

Des américaines aux nom familiers

Marc Belva

Numéro 45, printemps 1996

Feu vert! : cent ans d'automobile au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8484ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Belva, M. (1996). Des américaines aux nom familiers. *Cap-aux-Diamants*, (45), 22-25.

DES AMÉRICAINES AUX NOMS FAMILIERS



par Marc Belva

Dans le monde de l'auto, la désignation des modèles joue un rôle crucial. En 1957, Henry Ford II consulta des poètes afin de choisir un nom nouveau. Ayant obtenu des suggestions comme «Utopian Turtletop», il opta pour «Edsel», en l'honneur de son père, créateur de la Lincoln Zéphyr. Ce nom méconnu et peu évocateur joua un rôle important dans l'échec de l'Edsel, qui disparut dès 1960.

Le vocabulaire des fabricants d'autos se signale par deux idiosyncrasies. D'abord, beaucoup de modèles très courus ont reçu des noms français. Ainsi, le sommet de la gamme Chevrolet est occupé par la Corvette depuis 1954. Puis les Adler Favorit, Aston-Martin Volante, Bentley Mulsanne, Frazer-Nash Boulogne, Honda Prélude, Lagonda Rapide, Lamborghini Silhouette, Lincoln Versailles, Lotus Élan, Maserati Mistral, Mazda Mystère, Mercury Mystique, Mitsubishi Mirage, Pontiac Parisienne, Sunbeam Alpine et autres Benz Vélo Confortable (1893) ont reçu des noms «bien de chez nous», qui s'appliquent le plus souvent à des modèles sophistiqués.

Il y a aussi des fabrications pseudo-françaises : Polonez de Fabryka Samochodow Osobowych,

Bentley Azure, Renault Mégane ou Cadillac Allanté (avec l'accent). La Mazda Protegé imite cette dernière, assez gauchement, car nul ouvrier d'imprimerie nommé Gé n'a conquis la célébrité. Tandis que pour le connaisseur, «Allanté» dérive de l'Atalante et de l'Atlantique, les plus célèbres créations de Jean Bugatti.

Par surcroît, une pléiade de modèles cosmopolites furent désignés par des termes de carrosserie française : Cadillac Tonneau, Cole Brouette, Auburn 6-80 Cabriolet, Hudson Convertible Landau Sedan, Météor Phaéton ou Daimler Vis-à-Vis (1894).

Cependant, l'aspect le plus frappant est le rôle joué par les pionniers de la Nouvelle-France dans la nomenclature des marques. En particulier, parmi les cinq membres du groupe GM qui ont survécu aux vicissitudes de l'économie, il s'en trouve trois qui ont des liens privilégiés avec le Québec.

D'inspiration historique

Fondée par William Crapo Durant, réorganisée par Pierre du Pont (de la Dupont de Nemours), la GM aurait pu s'appeler «Dupont-Durant», même si elle fut dirigée par des «Smith» durant des lustres. En effet, elle a toujours privilégié le

La Météor Montcalm 1960 fut la meilleure berline de son temps. La Ford 1960 avait une tenue de route hallucinante, mais seules les Météor les plus huppées recevaient le 361 «Spécial Police».
(Photo Ford du Canada)

français et les francophones dans ses appellations. En 1902, lorsque la Detroit Automobile Company vit partir Henry Ford, elle adopta le nom et les armes d'Antoine Laumet de La Mothe-Cadillac, qui, parti de Ville-Marie, s'en alla fonder Détroit en 1710. En 1910, Cadillac devint «le standard du monde», puis elle réussit à sauver GM, car le trust eût été dissous s'il n'avait point eu la marque aux merlettes dans ses rangs.

Les héraldistes et les graphistes noteront que l'écu de Cadillac convenait à un explorateur, puis à une marque d'autos (également connue pour ses chars d'assaut), car les merlettes symbolisent les voyages, et singulièrement les croisades outre-mer.

Fidèle à son origine, la Cadillac se signale depuis le début par le cachet français de ses gammes : Coupé de Ville, Sedan de Ville, Séville d'Élégance, Allanté, Eldorado Biarritz et Voyage s'appliquent tous à des modèles distingués. Tandis que la Cimarron ou la Fleetwood Brougham sont ordinaires, voire quelconques.

Oakland fut longtemps la mal-aimée des marques de GM. Mais, en 1926, elle lança la compacte Pontiac, qui pulvérisa d'emblée le record des ventes. Construite à Pontiac (Michigan), la marque arbora bien vite l'effigie de Pontiac, chef des Outaouais réputé pour son courage, sa vision politique, ses dons de stratège et sa francophilie. Puis plusieurs modèles firent référence au chef légendaire (Strato-Chief, Star-Chief). De ce fait, la marque connut toujours de bonnes ventes au Québec.

Ayant connu des succès fulgurants avec ses marques dotées d'un nom français, GM poursuivit sur sa lancée. En 1927, la Cadillac se dota d'une petite sœur. Elle reçut le nom de Robert Cavalier de La Salle, qui découvrit l'embouchure du Mississippi et lança la navigation sur les Grands Lacs en armant le voilier *Griffon*.

La La Salle-Niagara avait porté le nom de l'explorateur québécois de 1905 à 1906. Mais elle fut éclipsée par la Ford T, comme plusieurs marques méritantes. Pour sa part, la La Salle dessinée par Harley Earl et imitant l'Hispano-Suiza 1919 connut un succès immédiat, qui se poursuivit même après le krach. Elle fut assez répandue au Québec, ce qui est surprenant, compte tenu de son prix. Puis, en 1941, victime du succès de la «petite» Packard, la La Salle devint la Cadillac Série 60.

Buick, qui se dota d'une petite sœur en 1929, choisit le nom du jésuite Jacques Marquette, découvreur du Haut-Mississippi. Ce nom remontait aux Marquette-Buick qui avaient remporté 166 courses en 1909. Lancée juste avant la Crise, la Marquette eut un meilleur succès que la Vi-

king, présentée la même année par Oldsmobile, qui est l'unique rempart des valeurs anglo-saxonnes chez GM : elle écrit «Ninety-Eight» en toutes lettres, puis Buick est un nom écossais, donc gaélique, et les appellations d'origine française ne sont pas rares chez Buick (Le Sabre, Régal, Super, Riviera).

Un Suisse «québécois»

Le nom de Chevrolet est également lié au Québec, mais par des liens quelque peu ésotériques. En 1900, le Suisse Louis Chevrolet résidait à Montréal, chez Paul-Émile Bourassa, car les deux pionniers projetaient de s'associer. Il s'en fallut donc de peu pour que la marque la plus vendue au monde ne fût fondée au Québec.

La Cadillac porte un nom québécois. La Cadillac V-16 1940 fut la plus longue de toutes les américaines de série. Photo Marc Belva (Archives de l'auteur)



Mais en fin de compte, Chevrolet s'associa avec J. Walter Christie pour réaliser une traction avant de course dotée d'un V-4 à 36 soupapes. Puis il glana des lauriers au volant d'une Marquette-Buick. Jusqu'à ce que Billy Durant le charge de concevoir une auto «de style français», c'est-à-dire performante, légère et économique.

Nommées en l'honneur du plus ardent des défenseurs de la Nouvelle-France, les Pontiac ont toujours eu du succès au Québec. Sur la photo, un modèle 1927. Photo Marc Belva (Archives de l'auteur)

La Chevrolet (ici, un coupé 1935) eut toujours du succès au Québec. Elle offrait un bon rapport qualité-prix, mais les liens de Louis Chevrolet avec la Frontenac victorieuse à Indianapolis n'ont pu que l'aider. Photo Marc Belva (Archives de l'auteur).



La Cadillac 1948 fut la première voiture à arborer des ailerons. Ceux-ci s'inspirent des gouvernails de direction du Lockheed P-38 Lightning. Photo Marc Belva (Archives de l'auteur).

Comme la Chevrolet conçue par lui était trop lourde et trop chère, Chevrolet fut évincé de la GM. Alors, il mit au point la Frontenac, avec laquelle Gaston Chevrolet remporta les 500 Milles d'Indianapolis. Plus tard, le Suisse le mieux connu depuis Guillaume Tell s'associa avec Cornélius van Ranst pour élaborer des culasses à 16 soupapes permettant de gonfler une Ford T et vendues sous la marque Fronty, diminutif de Frontenac. Comme Louis de Buade, comte de Palluau et de Frontenac, né à Saint-Germain-en-Laye, n'a aucun rapport connu avec la Confédération helvétique, on devine que Chevrolet, lors

de son séjour au Québec en 1900, s'enticha du pays au point de lui manifester son amour par la suite.

Notons que la Frontenac, renflouée par un patriote américain, devint la Monroe, qui remporta également les 500 Milles d'Indianapolis. Monroe, Lincoln, La Fayette, De Soto et Colomb (Columbia) figurent parmi les rares héros populaires américains dont le nom ait été greffé à une marque bien connue.

Le nom de Frontenac fut repris par la Steele-Frontenac d'Indianapolis, puis par la Frontenac, sœur jumelle de la Ford Falcon, qui n'existait qu'au Canada. Produite en 1960, la Frontenac fut un succès, mais elle fut remplacée par la Mercury Comet, à une époque où Ford-USA prenait graduellement le contrôle de Ford-Canada.

Au départ de Louis Chevrolet, la GM s'assura l'exclusivité de son nom, comme elle l'avait fait avec Ransom Eli Olds et David Dunbar Buick. Modifiée par Alfred P. Sloan, la Chevrolet devint, dès 1927, l'auto la plus vendue au monde. Les liens de Chevrolet avec le Québec, plus les victoires de sa Frontenac, favorisèrent la popularité de la marque au nœud papillon. Le fait que bien des Chevy portent des noms français : Bel Air, Cavalier, Chevelle ou Citation, fut aussi un atout. Sans parler de la fleur de lys qui singularise la Caprice, la plus distinguée des berlines Chevrolet.

Le succès américain de Chevrolet est plus surprenant, car les Yankees sont allergiques aux appellations imprononçables ou ridicules. C'est ainsi que les Peugeot et les Merkur ont été bannies du marché américain, malgré leurs grandes qualités. Il en fut de même pour Toyopet ou Daihatsu. En revanche, la Zavodi Crvena Zastava type 101, désuète et peu adaptée au continent américain, connut un bon succès en Californie quand elle fut rebaptisée Yugo 1100. Chevrolet reste donc le seul exemple d'une marque qui ait réussi à fonder un succès soutenu en sol états-unien sur un nom qui sonne «barbare» pour une oreille américaine.

Richelieu et Montcalm

Ford-Canada, qui eut longtemps des modèles personnels, ne s'est pas fait faute de puiser dans le répertoire québécois. Ornées de lions et truffées de couronnes, les Monarch (1946-61) avaient du succès dans la clientèle loyaliste. En 1954, afin de charmer les oreilles francophones, le haut de gamme fut nommé Lucerne. Ce nom helvétique manquant de couleur locale, une Monarch encore plus chic fut nommée Richelieu dès 1955. Le fondateur de l'Académie française est connu mondialement, mais son nom a une saveur particulière au Québec, où il désigne une rivière bordée par le chemin des Patriotes et jalonnée de monuments commémoratifs.

La Météor Spécial Niagara 1954 1/2 avait déjà un début de saveur française (en américain, «Special» se place toujours à la fin des appellations). Par la suite, les Météor huppées se nommèrent Rideau (ou Rideau 500) : un lac nommé par des Français, un château à vocation fédérale, un canal qui relie l'Outaouais au Saint-Laurent, de quoi satisfaire le plus confus des multiculturalistes.

En 1959, Météor lança une variante supérieure à toutes les Ford : la Montcalm, dotée du V-8 361 de 5,9 litres (réservé à la police aux États-Unis). La Galaxie 1959 reçut le prix du style à l'expo 58 de Bruxelles. La Montcalm recevait le toit Galaxie, mais les fuseaux de ses flancs étaient mieux soulignés que ceux de la Ford, puis sa calandre arborait 146 rectangles flottants d'une incontestable élégance. Selon Stirling Moss, les grosses Ford de l'époque tenaient mieux la route que toutes leurs concurrentes (y compris les Rolls, Mercedes, Jaguar ou Delahaye). De ce fait, les Montcalm 1959 et 1960 furent sans doute les meilleures berlines de leur temps.

Par la suite, le nom de Louis-Joseph de Saint-Véran, marquis de Montcalm, figura toujours au sommet de la gamme Météor. Mais, dès 1964, la Météor devint une Mercury du pauvre, qui n'avait pas la personnalité folle d'une Météor 56 tricolore, tant s'en faut.

Fin d'une époque

Le Pacte de l'Auto (1965) signifiait la fin des modèles canadiens. Le dernier coup de klaxon de la Météor fut donné en 1968, lors du lancement de la Le Moyne, qui évoquait le nom illustre de Charles Le Moyne et de ses fils : d'Iberville, de Longueuil, de Sainte-Hélène, de Maricourt, de Bienville, de Sérigny et de Châteauguay.

La Le Moyne fut le dernier modèle baptisé en l'honneur d'un héros du Québec. La Météor s'éteignit en 1976, après avoir produit 628 792 voitures. Puis nous entrâmes dans l'ère des robots. Dorénavant, la production est globalisée, standardisée, uniformisée. Pour baptiser les nouveautés, on a recours à des inventions mondialement insignifiantes (Sentra, Camry, Lada, Catera), à des sigles plus ou moins techniques (RX-7, 190D, 512BB, 300ZX, 524td, XJ-220, A4, M30, LS 400, 2000GTX, NS-X, EXP XR-7...) ou aux mythes gréco-latins (Clio, Dyane, Odyssey, Aries, Saturn, Orion, Taurus, Oméga, Apollo, Cronos, Palas).

Domage, car les modèles inspirés de la légende québécoise ont souvent connu le succès. La Cadillac, la Pontiac, la Météor Montcalm ou la Monarch Richelieu ont toujours figuré près du sommet dans leurs niches de marché. Et il ne fait nul doute qu'une Météor Montcalm 1996, basée sur la Mercury Grand Marquis, mais parsemée de fleurs de lys, trouverait preneur au Québec.

Cela dit, l'influence du Québec ne se limite pas aux héros du panthéon québécois, ni aux seuls francophones. En effet, la plus distinguée des berlines actuelles est la Lagonda, d'Aston-Martin-Lagonda, filiale de Ford depuis peu. Fondée par le ténor américain Wilbur Gunn, la mar-

que fut obtenue en jonglant avec les noms Oneïdas (Onneyouts), Cayugas (Goyogouins) et Onondagas (Onontagués), qui désignent des tribus de la ligue des Cinq-Nations iroquoises.

Par ailleurs, Alfa-Roméo a rendu un bel hommage au Québec : le lancement, lors de l'Expo 67, de la Montréal, un fringant coupé à moteur V-8 joliment carrossé par Nuccio Bertone. Puis la marque québécoise la mieux connue est la Manic, voiture sport construite sur la plate-forme de la Renault 10-SOMA. Or, les mots «Manic» et



«Montréal» n'appartiennent pas au français, mais au dialecte vernaculaire québécois.

D'autre part, le chef-d'œuvre de la littérature «de la route» n'est autre que *On the road*, de Jack Kerouac, Franco-Américain d'origine québécoise et père de la *Beat generation*. Mais le *Pleins gaz* du Québécois John Pitt (descendant de William Pitt, ministre britannique de la Guerre de 1757 à 1768) est également fort valable.

Car en somme, depuis la fondation de Détroit, les découvreurs, les défenseurs, les lieux et les mots du Québec ont conspiré afin de s'imposer dans l'auto. Mais nul ne l'a fait avec un panache comparable à celui de Gilles Villeneuve. À force de courage, de patience et de méthode, «le petit Prince» devint le plus grand pilote de formule 1 de tous les temps (selon Juan-Manuel Fangio). Grâce à lui, il existe, près de Bologne, un virage qui porte le nom du plus illustre des automobilistes québécois.

C'est pourquoi ce texte, qui voulait rendre hommage à la présence québécoise dans l'automobile, est dédié à Gilles Villeneuve au premier chef. ♦

Marc Belva est historien de l'automobile et journaliste.

Grâce à des modèles comme la Monarch Lucerne et la Monarch Richelieu, le marché québécois offrit, de 1946 à 1961, un choix plus étoffé que le marché américain.
(Photo Ford du Canada).

