois aux Américains durant cette même période : les organismes d'encadrement. Selon un article paru le 5 juin 1951 dans le journal *Le Canada*⁶³, l'Association canadienne des courses de Stock cars règlementait les courses professionnelles de l'époque. Les règlements étaient très semblables à ceux des Américains⁶⁴, puisqu'il y avait une perméabilité au niveau des coureurs entre les deux associations comme le démontre cette partie de l'article :

« Ces courses qui fournissent beaucoup d'action sont disputées selon les règlements de l'association canadienne des courses de Stock cars (autos de tourisme) [...] Plusieurs virtuoses du volant ont fait parvenir leurs inscriptions au promoteur Henri Robinson, mais

⁶¹ Article non signé, « Les courses en « Stock cars » fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

⁶² Article non signé, « Inscription de 5 Américains dans les courses de Stock cars », *Le Canada*, 7 juin 1951.

⁶³ Article non signé, « Un programme de 1er choix aux courses « Stocks cars » fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

⁶⁴ Cette perméabilité était possible notamment grâce à un système de points identique. De plus, les règlements touchant la modification des voitures étaient similaires et les pistes avaient les mêmes spécifications (1/3 de mile en terre battue) qu'au sud de la frontière. (Gérard Major, entrevue du 3 avril 2017)

ce dernier, dans l'unique but de plaire aux spectateurs, a accepté celles des conducteurs possédant les meilleurs records sur les pistes américaines et canadiennes »⁶⁵

Nous sommes donc ici dans ce qui aboutira quelques années plus tard à l'entrée des annexes des organisations américaines au Québec. Cette présence d'Américains sur les pistes québécoises fit aussi progresser et évoluer le passe-temps par le biais des contacts directs au niveau des pilotes eux-mêmes. Les pilotes étaient parmi les premières personnes à être en contact avec les Américains et à être influencées par ces derniers comme le montre le témoignage que nous a accordé Gérard Major. Lorsque nous l'avons interviewé le 3 avril 2017, il nous a dit avoir reçu de nombreux conseils de pilotes américains quant à la manière de modifier certaines composantes de sa voiture, ce qui a contribué à sa carrière impressionnante. Il affirme avoir appris beaucoup au niveau de la conduite, par exemple en regardant les Américains courir et négocier des courbes. D'autres pilotes québécois de la même époque comme Jean-Claude Cabana ont affirmé la même chose lors de nos entrevues.

Durant la même période les journalistes se laissaient de plus en plus influencer par leurs confrères américains. Les journaux québécois comparaient souvent les pilotes d'ici aux Américains comme le démontre cet extrait : « Malgré la présence de plusieurs conducteurs américains vendredi dernier, nos conducteurs canadiens ont su afficher une magistrale tenue [...] »⁶⁶. Cet exemple en est un parmi d'autres. Il dégage une tendance à la comparaison, à l'imitation, mais surtout une envie générale de rivaliser avec les meilleurs. Cette idée-là sera présente jusqu'à aujourd'hui dans l'esprit des pilotes de course. On ne voulait plus seulement

⁶⁵ Article non signé, « Un programme de 1er choix aux courses « Stocks cars » fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

⁶⁶ Article non signé, « Dutilly et Pierce dans les courses de Stock cars », *Le Canada*, 12 juin 1951.

faire comme les Américains, on voulait rivaliser avec eux. Un autre exemple de cette tendance est l'article suivant (Fig. 1.7) : la majorité des articles portant sur les courses de Stock car québécoises étaient écrits dans ce style.



FIGURE 1.7 – Article de journal montrant la volonté des Québécois de rivaliser avec les Américains. (Source : « Dutilly sera à surveiller dans les grandes courses "Stock Cars" », *Le Canada*, 4 juin 1951)

Cet article illustre ce désir de rivaliser avec les meilleurs et même de les surpasser. Plus la proximité entre Américains et Québécois augmentera, plus la rivalité fera de même. Cette

⁶⁷ Article non signé, « Dutilly sera à surveiller dans les grandes courses de 'Stock cars' », *Le Canada*, 14 juin 1951.

proximité et cette sorte de rivalité seront bénéfique au Stock car, mais aussi au Hotrodding tel qu'on le connaît, qui est arrivé au Québec durant la même période

1953: LES PREMIERS HOTRODDERS QUEBÉCOIS SUR LES TRACES DES AMÉRICAINS, POUR LE MEILLEUR ET POUR LE PIRE

L'arrivée du Hotrodding au Québec s'est faite de la même façon que celle du Stock car, par un mimétisme porté par le bouche-à-oreille et par des contacts directs avec des passionnés américains. Dans son livre écrit en 1970⁶⁸, le journaliste automobile Pierre Luc explique que des pistes de courses d'accélération étaient établies depuis peu (vers 1952) en Nouvelle-Angleterre. Il affirme que certains Québécois assistaient à ces courses de 400 mètres (1/4 de mile) et eurent la piqure pour ces bolides. Cette proximité laissa des traces dès 1953 dans les journaux montréalais. En effet, Pierre Luc rapporte que les toutes premières mentions de Hotrodders québécois apparaissent dans un article datant de 1953 qu'il cite, intitulé « *N.D.G. Hot Rod Fans Thorn in Police Side* »⁶⁹. L'article mentionne le même problème que celui relevé par plusieurs articles américains contemporains, c'est-à-dire que les amateurs de Hot rod dérangent beaucoup en faisant la course dans la rue, n'ayant pas d'autres choix étant donné l'absence de pistes de courses réglementées. Ce problème qu'avaient les Hotrodders avec la population générale et la force constabulaire est similaire à celui des Américains. Ce n'est pas du mimétisme, mais les solutions au problème le seront. H.F Moorhouse citait une entrevue menée par le *New York Times* en 1949

⁶⁸ Pierre Luc, *R.P.M. ; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 214.

⁶⁹Article non signé, « N.D.G. Hot Rod Fans Thorn in Police Side », *Montreal Star*. 1953, p. 7.

auprès d'un responsable de la sécurité des routes dans un article rédigé en 1986 pour le compte du magazine *Popular Culture* :

« Possession of the « hot rod » car is presumptive evidence of an intent to speed and speed is the public enemy No. 1 of the highways. It is obvious that a driver of a « hot rod » car has an irresistible temptation to « step on it » and accordingly operate the vehicle in a reckless manner endangering human life. It also shows a deliberate and premeditated idea to violate the law. These vehicles are largely improvised by home mechanics and are capable of high speed and dangerous maneuverability. »⁷⁰

Cette image négative des amateurs d'automobiles modifiées perdurera jusqu'à nos jours, avec des périodes plus intenses que d'autres. Ce sera le talon d'Achille des Hotrodders et autres amateurs de voitures modifiées, qui devront consacrer énormément d'énergie à défendre leur passion aux États-Unis, ainsi qu'au Québec dans le cas qui nous concerne. Tout comme aux États-Unis, les clubs de Hotrodders et les associations qui les regroupent deviendront les défenseurs et les agents structurants de ce hobby, comme le furent, dans le domaine du Stock car, les associations de pilotes et de promoteurs de la même époque pour le NASCAR.

LES CLUBS COMME ORGANISMES DE REGULATION

Aux États-Unis, dès les années 1920 et 1930 des associations ont vu le jour en Californie pour régler les courses et les chronométrer⁷¹. Durant les années 1940, avec l'explosion de ce hobby, de nombreux clubs de Hotrodders virent le jour aux États-Unis. Outre s'ériger en organismes d'encadrement pour leurs membres afin de redorer leur image ternie par de graves accidents et les comportements délinquants de certains, ces clubs militaient pour avoir des pistes de courses de « drag » (course d'accélération où deux pilotes doivent parcourir une distance de

⁷⁰ H. F. Moorhouse, « Racing For A Sign: Defining The "Hot Rod" 1945-1960 », *Journal of Popular Culture*, 20, 2, 1986, p. 83.

⁷¹ Robert Genat, *The Birth of Hot rodding: The Story of the Dry Lakes Era*, St Paul (MN), Motorbooks International, 2004, 156 p.

400 mètres sur une piste droite asphaltée), comme le montre la quasi-totalité des vidéos d'archives portant sur ce sujet, et dont *The Cool Hot Rod*⁷² est un bon exemple. Cela dit, ces vidéos qui se posaient en fictions destinées à sensibiliser les jeunes aux bons comportements routiers sont tout de même à prendre avec réserve vu leur biais évident. Ces histoires montrent généralement un jeune propriétaire de Hot rod un peu délinquant accueilli par un club bienveillant qui, au fil de l'histoire, fera de lui un jeune homme américain respectable. Pourtant, cette façon romancée d'expliquer les choses montrait tout de même bien le rôle cette fois-ci réel qu'avaient beaucoup de clubs de Hotrodding : structurer et encadrer le passe-temps. Un très bon exemple est celui de la *National Hot Rod Association*, qui a vu le jour en 1951 en Californie. Dans son introduction au livre *The Fast Lane : History of NHRA Drag Racing*, Wally Parks, le fondateur de cette association, raconte les débuts de cette association qui régule encore aujourd'hui les courses de drag, tant prisées par les Hotrodders⁷³. Il raconte que ces courses sont basées sur la distance qui sépare deux blocs d'habitation en ville, soit 400 mètres (un quart de mile), car elles avaient lieu dans la rue durant les années 1940. Voyant le chaos qu'il y avait dans le milieu et les divers dangers, Parks décida de faire travailler de concert les organisateurs des courses comme celles de Bonneville et les clubs californiens de Hot rod pour organiser des courses encadrées et légales sur des pistes sécuritaires⁷⁴.

Durant les années 1950, tout indique que les amateurs québécois ont suivi consciemment l'exemple de leurs confrères américains et ont repris et même copié des pans importants de leurs

⁷² Sid Davis Production, « The Cool Hot Rod », <https://www.youtube.com/watch?v=T8oT1wHxEI4> [en anglais]. Vidéo de 1953 mise en ligne sur Youtube par GreaserCentral le 22 septembre 2014, page consultée le 18 avril 2018.

⁷³ Wally Parks, « Introduction », dans Sally Beaumans, *The Fast Lane : History of NHRA Drag Racing*, New York, Harper Entertainment, 2001, 204 p.

⁷⁴ *Ibid.*

organisations. Comme aux États-Unis, les clubs de Hot rod ont commencé à se structurer et à encadrer la pratique de ce passe-temps afin d'acquérir de l'acceptation sociale, car bien que ce passe-temps se pratiquait de manière plus modeste, des dérapages avaient tout de même lieu⁷⁵. Comme aux États-Unis, les clubs de Hot rod ont commencé à se structurer et à encadrer la pratique de ce passe-temps afin d'acquérir de l'acceptation sociale. De nombreux clubs virent le jour dans la région de Montréal : *The St-Laurent Shifters*, *The Piston Poppers* (Verdun), *Lachine Auto Timing*, *the Quebec Timing Association*, *The Canadian Crown Customs*, *the Trojans*, *N.D.G Throttle Jockey*, *Road Kings* et *The Mable Grove Custom Car Club*⁷⁶. Ces noms étaient en anglais pour deux raisons. D'abord, plusieurs amateurs de Hot rod de la première heure, comme par exemple notre témoin Robert Di Pietro, étaient anglophones et donc favorisés par l'absence de barrière linguistique. De plus, ces gens reprenaient pour leurs insignes l'esthétique de leurs sources d'inspiration, soit les clubs américains. Les Fig. 1.8 et 1.9 montrent les emblèmes de deux associations américaines⁷⁷, de celles qui ont servi d'inspiration aux Québécois.



FIGURES 1.8 et 1.9 – Ces deux photos provenant d'un site américain de collectionneurs d'insignes montrent des exemples de plaques américaines de clubs des années 1950. La ressemblance des noms est flagrante et montre la source d'inspiration des clubs québécois. (Source : Brian's Military Jeeps « 1950's, 1960's, 1970's NOS Car Club Plaques Hot Rods, Street Rods, Muscle Cars FOR SALE », [http://www.ijecpparts.com/Archives/1950 1960 1970 CarClubPlaques.html](http://www.ijecpparts.com/Archives/1950%201960%201970%20CarClubPlaques.html) [en anglais]. Mise à jour : 19 juillet 2012, page consultée le 29 avril 2018.)

⁷⁵ Pierre Luc, *R.P.M.; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 201.

⁷⁶ *Ibid.* p. 214.

⁷⁷ Pinterest, « Car club Plaques [sic] », <https://www.pinterest.ca/mrvolvonaut/car-club-plaques/> [en anglais]. Mise à jour inconnue, page consultée le 13 mars 2018.

Toujours selon Pierre Luc⁷⁸, ces clubs se sont regroupés en 1958 pour former le Q.H.R.C (*Quebec Hot rod Council*). Le but de cette organisation était de régler le premier problème que les jeunes amateurs de bolides devaient affronter pour le bien de leur passe-temps et pour leur sécurité: les courses de rues, des courses qui ne furent jamais endiguées, mais qui évoluèrent avec le temps jusqu'à nos jours. La solution proposée était la même qu'aux États-Unis : ouvrir des pistes d'accélération (drag). En se regroupant, ces clubs parfois composés de quelques membres seulement devenaient une force capable de faire avancer le projet d'une piste de course d'accélération dans la Grande Région de Montréal.

Ce regroupement avait aussi d'autres buts, qui rappellent point par point ce qui s'est passé aux États-Unis durant les années 1950-1960, lorsque ce passe-temps s'est structuré et organisé plus sérieusement. On voulait de la reconnaissance. Pour l'acquérir, Pierre Luc⁷⁹ rapporte que durant cette période, des événements sociaux étaient organisés, des randonnées, des expositions, mais surtout des inspections de sécurité sur les véhicules des membres. Ces inspections étaient l'élément le plus important pour rassurer le public et améliorer l'image des Hotrodders. Toujours selon Pierre Luc, ces événements se faisaient de manière publique, dans des stationnements de centres d'achats comme le Mount Royal Shopping Center et le Norgate Shopping Center⁸⁰, pour publiciser ce souci de sécurité des clubs. Cette façon de faire est calquée sur celle des Américains. Durant cette période, plusieurs clubs américains allaient jusqu'à conclure une sorte de partenariat avec les autorités locales (policiers, politiciens et autres) pour sanctionner leurs

⁷⁸ Pierre Luc, *R.P.M.; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Québec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 230.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

clubs en échange du fait que leurs membres montrent patte blanche et que leurs véhicules passent un contrôle de sécurité. Une fiction éducative visant à sensibiliser les jeunes, « The cool Hot rod »⁸¹ montre très bien ce phénomène. Réalisé en 1953 avec la collaboration de *Hot rod Magazine*, le club des *Rambling Rods*, le club des 13-20 et le département de police d'Inglewood (Californie), racontent l'histoire de « Bullet Bill » un jeune Hot Rodder arrivant dans une ville qu'il trouve ennuyante. Le documentaire présente ce jeune comme étant une « tête brûlée », au volant d'un « *jalopy* »⁸², qui se fait intégrer progressivement dans un club automobile bien encadré. Un exemple que les Québécois vont rapidement mimer. Cette solution sembla fonctionner momentanément comme le rapporte encore une fois Pierre Luc : « *Although sparse in the early to mid 50's, there was an ever-increasing number of fine street rods and customs and the early public indignation gradually eased off* »⁸³. Cet extrait sous-entend aussi, par le qualificatif « *fine street rods* »⁸⁴, que la hausse de la qualité des Hot rods imposée par les clubs était responsable de ce changement de perception du public.

Le mimétisme était donc principalement porté par les contacts directs entre Québécois et Américains comme l'ont montré les exemples présentés dans ce chapitre. La formation de clubs et d'associations tant pour le Stock car que le Hot rod coïncident parfaitement avec ce qui s'est passé au sud de la frontière durant le début des années 1950. Les liens entre les amateurs des deux pays commençaient à se tisser et à influencer fortement la pratique du passe-temps, comme

⁸¹ Sid Davis Production, «The Cool Hot Rod», <https://www.youtube.com/watch?v=T8oTlwHxE14> [en anglais]. Vidéo de 1953 mise en ligne sur Youtube par GreaserCentral le 22 septembre 2014, page consultée le 18 avril 2018.

⁸² « *Jalopy* » était une expression populaire quelque peu péjorative utilisée par les Américains pour décrire une voiture en mauvais état. Ce terme fut appliqué aux Hot rods.

⁸³ Pierre Luc, *R.P.M.; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*. Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 214.

⁸⁴ Peut se traduire par raffiné, donc de bon goût et de bonne qualité.

l'ont démontré les règlements du Stock car ou encore l'arrivée même du Hotrodding au Québec. Le mimétisme faisant partie d'un processus évolutif, il laissera de plus en plus sa place à l'importation culturelle directe. Entre le milieu des années 1950 et le début des années 1960, les passionnés automobiles québécois entreront dans une période de transition où la présence des Américains se fera de plus en plus forte, notamment grâce à l'apparition progressive d'annexes d'organisations américaines au Québec, mais aussi avec l'arrivée massive d'un nouveau vecteur de transmission culturelle : la littérature, principalement les magazines spécialisés.

CHAPITRE 2

1951–1961 : TRANSITION ENTRE MIMÉTISME ET IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE

Les années 1951 à 1961 sont une période de transition dans le milieu du Stock car et du Hotrodding québécois. Le mimétisme a certes pavé la voie à la pratique de ces deux passions, mais durant cette décennie il cède peu à peu sa place à l'importation culturelle directe au moyen d' « annexes », c'est-à-dire d'extensions des organisations américaines au Québec. Cette transition commença durant la période où dominait le mimétisme (en 1951, année qui vit les premiers signes apparaître). Les médias écrits comme les journaux et les magazines furent très importants dans cette période-clef. Ces médias servirent parfois d'intermédiaires ou de source d'inspiration évidentes chez les Hotrodders. Les journaux québécois se mirent à élever certains coureurs au rang de héros, et commencèrent à adopter un ton sensationnaliste, comme leurs confrères américains. Du côté des promoteurs et des sportifs, les pistes québécoises se construisirent de plus en plus à la façon des grandes pistes américaines et les liens entre les deux pays se concrétisèrent de plus en plus. De plus, surtout au niveau du Hotrodding, les clubs prirent de plus en plus de place et, sur le plan individuel, des amateurs tissèrent des liens avec leurs collègues américains.

C'est au moyen de témoignages oraux obtenus lors d'entrevues avec des Hotrodders et des coureurs ayant vécu cette période, des articles de journaux québécois tel que *Le Canada* ou

La Patrie du dimanche, ainsi que de magazines américains (*Car Craft*), que nous avons mis en évidence la transition entre le mimétisme et l'importation culturelle directe.

LE ROLE DES JOURNALISTES

Douglas A. Hurt explique par quelles étapes le Stock car est passé pour devenir un sport d'envergure nationale aux États-Unis : il aborde en particulier la culture de l'image¹. C'est selon lui cette culture qui aboutira à la renommée mondiale du Stock car. Ainsi, en 1965, le journaliste Tom Wolfe, cité par Hurt, décrit le coureur Junior Johnson comme étant « *The last American hero* » (le dernier héros américain), en relatant sa carrière de trafiquant d'alcool et en mettant beaucoup d'accent sur le fait que, désormais, c'est un héros qui conduit des voitures à plus de 250 km/h. Cette image plait au public américain qui découvre durant la même période les héros des films western comme John Wayne ou les personnages interprétés par Clint Eastwood, présentant des gens « ordinaires » qui deviennent des personnages plus grands que nature, incarnant une sorte d'idéal américain, comme l'explique Eric Hobsbawm dans un article paru dans le journal *The Guardian* intitulé *The Myth of the Cowboy*²:

What was so special about cowboys? First, clearly, that they occurred in a country that was universally visible and central to the 19th-century world, of which it constituted, as it were, the utopian dimension: the living dream. Anything that happened in America seemed bigger, more extreme, more dramatic and unlimited, even when it wasn't – and of course often it was, though not in the case of the cowboys.

¹ Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45 1, 2005, p. 120-137.

² Eric Hobsbawm, « The Myth of the Cowboy », *The Guardian*, 20 mars 2013, article disponible en ligne sur <https://www.theguardian.com/books/2013/mar/20/myth-of-the-cowboy>

Le parallèle peut facilement être fait avec les coureurs de véhicules « Stock Cars » qui passent de garçons de la campagne (ou ex-trafiquants d'alcool) à héros de la vitesse. Selon Hurt, sans ce qu'il appelle cette « *characterization* ³», cette création d'une image emblématique du pilote, le Stock car n'aurait jamais connu les heures de gloire qu'il a eues dans les années 1950-1960. Hurt explique que la principale motivation du coureur était de gagner un peu d'argent avec ses talents de conducteur. Il se développa alors un sentiment d'appartenance très fort chez les gens du sud des États-Unis, qui firent de ce sport une sorte de ciment social avec l'apparition de courses d'envergure nationale⁴.

Des articles québécois remontant à 1951 montrent une tendance de plus en plus marquée au sensationnalisme tel qu'il se manifestait dans les journaux américains. Les Québécois aussi se mirent à créer leurs héros locaux, en utilisant une rhétorique bien précise. Par exemple, lorsqu'ils parlaient des courses, les journalistes n'utilisaient pas un ton neutre, mais un langage très imagé et surtout très dramatique. C'est différent du hockey, qui au Québec occupe une place médiatique plus grande, mais qui est traité avant tout pour la ferveur, l'émotion qu'il cause au sein de la population⁵, que certains vont jusqu'à comparer à une religion⁶. Le premier exemple éloquent nous provient du journal *Le Canada*, en date du 5 juin 1951⁷. L'article qui annonce la course à venir met énormément d'emphase sur l'action et l'émotion. D'abord le titre, « Les courses de « Stock Cars » sont fertiles en émotions » met l'accent sur les sensations fortes. Puis, le passage

³ Il n'y a pas vraiment de traduction française de ce mot signifiant la transformation d'un individu par un procédé médiatique pour en faire un personnage, un héros.

⁴ Ben A. Shackelford, *Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979*, Ph.D., Georgia Institute of Technology, 2004, p. 129.

⁵ Dave Stubbs, *Notre Sport: L'Histoire Du Hockey Au Canada*, Lobster Press, 2006, 48 p.

⁶ Elias Levis, « La religion du Canadien de Montréal ; Saints Habitants », *Voir*, 22 janvier 2009, article disponible en ligne sur <https://voir.ca/societe/2009/01/22/la-religion-du-canadien-de-montreal-saints-habitants/>

⁷ Article non signé, « Les courses de « Stock Cars » sont fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

suivant : « C'est un sport à ne pas manquer car l'action de dérougit jamais », qui sert de conclusion, met l'accent sur l'action en continu pour attirer le spectateur. Ce type de rhétorique suggère que souvent l'article faisait office, volontairement ou non, de publicité pour la piste qu'il couvrait. On préparait le terrain en présentant les pilotes comme les acteurs d'un spectacle époustouflant et dangereux. La notion de danger sous-jacente est intéressante et varie selon le lieu. D'un côté, c'est une raison pour interdire aux gens de modifier des voitures roulant sur la voie publique, et de l'autre c'est un outil de promotion lorsque les événements ont lieu sur des pistes fermées. On se mit donc de plus en plus à associer les pilotes à des gens téméraires et courageux prêts à affronter de grands dangers pour le divertissement de la population.

Certains articles donnaient même des qualificatifs bien choisis aux pilotes. Par exemple, le 7 juin 1951, l'article intitulé « Inscription de 5 Américains dans les courses de « Stock Cars »⁸ comporte un passage où le journaliste décrit les pilotes comme de véritables héros défiant la mort : « Ces chauffeurs « de la mort » accomplissent de véritables prodiges sur la piste et le public, qui les verra à l'œuvre demain soir au parc Richelieu, pourra apprécier leur véritable courage et leur sang-froid au volant ». Cette image s'inspire directement de la façon de faire des Américains mise en évidence par Douglas A. Hurt dans son analyse des propos du journaliste Tom Wolfe et de son « *last American hero* »⁹. Bien sûr, les coureurs québécois n'étaient pas d'anciens trafiquants d'alcool, mais on comprend clairement l'intention des journalistes de créer des héros à l'image des coureurs américains.

⁸ Article non signé, « Inscription de 5 Américains dans les courses de « Stock Cars », *Le Canada*, 7 juin 1951.

⁹ Douglas A. Hurt. « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series». *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p.120-137.

D'autres qualités étaient attribuées aux conducteurs. Le 25 juillet 1951, par exemple, *Le Canada* titrait : « Les chauffeurs dans les courses « Stock Cars » sont très audacieux »¹⁰. Ce titre ne se serait pas démarqué du reste des articles adoptant sensiblement le même ton envers les chauffeurs si l'introduction de l'article ne commençait pas ainsi : « Le magnifique rendement affiché par le conducteur Paul Guy, lors du dernier programme « Stock cars » présenté vendredi soir au parc Richelieu, est sûrement de bon augure pour les chauffeurs locaux. Sa brillante tenue au volant prouve que les chauffeurs canadiens grâce à leur sang-froid remarquable ne tardent pas à s'adapter à ce nouveau genre de sport, qui connaît une popularité toujours grandissante dans le Québec ». Cette manière de relever le talent des Canadiens et Québécois, et bien sûr, leur courage comparé à celui des Américains, n'est pas sortie de nulle part. Tout comme les coureurs américains de la même époque, les coureurs québécois étaient des héros locaux soutenus par leur communauté. Par ces comparaisons avantageuses, les journalistes contribuaient à la popularité de ces gens, mais aussi à l'importation du modèle américain au journalisme sportif d'ici.

Les journalises qui décrivaient ces courses empruntaient aux Américains leur ton très dramatique. On allait jusqu'à dire que les courses montréalaises étaient à certains points de vue plus spectaculaires que les courses floridiennes : « Johnson a déclaré qu'à au moins un point de vue les courses du parc Richelieu sont plus spectaculaires que celles présentées en Floride. En effet, les amateurs peuvent ici assister à des scènes dramatiques et poignantes, à cause du grand nombre de terribles accidents qui surviennent à chaque programme ».¹¹ Plus loin, l'article mentionne que ces accidents sont dus principalement au manque d'expérience des chauffeurs

¹⁰ Article non signé, « Les chauffeurs dans les courses « Stock cars » sont très audacieux », *Le Canada*, 25 juillet 1951.

¹¹ Article non signé, « Les courses de « stock cars » sont vouées à une très grande vogue. », *Le Canada*, 15 août 1951.

locaux par rapport aux Américains. Cela peut contredire les autres articles sur le sujet, comparant avantageusement les Québécois à leurs confrères du sud. Nous pourrions aussi y voir un autre témoignage du courage et de la témérité des conducteurs québécois, prêts à rivaliser malgré tout avec les meilleurs conducteurs américains. Ce « goût du sang » devint de plus en plus présent dans les articles parlant de Stock car. Les pilotes étaient presque décrits comme des gladiateurs des temps modernes distrayant la foule au péril de leur vie. Ce ton perdurera jusque dans les années 1960, où, comme nous le verrons, le sensationnalisme grimpera encore d'un cran. Par ailleurs, durant cette période, il n'y eut pas que le ton journalistique qui se mit à changer, mais aussi les mots, souvent par le biais de l'anglicisation du vocabulaire, courante dans le Québec d'avant la loi 101.

LES ANNEES 1950: ANGLICISATION DES TERMES ET APPARITION DE LA PREMIERE ASSOCIATION DE STOCK CAR QUEBECOIS D'ENVERGURE

1951 fut une année charnière au niveau du Stock car québécois. La piste Bouvrette speedway (les noms des autodromes étaient en anglais) de Saint-Jérôme ouvrit ses portes (Fig. 2.1). Son promoteur et fondateur était un entrepreneur local du nom de Gustave Bouvrette. Cette piste reprend exactement les formes et le type d'installations populaires aux États-Unis durant la même période (kiosques de rafraichissements, piste ovale en terre battue située près des grands axes).



FIGURE 2.1 - Cette photo aérienne prise autour de 1961 montre l'autodrome Bouvrette et les installations assez rudimentaires typiques des pistes des années 1940-1950. On y voit aussi des bungalows neufs, construits juste à côté, bien après l'établissement de la piste. Ce type d'urbanisme et les plaintes qui s'ensuivront (pour bruit) eurent raison de la vaste majorité des autodromes québécois dans les décennies qui suivirent. (Photo : Pascal Côté, BAnQ)

Ce qui est intéressant avec cette piste, c'est le traitement que les journalistes lui réservent. Tout comme pour les autres pistes, le vocabulaire des journalistes s'anglicisera à mesure que le Stock car évoluera vers une américanisation. Dès 1951, les journalistes des divers journaux comme *Le Canada* et *Le petit journal* utilisèrent uniquement l'expression « Stock cars » pour parler des courses qui avaient lieu sur cette piste. De plus, beaucoup d'anglicismes étaient utilisés comme l'expression « *free for all* » pour désigner certains types de courses et on parlait parfois de « chars », déformation du mot anglais « car » pour désigner les voitures¹². Cette anglicisation du langage employé par les journalistes montre une influence directe de la part des Américains qui étaient de plus en plus présents sur les pistes québécoises.

¹² Article non signé, « Carron en vedette à Saint-Jérôme », *Le Canada*, 4 juin 1953.

Les journalistes mettaient aussi beaucoup l'accent sur la « *Laurentian Stock car Association* ». Cette association était un regroupement de pilotes et de propriétaires qui faisaient la promotion de courses, en plus de veiller aux intérêts des participants et à l'encadrement de la pratique. Encore une fois le nom anglais et la mission de cette association rappellent les petites associations américaines datant d'avant la NASCAR. Les journalistes en parlaient toujours de manière positive et mettaient l'accent sur la popularité grandissante de ce sport au Québec, toujours dans une optique de comparaison avec leurs modèles américains. « Intéressant programme organisé par la Laurentian Stock car Association »¹³ est un exemple de titre qui était très commun durant les années 1950.

Outre le traitement journalistique, l'existence même de cette association (*Laurentian Stock car Association*) signale le début de cette période de transition. Tout comme les Américains, les pilotes québécois veulent défendre leurs conditions et régler leur sport de manière plus uniforme. Il ne s'agit pas encore d'annexes d'associations américaines, mais le terrain se prépare. Ces associations seront plus tard supplantées ou soumises aux normes des associations américaines principalement à celles de la NASCAR.

LA PERIODE DE TRANSITION CHEZ LES HOTRODDERS, LITTERATURE ET CLUBS 1955-1961

Contrairement à ce qu'il en était aux États-Unis, les journaux québécois s'intéressaient peu au milieu du Hotrodding. Nous verrons que la littérature eut pourtant un impact du côté des Hotrodders québécois qui se mirent à avoir accès à des revues et journaux américains de plus en

¹³ Article non signé, « Intéressant programme organisé par la Laurentian Stock car Association », *Le Canada*, 29 mai 1953.

plus facilement. Cette source inépuisable d'informations et d'inspiration pour les Québécois leur permit en plus d'avoir des échanges avec leurs confrères du sud, ce qui mena progressivement à la mise sur pied d'annexes des organisations américaines au Québec entre la fin des années 1950 et le début des années 1960. De leur côté, les clubs commencèrent à avoir plus de pouvoir, à obtenir certains gains comme l'ouverture de pistes d'accélération et à organiser des activités d'envergure internationale. Durant cette période de transition, le mimétisme se fit progressivement supplanter par l'importation culturelle directe.

Du côté américain, les années 1950 connurent une explosion des revues spécialisées telles que le *Hot Rod Magazine* (1948),¹⁴ (toujours publié au moment d'écrire ces lignes), *Road & Customs*, *Car craft* et autres. Ces revues basées en Californie se voulaient essentiellement une source de conseils pour les jeunes amateurs, montrant photos et textes à l'appui comment modifier diverses composantes des véhicules ou en rehausser l'apparence, et donnaient des conseils quant à la conduite sportive des Hot rods. Ces mensuels étaient aussi une source d'inspiration pour les jeunes qui découvraient à travers divers articles fortement garnis en photographies les dernières créations des grands du Hotrodding et de la « Kustom kulture »¹⁵ tels que George Barris et Gene Winifield. De plus, des sections de conseils et de vente/achat de pièces et de véhicules étaient proposées et semblaient très populaires dans le milieu du Hotrodding, à voir l'abondance d'annonces et de messages de lecteurs dans les sections qui leur étaient réservées. Chose intéressante, les compagnies de pièces de performance et de

¹⁴ HOT ROD MAGAZINE, « Tanks for the Memory », <http://www.hotrod.com/articles/48038-hot-rod-magazine-history/> [en anglais]. Mise à jour : 1 février 1996, page consultée le 30 mai 2017.

¹⁵ La Kustom Kulture est un mouvement apparu au tournant des années 1950 avec des gens comme George Barris. Ce pan de la culture du Hotrodding consistait à modifier une voiture d'après-guerre pour qu'elle se démarque, en rabaissant le toit, en modifiant la suspension et le châssis, et en altérant les lignes de l'auto pour la faire paraître plus basse et plus luxueuse.

modifications esthétiques achetaient beaucoup d'espaces publicitaires dans ces revues. Le nombre de commanditaires du genre dans ces revues démontre que ces compagnies étaient relativement nombreuses. Encore aujourd'hui, les magazines spécialisés américains regorgent de ce type de publicités. Les années 1940 et 1950 marquèrent le début de cette culture d'affaires.

Ces revues de « recettes » destinées aux passionnés d'automobile ne prirent pas de temps à traverser la frontière et à se retrouver entre les mains de passionnés québécois. Certains Québécois se mirent à communiquer avec les auteurs pour des conseils. Par exemple, dans la revue américaine *Car Craft* de novembre 1960¹⁶, un certain « Eddie Cheese¹⁷ », un jeune Montréalais, demande à Don Francisco, l'expert mécanicien du magazine, comment il pourrait améliorer les performances du moteur de son Ford 1955. Cette question illustre la communication qui s'établissait de plus en plus directement entre les deux communautés, mais aussi l'implication grandissante de certains jeunes Québécois dans la communauté du Hotrodding. D'un côté, nous avons un jeune qui fait comme les Américains en utilisant un pseudonyme pour poser sa question et qui surtout modifie le même genre de véhicule de la même manière. De l'autre côté, nous avons la réponse à la question posée par le jeune Québécois. Nous avons là une communication directe entre des amateurs des deux pays et, bien sûr, l'offre d'un conseil qui va influencer notre passionné. Sans le savoir, Don Francisco a donc participé à sa manière à l'importation culturelle directe de son passe-temps au Québec.

¹⁶ Don Francisco, « What's Your Problem ? », *Car Craft*, novembre 1960, p. 54.

¹⁷ Probablement un surnom que l'auteur du message s'est donné pour rester anonyme. C'était courant dans ce genre de rubriques.

L'exemple le plus frappant de cette époque de transition entre le mimétisme et l'importation culturelle directe nous vient de Robert Di Pietro, un des pionniers du Hotrodding québécois. Dans l'entrevue qu'il m'accorda en juin 2016 il m'expliqua que le magazine *Rod & Custom* de septembre 1958 affichait un Ford 1931 modifié qui l'a profondément marqué. Le jeune homme, qui avait 15 ans à l'époque, se mit alors à la recherche de la base idéale. C'est chez une voisine qu'il trouva pour la somme de 75\$ un Ford 1931 quelques temps plus tard. En 1961, il a commencé à démonter son auto et à la modifier pour qu'elle ressemble à la voiture vue sur la couverture de son précieux magazine de référence (Fig. 2.2).



FIGURE 2.2 – À gauche, la page couverture qui a inspiré le jeune Robert di Pietro, et à droite, son Hot rod qu'il possédait toujours en 2015 lorsque le magazine web Kustomrama l'immortalisa dans le cadre d'un article. Il s'agit d'une réplique presque parfaite adaptée au code de la sécurité routière du Québec, beaucoup plus strict que le code américain envers les véhicules modifiés. (Sources : Ebay « Rod & Customs September 1958 », <https://www.ebay.com/itm/Rod-Custom-Magazine-September-1958-/263433984079>. Kustomrama, « Robert di Pietro's 31 Ford », https://www.kustomrama.com/index.php?title=Robert_Di_Pietro%27s_1931_Ford. Mise à jour : 2015, page consultée le 30 avril 2018.)

Cette anecdote démontre qu'en premier lieu le jeune Robert Di Pietro s'est livré à du mimétisme en voulant recopier ce qu'il a vu dans le magazine. Nous sommes aussi à mi-chemin de l'importation culturelle directe puisque le magazine, source directe de son inspiration, est

parvenu jusqu'au Québec. Autre élément anecdotique, l'homme d'affaires a par la suite fait plusieurs voyages aux États-Unis et, par un pur hasard de la vie, s'est lié d'amitié avec le propriétaire du Hot rod qui a marqué son adolescence.

Il n'y a pas que sur le plan de sa voiture que Robert Di Pietro était un enthousiaste représentatif de son époque (1958-1961). Il a aussi bien vécu les tensions entre les amateurs de voitures modifiées et la société civile. Lors de l'entrevue, il expliqua que bien qu'il fût un conducteur respectueux des lois au volant d'un véhicule sécuritaire, il devait souvent montrer patte blanche aux policiers qui l'interceptaient, intrigués par l'originalité de son véhicule. Il expliqua aussi que les policiers de sa région commencèrent à bien connaître les amateurs de Hot rod et qu'ils se montrèrent conciliants tant que les jeunes ne dépassaient pas les limites et pratiquaient leur passe-temps dans le respect des lois. Cette relation est semblable à ce qui était présenté dans « *The Cool Hot Rod*¹⁸ » aux États-Unis, où, avec l'accord de la police et des autorités, un club d'amateurs pouvait s'épanouir sans être inquiété. Bien que l'accord ne soit pas aussi officiel, les similitudes sont frappantes. Est-ce là un autre cas où les Québécois se sont inspirés des Américains ou est-ce une réponse similaire à un même problème, difficile à dire. Cependant, la thèse de l'emprunt est la plus probable, sachant que les amateurs avaient accès à la littérature américaine qui abordait ce genre de solutions et que les annexes n'étaient pas encore réellement implantées au Québec à cette époque.

¹⁸ Sid Davis Production, «The Cool Hot Rod», <https://www.youtube.com/watch?v=T8oT1wHxE14> [en anglais]. Vidéo de 1953 mise en ligne sur Youtube par GreaserCentral le 22 septembre 2014, page consultée le 18 avril 2018.

Robert Di Pietro a d'ailleurs fait partie d'un club de Hotrodding durant les années 1960. Son témoignage sur le sujet montre que l'organisation du club reprenait point par point celle des clubs américains dont celui qui est présenté dans « *The cool Hot rod* »¹⁹. Il m'a expliqué que le club était à la base un groupe d'amis amateurs de voitures modifiées. Peu à peu, le club prit de l'expansion et il se dota d'un comité avec un président, un secrétaire, un trésorier, etc. Le club avait une enseigne et organisait divers événements ce qui, encore une fois, finira par paver la route aux annexes qui s'implanteront dans les années 1960, aidées en cela par la similitude des organisations des deux pays.

DE 1957 A 1961: L'ACCELERATION DE LA TRANSITION DU MIMETISME VERS L'IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE DANS LE MILIEU DU STOCK CAR ; LES PREMIERES ANNEXES

Du côté du Stock car, l'influence américaine devenait de plus en plus directe. Le tournant des années 1960 fut marqué par la fondation de la piste de course du Riverside Speedway. Cette piste, située à Duvernay (où se trouve actuellement le quartier Rivière-des-Prairies) fut fondée par Dick Foley, un entrepreneur père de deux pilotes de courses émérites, Richard et Bobby²⁰. C'était la deuxième piste québécoise dédiée au Stock car (l'autodrome Bouvrette étant la première) mais la première piste asphaltée et prévue pour de grands événements (3000 places étaient disponibles et d'autres étaient dans les plans)²¹. L'organisation de cette piste et des courses démontre que le milieu du Stock car se trouvait en pleine période de transition. En effet, le journaliste Jacques Barrette disait à propos de Dick Foley :

¹⁹ *Idem*.

²⁰ Jacques Barrette, « Duvernay sera doté d'un Grand-Prix de courses de « Stock Cars » le 12 juillet », *La Patrie du dimanche*, 24 mai 1959, p. 152.

²¹ *Idem*.

« Ce promoteur a une grande confiance en l'association NASCAR des États-Unis. Toutes les compétitions seront sanctionnées par ce groupement qui se chargera en outre de vérifier les automobiles pour assurer la plus grande sécurité aux conducteurs parfois trop intrépides. Foley laissera à la NASCAR le soin d'organiser les courses. Il déposera la somme de \$1200 à cette association, qui elle distribuera l'argent à sa façon »²².

Nous sommes dans l'importation culturelle directe et dans l'implantation d'annexes. Bien que le promoteur soit un Québécois et que la piste soit québécoise, elle est entièrement gérée par une association d'encadrement américaine. Les pilotes couraient dans des automobiles sanctionnées par cette organisation et avec ses règlements. Le souci de sécurité rappelle grandement ce qui s'est produit avec les clubs de Hot rods. Cette uniformisation et cette prise en charge de la part des Américains aideront le Stock car québécois à s'intégrer parfaitement au circuit nord-américain.

COURSES
de STOCK CARS
et MOTOCYCLETTES
**RIVERSIDE
SPEEDWAY**
LIMITED
DUVERNAY
5 milles à l'est du Pont Pie IX
(Traversez le pont)
TOUS LES DIMANCHES
A 2 H. 15 P.M.
ET MERCREDI
A 8 H. 30 P.M.
**LA SEULE PISTE
OFFICIELLE
DE STOCK CARS
AU CANADA!**
PAVÉE
(Sanctionnée par NASCAR)
Adultes : \$1.00 — Enfants : 50¢
Taxe incluse
Informations : DA. 2-2210

LA PATRIE DU DIMANCHE, 7 JUIN 1959 143

CHAMPIONNAT DE STOCK CARS
"QUEBEC, ONTARIO ET NOUVELLE-ANGLETERRE"
Dimanche 25 octobre à 2 h. p.m.
RIVERSIDE SPEEDWAY LIMITED
DUVERNAY
5 milles à l'est du pont Pie IX (traversez le pont)
Admission: Adultes \$1.00 — Enfants 50.50 — Taxe incluse
Informations : DA. 2-2210

134 LA PATRIE DU DIMANCHE, 25 OCTOBRE 1959

FIGURE 2.3 - Ces deux annonces démontrent l'attrait international que l'intégration de la piste du Riverside Speedway au circuit NASCAR lui procurait. (Sources : « Courses de Stock Cars et Motocyclettes », *La Patrie du dimanche*, 7 juin 1959, p.143; « Championnat de Stock Cars », *La Patrie du dimanche*, 25 octobre 1959, p.134)

²² *Idem*.

La sanction NASCAR et le caractère international des courses devinrent d'ailleurs des arguments publicitaires importants comme le démontrent les nombreuses publicités que la piste se paya dans les journaux locaux. Celles montrées à la Fig. 2.3 en sont de bons exemples.

Dick Foley n'est pas le seul promoteur à avoir créé un circuit de course québécois intégré totalement au circuit nord-américain. Lors de notre rencontre du 9 novembre 2016, Gérard Major m'a montré les plans originaux d'une des pistes les plus connues aux États-Unis, celle de Daytona. Cet ancien pilote a obtenu les plans par le biais de l'héritage de Roger Noël. Toujours selon Gérard Major, Roger Noël était un coloré promoteur qui avait organisé des courses à La Prairie (le Noël Speedway et Kepton Park où il avait provisoirement recouvert le gazon d'asphalte pour organiser des courses éphémères). Mais ce promoteur était aussi un ami personnel de William « Bill » France, fondateur de la piste de Daytona et surtout de l'organisation NASCAR. En 1959, Roger Noël a obtenu les plans de la piste de Daytona, alors toute neuve (la piste fut entièrement modernisée cette année-là) pour la reproduire à Montréal. Le projet n'a jamais vu le jour mais il fait ressortir les liens étroits qui existaient entre les grands promoteurs américains et les promoteurs québécois en cette période de transition.

Ces liens sont monnaie courante chez les promoteurs québécois de l'époque. La famille Foley, par exemple, voyait Richard et Bobby Foley courir régulièrement aux États-Unis dans de prestigieuses courses de Stock car dont la fameuse course de Daytona (1960) où un accident impliquant 37 voitures et ne faisant que 8 blessés mineurs passa à l'histoire sous le nom de « *Big one* »²³. Ce sont ces liens qui ont permis cette transition et l'implantation d'annexes en accélérant

²³ C'est aussi durant cette période que notre témoin, Jean-Paul-Cabana, un pilote de Stock car toujours au volant au moment d'écrire ces lignes, se fit connaître aux États-Unis.

la transmission du savoir et la progression des structures d'encadrement. Nous sommes à la toute fin des années 1950 et les annexes des organisations américaines sont aux portes du Québec.

L'ARRIVEE DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES : ACCELERATION DE L'AMERICANISATION DE LA PRATIQUE DU STOCK CAR QUEBECOIS

Aux États-Unis, l'année 1959 marqua un tournant important dans l'histoire de ce sport. Bill France inaugura sa piste à Daytona, le *Daytona International Speedway*. Celle-ci avait été conçue pour accueillir des bolides plus puissants, plus rapides et plus nombreux que les pistes plus anciennes. Cette piste, dont les plans de tardèrent pas à faire boule de neige à travers l'Amérique du Nord, avait une circonférence de 2.5 miles (4.023 km) et une inclinaison variant entre 18 et 31 degrés permettant aux voitures de rouler vite (plus de 170 MPH ou 274 km/h)²⁴ sans décrocher à cause de la force centrifuge.

Cette piste accueillit la célèbre course d'endurance Daytona 500 où les conducteurs doivent effectuer 200 tours, soit rouler 500 miles (804.67 km). Cette prestigieuse course qui vit le jour en 1959 présentait des voitures de l'année, comme le montre la photo présentée en Fig. 2.4 ²⁵ où l'on voit un Chevrolet, un Pontiac et un Ford 1959.

²⁴ Motorsports.com, Site internet « Daytona International Speedway history » <https://www.motorsport.com/tracks/daytona-international-speedway/history/> [en anglais] Mise à jour : juin 2017. Page consultée le 18 septembre 2017.

²⁵ Motor Sports 1, Bill Wilson, « Five Great Races from Daytona 500 », <https://www.motor1.com/news/72221/five-great-races-from-daytona-500-history-w-video/> [en anglais]. Mise à jour : 23 février 2014, page consultée le 26 septembre 2017.

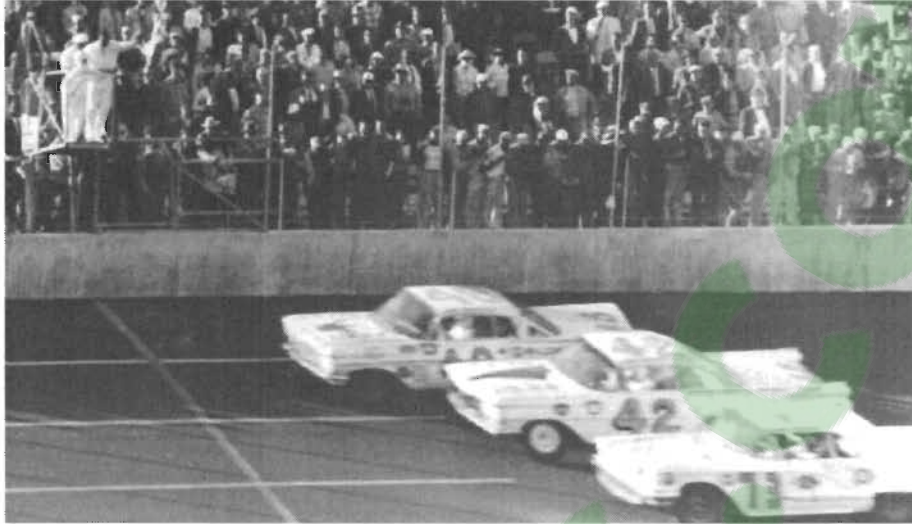


FIGURE 2.4 – Course d'endurance Daytona 500 en 1959. (Source : Ben A. Shackleford, *Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979*, Ph.D., Georgia Institute of Technology, 2004, p. 129.)

La voiture qui gagnait la course ne rapportait pas seulement du prestige et de la publicité à son pilote et son équipe, mais aussi au constructeur automobile qui l'avait produite. Très rapidement, les fabricants américains s'intéressèrent à cette course. Durant les années 1960, les constructeurs automobiles produisirent des voitures de rue d'une puissance spectaculaire en petites quantités pour pouvoir ainsi envoyer de véritables « monstres » sur les pistes tout en respectant le fait qu'il s'agissait de véhicules de série. En effet, un règlement stipulait que les voitures participant aux courses de Stock car devaient avoir l'air entièrement originales²⁶, c'est-à-dire qu'elles devaient ressembler à une voiture que monsieur tout-le-monde pouvait s'acheter chez un concessionnaire, mis à part les composantes de sécurité additionnelles. De plus, il fallait qu'elles soient produites à au moins 500 exemplaires destinés à la route. Ainsi, Ford, GM Chrysler et American Motors vendirent des véhicules comme le Dodge Daytona ou le Ford 500 qui étaient des versions autorisées sur la route, en vente au grand public, de voitures de Stock car.

²⁶ Ben A. Shackleford, *Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979*, Ph.D., Georgia Institute of Technology, 2004, p. 129.

Toujours selon Shackelford, les constructeurs utilisaient des ruses pour aider les coureurs comme l'apparition dans les carnets d'options de réservoirs à essence plus volumineux ou de trains de valves ajustables²⁷, dispositifs peu utiles pour des voitures de rue.

Les années 1960 virent des règlements plus stricts voir le jour concernant les mesures de sécurité, et ces mesures s'appliquèrent au Québec comme aux États-Unis. De nombreux règlements furent ajoutés quant aux cages anti-retournement ainsi qu'aux ceintures de sécurité afin d'améliorer la sécurité des pilotes, qui était jusque-là déficiente²⁸. Toutes ces mesures commencèrent à amoindrir l'image « d'origine » du véhicule utilisé et donc l'image que France voulait projeter. Cependant, les voitures utilisées pour les courses étaient encore des voitures « de rue » disponibles en concession, bien que lourdement modifiées pour correspondre aux normes de sécurité de plus en plus strictes sur les pistes.

Chez les Québécois, un changement de type de véhicule utilisé lors des compétitions commença aussi à s'opérer. Par exemple, la page couverture de la brochure promotionnelle de la piste de la saison 1961 montrait un Chevrolet Bel Air 1959²⁹ qui servait de « *Pace car* »³⁰ lors des courses. Bien qu'il ne s'agisse pas encore d'une voiture neuve de l'année, elle tranche avec les voitures de course majoritairement basées sur des véhicules d'avant-guerre. Bien que la transition vers des voitures plus récentes ait pris plus de temps au Québec pour des raisons financières, la transition vers les mesures de sécurité plus strictes ne se fit pas attendre. Les

²⁷ *Ibid.* p. 124

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Pamphlet non signé, « Programme », *Riverside Speedway*, paru le 13 septembre 1961, 23 p.

³⁰ Un *Pace car* est une voiture fournie par un commanditaire (normalement par la marque d'automobile qui a triomphé l'année d'avant) pour servir de voiture « de retenue » lors des tours d'échauffement.

photos parues dans les journaux (Fig. 2.5) révèlent des arceaux mieux conçus et des voitures mieux faites, entre autres.

Débuts prometteurs à la piste Riverside

Les amateurs de "Stock Cars" auront certainement servis à toutes les sauces, si l'on en juge par les quelques "meetings" qui ont eu lieu depuis l'ouverture de la piste. En effet nous avons assisté à des courses enlèves et à des accidents spectaculaires pendant que des nouveaux records de piste étaient enregistrés.

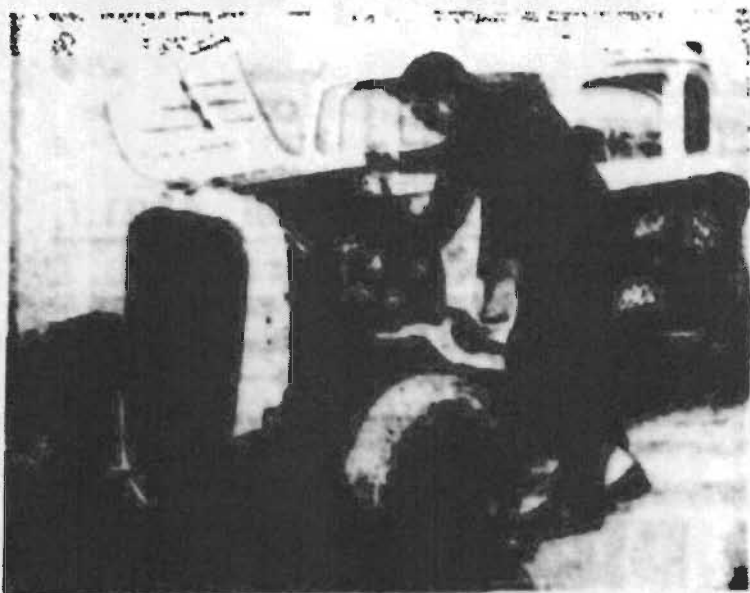
Plusieurs nouvelles voitures ont fait leur apparition parmi lesquelles il nous fait plaisir de mentionner, dans la classe "hobby", le "75" de Tony Angelo, qui ne cesse de s'affirmer. Tony, un conducteur toujours populaire, a pris la vedette de sa classe en battant Albert Angel.

Dans la classe "Sportsman", André Manny espère battre tous les

records de ses prédécesseurs avec son nouveau 27A, que conduit Jean-Paul Cabana.

Chez les "Experts", Richard Foley s'est signalé au volant du Mohawk, mais il a dû s'incliner devant la puissance du Fury et l'habileté de Gilles Brochu. Ces deux as conducteurs nous promettent des courses encore plus dramatiques car, nous dit-on, le "Rebel" qui va faire son apparition bientôt est plus puissant que tout ce qu'on a vu jusqu'ici.

Le promoteur R. A. Foley nous promet beaucoup d'action aujourd'hui car les meilleurs conducteurs de la province seront encore à l'oeuvre à surveiller. J. G. Chartrand, avec le No 3, et Bob Foley, avec son Wild Cat, qui tenteront de s'assurer les honneurs.



ANDRÉ MANNY qui fut sans contredit l'un des meilleurs conducteurs de "Stock Cars" de la province mais qui ne peut conduire depuis trois ans à cause d'une fracture à la jambe, ajuste le carburateur de son 27A qu'il a monté récemment. Cette voiture, qu'il ne vendrait pas pour \$2 000, lui a coûté 6 semaines de travail et il espère bien battre ses concurrents et établir de nouveaux records.

144 LA PATRIE DU DIMANCHE, 22 MAI 1960

FIGURE 2.5 – « Débuts prometteurs à la piste Riverside ». (Source : *La Patrie du dimanche*, 22 mai 1960, p. 144)

Outre les éléments de sécurité et la conception de la voiture, visibles sur la photo, la légende est révélatrice de cette période de changement. Bien que la voiture soit montée sur une vieille base comme auparavant, le propriétaire a passé 6 semaines à la modifier et à la mettre aux normes correspondant aux standards américains. De plus, le caractère onéreux de ce sport est révélé lorsqu'il est mentionné que pour 2000\$ (une somme considérable à l'époque³¹, sachant qu'en moyenne un ouvrier touchait un salaire hebdomadaire de 75,54\$ en 1960³²) le propriétaire ne vendrait pas sa voiture. Le coût revient d'ailleurs fréquemment comme facteur empêchant les Québécois d'atteindre leur plein potentiel.

Cette photo, bien qu'assez sombre, révèle certains détails quant à la fabrication de ces voitures. On perçoit les arceaux renforcés et le fait que le capot moteur soit en place, ce qui n'était pas toujours le cas avant. À mesure que le Québec s'intégrera et que cette période de transition avancera, les courses de voitures récentes commenceront à se répandre au Québec, en particulier au tournant des années 1970, comme nous le verrons dans le prochain chapitre.

³¹ Cette somme représente environ 17 000 \$ en 2019, selon le calculateur de la Banque du Canada: Banque du Canada, « Feuille de calcul de l'inflation », <https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/> [en français]. Mise à jour inconnue, page consultée le 4 août 2019.

³² Université de Sherbrooke, « Bilan du siècle », <http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/statistiques/3287.html> [en français]. Mise à jour : 19 juin 2019, page consultée le 19 juin 2019.

**LE HOTRODDING QUEBÉCOIS DE PLUS EN PLUS INTÈGRE AU MILIEU NORD-AMÉRICAIN ;
L'ARRIVÉE DES ANNEXES.**

Parmi les facteurs-clefs de regroupement du milieu de l'automobile modifiée, on trouve depuis les années 1950 des rencontres et des salons d'exposition incontournables. L'important club québécois des *Piston Poppers* avait des relations aux États-Unis et participa activement à l'implantation des annexes des organisations de Hot rod américaines dans la province. La preuve de ces relations se trouve principalement dans les événements que le club organisait (et qui étaient en fait des annexes des événements américains), mais aussi dans l'aspect et la présentation bien particulière des véhicules de ses membres. D'après un article paru dans le magazine américain *Popular Hotrodding*³³, les *Piston Poppers* et l'*International Championship Auto Show*, un mouvement Californien dédié à l'organisation d'expositions d'automobiles modifiées d'exception, ont conjointement mis sur pied l'exposition-concours d'élégance pour Hot rod « Top Rod : Québec » en 1961. Cette exposition regroupant les plus beaux Hot rods américains, canadiens et québécois dans un seul et même concours était donc le fruit d'une collaboration entre un club québécois et une organisation américaine. Nous ne sommes plus dans le mimétisme. L'importation culturelle directe de la part des Américains vers notre pays commençait à dominer.

³³ Bob Hegee, « Top Rods : Québec », *Popular Hot Rodding*, 3, 2, février 1964.

Les voitures que possédaient les membres de ce club étaient très révélatrices de leurs influences et de leurs liens directs avec les Américains, comme le montre la photo reproduite à la Fig. 2.6 ³⁴.



FIGURE 2.6 – Cette image est extraite d'un montage vidéo fait par un des anciens membres du club, Frank Pedder. (Source : Frank Pedder « Piston Poppers Rod & Custom club 1961 to 1965 » https://www.youtube.com/watch?v=n7HZwpuz6qk&feature=channel_page [en anglais]. Mise à jour : 21 janvier 2008, page consultée le 28 avril 2018.)

Cette photo montre les membres du club autour d'une de leurs voitures, un modèle Ford 1932 modifié exactement comme les Hot rods de leurs confrères américains contemporains. Les

³⁴ Frank Pedder, « Piston Poppers Rod & Custom club 1961 to 1965 », https://www.youtube.com/watch?v=n7HZwpuz6qk&feature=channel_page [en anglais]. Mise à jour : 21 janvier 2008, page consultée le 28 avril 2018.

ailes et le capot du moteur étaient supprimés (pour les Hotrodders, cette modification était très courante, contrairement au milieu du Stock car où l'on gardait ces éléments), laissant voir le gros moteur v-8 modifié et chromé du véhicule. L'habitacle était réduit à son strict minimum, même le pare-brise était enlevé. La qualité du Hot rod était digne de ce qu'on pouvait trouver aux États-Unis durant le même période. Par exemple, le Ford 1932 présenté sur la page couverture du *Hot Rod Magazine* de février 1948 (Fig. 2.7) montre bien que ce style était bien établi et était à la mode aux États-Unis depuis longtemps. Considérant les liens que le club des *Piston Poppers* de Verdun avait avec les Américains, la fabrication d'une telle voiture n'est pas surprenante.



FIGURE 2.7 – Un Hot rod représentatif de ce qui se faisait aux États-Unis dans les années 1940. (Source : *Hot Rod Magazine*, février 1948, page couverture)

CHAPITRE 3

1961-1974: PREPONDERANCE DE L'IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE ET DES ANNEXES AMERICAINES CHEZ LES AMATEURS DE STOCK CAR ET DE HOT ROD

En 1962, l'ère du mimétisme et de la transition était révolue. Désormais, l'importation culturelle directe dominait dans le milieu automobile québécois. Les annexes des organisations américaines dominaient ces sports au niveau professionnel. Bien qu'il restât encore beaucoup de courses locales de niveau amateur, les principaux événements de Stock car étaient organisés par la NASCAR, un organisme américain, et il était monnaie courante pour un pilote de la trempe de Jean-Paul Cabana d'exercer son sport de l'autre côté de la frontière, tout comme de courir contre des pilotes américains en sol québécois et canadien. Du côté des Hotrodders, certains Québécois se démarquèrent aux États-Unis comme ce fut le cas de Bernard Boucher, un amateur de voitures anciennes dont il sera question dans ce chapitre. Au niveau des clubs, les *Piston Poppers* ouvrirent la piste de course de Napierville, sanctionnée par la *National Hot Rod Association*, un organisme américain régulant les courses d'accélération (*drag*). Des expositions d'automobiles modifiées d'envergure nord-américaine s'installèrent à Montréal et les bases utilisées pour fabriquer des voitures uniques commencèrent à changer en faveur des « *Muscle cars* », une catégorie de voitures américaines sportives bien populaires durant cette période.

Malgré cette intégration, comme le montrent les articles de journaux québécois tels que le *Journal de Montréal*, les articles des magazines américains mentionnés dans les chapitres

précédents et les photos et témoignages de clubs comme les *Piston Poppers* de Verdun, les Québécois garderont une touche bien locale dans leur manière de pratiquer leur passe-temps.

LE STOCK CAR QUEBÉCOIS ENTRE 1961 ET 1963 ; ENTRE NOUVEUX ACQUIS ET NOUVEAUX PROBLÈMES

Désormais, il était courant de voir la piste du *Riverside Speedway* accueillir des courses internationales, étant donné son statut d'annexe des pistes américaines contrôlée par la NASCAR. Ce qui avait changé, c'était le ton de plus en plus dramatique et sensationnaliste sur lequel les journalistes abordaient les courses. Ils s'étaient progressivement américanisés dans leur style durant la décennie précédente. Tout comme la couverture journalistique américaine, la couverture québécoise produisait des articles pleins de photos, mais aussi de détails parfois morbides pour attirer le lecteur. L'article qui suit (Fig. 3.1) est un bon exemple de ce style américain dont s'étaient doté les journaux québécois.

Samedi, le 14 juillet 1962

PARLONS SPORTS

Selon un qui s'y connaît...

Les courses de "stock-car", c'est comme si on était à la guerre: avec beaucoup de "thrill" et d'imprévis

Ainsi que les quotidiens annonçaient la mort "au visage" de Peter Ryan, des sports montrealais, sens-

à la piste "Riverside Speedway", et nous les avons vus à l'oeuvre dans ce sport que l'on pourrait considérer comme "le parent pauvre" de la compétition des "grandes" courses de calibre national ou international.

C'était, ce soir-là, fin d'un long congé et de la Fête du Canada, de sorte qu'il n'y avait pas trop de spectateurs dans les estrades, mais le promoteur Albert Emond n'en était pas moins très excité, très enthousiaste. Il nous a expliqué un peu le "pourquoi" de ces courses dans des "bagniers" drolément raffistolés et équipés.

"Les jeunes sportifs, dit-il, n'ont pas la chance de s'exercer ou de se faire valoir dans les épreuves d'envergure internationale où les

Avec un as

Il y avait là un "expert", le chauffeur Les Lalonde, qui prend part à des courses de "stock-cars" depuis 1948. Les est un vétéran de la Deuxième Guerre mondiale (avec les Highlanders) et un vétéran de la Guerre de Corée.

Il devait tenter sa chance avec sa rapide No 978, mais, malheureusement, la 978 avait été partiellement démolie dans une collision survenue quelques jours plus tôt, et Les Lalonde nous a déclaré:

"Nous sommes à préparer la '357' qui remplacera la '978'... Ce sera une "dangereuse" pour tous mes rivaux. Vous ne pouvez pas vous imaginer toutes les joies que j'ai connues dans



Comme on peut le constater, chaque véhicule "stock-car" est muni de coussins de protection pour la tête et le cou, mais cela n'empêche pas que ce sport est l'un des plus dangereux au monde. Au volant: le champion "Red" Thérin.

"Nous avons vu son coeur qui battait, accroché qu'il était à cette... planche!"

Selon le chroniqueur Jacques Beauchamp, le sport de l'automobilisme en est un "qui tue" plus que les autres. Consultez les statistiques, dit-il.

A cette piste que nous avons visitée, le sergent Jean-Guy Ostiguy nous a déclaré: "Ici, nous n'avons pas eu, Pelletier et moi, d'accidents mortels à enregistrer... Mais nous avons été témoins d'accidents mortels, et ce n'est pas drôle... Je me souviens d'un cas, celui du conducteur Bédard... Son véhicule avait dérapé... en dehors de la piste, et, quand on est arrivé à Bédard, on pouvait lui voir le coeur qui battait encore... accroché à une grosse planche... Je n'oublierai jamais ça de ma vie..."

"C'est pour cette raison, dit-il, qu'il y a toujours deux ambulances "en service" sur une piste de courses de "stock-cars"... Quand la première est partie sur le lieu d'un accident, la seconde est toujours là, prête à n'importe quoi... Pas d'ambulances, pas de courses, c'est la règle, et il en vaut mieux ainsi..."



L'ambulance de la piste (en avant) conduite par MM. Gordon Renaud et Georges Carlier, et l'ambulance de la Société ambulancière St-Jean contrôlée par le sergent Jean-Guy Ostiguy et Raïfard Pelletier, sont toujours sur les lieux, en cas d'accidents. Il n'y a pas de courses sans la présence de ces deux ambulances. (Photos de cette page par A. Hébert, "P.S.")



Deux "mordus" des courses de stock-car: Claude Brunette et Les Lalonde.

concurrents conduisent des voitures de luxe, des voitures, la plupart du temps, fort dispendieuses... Ces jeunes-là n'ont pas d'argent, mais ils sont tout de même "mordus" de la fièvre des courses... Ils ont la "piquette"... et moi, je pense que je les aide à satisfaire leur goût de la compétition et du risque..."

ce sport du "stock-car"... C'est comme à la guerre... C'est rempli de "thrill" et d'imprévis, avec cette différence qu'une fois la course terminée, l'"ennemi" redonne un bon coupain... et nous ne songeons plus à nous casser le cou..."

Zim!... Zoum!... Zim!

... Les véhicules tournent près de nous comme des bolides, et, à les suivre sur cette piste d'un tiers de mille, cela étonne, cela énerve, et moi doux, on pourrait se faire tuer!

En fait, au cours de cette brève conversation avec Les Lalonde, un véhicule avait perdu une roue pour venir, pour ainsi dire, s'agenouiller à mes pieds...

"Aucun danger, me dit le promoteur Emond. Vous voyez ces pneus? Ils servent à ralentir la vitesse et à amortir le choc... Vous comprenez?"

J'avais compris... mais j'avais tout de même les deux pieds "nickelés" au beau milieu (contre) d'un de ces pneus de protection, moi! Et c'est là que j'ai dit à Gérard Alarie et au photographe André Hébert: "Les jeux sont faits, moi, je n'écris plus!" Gaston Houle

FIGURE 3.1 – Le style journalistique américanisé du début des années 1960 au Québec: « Les courses de « stock-car », c'est comme si on était à la guerre: avec beaucoup de « thrill » et d'imprévis. » (Source: Gaston Houle, *Parlons sports*, 14 juillet 1962.)

Pour donner une mesure de cette « américanité » voici un exemple d'article américain de la décennie précédente (Fig. 3.2).

**Stock Car Races;
Thrills; Spills!**

"Trophies are nice — but you cannot eat them," says blonde, blue-eyed Haija Kalevala, who drives a truck to keep solvent; races stock cars to keep life interesting. Haija arrived from Finland two years ago; is only "powder-puff" driver on the coast.

Stock car racers cost around \$600 after alterations to meet B.C. Stock Car Ass'n. safety requirements, including: (1) All glass removed from car; (2) 2"-steel bar roof reinforcements to protect driver if car rolls over; (3) Doors secured with bolted clamps; (4) Crash helmet and parachute-type safety harness for driver. **R e s u l t**: numerous spills and thrills; no casualties!

Ass'n. bus. mgr. Ken McCulloch says tire replacement is biggest maintenance cost. Averaging 57 m.p.h., drivers burn up a set of tires in 6 race nights; use 6 or 7 sets a year! Races are held Saturday nights at Digney Speedway; are rebroadcast over 'NW Mondays at 9:05 p.m., sponsored by Wynn Oil.



Haija Kalevala; "powder-puff"



\$600; and 6 sets tires!

FIGURE 3.2 – Extrait d'un journal américain. Comparer avec le style de l'extrait québécois présenté à la Fig. 3.1. (Source : Magazine CKNW, 1953, « Racin' thru the raindrops », <http://bepastpast.blogspot.ca/2012/08/> [en anglais]. Mise à jour : août 2012, page consultée le 18 mai 2018.)

Bien que dix ans séparent les deux articles, cet exemple montre bien à quel point les journalistes québécois avaient adopté la façon de faire de leurs confrères américains en mettant l'émotion en avant-plan. De plus, dans le cas qui nous intéresse ici, l'article entrait dans des

détails assez sensibles, voire choquants, en décrivant une scène d'accident. Ce sensationnalisme devenait de plus en plus présent dans le traitement des courses de Stock car. Il servait non seulement à attirer le client avide d'un spectacle périlleux, mais encore une fois construisait le personnage héroïque qu'était le pilote de Stock car aux yeux de la population. Par exemple, Gaston Houle (Fig 3.1) faisait des rapprochements entre les courses de Stock car et la guerre pour décrire l'adrénaline procurée par ce sport, tout comme ses confrères américains quelques années auparavant. On voit qu'à part la langue, il n'existait plus vraiment de différences entre les chroniques américaines et québécoises. Les titres étaient très similaires et dans les deux cas employaient le terme « *thrill* ». Dans l'article américain on décrit le nombre de paires de pneus brûlés pour illustrer l'intensité et l'action des courses. Dans l'article québécois, on met l'emphase sur le danger, sur la mort qui guette les coureurs à tout instant. On voit aussi dans les deux cas des préoccupations en matière de sécurité. Aux États-Unis on décrit les équipements de protections, au Québec on aborde la question sous l'angle des statistiques. La similitude des deux articles se trouve donc dans la trame narrative et dans les messages qu'on tente de faire passer aux lecteurs.

Au niveau des courses elles-mêmes, le Stock car professionnel québécois devenu annexe de la NASCAR faisait partie du circuit nord-américain. Les courses faisaient partie du circuit NASCAR à part entière et le système de points permettant aux pilotes de progresser dans le classement pour se rendre aux séries finales était appliqué, selon d'anciens coureurs comme Gérard Major. Le circuit NASCAR prit de l'expansion au Québec, signe de l'intérêt des Américains pour le développement de ce sport au nord de leur frontière. Désormais, en 1962, en

plus du *Riverside Speedway*, les autodromes de La Prairie et de Fabreville¹ (une toute nouvelle piste qui déjà était littéralement sur ses derniers miles, comme nous le verrons plus loin) disposaient de sanctions NASCAR. Cette offre accrue provoqua l'apparition d'une concurrence entre les pistes sanctionnées NASCAR elles-mêmes, mais aussi les associations autres que la NASCAR et les promoteurs pour s'assurer la présence des pilotes. Parfois, les pilotes étaient appelés à courir sur deux pistes en même temps, ce qui créa beaucoup de chaos dans l'organisation des courses et de déception chez les spectateurs. Ce ne fut pas le dernier problème qui toucha le Stock car.

En 1962 toujours, les annexes québécoises commencèrent à être touchées par un phénomène qui affecta depuis lors les pistes de course à travers le monde : les plaintes de la population installée aux abords des pistes *après* leur ouverture, en raison du bruit excessif. Ce phénomène, anecdotique au début, aura raison de la quasi-totalité des pistes d'envergure en Amérique du Nord dans les 50 années qui suivront. Le cas du *Fury Speedway* de Fabreville en est un exemple parmi de nombreux autres. Pour la saison 1961 le promoteur Anatole Lavoie, de Saint-Martin (Laval), fit construire un autodrome des plus modernes qui fut rapidement apprécié des amateurs de Stock car et des pilotes. Hélas, il n'avait pas pensé au développement immobilier qui avait lieu en même temps dans ce même secteur². Rapidement, les citoyens installés aux abords de la piste se mirent à se plaindre à la municipalité, faisant pression sur les élus pour faire fermer la piste. En 1963, les citoyens eurent gain de cause, et c'est en grande pompe que les élus annoncèrent la démolition imminente de la piste dans le journal *Opinions de l'Île Jésus* le 2 octobre 1963 (Fig. 3.3).

¹ Article non signé, « La saison de « stock cars » débutera le 6 mai prochain », *La Patrie du dimanche*, 15 avril 1962, p. 37.

² Éric Descarries, *Sports et moteurs*, 3, 92, avril 1994.

Mercredi, 2 octobre 1963

OPINIONS DE L'ÎLE JÉSUS

Le "Fury Speedway" de Fabreville est disparu à tout jamais

FABREVILLE — Dans une lettre adressée aux membres de la Ligue des Contribuables, M. Jean Giosi annonçait dernièrement la disparition de la piste de courses "Fury Speedway", qui avait déjà fait l'objet de nombreuses controverses dans le passé. La grande majorité des résidents de Fabreville considéraient cet endroit comme une nuisance publique. Les directeurs de la piste, n'ayant pas exercé leur pouvoir d'achat, mais plutôt demandé le renouvellement de leur bail, la compagnie Leeport Realities, propriétaire du terrain, a opposé un refus très net à cette demande, signant ainsi l'arrêt de mort de la fameuse piste de courses.

Un certain groupe de personnes, généralement mal informées (ou peut-être mal intentionnées) a tenté de faire croire qu'il ne s'agissait là que d'un subterfuge momentané, et que ladite piste de courses reprendrait quand même ses activités. Il est regrettable que ces personnes ne soient pas allées se rendre compte sur place avant de faire paraître une telle information, car leurs déclarations ont paru dans les journaux au moment même où les installations du Fury Speedway tombaient sous la pioche des démolisseurs. "Il était facile, déclare M. Giosi, d'éviter une gaffe aussi monumentale ; il suffisait d'y aller voir ou tout au moins de s'informer.

Un coup de téléphone, ça ne coûte pas cher !

M. Giosi ajoute : "J'invite tous les résidents de Fabreville à venir constater par eux-mêmes la destruction du Fury Speedway. Ils pourront constater qu'un acte est une meilleure garantie qu'un flot de belles paroles."

C'en est fait : le Fury Speedway de Fabreville est disparu à tout jamais !



FURY SPEEDWAY EN DEMOLITION — M. Jean Giosi explique au constructeur M. Gilbert comment s'effectue la démolition de la piste de courses Fury Speedway de Fabreville.

FIGURE 3.3 — « Le « Fury Speedway » de Fabreville est disparu à tout jamais ». (Source : *Opinions de l'Île Jésus*, mercredi 2 octobre 1963)

Le ton utilisé dans cet article est révélateur de l'attitude que les gens avaient face au sport automobile à cette époque. On parle de cette histoire comme d'un sujet de « controverse », et

même de « nuisance publique ». L'article présente le maire Jean Giosi avantageusement et s'impliquant personnellement dans la démolition de cet autodrome. Cette époque, les années 1960 et 1970, est décrite par l'historienne Valérie Poirier comme étant l'âge d'or de la contestation automobile³. Ce problème n'épargna pas nos voisins du sud. En effet, aux États-Unis, le nombre de pistes commença aussi à décliner durant les années 1960 et 1970 comme le montre Douglas A. Hurt : « *The 1960s and 1970s witnessed a re-trenchment of NASCAR with a declining number of track locations, particularly those in the West and North of the Mason-Dixon line [...]* »⁴. Il explique que ce retranchement venait de pistes assez récentes, mais n'élabore pas davantage sur les raisons de leur fermeture autres que la concurrence entre les pistes. Il est tout à fait possible que les plus petites pistes aient subi le même sort que le *Fury Speedway*, et que les municipalités les aient expropriées en utilisant le prétexte du développement. Des articles parus récemment corroborent ce point. En Californie, le 29 septembre 2017, Drew Harding⁵ déplorait la fermeture d'une piste hautement fréquentée par les amateurs, la *Dragway 42*, expropriée par la municipalité pour y construire un parc d'affaires. Tout récemment, un autre exemple est apparu au Québec avec la piste de Saint-Eustache, subit le même sort en 2019, et ce malgré sa fréquentation et sa popularité⁶. Les plaintes des citoyens établis autour de la piste bien après sa fondation ont trouvé écho auprès de la municipalité, qui a

³ Valérie Poirier, *Savoirs, mobilisations et construction du risque environnemental de l'automobile au cours des long sixties à Montréal*, thèse de doctorat, Université du Québec à Montréal, 2018, document accessible en ligne à <https://archipel.uqam.ca/11631/1/D3423.pdf>

⁴ Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p. 123.

⁵ Drew Harding, « Southern California is Losing Yet Another Racetrack Just to Open More Warehouses », *Hot-Rod Network*, 29 septembre 2017, article disponible en ligne sur <https://www.hotrod.com/articles/southern-california-losing-yet-another-racetrack-just-open-new-shopping-mall/>, page consultée le 12 juillet 2018.

⁶ Stéphanie Sinclair, « Dernier tour de piste pour l'Autodrome St-Eustache », *Le Journal de Montréal*, 9 avril 2018, article disponible en ligne sur : <https://www.journaldemontreal.com/2018/04/09/dernier-tour-de-piste-pour-lautodrome-st-eustache> page consultée le 2 juillet 2019.

invoqué le prétexte du développement économique pour exproprier la piste. Cela dit, d'autres formes d'annexes eurent des destins plus heureux.

LE HOTRODDING ENTRE 1961 ET 1964 ; LES BENEFICES RECIPROQUES DE L'IMPORTATION CULTURELLE DIRECTE

Pour les Hotrodders, les années 1960 furent celles de leur intégration au milieu nord-américain. C'est durant cette décennie qu'une annexe de la NHRA (*National Hot Rod Association*), l'organisme de réglementation des courses de « *drag* », fit son entrée au Québec grâce aux *Piston Poppers* et à la piste de Napierville, piste de courses d'accélération professionnelle. Dans le chapitre précédent, nous avons montré que les Hotrodders vivaient les mêmes problèmes d'acceptabilité sociale de leur sport que leurs confrères américains. Une des solutions envisagées était d'ouvrir des pistes de course pour pouvoir pratiquer cette activité en dehors des rues et de manière encadrée. En effet, jusqu'alors, les amateurs devaient aller courir sur les pistes de la Nouvelle-Angleterre ou de l'Ontario. Pour obtenir cette piste et pour organiser divers évènements, une douzaine de clubs de la région de Montréal se sont alliés en 1958 pour fonder le *Quebec Hot Rod Council* (QHRC)⁷. Cette façon de faire provient des États-Unis où les clubs se regroupaient eux aussi en associations pour défendre leur passion et réglementer les évènements sur pistes. La NHRA (cette association est aux courses d'accélération ce que la NASCAR est au Stock car), dont une annexe fut implantée au Québec durant cette période, avait été fondée aux États-Unis pour cette même raison quelques années plus tôt.

⁷ Pierre Luc, *R.P.M. : l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 214.

L'arrivée du *drag* professionnel au Québec débuta de manière concrète grâce à un promoteur déjà bien connu chez les Américains: Gordon Atkinson^{8,9}. Il commença par essayer d'adapter l'ancienne piste Bouvrette de Saint-Jérôme à des fins de course en ligne droite puis, en 1960, il ouvrit la « *Montreal Drag Strip* » sur un terrain loué sur la Rive sud de Montréal (Ville Jacques-Cartier, aujourd'hui fusionnée à Longueuil)¹⁰. Chose intéressante, il eut l'aide d'un membre de la NASCAR, Ed Otto, pour lancer le projet, ce qui montre encore une fois que des Américains étaient impliqués et que les deux milieux travaillaient parfois de concert. L'année 1961 fut une année d'essais et erreurs pour ce projet. Les courses de *drag* n'étaient bien sûr pas aussi développées qu'aux États-Unis et l'encadrement des courses (mesure du temps et des vitesses) était encore fait de manière amateur par les clubs. Malgré tout, les tentatives se poursuivirent ailleurs au Québec et le rôle des Américains s'accrut de jour en jour.

En 1962 les passionnés de courses d'accélération purent profiter de la piste de course de Mascouche, d'une longueur de 1/8 de mile (201 m). Cette année-là, c'était la seule piste de course d'accélération restant au Québec, le *Montreal Drag Strip* ayant été fermé¹¹. Toujours selon Pierre Luc, c'est cette même année que Cliff Gaffray, un personnage bien connu dans le milieu des courses d'accélération québécoises de l'époque, loua une partie d'un terrain commercial situé à Napierville pour y établir une piste de course de 1/8 de mile. Deux ans plus tard, un homme d'affaires très impliqué dans le milieu de la compétition automobile du nom d'André Gagnon investit 100 000\$ sur cette piste pour la mettre aux normes (pavage, barrières de

⁸ *Ibid.*

⁹ À ne pas confondre avec le politicien canadien du même nom.

¹⁰ Pierre Luc, *R.P.M. ; l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, p. 214.

¹¹ *Ibid.* p. 216.

sécurité, estrades, etc.) et moderniser ses installations. La piste mesurant désormais ¼ de mile (402 m) devint, en 1964, la première piste québécoise à être accréditée par la NHRA. Rapidement, elle devint une piste incontournable dans tout l'est de l'Amérique du Nord. Cette piste est un bel exemple d'importation culturelle directe de la part des Américains dans le milieu de l'automobile québécois. On aide les gens à installer une piste pour agrandir le bassin potentiel de population intéressé par ce type de sport. Cette sanction NHRA encore en vigueur de nos jours sur cette piste amena, tout comme pour le Stock car, des compétitions de calibre international au Québec.

Durant cette période, il n'y a pas que sur les pistes que cette nouvelle collaboration québéco-américaine (et bien sûr l'importation culturelle directe) porta fruit. Comme mentionné au chapitre 2, l'aube des années 1960 fut pour les amateurs québécois de véhicules modifiés une période où de grandes expositions intérieures de calibre nord-américain s'installèrent à Montréal durant l'hiver. C'est en 1961 que le très influent club des *Piston Poppers* en association avec l'*International Championship Auto Show* ouvrit dans ce qui était alors le *Show Mart* de Montréal le Top Rod Québec, une grosse exposition intérieure de voitures modifiées de toutes sortes¹². Signe de l'intérêt que cette activité suscitait chez les Québécois, l'édition de 1964 accueillit plus de 26 000 visiteurs¹³. Outre par le style des véhicules identique à celui des véhicules américains, l'intégration des Québécois dans le milieu américain se manifestait par le caractère international des participants. Cette exposition montréalaise accueillait bien sûr des Québécois, mais aussi des Hotrodders de renom, américains et canadiens hors Québec, comme Jim Frank et Doc

¹² Bob Heger, « Top Rods : Quebec », *Popular Hot Rodding*, 3, 2, février 1964.

¹³ *Idem*.

McDonald¹⁴. Cette intégration du Québec dans le milieu du Hotrodding nord-américain ira encore plus loin : des commerces québécois allaient se spécialiser dans la modification de voitures. De plus, des gens n'appartenant pas de prime abord au milieu du Hotrodding allaient participer à ces événements.

Un Chevrolet 1936 modifié en véhicule de Stock car d'André Magny était présent dans cette exposition de 1964, signe que les milieux du Stock car et du Hotrodding communiquaient. Mais l'élément le plus intéressant corroborant la thèse de l'intégration nord-américaine est le fait que des compagnies de recyclage automobile, des vendeurs de pièces de voitures, des garages et des vendeurs de véhicules de seconde main exposaient des créations de haut niveau sorties tout droit de leurs ateliers. Certes, ces voitures servaient de vitrines publicitaires, mais surtout démontraient que tout comme aux États-Unis des gens commençaient à faire carrière dans la modification de véhicules. On voit donc que cette intégration a aussi apporté un modèle d'affaires à l'américaine où, désormais, un client fortuné ne désirant pas toucher lui-même à la mécanique de son véhicule pouvait le confier à un atelier spécialisé. En 1964, les Hotrodders québécois étaient donc bien intégrés au milieu nord-américain. Tout comme pour le Stock car les dix années qui suivirent furent des plus mouvementées.

The logo for Clicours.COM is displayed in white, bold, sans-serif capital letters on a solid blue rectangular background.

¹⁴ *Idem.*

1964-1974: LES HEURES DE GLOIRE DE LA COMMERCIALISATION DU STOCK CAR ET SES DERIVES EXTREMES

Les années 1960 et le tournant des années 1970 virent le Stock car gagner en reconnaissance et devenir un divertissement de masse comme le baseball¹⁵, le hockey et d'autres sports bien établis en Amérique du Nord¹⁶. Inventée dans les années 1920, la télévision entra massivement dans les foyers américains dans les années 1950 et amena avec elle les premières chaînes câblées¹⁷. Cette révolution qui se poursuivit durant les années 1960 amena progressivement un profond changement au sein de l'organisation de la NASCAR : les commanditaires devinrent de plus en plus puissants, visibles et importants. De plus, la règle qui tenait vraiment à cœur à Bill France, le fondateur, celle qui obligeait les coureurs à utiliser des voitures « d'origine », allait aussi s'effacer tranquillement. L'analyse présentée dans mon mémoire s'arrête en 1974, une année charnière où bien des règlements changèrent et qui est considérée comme l'année où le Stock car « moderne » fut réellement classé par les médias parmi les sports d'envergure¹⁸. Le Québec était intégré dans ce système, et allait s'intégrer dans d'autres dimensions plus extrêmes des courses automobiles. Tout comme les Américains, les Québécois allaient à nouveau s'adapter à de nouvelles tendances.

¹⁵ David Block, *Baseball Before We Knew It : A Search for the Roots of the Game*, Lincoln (NE), University of Nebraska Press, 2005. 340 p.

¹⁶ Motor1.Com, Bill Wilson, « Bootlegging And NASCAR: From Moonshining to Racing », <https://www.motor1.com/news/71961/bootlegging-and-nascar-from-moonshining-to-racing/> [en anglais]. Mise à jour : 28 décembre 2013, page consultée le 12 mars 2018.


¹⁷ Laurent Turcot, *Sports et Loisirs. Une histoire des origines à nos jours*. Montréal, Gallimard, 2016, p. 587.

¹⁸ Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p.122.

Tout comme ce fut le cas chez nos voisins du sud, le milieu des années 1960 fut une période d'expérimentation chez les promoteurs et propriétaires de pistes québécois. Les promoteurs commencèrent à s'intéresser de plus en plus à une variante extrême des courses de voitures et du spectacle automobile déjà bien implanté aux États-Unis : les courses mettant en vedette des casse-cous automobiles. Les raisons expliquant l'intérêt pour ces activités sont nombreuses. Premièrement, la NASCAR avait promulgué beaucoup de règlements efficaces pour s'assurer de la sécurité des pilotes et du public, réduisant le nombre de gros accidents sur les pistes. Deuxièmement, les courses importantes du circuit NASCAR, celles attirant un public nombreux, n'avaient pas lieu plus que quelques fins de semaine par année. Troisièmement, la concurrence entre les pistes pour présenter des coureurs prestigieux comme Jean-Paul Cabana était féroce, et il n'était pas rare de voir des spectateurs déçus par l'absence d'un coureur, qui ne pouvait guère courir sur deux circuits simultanément. Finalement, et principalement, le goût du spectacle extrême et périlleux s'était emparé des Québécois, avides d'accidents et de sensations fortes. Les promoteurs trouvèrent rapidement une réponse à ces problèmes et demandes.

Depuis les années 1950, les responsables des pistes québécoises conviaient occasionnellement des « chauffeurs de la mort » et autres casse-cous automobiles venus des États-Unis pour amuser leur clientèle lors d'événements spéciaux. Ces cascadeurs exécutaient toutes sortes de manœuvres périlleuses avec les voitures comme des sauts ou des cascades sur deux roues. En d'autres occasions, on proposait des courses de démolition de vieilles voitures pilotées par des amateurs de sensations fortes locaux, mais l'attraction principale restait le Stock car. En 1968, le *Riverside Speedway* proposa des courses « Chiffre 8 » (Fig. 3.4). Dans ces courses, naturellement en dehors du circuit NASCAR, les participants couraient sur des pistes en forme de 8, garantissant bien entendu des accidents spectaculaires au croisement...

RIVERSIDE

 **SPEEDWAY**



ACTION - ÉMOTION - SENSATION

CLASSES
CADET - DERNIER MODÈLE - CHIFFRE 8

Tous les
mercredi et
samedi soirs
à 8.15 p.m.

— ● —

À partir du
8 septembre
courses
le dimanche
après-midi à
2.15 p.m.

7980 BOUL. LÉVESQUE, DUVERNAY-EST
TÉL: 669-2609

ECHO LAYAL 21 AOUT 1968 / 11

FIGURE 3.4 – Article publicitaire annonçant une course de Stock car en 1968. (Source : « Riverside Speedway », *L'Echo de Laval*, 21 août 1968, p. 11)

Ces sports de démolition étaient populaires aux États-Unis¹⁹ à la même époque et démontrent encore une fois l'intégration du Stock car québécois à ce vaste milieu. Plusieurs pistes tiendront de tels événements ainsi que d'autres type de courses toute aussi populaires chez nos voisins du sud comme des championnats de Go kart (petites voitures munies d'un petit moteur du genre moteur de tondeuse) et de motos, comme nous le montrent beaucoup d'articles et de publicités dans les revues comme *Hot Rod Magazine* ou *Car Craft*²⁰.

Pour en revenir au milieu du Stock car lui-même, on assista dans les années 1960 à une modernisation des véhicules utilisés lors des compétitions, tout comme aux États-Unis quelques années plus tôt. L'article publicitaire reproduit en Fig. 3.4 est un bon exemple de cette évolution quand il annonce la tenue de courses « dernier modèle »²¹. En 1968, l'usage de voitures récentes plutôt que d'anciens modèles était encore une exception, mais il deviendra rapidement la norme. Ces courses demandaient plus de moyens et étaient souvent commanditées par des concessionnaires ou même les compagnies automobiles elles-mêmes, comme nous l'avons vu au chapitre 2. Ce qui a grandement aidé tant au Québec qu'aux États-Unis est l'arrivée des voitures de type « *Muscle car* » en 1964. Il s'agit d'automobiles américaines de taille intermédiaire²² deux portes munies d'un moteur V8 (à 8 cylindres disposés en V); il en sera question plus loin. Ces voitures eurent un énorme succès commercial, et devinrent des bases de prédilection pour des voitures de Stock car, ayant d'emblée le format idéal et une bonne puissance. C'est vers 1969 que survint une sorte de cassure. Les articles démontrent la participation de voitures de plus en plus

¹⁹ Kurt Becker, *Crash Course : A History of Auto Demolition Derby*, Telltale Productions, 1998. 137 p.

²⁰ *Car Craft*, novembre 1960, p. 2-5-6-9-10-13

²¹ Article non signé, « Riverside Speedway », *L'Echo de Laval*, 21 août 1968, p. 11.

²² Étant donné la taille des voitures de l'époque, une voiture de taille intermédiaire des années 1960 équivaldrait à une grande berline d'aujourd'hui (du genre Crown Victoria).

récentes. La classe « derniers modèles » prenait de l'importance et les classes utilisant des voitures plus anciennes en perdaient, considérées désormais comme des classes amateur.

L'article tiré du *Journal de Montréal* du 29 juillet 1969 et reproduit en Fig. 3.5 est éloquent.

Au Riverside Speedway *Vendredi 25* **CLASSEMENT A RIVERSIDE SPEEDWAY**
CLASSE "DERNIER MODELE"

Gratton domine encore chez les conducteurs

Tournez à droite et vous êtes mort! C'est le moto de la fameuse piste d'Indianapolis où les pilotes ne donnent jamais un coup de volant vert la droite.

A Riverside Speedway de Duvernay Est, la vitesse des voitures n'est peut-être pas comparable à celle d'Indianapolis, mais là non plus les pilotes ne peuvent se permettre de tourner vers le haut de la piste, sinon ils enfoncent le mur de protection.

La lutte est maintenant tellement serrée pour le premier rang qu'on peut s'attendre à tout. Gratton au volant de sa Chevelle détient toujours le premier rang sur Paul Hamel et sa Camaro, mais la différence n'est plus que de 12 points entre ces deux conducteurs.

Celui qui est le plus à surveiller actuellement est le vétéran Georges Loïselle. "Maintenant que ma Comet est à point, je ne serai plus deuxième à personne" de souligner Loïselle. Il a délogé Claude Aubin du troisième rang et talonne maintenant les meneurs de près. Il est un des grands favoris pour remporter la palme lors du programme de samedi soir à Riverside, alors que huit courses seront présentées à compter de 8 heures.

Samedi soir dernier, l'épreuve en chiffre huit comptait 25 voitures au départ et la foule n'est pas encore revenue du spectacle qu'ont donné les jeunes pilotes en herbe. Encore une fois cette semaine, le promoteur Richard A. Foley a décidé de présenter cette attraction spéciale

Rang	No.	Marque	Nom	Points
1	6	Chevelle 64	Gratton Jean-Claude	672
2	X2	Camaro 67	Hamel Paul	660
3	95	Comet 64	Loïselle Georges	576
4	83	Chevy II-63	Aubin Claude	568
5	87	Chevelle 64	Chaussé François	544
6	7	Fairlane 500-64	Deguire, Pierre	408
7	65	Chevelle 64	King Ken	404
8	J10	Chevelle 64	Riendeau Gilles	390
9	9	Camaro 69	Dulude Lucien	388
10	18	Chevelle 64	Levasseur Claude	326

CLASSE "NOVICE"

1	43	Gagnon Michel	528
2	25	Groleau Normand	474
3	1	Verdon Bob	446
4	28	Roch Serge	428
5	16	Côté Charles	354
6	55	Guillette Serge	336
7	38	Bouvrette François	316
8	18	Ste-Marie Jacques	310
9	23	Therrien Gilles	280
10	71	Lafrenière Bertrand	278

FIGURE 3.5 – Article du *Journal de Montréal* du 29 juillet 1969 annonçant une course au *Riverside Speedway*. (Source: « Gratton domine encore chez les conducteurs », *Le Journal de Montréal*, 29 juillet 1969.)

Cette modernisation, qui se poursuit durant les années qui suivirent, montre encore une fois que le Québec était désormais intimement lié au milieu américain. On voit toute l'influence

et le pouvoir de ces organisations américaines qui imposaient leurs règles et leur façon de faire. Au niveau des modes automobiles, l'exemple est évident.

LE HOTRODDING ET L'ÈRE DES *MUSCLE CARS*, LES COMPAGNIES AUTOMOBILES COMME SOURCE D'INFLUENCE ET DE STRUCTURATION DES LOISIRS AU QUÉBEC

C'est le 17 avril 1964 que Ford mis en marché la fameuse Mustang. Cette voiture de taille intermédiaire (pour l'époque) basée sur une Falcon était munie d'un petit V8 d'une cylindrée de 289 pouces cubes (4736 cm³) et pouvait transporter 4 personnes. La génération montante des baby-boomers fut conquise par cette voiture qui se vendit à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires dès les premières années. Durant cette même période, les trois autres constructeurs américains ayant flairé la bonne affaire auprès des amateurs de vitesse produisirent des modèles de plus en plus puissants. Ainsi, les Ford Mustang, Chevrolet Camaro, Dodge Charger, AMC AMX et autres véhicules deux portes à l'allure et aux performances très sportives commencèrent à sillonner les routes américaines et canadiennes. C'est là que les compagnies automobiles américaines et leurs succursales canadiennes se mirent à intervenir directement auprès de leur clientèle. En effet, des clubs d'intérêt parrainés par des concessionnaires pour ces *muscle cars* s'ajoutèrent à l'offre québécoise de l'époque. Un excellent exemple est apparu en 1965. C'est le club Mustang, dédié à la Ford Mustang et parrainé par Chomedey Ford. Ford avait tout intérêt à encourager des clubs de la sorte étant donné la publicité et la clientèle fan du modèle que ça lui apportait. La première revue du club date de 1967 et est très révélatrice du fonctionnement du club, de ses activités et de ses objectifs. On apprend entre autres que Guy St-Jean, gérant de la

mise en marché des véhicules Ford au Canada²³, s'impliquait directement dans le club et le publicisait énormément. Les constructeurs américains voulaient attirer les Hotrodders devenus de jeunes adultes aux moyens financiers plus élevés, et ils ont réussi leur pari.

Ce club illustre bien cette mouvance induite par les fabricants qui, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, allait changer les choses au niveau des voitures modifiées et amorcer un tournant dans l'histoire du Hotrodding. Tant au niveau du Hotrodding que du Stock car, on ne modifiait plus seulement des vieilles voitures d'avant-guerre pour en faire des Hot rods ou des voitures des années 1940-50 pour en faire des « Kustoms ». Les amateurs disposaient désormais de bases pensées pour eux déjà très puissantes et encore plus faciles à modifier. Dès la sortie de ces véhicules, des pièces de performance existaient déjà en abondance pour eux, et des groupes comme le club Mustang servaient de voie de communication pour les amateurs à la recherche de pièces. Les pages comme celle reproduite ici (Fig. 3.6) se multiplièrent dans les revues spécialisées des clubs québécois, reprenant ainsi le modèle des sections de vente des revues américaines de la même période.

²³ *Club Mustang*, 1, 1, mai 1967, p. 3.



M. et Mme René Poirier

Caractéristiques: Entré membre en novembre 1964, René est un des plus anciens Mustangnistes du Club. Commerçant pour son propre compte il est financièrement très à l'aise. Il en est à sa 3^{ème} Mustang et prendra possession d'un magnifique Bungalow à Duvernay prochainement. En 1965, sa charmante épouse Claire a été élue "Miss Mustang".

Particularité: Aller prendre un bon souper quelque part et aller finir la soirée sur l'autoroute ou dans une certaine cave à vin dont les murs sont suffisamment solide pour encaisser ses rires "fantastiques!"

PERSONNALITÉ DU MOIS

Allergies: Conduire sa Mustang lorsqu'elle est sale, ou lorsqu'il neige. Se faire expliquer comment appliquer le frein d'urgence sur un certain camion stationné dans une pente à l'Île Perrault (comme la rivière n'était pas loin, le tout s'est terminé en "queue de poisson.")

Sumom: Néné "le crotté."

Patois: "Ca va winder" - et son épouse Claire: "Ha que je souffre."

Ambition: Vendre du beurre de peanut "Mustang" pour mettre sur les toast le matin.

COIN DES AUBAINES

a) 4 amortisseurs à double actions (Heavy Duty)
 b) 1 Melori distributeur à haute performance pour 289 C.I. Mustang.
 c) 5 roues de Magnésium de marque Ford, 1965 - 66 - 67 Mustang.
 d) 1 Iski CAM 6,000 R.P.M. pour 289 C.I. Mustang.
 e) 1 intake manifold avec carburateur 4 corps.
 f) radio A.M. F.M. (Neuf)
 g) garde-boue pour Mustang 1967 JACKETS!
 h) 2 fog lights

<p>camping parc La-Conception park</p> <p>645-4200</p> <p><small>La-Conception Cté, Labelle County 819-686-3596</small></p>	<p>PHILIPPE TARDIF 12462 NOTRE-DAME POINTE-AUX-TREMBLES, P. Q. 845-4200</p> <p><small>ASSURANCES DE TOUS GENRES</small></p>
---	---

FIGURE 3.6 – Une page de la revue du Club Mustang. On notera la présence d'un « coin des aubaines », lieu d'échange de pièces entre amateurs. (Source : *Club Mustang*, 1, 1, mai 1967, p. 5.)

Reprenant le type d'organisation des clubs de Hot rod traditionnels, le club Mustang organisait diverses activités sociales, était organisé de manière démocratique et comportait un comité chargé de le gérer. Ce club lié directement à une compagnie automobile américaine montre que le Québec était désormais partie intégrante du milieu nord-américain. Mais faire partie intégrante ne signifie pas ne plus avoir ses particularités locales comme nous le verrons ci-dessous.

HOTRODDING ET STOCK CAR AU QUÉBEC DURANT LES ANNEES 1960 : PARTICULARITES ET DEFIS

Certains amateurs de Hot rods et certains coureurs de Stock car québécois étaient bien connus aux États-Unis et le Québec était désormais bien intégré à la culture nord-américaine de l'automobile. Les liens et les contacts de plus en plus fréquents entre les deux cultures durant cette période²⁴ y contribuaient. Cependant, le milieu québécois restait quelque peu distinct sur certains aspects à cause de problématiques liées à l'économie et aux frontières.

En 1968, la revue américaine *Rod & Custom*²⁵ du mois de septembre publiait une édition spéciale dans laquelle une équipe de journalistes s'était rendue au Canada afin de voir comment leurs confrères pratiquaient leur hobby. Dans son introduction (page 5) Spence Murray parle d'un fort intérêt de la part des Canadiens pour le Hotrodding. Il mentionne que certains des fournisseurs américains ne répondent plus à la demande qui augmente avec les années et que nombreuses sont les lettres provenant du Canada, ce qui montre l'importance financière de l'intégration du Canada (dont les amateurs québécois font partie) dans le milieu automobile nord-américain.

Des éléments intéressants sont révélés en page 12 : l'auteur admire le peu de réglementation concernant les émissions polluantes, ce qui avantageait les amateurs canadiens, mais en contrepartie, il évoque les barrières tarifaires affectant alors les importations vers le Canada, qui augmentaient le prix des pièces de 50% par rapport aux États-Unis. Ce problème fut

²⁴ Godefroy Desrosiers-Lauzon, « Nordicité et identités Québécoise et canadienne en Floride », *Globe*, 9, 2, 2006, p.137-162. <https://doi.org/10.7202/1000883ar>

²⁵ *Rod & Custom*, septembre 1968.

vécu par les amateurs de Stock car et de Hot Rod dès les débuts de leur implantation au Québec. Certains coureurs allaient jusqu'à cacher des pièces dans les réservoirs d'essence ou à les monter directement sur leurs véhicules pour éviter des frais de douane au passage de la frontière.

Confirmant notre hypothèse selon laquelle à la fin des années 1960 les Québécois étaient intégrés au milieu automobile nord-américain, le rédacteur en chef du magazine *Rod & Custom*²⁶ souligne à quelques reprises que les amateurs de Hot rod pratiquaient leur passion exactement comme aux États-Unis. Il mentionne par exemple une douzaine d'expositions d'envergure au Canada, ainsi que l'existence des pistes de *drag* sanctionnées par la NHRA. Ce numéro aborde surtout ce qui se passait dans les provinces anglophones, mais, comme nous l'avons vu, les amateurs québécois vivaient leur passion de la même manière en suivant les modes américaines et en tentant de surmonter les divers défis qui se présentaient à eux. Les voitures modifiées étaient les mêmes, et, fait très intéressant et particularité que l'auteur relève, les Canadiens modifiaient des bases « canadiennes » comme des Meteor (division de Ford vendue uniquement au Canada).

Toujours en ce qui concerne les bases utilisées, ce même article parle d'un Ford 36 qui gagne concours après concours au Canada. Sa qualité de construction est la même que celle des Hot rods fabriqués par les grands maîtres américains, ce qui encore une fois confirme l'hypothèse voulant que les amateurs d'ici étaient intégrés dans le milieu nord-américain.

²⁶ *Rod & Custom*, septembre 1968.

Un exemple d'amateur québécois qui rayonnait tant ici qu'aux États-Unis est celui de Bernard Boucher, âgé de 79 ans lors de l'entrevue qu'il nous a accordée le 28 juin 2016. Ayant grandi près d'un cimetière d'autos tenu par son père, cet homme fut un passionné de mécanique dès son plus jeune âge. Avec les pièces qu'il trouvait, il s'amusait dans les années 1950 à fabriquer et à modifier des voitures sans savoir qu'il s'adonnait au Hotrodding. Un peu plus tard dans sa vie, dans les années 1960, il obtint auprès des anglophones de la documentation plus précise montrant comment modifier ses voitures. Autour de 1963, il acheta un Ford 1935 avec un moteur Chevrolet. Le moteur n'avait pas de pièces de performance, mais c'était la norme à l'époque car comme nous l'avons vu les pièces « *aftermarket* » étaient très difficiles d'accès en dehors des États-Unis. En 1964 il s'est rendu à Daytona avec un Chevrolet 1923 et au passage il a acheté une voiture de 1917, qui, suite à une restauration, a été vendue à un musée américain en 1970. Son talent était reconnu aux États-Unis. Cet homme illustre ce qu'étaient, ou rêvaient d'être, beaucoup de Hotrodders. Il s'intéressait aux voitures modifiées, mais aussi aux voitures d'origine. Ce mélange se voit encore souvent de nos jours dans les rencontres américaines et québécoises. Il avouait que son plaisir était de remporter des trophées dans des expositions américaines. Il a remporté 130 trophées dans des expositions chez nos voisins du sud. Il était bien connu dans le Vermont, l'État de New York et les autres États de l'Est. Il s'est fait un bon nombre d'amis américains, malgré les déceptions qu'il occasionnait auprès d'eux lorsqu'il repartait avec les prix.

LE STOCK CAR ET LE HOTRODDING A PARTIR DE 1970

Au début des années 1970, les annexes avaient rempli leur mission et le Stock car professionnel québécois était bien intégré au circuit nord-américain, même au niveau des

voitures. Certes, les classes plus novices et amateurs présentait des voitures plus anciennes, mais les classes professionnelles concourant par exemple pour le championnat du Grand National utilisaient des voitures presque neuves. Cet état de fait se voit bien sur les photos présentées dans les articles de journaux de l'époque (Fig. 3.7) :

RIVERSIDE SPEEDWAY
DIMANCHE, 27 SEPTEMBRE À 2 H. 15 P.M.

- Curviseur de Québec
- Paul Huard (85)
- André Sicotte (55)
- Ste-Marie (3)
- et autres spécialistes dans la classe A/B
- Jean-Paul Colman (58)
- Georges Lalonde (32)
- Lucien Valade (8)
- Jean-Claude Gratton (6)
- François Chénard (87)
- Lavigne (25)

GRAND NATIONAL COURSES DERNIERS MODELES

CHAMPIONNAT
1 COURSE
50 TOURS
NASCAR
1 COURSE
35 TOURS
LIMITED SPORTSMAN
et
(4 HEATS)

A DUVERNAY-EST — ROUTE 38
À L'EST DU PONT PIE IX
TEL. : 665-2168 — 665-2609
RIVERSIDE SPEEDWAY
LAVAL P.Q.

FIGURE 3.7 – Publicité de courses NASCAR en 1970. (Source : *Le Journal de Montréal*, septembre 1970.)

Les voitures ressemblaient de moins en moins à des voitures de série et cette tendance s'accroît jusqu'en 1974, année où le fondateur et président de la NASCAR Bill France prit sa retraite. À partir de ce moment-là, qui vit l'abolition de l'obligation de courir avec des voitures « d'origine » à laquelle il tenait tant, les voitures utilisées s'éloignèrent de plus en plus des voitures d'usine pour finalement devenir des engins de 700 chevaux montés sur des châssis tubulaires avec une carrosserie en fibre de verre, comme c'est encore le cas de nos jours. Seule concession au passé de la discipline, ces véhicules reproduisent à peu près les formes d'une voiture d'origine.

Au niveau des Hot rods, le tournant des années 1970 marqua une accentuation de l'engouement pour les *Muscle cars* qui devenaient des voitures d'occasion de plus en plus abordables tant aux États-Unis qu'au Québec. Dans le même temps, les pièces devenaient de plus en plus faciles à trouver au Québec, grâce à certains garages et revendeurs qui se spécialisaient dans leur importation des États-Unis. Un exemple est Action Performance sur la rue Jarry à Montréal, un garage fréquenté par un autre de nos témoins. Yves Éthier (58 ans), rencontré le 20 septembre 2016, et d'autres amateurs de son époque, ont possédé plusieurs *Muscle cars* durant les années 1970 et ont pu les modifier assez facilement. Monsieur Éthier a raconté avoir acheté un AMC Javelin 1969 en 1973 pour le prix de 200 \$ (environ 1100 \$ aujourd'hui). Il l'a transporté chez les Beaudry, un autre garage spécialisé en modification automobile, où, commandité par le *Riverside Speedway*, il investit 5000 \$ (plus de 27 000 \$ actuels) en modifications en échange du fait que sa voiture serait utilisée par la piste les fins de semaine dans un but promotionnel. Son histoire montre deux choses : premièrement, cette intégration du milieu québécois au milieu américain facilitait grandement le quotidien des amateurs qui pouvaient désormais se procurer des pièces à deux pas de chez eux. Deuxièmement, on a ici un autre

exemple de la perméabilité entre le milieu du Stock car et celui des voitures modifiées qui s'entraidaient.

En 1974, avec la crise pétrolière²⁷ qui sévissait depuis 1973²⁸, partout en Amérique du Nord les gens commencèrent à s'intéresser à d'autres bases comme les camionnettes et les plus petites voitures (Ford Econoline, Mercury Maverick, AMC Gremlin, Pontiac Astre, Chevrolet Vega, etc.) Bien sûr, les Hot rods de la première période et les *Muscle cars* ne disparurent pas, mais on assista à une diversification du type de véhicules utilisés, une adaptation à la situation nouvelle, au Québec comme aux États-Unis.

²⁷ Francis Demier, « Premier choc pétrolier », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 17 mars 2020. Document disponible en ligne : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/premier-choc-petrolier/>

²⁸ Brian Resnick, « What America Looked Like: The 1970s Gas Crisis », *The Atlantic*, <https://www.theatlantic.com/national/archive/2012/05/what-america-looked-like-the-1970s-gas-crisis/257837/> [en anglais]. Mise à jour : 31 mai 2012, page consultée le 5 juin 2019.

CONCLUSION

C'est par un processus évolutif porté par trois vecteurs distincts (bouche-à-oreille, contact direct et implantation de structures et organismes) que le Hotrodding et le Stock car modernes se sont implantés au Québec à partir des années 1940. Le terreau était alors fertile. En effet, bien avant l'arrivée de ces deux passe-temps, des Québécois collectionnaient des voitures, les mettaient à l'avant-plan de leurs photos familiales et parfois les modifiaient pour le plaisir ou le travail. Des courses opposant des passionnés de l'auto comme des garagistes avaient même lieu dans les années 1930 et 40. Ce qui fut importé des États-Unis, c'est un ensemble de règlements, de structures des façons de faire ainsi que des organismes de régulation et des modes.

Ce processus commença par du mimétisme, dès 1949. Des promoteurs québécois allèrent visiter des autodromes déjà bien établis aux États-Unis et s'inspirèrent directement des courses qui y étaient tenues, ainsi de Bill France, le fondateur de NASCAR. On observe ici une attitude mimétique consciente de la part des acteurs québécois: les premiers promoteurs de Stock car d'ici ouvrirent leurs pistes et orientèrent le milieu de la compétition automobile amateur vers le Stock car moderne à l'américaine. Les premières courses de Stock car québécois eurent lieu au parc Richelieu à Montréal et sur la piste Sainte Monique près de Québec. Ces pistes adoptèrent rapidement le système de pointage des Américains ainsi que leur réglementation et leurs modèles de pistes. C'est durant cette période que les journalistes sportifs commencèrent aussi à se calquer sur leurs modèles américains et se mirent à parler de courses de « Stock cars » ou encore de « voitures de tourisme ».

C'est aussi durant cette période que les premiers Hotrodders québécois commencèrent à sillonner les rues québécoises et américaines.

L'aube des années 1950 vit les premiers pilotes de course américains venir au Québec lors d'évènements d'envergure sur les pistes du Parc Richelieu et Sainte-Monique. Ces Américains ont été invités par des promoteurs québécois qui cherchaient à implanter ce sport au Québec. Les Américains ont accepté car les règlements des courses, comme le système de pointage, étaient calqués sur les leurs (un autre élément de mimétisme). On entra petit à petit dans la seconde phase d'implantation, soit la période de transition: le vecteur du contact direct et de la littérature devint de plus en plus présent. Les pilotes de Stock car québécois prenaient davantage exemple sur les confrères américains qu'ils côtoyaient pour les techniques de course et pour la modification de leurs voitures. Les journalistes s'américanisaient¹ de plus en plus dans leurs propos et leur manière de décrire les courses. Les promoteurs allaient directement aux États-Unis pour voir comment les pistes étaient organisées et pour s'en inspirer. Dans le domaine du Hotrodding, à la fin des années 1950 on trouve des correspondances entre des amateurs québécois et américains dans les rubriques de questions de magazines américains comme *Rod & Custom*. Les amateurs se regroupèrent progressivement en clubs et commencèrent comme leurs confrères américains à réclamer des pistes et une plus grande tolérance des forces de l'ordre. Il en résulta la création du *Quebec Hot Rod Council* en 1958, un regroupement de clubs qui avait pour but d'organiser des évènements pour transmettre sa passion à un public parfois réfractaire, mais aussi d'ouvrir des piste d'accélération, comme aux États-Unis.

¹ Ils adoptaient peu à peu le style et la façon de faire de leurs collègues américains.

Le tournant des années 1960 vit les premières pistes asphaltées voir le jour comme le *Riverside Speedway* (1959) et le *Fury Speedway* (1961). Ces pistes marquèrent la fin de la période de transition et le début de la période d'implantation directe par le vecteur des extensions d'organisations américaines. Porté par la vague des contacts personnels, des courses internationales et des structures calquées sur celles des États-Unis, le milieu québécois de la course automobile était prêt à s'intégrer à une structure continentale. Par exemple, le *Riverside Speedway* et le Stock car professionnel québécois étaient gérés par la NASCAR, un organisme américain. Les pilotes québécois étaient intégrés dans le circuit nord américain et couraient tant aux États-Unis qu'au Canada.

Au niveau des Hotrodders, des Québécois commençaient à se démarquer aux États-Unis durant les années 1960, remportant plusieurs prix dans les expositions au sud de la frontière. Des expositions prestigieuses organisées conjointement entre des clubs américains et québécois avaient lieu au Québec comme le Top Rod Québec de 1964 organisé par les *Piston Poppers* de Verdun, et la piste de Pont Rouge accueillant des courses d'accélération chapeautés par la NHRA ouvrit ses portes durant la même période. Là encore, l'implantation directe de structures et d'événements a concrétisé le lien entre le Québec et les États-Unis.

Les années 1960 virent aussi l'arrivée des « *Muscle cars* », des voitures très puissantes à la sortie du concessionnaire qui changèrent les bases utilisées en Stock car, mais qui attirèrent aussi des Hotrodders se cherchant des bases plus puissantes et plus récentes. Certains clubs comme le Club Mustang de Montréal, fondé en 1965, étaient directement sanctionnés par les compagnies mères (Ford dans ce cas-ci). Cette intégration a donc aussi atteint les grands constructeurs automobiles: ces compagnies dominaient certes le marché depuis les débuts de

l'automobile, mais en ce qui concerne la compétition c'est l'avènement des *muscle cars* qui leur a permis de s'intégrer concrètement au milieu québécois. L'ensemble de ces influences américaines montre que le processus évolutif du mimétisme vers l'importation culturelle directe a abouti en environ 25 ans. Ensuite, et encore de nos jours, les amateurs d'automobile vécurent l'importation culturelle directe au quotidien, mais leur passion était désormais influencée par d'autres facteurs, cette fois-ci planétaires. Par exemple, l'année 1973 fut un tournant dans le milieu automobile avec la crise du pétrole qui poussa les gens vers des modèles moins énergivores et plus compacts, souvent des véhicules japonais et européens.

La très vaste majorité des pistes de course mentionnées dans ce mémoire sont soit disparues soit en voie de disparition. Le phénomène est le même que celui qui a causé la perte du *Fury Speedway*. L'autodrome de Laval (le *Riverside Speedway* a changé de nom en 1979 suite à une modernisation) a fermé ses portes suite aux nombreuses plaintes pour bruit de citoyens installés sur les terrains environnants dézonés dans les années 1970.

Les courses professionnelles et amateurs de haut niveau se poursuivirent ailleurs au Québec de manière plus discrète, dont à la piste de Saint-Eustache et à Sanair. Des Québécois se démarquent encore de nos jours, même si les pistes se font de plus en plus rares. Des courses de niveau amateur continuèrent de se tenir dans les années 1980-90 et se font encore aujourd'hui. Les sources touchant le Stock car sont de mieux en mieux répertoriées, notamment grâce aux passionnés comme l'équipe du site *Stock car Québec*. On y constate que des dizaines de petits autodromes régionaux ont existé à travers le Québec. Une minorité subsiste encore actuellement.

Du côté du Hotrodding, les sources écrites sont moins nombreuses. On sait toutefois qu'il n'y a pas que dans les régions de Montréal et de Québec que ce passe-temps a connu du succès à partir du milieu du siècle passé. Le Saguenay, par exemple, aurait eu quelques amateurs de la

première heure. Après 1973, le passe-temps a continué d'évoluer: Hot rods « modernes » (1980-1990), des bolides aux couleurs éclatantes munis de mécaniques et d'intérieurs à la fine pointe de la technologie, puis retour aux sources avec la montée en popularité de Hot rods dits nostalgiques (fabriqués à partir de pièces disponibles avant les années 1970) et des « rat rods » (Hot rods fabriqués à partir de pièces recyclées auxquels on laisse délibérément une apparence rouillée et délabrée). Quelle que soit la tendance et les autres influences, l'empreinte américaine reste prédominante dans cette discipline.

Enfin, l'année 2018 connut une véritable hécatombe au niveau des pistes de course québécoises et les amateurs de voitures modifiées sont de plus en plus incompris du reste de la population et des décideurs. Les embûches sont nombreuses: modifications à un véhicule interdites ou assorties d'une inspection coûteuse, ciblage policier des véhicules modifiés, médias montrant une vision caricaturale de ces disciplines et de ceux qui les pratiquent. Les amateurs devront donc se regrouper et faire comme leurs prédécesseurs: montrer patte blanche et sensibiliser la population à leur passion en expliquant et en discutant, et surtout en s'adaptant. De nos jours, l'environnement est un sujet très sensible et l'automobile est un bouc émissaire de choix. Peut-être les amateurs devront-ils faire comme les coureurs de Stock car de la première heure et innover, ou comme les Hotrodders et suivre l'évolution, se diversifier. Depuis peu, des startup californiennes et anglaises comme *Electric Classic cars* et des ateliers de modification automobile se lancent dans l'électrification des belles d'autrefois. Cela pourrait bien devenir une norme, voire la prochaine grande tendance de modification automobile dans les décennies à venir. Ainsi, en octobre 2018, la division GM performance a annoncé² qu'elle travaille sur un

² Peter Valdes Vanera, « GM unveils 700-horsepower electric Camaro and, maybe, a way to build your own »

moteur électrique de 700 chevaux qui pourrait être connecté à n'importe quelle transmission GM. Ce genre de réalisation montre l'intérêt de ce milieu à s'adapter aux nouvelles réalités et aux nouveaux défis auxquels il est confronté depuis qu'il existe. Les solutions aux problèmes actuels se trouveront donc en s'inspirant du passé et en regardant vers l'avenir. Les amateurs devront diversifier leurs pratiques, s'adapter et transmettre leur passe-temps pour qu'il perdure. C'est pour cette raison que les sujets soulevés par ce mémoire demeurent tout à fait d'actualité.

ANNEXES

Ces annexes se veulent des documents indépendants qui peuvent être lus sans avoir à se référer au texte principal du mémoire. Les quelques redondances avec ce dernier sont donc délibérées.

ANNEXE 1 – LE STOCK CAR ET LE HOTRODDING AUX ÉTATS-UNIS

a.1.1 - Le Stock car et sa naissance dans l'illégalité

Pour bien comprendre l'histoire de ce sport automobile et son évolution très rapide durant la seconde moitié du 20^e siècle, il faut connaître ses origines et sa genèse. Deux chercheurs américains ont remarquablement raconté l'histoire du Stock car. Mark D. Howell¹ et Douglas A. Hurt² ont tout deux abordé ce sport sous des angles divers: culturel, implantation comme passe-temps populaire, perception par les populations, création de héros, et finalement entrée dans le monde du divertissement de masse.

L'histoire du Stock car est liée de très près à l'histoire de la prohibition. Entre 1919 et 1933, le gouvernement américain interdit toute boisson contenant plus de 0.5% d'alcool sur son territoire³. Rapidement, les contrebandiers se mirent à produire divers types d'alcool, comme le fameux « *Moonshine* », un whisky de contrebande parfois dangereux à la consommation qu'il fallait écouler. Les contrebandiers modifièrent alors divers éléments de leurs voitures afin de semer les policiers lancés à leur poursuite : le moteur était gonflé, les suspensions étaient renforcées afin de pouvoir accueillir la surcharge de poids occasionnée par l'alcool, le tout en

¹ M. D. Howell, *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*, Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

² Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*. 45, 1. 2005, p. 120-137.

³ Jeffrey A. Miron et Jeffrey Zwiebel, « Alcohol Consumption During Prohibition », *American Economic Review*, 81, 2, 1991, p. 242-247.

gardant l'apparence d'origine du véhicule afin de ne pas attirer les soupçons des autorités⁴. Ces conducteurs acquièrent rapidement une grande expérience dans la conduite à haute vitesse et les manœuvres risquées. Outre la contrebande d'alcool, les campagnes du sud des États-Unis des années 1920-1930 (Caroline du Nord principalement dans ce cas-ci) n'offraient pas beaucoup d'occasions aux amateurs de sensations fortes d'avoir des montées d'adrénaline. La fin de semaine, certains de ces « *Bootleggers*⁵ » commencèrent à se mesurer entre eux avec leurs automobiles, généralement sur des terrains de ferme. La motivation était simple : savoir qui avait la voiture la plus rapide et qui était le meilleur pilote.

Bien vite, ces courses improvisées n'attirèrent pas seulement les hors-la-loi, mais aussi la population générale, principalement la classe moyenne émergente, qui y découvrit un nouveau passe-temps. Avec la fin de la prohibition en 1933, le trafic d'alcool diminua de façon significative, laissant derrière elle beaucoup d'as du volant sans but précis. Ces anciens contrebandiers se regroupèrent rapidement dans de petites associations de coureurs et firent ériger des pistes de courses locales pour remplacer les « collines » campagnardes. Les premières courses se déroulèrent comme l'explique Howell : « *At first, racing was through those « hills». But then they turned to local race tracks. And this was the beginning of what we know today as the NASCAR Winston Cup Series* »⁶. Autrement dit, des courses aujourd'hui très connues prirent naissance sur des pistes rudimentaires, voire improvisées.

⁴ M. D. Howell, *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*, Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

⁵ Surnom donné aux trafiquants d'alcool venant de la bouteille que certains transportaient dans leurs bottes contre leur jambes (Boot Leg).

⁶ M. D. Howell, *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*, Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

Les courses elles-mêmes se faisaient et s'organisaient sur un schéma bien décrit par des auteurs comme Hurt⁷. Les coureurs étaient souvent soutenus par leurs proches qui éprouvaient de la fierté à voir un petit gars de leur région courir. Ils l'aidaient financièrement. Hurt explique que la principale motivation du coureur était de gagner un peu d'argent avec ses talents de conducteur. Il se développa alors un sentiment d'appartenance très fort chez les gens du sud des États-Unis, qui firent de ce sport une sorte de ciment social avec l'apparition de courses d'envergure nationale. Ces courses seraient sans doute restées anecdotiques sans l'apport d'un ancien trafiquant de « *Moonshine*⁸ », Bill France. Cet homme a eu l'idée de fédérer les diverses associations régionales formées au cours des années en une grande association, la NASCAR (*National Association for Stock car Auto Racing*), en 1948⁹. La première « vraie » saison eut lieu en 1949, et l'entraide par le réseau local des coureurs se poursuivit pour une raison très simple : les membres de l'entourage s'identifiaient aux coureurs, voyant en eux avant tout un membre de la famille, un ami, ou simplement quelqu'un qui leur ressemble : « *Southern fans identified with Stock car racing like no other group, typically believing that the men piloting the stock cars were good ol' boys—men much like themselves* »¹⁰. Par la suite, les habitants des états du Sud restèrent surreprésentés parmi les fans de Stock car. Ils continuaient à s'identifier à ces coureurs qu'ils voyaient comme des héros locaux.

Les courses sanctionnées NASCAR se déroulaient sur des pistes privées en forme d'ovale d'une circonférence variant entre un demi et deux tiers de mile (805 à 1073 m). Jusqu'à la fin des

⁷ Douglas. A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p. 120-137.

⁸ Whisky de contrebande.

⁹ Douglas. A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p. 120-137.

¹⁰ *Ibid.* p. 122.

années 1950, la majorité de ces pistes étaient revêtues de terre battue. L'organisation appartenait à Bill France, le fondateur de la sanction¹¹ NASCAR. Le NASCAR des premières années comportait plusieurs classes allant d'amateur à *sportsman* (la classe principalement étudiée dans ce mémoire). La principale classe professionnelle était aussi appelée la « *Strictly Stock Division* ¹² » et n'acceptait que des voitures de tourisme comportant des éléments mécaniques d'origine. Plus tard, ce règlement changera et des voitures lourdement modifiées seront utilisées pour les courses majeures. Un système de pointage assez complexe déterminait les finalistes pour les courses les plus importantes comme la Série « Grand National » permettant de remporter la coupe Winston¹³. Les coureurs accumulaient des points durant leur saison régulière. À leur début, les courses de Stock car utilisaient des voitures « d'origine », c'est-à-dire des voitures fabriquées pour des gens ordinaires, mais modifiées pour la course. Les fenêtres étaient enlevées, ainsi que tous les phares, emblèmes, moulures, matériaux intérieurs pouvant prendre feu, ainsi que tout autre élément non essentiel dont parfois les freins.

La fin des années 1950 marqua aussi un important tournant en ce qui concerne les pistes elles-mêmes. Jusque là, comme nous l'avons vu, les pistes étaient essentiellement des ovales en terre battue utilisés par les pilotes, ou encore des hippodromes reconvertis le temps d'un événement. Bill France inaugura en 1959 sa piste à Daytona, le *Daytona international Speedway*¹⁴. La piste fut conçue pour accueillir des bolides plus puissants, plus rapides et plus

¹¹ Accréditation

¹² Douglas. A. Hurt. « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series ». *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p. 121.

¹³ Michel A. Hunt, « Stock car Racing », *Encyclopedia of International Sports Studies*, Londres, Routledge, 2010, p. 902-903.

¹⁴ Motorsports.com, « Daytona International Speedway history » <https://www.motorsport.com/tracks/daytona-international-speedway/history/> [en anglais]. Mise à jour : juin 2017, page consultée le 18 septembre 2017.

nombreux. Cette piste dont les plans de tardèrent pas à faire boule de neige à travers l'Amérique du Nord avait une circonférence de 2.5 miles avec une inclinaison variant entre 18 et 31 degrés permettant aux voitures d'aller plus vite (plus que 170 MPH, 274 km/h)¹⁵ sans décrocher à cause de la force centrifuge.

Les années 1960 virent apparaître des règlements plus stricts concernant les mesures de sécurité: cages anti-retournements ainsi que ceintures de sécurité afin d'améliorer la sécurité des pilotes qui était jusque là déficiente¹⁶. Toutes ces mesures commencèrent à amoindrir l'image « d'origine » du véhicule utilisé et donc l'image que France voulait projeter. Par contre, les voitures utilisées étaient encore des voitures de « rue » disponibles chez n'importe quel concessionnaire, bien que considérablement modifiées pour correspondre aux normes de plus en plus strictes. Voyant la publicité que ça leur apportait, les constructeurs de Detroit commandèrent plusieurs équipes assez lourdement pour voir leurs véhicules gagner, ce qui changea beaucoup le NASCAR. Mis à part les dispositifs de sécurité et certains éléments de suspension et de carrosserie, ces voitures pouvaient être achetées par n'importe qui. La photo ci-dessous (Fig. A.1), datant de 1971, montre certaines de ces voitures de rue fabriquées pour la compétition par les constructeurs de Detroit¹⁷.

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ *Idem.*

¹⁷ John Pearley Huffman, Popular Mechanic, « Daytona's Top Ten NASCAR Stock Cars ». <http://www.popularmechanics.com/cars/a6318/4303620/12> [en anglais]. Mise à jour : février 2009, page consultée le 3 octobre 2017.



FIGURE A.1 – Un Plymouth Road Runner, un Dodge Challenger et un Ford Torino sont presque « d'origine » alors qu'ils courent sur la piste en 1971. Ce type de véhicules disparaîtra peu à peu des pistes dans les années qui suivront. (Source : John Pearley Huffman, Popular Mechanic, « Daytona's Top Ten NASCAR Stock Cars », <http://www.popularmechanics.com/cars/a6318/4303620/12> [en anglais]. Mise à jour : février 2009, page consultée le 3 octobre 2017.)

Cette photo est très révélatrice de l'évolution de ce sport dans le temps, mais aussi de l'impact de l'encadrement par l'organisation de la NASCAR. De plus en plus, la tension entre le désir de garder les voitures conformes à l'esprit original et celle de vouloir imposer des normes de sécurité dans ce loisir se fait ressentir. L'évolution de ce sport change aussi les manières de courir. Désormais, les courses sur terre battue ne se font que dans des classes plus modestes et de niveau plus amateur. Les compétitions sanctionnées par la bannière NASCAR se déroulent désormais sur ces circuits asphaltés prévus à cet effet comme l'est la piste de Daytona.

Les années 1960 auront apporté aux États-Unis une distinction de plus en plus marquée entre les circuits amateurs et professionnels. Cela ne fut pas sans conséquences pour les autodromes régionaux qui, privés de compétitions d'envergure, fermèrent en grand nombre durant les années 1960 et 1970, comme le démontre Hurt¹⁸. Plus de la moitié des 117 pistes qui existaient aux États-Unis et au Canada ont disparu, principalement celles de la côte ouest et du centre du pays. Au début des années 1970, le NASCAR devint un sport bien implanté et accepté comme les autres sports de masse¹⁹. De plus en plus de gros commanditaires furent attirés par ce sport automobile. 1972 fut une année charnière. R. J. Reynolds Tobacco Company devint le commanditaire principal de la série NASCAR Cup Series autrefois appelée la Winston Cup²⁰. Les voitures devinrent de moins en moins « stock » et finirent par être des carrosseries de fibre de verre posées sur des châssis tubulaires comme aujourd'hui. Le Stock car professionnel devint le sport automobile très commercial et loin de ses origines que l'on voit de nos jours.

a.1.2. - Le Hotrodding aux États-Unis

Aux États-Unis, plusieurs chercheurs et auteurs universitaires tels que H. F. Moorhouse²¹ et Elissa L. David²² se sont intéressés au Hotrodding, et peu de controverses subsistent sur ses origines et son histoire. Ce loisir motorisé est apparu durant les années 1920 et 1930 en

¹⁸ Douglas A. Hurt, « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p. 120-137.

¹⁹ *Ibid.* p.122.

²⁰ Ben A. Shackelford, « Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979 », Ph.D., Georgia Institute of Technology, 2004, p. 129.

²¹ H. F. Moorhouse, « The 'Work' Ethic and 'Leisure' Activity: The Hot rod in Post-War America », *Consumer Society in American History: A Reader*. Ithaca, Cornell University Press. 1999, p. 277-297.

²² Elissa L. Davis, « Hot rodding », *Encyclopedia of Recreation and Leisure in America*, Woodbridge, Thomson Gale, 2004, p. 457.

Californie. On n'a pas de date précise quand à la fabrication du premier Hot rod²³, mais vers la fin des années 1920, des jeunes Californiens avides de vitesse et de sensations fortes se sont mis à modifier le populaire Ford Model T dans le but de le rendre plus rapide. Les modifications les plus répandues étaient de retirer des éléments de carrosserie pour alléger la voiture et de modifier le vénérable 4 cylindres de 20 chevaux ou le remplacer par une mécanique plus récente et plus performante. Nous avons donc la « recette » des tout premiers Hot rods. Ce principe perdurera jusqu'à aujourd'hui, avec des bases plus récentes bien sûr.

Un élément important de ce loisir est sans doute la compétitivité entre les amateurs. Il fallait donc un lieu de rencontre et de compétition autre que les routes. Les jeunes amateurs californiens se sont rendu compte qu'ils étaient choyés par mère nature. En effet, comme le rapporte Robert Genat en introduction de son livre *The Birth of Hot rodding: The Story of the Dry Lakes Era*²⁴, le désert de Mojave, situé à environ 160 kilomètres au nord-est de Los Angeles, est constitué d'anciens lacs salés asséchés qui se présentent comme des grandes plaines parfaitement plates entourées de montagnes. Le sol est en fait une immense plaque de sel séché très solide ce qui donne un environnement idéal pour la course automobile. Ces lacs salés furent le théâtre des premières courses, et les premières associations de Hotrodders chronométraient les courses. Cela dit, durant la période d'avant-guerre, ce passe-temps était relativement marginal en raison de plusieurs facteurs. Premièrement, les années 1930 étaient une période difficile économiquement. Ceux qui 15 ans plus tard entreront dans la classe moyenne avaient peu d'argent à consacrer aux loisirs. Deuxièmement, bien que la voiture soit de plus en plus en train

²⁴ Robert Genat, *The Birth of Hot rodding: The Story of the Dry Lakes Era*, St Paul (MN), Motorbooks International, 2004, 156 p.

de devenir un objet de consommation de masse, elle demeurait relativement chère. C'est malgré tout durant cette période que des grands noms du Hotrodding comme Vic Edelbrock²⁵, (qui démarra la compagnie de pièces « aftermarket » du même nom en 1938) se firent connaître sur les lacs salés, ce qui pava la voie à ceux qui allaient suivre.

L'année 1941 fut une date charnière dans l'histoire de l'automobile et du Hotrodding. Suite à l'entrée en guerre des États-Unis le 7 décembre, les constructeurs automobiles transformèrent leurs chaînes de production pour y produire du matériel de guerre. Ensuite, l'armée réquisitionna une bonne partie des lacs salés où se déroulaient les compétitions pour y installer des bases aériennes²⁶. De plus, les Hotrodders étaient pour la plupart en âge de s'enrôler, ce qu'ils firent. Toujours selon Robert Genat, la période 1942-1946 fut une période plutôt « morte » pour le Hotrodding, et ce même si des soldats en congé se rencontrèrent périodiquement pour pratiquer leur passion.

Dès le 4 avril 1946²⁷, les courses reprirent au lac salé de El Mirage. La SCTA (*Southern California Timing Association*), association apparue en 1937 dans le but de structurer les compétitions de vitesse sur les lacs salés, commanditait l'événement. Cette course attira des milliers de spectateurs, et ce n'était qu'un début.

²⁵ Edelbrock, « The History of Edelbrock Performance », <http://www.edelbrock.com/automotive/misc/company/> [en anglais]. Mise à jour : 2017, page consultée le 29 mai 2017.

²⁶ Robert Genat, *The Birth of Hot rodding: The Story of the Dry Lakes Era*. St Paul (MN), Motorbooks International, 2004, 156 p.

²⁷ *Ibid.*

La période 1946-1950 vit le Hotrodding devenir de plus en plus populaire. Signe de cette popularité : des magazines spécialisés tels que *Hot Rod Magazine* (1948)²⁸ arrivèrent sur le marché et poursuivent leur vie de nos jours. Ces magazines se voulaient essentiellement une source de conseils pour les jeunes amateurs, montrant photos et texte à l'appui comment modifier diverses composantes des véhicules, comment rehausser l'apparence de son véhicule et donnant même des conseils quand à la conduite sportive des Hot rods. Ces mensuels étaient aussi une source d'inspiration pour les jeunes qui découvraient à travers divers articles fortement garnis en photographies les dernières créations des grands du Hotrodding et de la « Kustom Kulture²⁹ » tels que George Barris et Gene Winifield. De plus, des sections de conseils et de vente/achat de pièces et de véhicules étaient présentes et semblaient très populaires dans le milieu du Hotrodding, à voir l'abondance d'annonces et de messages de lecteurs qu'on y lisait.

Chose très intéressante, les compagnies de pièces de performance et de modification esthétique achetaient beaucoup d'espaces publicitaires dans ces revues. Le nombre de commanditaires du genre démontre que ces compagnies étaient relativement nombreuses. Encore aujourd'hui, les magazines spécialisés américains regorgent de publicités de ce type. Les années 1940 et 1950 marquèrent le début de cette culture d'affaires.

Le Hotrodding existe encore de nos jours, mais les bases disponibles se sont multipliées et plusieurs branches ont vu le jour depuis. Dans les années 1950-1960 la « Kustom Kulture » est

²⁸ Hot rod magazine, « Tanks for the Memory » Site internet. <http://www.hotrod.com/articles/48038-hot-rod-magazine-history/> [en anglais]. Mise à jour : 1 février 1996. Page consultée le 30 mai 2017.

²⁹ Mouvance se concentrant sur des voitures « récentes ». Par exemple au début des années 1950, des « kustomisateurs » comme George Barris modifiaient des Mercury 1949 en leur rabaissant le toit et en les dépouillant de leur chrome.

apparue avec les « *lead sled* », des voitures d'après-guerre à la suspension rabaissée avec les montants de toits raccourcis; les années 1970 et début 1980 ont vu la mode des *muscle cars* (petites voitures pour l'époque, à deux portes, construites entre 1964 et 1973, du genre Ford Mustang avec un très gros moteur) modifiées avec des roues chromées, des peintures à paillettes et des moteurs gonflés ainsi que les camionnettes modifiées de manière exubérante. Les années 1990-2000 ont vu le tuning (voitures modifiées du genre Honda Civic munies de néons, plus gros moteurs, ailerons, jantes, etc.) arriver en force avec de nouvelles bases importées de l'Europe et du Japon.

Au moment d'écrire ces lignes, le monde de l'automobile modifiée est très diversifié. Dans une même exposition on peut souvent voir côte à côte un Hot rod fabriqué comme ceux des années 1950 avec un *muscle car* des années 1960 avec un moteur moderne à sa droite et une fourgonnette des années 1970 modifiée comme dans les années 1980 à sa gauche. Le Hotrodding est devenu un boulevard parmi tant d'autres dans cette ville que représente désormais ce milieu.

ANNEXE 2 – ENTREVUE AVEC MARC LEBLANC (RESUME)

Les courses professionnelles et amateurs de haut niveau se poursuivirent ailleurs au Québec de manière plus discrète, dont à la piste de Saint-Eustache et à Sanair. Des courses de niveau amateur continuèrent de se tenir dans les années 1980-90 et jusqu'à aujourd'hui comme me l'a expliqué un dernier témoin interrogé le 26 octobre 2016: Marc Leblanc, alors âgé de 61 ans. Cet homme a développé une passion transmise par son père et son frère et alimentée par les courses auxquelles il a assisté sur la piste du *Riverside Speedway*. Il a commencé à faire la course avec des collègues par plaisir après le travail en louant des voitures de course à Saint-Eustache. Il acheta par la suite un Pontiac 1960 qu'il modifia et commença son parcours amateur qui l'amena à se démarquer, accumulant plusieurs trophées au fil des années 1980 et 1990.

ANNEXE 3 – MATERIEL D'ENTREVUES

Annexe a.3.1 - Questionnaire Stock car

(Entrevue semi dirigée)

- 1- Racontez-moi votre parcours en tant que coureur automobile; j'aimerais principalement savoir comment vous avez commencé votre carrière, quel est votre meilleur souvenir ? Qu'est ce qui vous a poussé à faire de la course automobile ? Avez-vous été un lecteur de magazines américains comme le *Hot Rod Magazine* ou autre ?
- 2- Aviez-vous des liens avec des pilotes américain ou êtes-vous déjà allé participer à des courses aux États-Unis ? Si oui, pouvez-vous m'en parler ? Selon vous, quelle influence le milieu des courses automobiles américain a eu sur le Québec durant votre carrière ?
- 3- Comment vous procuriez-vous vos voitures de courses ? Aviez-vous des commanditaires ? Que faisiez-vous pour modifier vos voitures ? Où est-ce que vous alliez pour vous procurer des pièces de performance ?
- 4- En dehors de votre carrière de pilote automobile, aviez-vous des loisirs reliés à l'automobile comme la confection de Hot rod, ou encore une implication dans un club automobile ?
- 5- Que pouvez-vous me dire au niveau du Stock car au Québec, de sa structuration et de sa popularité?
- 6- Question « bonus » : Quel genre de musique écoutiez-vous ?

Annexe a.3.2 – Questionnaire supplémentaire pour Gérard Major (deuxième entrevue avec lui)

(Entrevue semi-dirigée)

- 1- Pouvez-vous me parler des organisations régissant le Stock car au Québec (la *Laurentian stock car racing association* par exemple). Comment étaient-elles organisées, qui les dirigeait, dans quel but ?
- 2- Pouvez-vous me parler du système de commandites dans le Stock car ? Quels genres de compagnies commanditaient, et qui commanditaient-elles ? Les pistes ? Les associations ? Les pilotes ?
- 3- Quelle est votre perception de l'évolution des mesures de sécurité et des règlements durant votre parcours comme pilote ? Est-ce qu'il y a eu des événements qui ont fait changer les choses comme un accident, l'arrivée d'une nouvelle association, etc, ou les changements se sont-ils fait de manière graduelle ?

Annexe a.3.3 – Questionnaire pour les Hotrodders

(Entrevue semi dirigée)

- 1- Comment en êtes-vous venu à vous intéresser au Hot Rods ?
- 2- Lisez-vous des revues américaines du genre *Hot Rod Magazine* ?
- 3- Aviez-vous des liens avec des Américains, ou des clubs américains? Si oui, racontez-moi comment ça se passait et comment ces clubs fonctionnaient.

- 4- Étiez-vous vous-même membre d'un club de Hot rod ? Si oui, parlez-moi de son organisation et de votre expérience.
- 5- Y avait-il des rassemblements? Si oui, pouvez vous m'en parler un peu ?
- 6- Comment faisiez-vous pour vous procurer vos pièces ?
- 7- Y avait-il des courses de rue ? Si oui, comment étaient-elles organisées ?
- 8- Alliez-vous souvent courser sur les pistes d'accélération comme Saint-Eustache, Napierville ou autre ?
- 9- Y avait-il parfois des problèmes avec la police ou le reste de la société (des gens qui voulaient vous empêcher de pratiquer votre passion, des plaintes, des articles de journaux peu élogieux, etc) ? Si oui, comment le milieu des Hotrodders se défendait-il ?
- 10- Quel est votre meilleur souvenir ?
- 11- Question « bonus » : quel genre de musique écoutiez-vous ?

BIBLIOGRAPHIE

MONOGRAPHIES

BARDOU, Jean-Pierre, Patrick FRIDENSON, James M. LAUX et Jean-Jacques CHANARON, (dir.), *La Révolution Automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, 385 p.

BAUDONNIERE, Pierre-Marie, *Le Mimétisme et l'imitation*, Paris, Flammarion, 1997, 128 p.

BECKER, Kurt, *Crash Course : A History of Auto Demolition Derby*, Telltale Productions, 1998, 137 p.

BELSHAW, John Douglas, *Canadian History: Post- Confederation*, BC campus, 2015, <https://opentextbc.ca/postconfederation>

BLOCK, David, *Baseball Before We Knew It : A Search for the Roots of the Game*, Lincoln (NE), University of Nebraska Press, 2005, 340 p.

COURVILLE, Serge, *Immigration, colonisation, et propagande: du rêve américain au rêve colonial*, Montréal, Éditions MultiMondes, 2002, 699 p.

FAUGIER, Étienne, « L'automobilisme et la culture en Amérique du nord: le cas de la Province de Québec (XIX^e-XX^e siècles) », dans Martine Raibaud et coll., *Cultures in Movement*, Cambridge, Cambridge Scholars Publishing, 2015, p. 123-147.

FOURASTIÉ, Jean, *Les trente glorieuses ou la révolution invisible*, Saint Aman-Montrond, Fayard, 1979, 299 p.

GAGNON, Jacques, *Guide des voitures anciennes. tome II*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2002, 432 p.

GENAT, Robert, *The Birth of Hot rodding: The Story of the Dry Lakes Era*, St Paul (MN), Motorbooks International, 2004, 156 p.

GIRARD, René, *Mensonge romantique et vérité romanesque*, Paris, Hachette littérature, 1961, réédition de 1999, 352 p.

HOWELL, M. D., *From moonshine to Madison Avenue: A cultural history of the NASCAR Winston Cup Series*, Bowling Green OH, Bowling Green State University Popular Press, 1997, 282 p.

LADD, Brian, *Autophobia. Love and Hate in the Automobile Age*, Chicago, The University of Chicago Press, 2008, 236 p.

LALANDE, André, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie volume I*, Société française de philosophie, Paris, F. Alcan, 1932, 1065 p.

- LAMONDE, Yvan, *La Modernité au Québec, tome 2 : la victoire différée du présent sur le passé (1939-1965)*, Montréal, Fides, 2016, 450 p.
- MC SHANE, C., *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press, 1995, 288 p.
- MOIRANT, Sophie, *Discours de la presse quotidienne. Observer, analyser, comprendre*, Paris, PUF (Linguistique nouvelle), 180 p.
- MOORHOUSE, H. F., « The 'Work' Ethic and 'Leisure' Activity: The Hot Rod in Post-War America », dans Glickman, Lawrence B., *Consumer society in American History: A Reader*, Ithaca, Cornell University Press, 1999, p. 277-297.
- NADEAU, Jean-François, *Les Montréalais : portraits d'une histoire*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2016, 352 p.
- PARKS, Wally, « Introduction », dans Sally Beaumans, *The Fast Lane : History of NHRA Drag Racing*, New York, Harper Entertainment, 2001, 204 p.
- PRONOVOST, Gilles, *Loisir et société. Traité de sociologie empirique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1993, 347 p.
- PURDY, Ken W., « Les automobiles anciennes », dans *Le livre de l'année 1963*, articles recensés et publiés par Grolier Incorporated, 1963, p. 178-181.
- SCHRAFF, V., *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, New York, The Free Press, 1991, 220 p.
- SEILER, C., *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago and London, University Press of Chicago, 2008, 230 p.
- SHERK, Bill, *60 Years Behind the Wheel : The cars we drove in Canada 1900-1960*, Toronto, Dundurn, 2003, 160 p.
- STUBBS, Dave, *Notre Sport: L'Histoire Du Hockey: Au Canada*, Lobster Press, 2006, 48 p.
- TURCOT Laurent, *Sports et Loisirs. Une histoire des origines à nos jours*, Montréal, Gallimard, 2016, 680 p.

ARTICLE D'ENCYCLOPÉDIE

- DAVIS, Elissa L., « Hot rodding », *Encyclopedia of Recreation and Leisure in America*, Woodbridge, Thomson Gale, 2004, p. 457.

DEMIER, Francis « Premier choc pétrolier », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 17 mars 2020. Document disponible en ligne : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/premier-choc-petrolier/>

THÈSES

BUSSIÈRES-HAMEL, Charles, « *Les gants ont tombé, les bâtons ont été échappés et on s'est cogné sur la gueule* ». *Étude de la justification de l'utilisation de la violence au hockey (1950-1985)*, mémoire de maîtrise, Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, 2012, 140 p.

FAUGIER, Etienne, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat (Histoire), Université Laval, Qc, Canada, Université Lumière Lyon 2, Lyon, France, 2013, 599 p.

POIRIER, Valérie, *Savoirs, mobilisations et construction du risque environnemental de l'automobile au cours des long sixties à Montréal*, thèse de doctorat, Université du Québec à Montréal, 2018, document accessible en ligne à <https://archipel.uqam.ca/11631/1/D3423.pdf>

RUFFILLI, D., « The Car in Canadian Culture, 1898-1983 », Ph.D., London (Ontario), University of Western Ontario, 2006, 279 p.

SHACKLEFORD, Ben. A., *Going National While Staying Southern: Stock car Racing In America, 1949-1979*, Ph.D. (Philosophy in the History and Sociology of Science and Technology), Georgia Institute of Technology, 2004.

ARTICLES DE REVUES

BIRNBAUM, Jean, « Mort de René Girard, anthropologue et théoricien de la « violence mimétique » » *Le Monde Livres*, 11 novembre 2015. Article disponible en ligne sur : https://www.lemonde.fr/livres/article/2015/11/05/l-anthropologue-et-academicien-francais-rene-girard-est-mort_4803285_3260.html

DANEAU, Marcel, « Évolution économique du Québec 1950-1965 », *L'Actualité économique*, 41, 4, 1966, p. 659–692.

DESCARRIES, Éric, « Le Riverside speedway », *Sports et moteurs*, 92, 3, avril 1994.

- DESROSIERS-LAUZON, Godefroy, « Nordicité et identités Québécoise et canadienne en Floride ». *Globe*, 9, 2, 2006, p.137–162. <https://doi.org/10.7202/1000883ar>
- HURT, Douglas A., « Dialed in? Geographic expansion and regional identity in NASCAR's Nextel Cup Series », *Southeastern Geographer*, 45, 1, 2005, p.120-137.
- LAMBERT, Maude-Émanuelle, « Québécoises et Ontariennes en voiture, l'expérience culturelle et spatiale de l'automobile au féminin (1910-1945) », *Revue d'histoire de l'Amérique Française*, 63, 2-3, 2009-2010, p. 305-330.
- LANGLOIS, Simon, « Loisir, culture, villégiature et tourisme dans les budgets des ménages québécois, 1969-2006 », *Les cahiers des dix*, 63, 2009, p. 279-306.
- LEVIS, Elias, « La religion du Canadien de Montréal ; Saints Habitants. Voir. 22 janvier 2009. Article disponible en ligne sur <https://voir.ca/societe/2009/01/22/la-religion-du-canadien-de-montreal-saints-habitants/>
- MIRON, Jeffrey A. et Jeffrey ZWIEBEL, « Alcohol Consumption During Prohibition », *American Economic Review*, 81, 2, 1991
- MOORHOUSE, H. F., « Racing For A Sign: Defining The "Hot Rod" 1945-1960 », *Journal of Popular Culture*, 20, 2, 1986, p. 83.

SITE INTERNET

- UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE, « Bilan du siècle », <http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/statistiques/3287.html> [en français]. Mise à jour : 19 juin 2019, page consultée le 19 juin 2019.

SOURCES PRIMAIRES

MONOGRAPHIES

- LUC, Pierre, *R.P.M.: l'histoire du sport automobile au Québec. The history of auto racing in Quebec*, Montréal, Les Éditions de la Table ronde, 1971, 255 p.

ARTICLES DE JOURNAUX

BARRETTE, Jacques, « Duvernay sera doté d'un Grand-Prix de courses de « Stock Cars » le 12 juillet », *La Patrie du dimanche*, 24 mai 1959, p. 152.

BOURCIER, Gilles « Riverside Speedway sera transporté à Deux-Montagnes. », *La Presse*. 8 août 1985.

FRANCISCO, Don, « What's Your Problem ? », *Car Craft*, novembre 1960, p. 54.

HARDING, Drew, « Southern California is Losing Yet Another Racetrack Just to Open More Warehouses », *Hot-Rod Network*, 29 septembre 2017, article disponible en ligne sur <https://www.hotrod.com/articles/southern-california-losing-yet-another-racetrack-just-open-new-shopping-mall/> Page consultée le 12 juillet 2018

HEGER, Bob, « Top Rods : Quebec », *Popular Hot Rodding* 3, 2, février 1964.

HOBBSAWM, Eric, « The Myth of the Cowboy », *The Guardian*. 20 mars 2013, article disponible en ligne sur <https://www.theguardian.com/books/2013/mar/20/myth-of-the-cowboy>

HOULE, Gaston, *Parlons sports*, 14 juillet 1962. Page et numéro inconnus, le document est une coupure de journal.

LAPIERRE, Benoit. « Sanair visé par un règlement de Sainte-Pie ». *Le courrier de Saint-Hyacinthe*, 12 juillet 2018, article disponible en ligne sur <https://www.lecourrier.qc.ca/sanair-vise-par-un-reglement-de-sainte-pie/>

MONCEAUX, Fabrice, « Granby International 2018. Que Serais-je sans toi ? », *V8 Passion*, 93, p. 42.

NADEAU, Jean-François, « Hommage à Conrad Poirier, pionnier du photojournalisme au Québec », *Le Devoir*, 14 février 2019, article disponible en ligne sur <https://www.ledevoir.com/culture/arts-visuels/547777/photographie-les-tresors-de-conrad-poirier>

REMILLARD, David, Radio Canada, « L'industrie de la course automobile en crise », *Ici Québec*, 3 septembre 2018, article disponible en ligne sur <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1121494/course-automobile-crise-pistes-pont-rouge-manifestation>

RESNICK, Brian, « What America Looked Like: The 1970s Gas Crisis », *The Atlantic*. 31 mai 2012, article disponible en ligne sur <https://www.theatlantic.com/national/archive/2012/05/what-america-looked-like-the-1970s-gas-crisis/257837/>

SINCLAIR, Stéphanie « Dernier tour de piste pour l'Autodrome St-Eustache », *Le Journal de Montréal*, 9 avril 2018, article disponible en ligne sur : <https://www.journaldemontreal.com/2018/04/09/dernier-tour-de-piste-pour-lautodrome-st-eustache>

TEMPLIER, Sébastien, « Salon international de Montréal: il y a 110 ans... », *La presse*, 15 janvier 2016, article disponible sur <https://auto.lapresse.ca/salons/201601/15/01-4940116-salon-international-de-montreal-il-y-a-110-ans.php>

VALDES VANERA, Peter, « GM unveils 700-horsepower electric Camaro and, maybe, a way to build your own », *CNN Business*, 30 octobre 2018, article disponible en ligne sur <https://www.cnn.com/2018/10/30/cars/general-motors-electric-chevrolet-camaro/index.html>

WARREN, JEAN-PHILIPPE, « Les révolutions tranquilles ? », *La Presse*, 3 avril 2016, article disponible sur http://plus.lapresse.ca/screens/0617b123-d443-4425-b7d0-b58a71718736_7C_0.html

Article non signé, « Courses de motocyclettes à la nouvelle piste Ste-Monique », *L'Action catholique*, 16 juillet 1949.

Article non signé, « En lice dimanche après midi », *L'Action catholique*, 23 juillet 1949.

Article non signé, « Courses d'automobiles à Ste Monique des Saules », *L'Action catholique*, 29 juillet 1949.

Article non signé, « Conducteurs de la capitale aux courses d'autos de Montréal », *L'Action catholique*, 1^{er} septembre 1949.

Article non signé, « Courses d'autos au parc Richelieu », *L'Action catholique*, 12 juin 1950.

Article non signé, « Les courses d'autos débutent vendredi au Parc Richelieu », *Le Canada*, 4 juin 1951.

Article non signé, « Les courses de « Stock Cars » sont fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

Article non signé, « Un programme de 1er choix aux courses « Stocks cars » fertiles en émotions », *Le Canada*, 5 juin 1951.

Article non signé, « Inscription de 5 américains dans les courses de « Stock Cars », *Le Canada*, 7 juin 1951

Article non signé, « Dutilly et Pierce dans les courses de Stock cars », *Le Canada*, 12 juin 1951.

Article non signé, « Les chauffeurs dans les courses « Stock cars » sont très audacieux », *Le Canada*, 25 juillet 1951

Article non signé, « Les courses de « stock cars » sont vouées à une très grande vogue. », *Le Canada*, 15 août 1951.

Article non signé, « Intéressant programme organisé par la Laurentian Stock car Association », *Le Canada*, 29 mai 1953.

Article non signé, « Carron en vedette à Saint-Jérôme », *Le Canada*, 4 juin 1953.

Article non signé, « Riverside Speedway ». *L'Echo de Laval*, 21 août 1968, p.11.

Article non signé, « Gratton domine encore chez les conducteurs », *Le Journal de Montréal*, 29 juillet 1969.

Article non signé, *Le Journal de Montréal*, septembre 1970. (L'article en ma possession est une coupure qui ne donne pas plus de détail)

Article non signé, « N.D.G. Hot Rod Fans Thorn in Police Side », *Montreal Star*, 1953.

Article non signé, « Le « Fury Speedway » de Fabreville est disparu à tout jamais », *Opinions de l'Île Jésus*, 2 octobre 1963.

Article non signé, « Courses de Stock Cars et Motocyclettes », *La Patrie du dimanche*, 7 juin 1959, p. 143.

Article non signé, « Championnat de Stock Cars », *La Patrie du dimanche*, 25 octobre 1959, p. 134.

Article non signé, « Débuts prometteurs à la piste Riverside ». *La Patrie du dimanche*, 22 mai 1960, p. 144.

Article non signé, « La saison de « stock cars » débutera le 6 mai prochain », *La Patrie du dimanche*, 15 avril 1962, p. 37.

Pamphlet non signé, « Programme », *Riverside Speedway*, 13 septembre 1961, 23 p.

REVUES

CLUB MUSTANG, 1, 1, mai 1967, p. 3.

HOT ROD MAGAZINE, février 1948, page couverture.

MAGAZINE TOURING CAA-Québec, « CAA-Québec a 100 ans! », cahier spécial, printemps 2004.

ROD & CUSTOM, septembre 1968.

SITES INTERNET

BANQUE DU CANADA, « Feuille de calcul de l'inflation », disponible en ligne sur : <https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/> [en français]. Mise à jour inconnue, page consultée le 4 août 2019.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. (BAnQ-Vieux Montréal), « Fonds P48-Fonds Conrad Poirier, Conrad Poirier, 1940, cote : P48,S1,P5708; Conrad Poirier, 1941, cote : P48,S1,P6891. », <https://archivescanada.accesstomemory.ca/fonds-conrad-poirier-3> [en français]. Mis à jour en 2015, page consultée le 3 mars 2017.

BONAFIELD, Jay, « Hot Rod Galahad », <https://www.youtube.com/watch?v=VvqfZCtQs9Q> [en anglais]. Mise à jour : 8 avril 2011, page consultée le 15 novembre 2016.

CKNW, 1953, « Racin' thru the raindrops », <http://bepastpast.blogspot.ca/2012/08/> [en anglais]. Mise à jour : août 2012, page consultée le 18 mai 2018.

EBAY, « Rod & Customs September 1958 », <https://www.ebay.com/itm/Rod-Custom-Magazine-September-1958-/263433984079> [en anglais]. Mise à jour inconnue, page consultée le 3 juin 2019.

EDELBROCK, « The History of Edelbrock Performance », <http://www.edelbrock.com/automotive/misc/company/> [en anglais]. Mise à jour : 2017, page consultée le 29 mai 2017.

HOT ROD MAGAZINE, « Tanks for the Memory », <http://www.hotrod.com/articles/48038-hot-rod-magazine-history/> [en anglais]. Mise à jour : 1^{er} février 1996, page consultée le 30 mai 2017.

HUFFMAN, John Pearley, POPULAR MECHANIC, « Daytona's Top Ten NASCAR Stock Cars », <http://www.popularmechanics.com/cars/a6318/4303620/12> [en anglais]. Mise à jour : février 2009, page consultée le 3 octobre 2017.

KUSTOMRAMA, « Robert Di Pietro's 1931 Ford », https://www.kustomrama.com/index.php?title=Robert_Di_Pietro%27s_1931_Ford [en anglais]. Mise à jour : 2015, page consultée le 30 avril 2018.

MOTOR1.COM, Bill Wilson, « Bootlegging And NASCAR: From Moonshining to Racing », <https://www.motor1.com/news/71961/bootlegging-and-nascar-from-moonshining-to-racing/> [en anglais]. Mise à jour : 28 décembre 2013, page consultée le 12 mars 2018.

Motor Sports 1, Bill Wilson, « Five Great Races from Daytona 500 », <https://www.motor1.com/news/72221/five-great-races-from-daytona-500-history-w-video/> [en anglais]. Mise à jour : 23 février 2014, page consultée le 26 septembre 2017.

MOTORSPORTS.COM, « Daytona International Speedway history », <https://www.motorsport.com/tracks/daytona-international-speedway/history/>, [en anglais]. Mise à jour : juin 2017, page consultée le 18 septembre 2017.

PEDDER, Frank, « Piston Poppers Rod & Custom club 1961 to 1965 », https://www.youtube.com/watch?v=n7HZwpuz6qk&feature=channel_page [en anglais]. Mise à jour : 21 janvier 2008, page consultée le 28 avril 2018.

PINTEREST, « Car club Plaques [sic] » <https://www.pinterest.ca/mrvolvonaut/car-club-plaques/> [en anglais]. Mise à jour inconnue, page consultée le 13 mars 2018.

RADIO CANADA, « L'industrie de la course automobile en crise », <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1121494/course-automobile-crise-pistes-pont-rouge-manifestation> [en français]. Mis à jour : 3 septembre 2018, page consultée le 1^{er} mai 2019.

SID DAVIS PRODUCTION, « The Cool Hot Rod », <https://www.youtube.com/watch?v=T8oTIwHxEI4> [en anglais]. Vidéo de 1953 mise en ligne sur Youtube par GreaserCentral le 22 septembre 2014, page consultée le 18 avril 2018.

STOCK CAR QUÉBEC, <http://www.stockcarquebec.ca> [en français]. Mise à jour : juin 2017, page consultée le 23 août 2018.

STOCK CAR QUÉBEC, « Parc Richelieu (Pointe-aux-Trembles, Qc », <http://www.stockcarquebec.ca/pistes/parcrichelieu.htm> [en français]. Mise à jour inconnue, page consultée le 1 février 2017.

STOCK CAR QUÉBEC, « Photo de Pascal Coté », <http://www.stockcarquebec.ca> [en français]. Mise à jour : juin 2017, page consultée le 23 janvier 2018.

VAUCOURT, André. « The Stories Behind Motor Racing Facts And Fiction, The Delahaye years 1937 : winning big prices », <http://8w.forix.com/delahaye1937.html> [en anglais]. Mise à jour : 27 août 2013, page consultée le 27 février 2018.

WILSON, Bill, *Motor Sports 1*, « Five Great Races from Daytona 500 », <https://www.motor1.com/news/72221/five-great-races-from-daytona-500-history-w-video/>, [en anglais]. Mise à jour : 23 février 2014, page consultée le 26 septembre 2017.