

XYZ. La revue de la nouvelle

Une passion de la vitesse

Clément Marchand



Numéro 27, automne–août 1991

Les mesures du temps

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/3532ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Publications Gaëtan Lévesque

ISSN

0828-5608 (imprimé)

1923-0907 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Marchand, C. (1991). Une passion de la vitesse. *XYZ. La revue de la nouvelle*, (27), 33–40.

UNE PASSION DE LA VITESSE

CLÉMENT MARCHAND

pour Jacques Duval

À l'adresse de celui qui « se meut / avec célérité et promptitude grande », La Fontaine ironise: « Tu te vantais d'être si rapide. »

J'ai toujours été un mordu de la course. Je l'ai suivie sur plusieurs circuits, y retrouvant avec une certaine identité de désirs la même foule bigarrée, mi-rieuse mi-angoissée, venue assister religieusement à une compétition relevant de la tragédie grecque; foule moins enjouée que préoccupée, devant les *stretches* tôt décélérés en des virages presque suicidaires, en épingles à cheveux.

Quelle signification tragique cette foule éclatante de jeunesse donnait-elle à ses applaudissements quand elle acclamait, en retour de piste, le gagnant au front lauré par le rêve de tout un peuple, héros mythique, vainqueur de l'ange de la mort dont il avait su déjouer les ruses ?

D'une course à l'autre de grands noms se suivaient: Hunt, Patrese, Villeneuve, Tambay, Duval. Ce dernier, l'un des plus classiques, était mon préféré à cause de son sang-froid, de son style apparemment décontracté et de son adresse parfaite, dus à des qualités intellectuelles marquées. C'est en l'admirant sur l'aire, au volant de sa légendaire Porsche, que j'ai développé ce goût ruineux pour les sportives racées et qu'ainsi — l'idée inclinant à l'acte — je fus amené à explorer, bien que modestement, ce concept de la vitesse, dans une variété de voitures rapides allant, entre autres, de la Triumph TR-3 à la Camaro Z-28 302 po³, en passant par la Jaguar et la Corvette.

C'était l'âge d'or du coupé sport. À ce sujet, la simple énumération de ces noms fameux en dit long: Ace Bristol, Austin-Healey, Allard, Alfa Roméo, MG, Mercedes. L'amateur désireux de se faire la main avait le choix entre ces marques un tantinet délinquantes, presque toutes disparues, victimes du pragmatisme envahissant.

Faire démarrer une Triumph écarlate, en 1958, c'était évidemment déclarer ses couleurs, manifester un certain anticonformisme. Rien que des choses plaisantes à noter au sujet de cet allègre *roadster* sans prétention, néanmoins capable d'atteindre 180 km/h, et dans lequel j'ai promené Alphonse Piché à assez vive allure sur des chemins tortueux de montagne dans lesquels excellait cette petite peste, dont la seule faiblesse était l'embrayage...

En 1960, je succombais — non sans honte et gêne — au respect des valeurs bourgeoises, en ayant le toupet de revenir de Montréal au volant d'une Jaguar XK 150S fraîchement déballée de chez Budd & Dyer, en provenance de Coventry. D'une autre classe que le précédent, ce « gros chat » sans complexe, dans ses années fastes, gagna à cinq reprises les 24 heures du Mans. En plus de son tempérament peu conciliant, on admirait chez cette bête de piste superbement carénée la capote de laine écrue, le pare-brise enveloppant, les sièges garnis de cuir souple (non teinté), la moquette brun clair rehaussant la sellerie, la console en ronce de noyer, le volant télescopique à quatre raies. Cette Jaguar aux longues pattes de fauve refusait de passer inaperçue avec sa livrée vert sombre (*racing green*) et ses roues de broche (véritable) de 16 pouces, chaussées de super-ballons Dunlop à larges flancs blancs. À la direction d'une telle bagnole, il était inconvenant d'arborer l'air désabusé d'un pilier d'estaminet. L'espace de rangement était parfaitement nul dans cet habitacle exigu. Évidemment, on ne se sert pas d'une telle voiture pour aller faire le marché. Une snobe d'outre-Manche à l'élégance aristo, la Jaguar n'avait rien qui rappelât la moindre utilité pratique. On l'avait carrément vouée à une superfluité totale. Sous le capot demesurément allongé logeait une mécanique d'aspect volontaire, à l'exclusivisme

voyant, rendant compte à première vue de l'insularité flagrante du fabricant. Le moteur de six cylindres en ligne, à double arbre à cames en tête de 3,4 litres développant 250 hp, culminait à 220 km/h en vitesse de pointe, émettant dans l'air un son sec et bien timbré qui, pour les nostalgiques, restera caractéristique de la Jaguar. Mais je n'ai jamais osé, faute d'une route assez sûre, pousser le grand félin dans ses derniers retranchements.

J'avais amené Yves Préfontaine (dont je venais d'éditer *L'Antre du poème*) dans une randonnée mémorable qui, en deux heures, nous conduisit cheveu au vent de Trois-Rivières à la Malbaie où je prenais part au congrès des Hebdos. Mes changements de vitesse souvent brusques ou hasardeux n'avaient pas semblé inquiéter mon joyeux compagnon. Mais, après deux journées de dolce vita sur les pelouses du Manoir Richelieu, il trouva toutes sortes de bonnes raisons pour ne pas me raccompagner.

J'ai beaucoup aimé cette voiture qui eût été parfaite sans un embrayage trop lent et une consommation d'huile effroyable, soit environ un litre par 200 km. Mon fils Roger, alors étudiant à Laval, me l'emprunta un jour pour une balade et fit caler le moteur sur la route de La Tuque en pourchassant une Mercedes-Benz 300SL. « Usage abusif » argua l'importateur après examen des pièces du moteur, pour n'avoir pas à honorer la garantie.

Une Corvette remplaça la Jaguar en 1961. C'était l'époque où une guerre de course sans merci opposait les constructeurs les plus prestigieux : Aston-Martin, Mercedes, Porsche, Ferrari, Talbot. Au-delà de tout commercialisme, on découvrait les prestiges et le signifié de la vitesse prise comme valeur absolue. Belles années destructrices de toute médiocrité, hélas, marquées de drames épouvantables sur les pistes auxquels furent mêlés quelques-uns des plus grands noms du Gotha et de la Finance. Avec la complicité de richissimes amateurs — vrais grands-ducs et princes, lords, héritiers de colossales fortunes indilapidables —, nous assistions à la confrontation des caractères nationaux et des tempéraments façonnés par des cultures différentes, dans un monde de plus en plus extravagué et lancé à toute pompe.

Par le truchement de ces coureurs, nés avec la témérité chevillée à l'âme, l'affrontement avait lieu sous les yeux d'un public survolté, entre les constructeurs, sans doute, mais aussi, et surtout, entre les mentalités et les systèmes rivaux qui régissaient le monde industriel. Pour tous ces pilotes tragiques qui couraient avec la mort à leur côté, la préoccupation essentielle était de rester en piste, d'éviter une sortie fatale, sur le remblai, dans un envol de pièces brisées. À la fin de l'épreuve, la royauté éphémère du vainqueur mettait comme un sceptre autour de cette tête inspirée. De ces inconditionnels du risque, de ces candidats à la catastrophe, on pouvait résumer ainsi le rudimentaire idéal: sortir indemne des mauvaises passes, par un arrangement avec le Ciel. Grâce qui fut refusée à Gilles Villeneuve.

Si l'on ne dérape pas de la route, ni ne capote dans un champ matelassé de trèfle odorant, on est traité de lambin réac, de pilote vieux jeu ou de droite, mais on reste en vie.

C'est en agitant dans ma tête ces principes élémentaires que, par une belle après-midi de septembre, je rentrai — de Québec, cette fois — au volant d'une rutilante Corvette rouge tomate à capote écru. Restylisée de l'arrière et propulsée par un fougueux V8 de 283 po³ alimenté par deux carburateurs quatre corps, elle figurait l'ultime de toute l'industrie automobile nord-américaine. Bien que de cylindrée moyenne, le moteur développait 270 chevaux en pointe et présentait quelques nouveautés: valves mécaniques, pistons jouant dans des culasses amovibles, de sorte qu'en cas de bris les dégâts étaient limités. Côté ligne, puissance et maniabilité, c'est la voiture la plus parfaite que j'aie possédée. De plus, son 0-100 km/h en 5,9 secondes et son 0-160 en 16,5 étaient supérieurs à ceux des grandes sportives du temps, y compris la Jaguar, la Mercedes-Benz et même la Ferrari. Le couple était redoutable à tous les régimes.

Bien que comptant sur une accélération sans pareille, cela n'empêchait pas cette Corvette 1961 d'atteindre une vitesse maximale de 220 km/h à 6 000 tours. Son moteur à haute compression,

une fois le couple dépassé, se mettait à détoner avec un bruit sec, autoritaire (perdu depuis), que répercutaient en le modulant deux échappements aluminés de type Hollywood. Bien servi par un moteur léger mais musclé et d'une rare nervosité, par une transmission synchronisée, des freins, une suspension et une tenue de route impeccables, ce modèle pouvait être maintenu le temps voulu à sa vitesse de pointe, sans surchauffe.

Ce coupé sport apparemment indestructible est celui que je gardai le plus longtemps, soit cinq ans, utilisé en été seulement. Je le perdis au meilleur de sa forme. Un vendredi soir, un chauffard aviné le démolit devant ma porte à l'aide d'un imposant camion rouillé, alors que, pour une fois, j'avais omis de le garer comme d'habitude. En écoutant ce bruit effroyable venant de l'artère pleine de voitures, je sursautai en m'écriant : « Ça y est ! » En effet, la Corvette pliée en accordéon, la fibre déchiquetée, reposait morte sur la plate-bande, après avoir violemment percuté ma deuxième voiture, une Fairlane décapotable (390 po³, 335 chevaux) nouvelle de l'année. En quelques secondes, ce mec titubant avait fait de moi, heureux propriétaire de deux grandes routières, un nouvel usager du transport en commun ou de la bicyclette.

La progression vers la puissance, d'une voiture à l'autre, avait dégagé chez moi une constatation objective : plus les choses allaient et plus on s'éloignait de la simplicité.

Cette cuisante adversité allait-elle me changer ? Non, pas vraiment, car une vraie passion ne vous lâche plus. J'attrapai par chance en 1968 une voiture réglée pour la piste et destinée à un coureur désargenté qui se défila devant le prix salé qu'on en demandait. Il s'agissait de l'une des Camaro d'un tirage limité à mille et produite par GM pour le circuit Trans-Am. Avec tous les inconvénients mécaniques qu'elle pouvait comporter pour un non-initié, elle n'aurait pas dû être cédée à un simple amateur bien intentionné comme moi. C'était le mettre en danger d'être un jour ou l'autre désarçonné. Car on lui passait la bride d'un pur-sang élevé pour la plus furibonde des courses. C'est peu dire. Cette

berline diabolique présentée sous une robe bourgogne sans garniture chromée n'était pas autrement identifiée que par le chiffre 302 griffé sur le côté de l'aile droite avant. L'année suivante, Détroit devait la commercialiser avec succès sous l'appellation Z-28, mais non sans lui avoir enlevé tout son cœur et, comme on pense bien, ses organes de compétition. Encore une fois, d'un moteur plutôt petit, mais poussé à la limite de la dénaturation par un mélange presque frauduleux de perfectionnements techniques, de cette déloyale *punch* 4 de 302 po³ révolutionnant à 7 000 tours-minute, on avait extirpé une force brute de 410 chevaux avec un taux de compression de 12,5 à 1, le plus élevé jamais expérimenté en Amérique. On ne pouvait la conduire en ville comme elle avait été livrée, soit avec un échappement libre par cylindre, les huit étant reliés par torsades de quatre à deux silencieux directs, de chaque côté à la sortie. (On dut modifier ce système en lui posant des *cut-outs*, sorte de clapets amovibles pour atténuer le bruit en circulation urbaine. Le son strident de cette machine en fit la moins civilisée que j'aie conduite. Un tour dans cette berline traîtresse était toute une sensation. Sans l'annoncer, le bolide était littéralement le roi de l'autoroute avec son 0-160 km/h en 12,3 secondes et sa vitesse maximale de 230 km/h. Quelle source inépuisable de dangers vécus dans l'ivresse et l'inconscience! Chaque fois que je retirais la clé de cet engin infernal, je respirais profondément, redescendant sur terre, en totale décompression et l'esprit désazimuté. La plus grande vitesse atteinte par moi derrière un volant, soit 225 km/h, le fut dans cette Camaro démoniaque, alors que l'aiguille du compte-tours montait jusqu'à 7000 et que celle de l'indicateur de vitesse, après avoir fait un tour complet du cadran, revenait quelque peu sur lui-même en achevant sa course.

J'étais parvenu à mon plus haut degré de turbulence mentale. Ce qui me restait de jugement était de plus en plus perturbé par la fréquentation assidue de *Road & Track*, *Motor Trend*, *Car & Driver* et autres. Selon ces revues sacro-saintes, aussi franches que scientifiques, et de l'avis de mon fils Pierre, la nouvelle reine des autoroutes, à la mi-été 1969, était une autre Camaro, imbattable à

l'accélération, tirée par le moteur de la Corvette de la même année et décrochant un 0-100 km vraiment maboul de 5 secondes. Une voiture-canon, quoi! Ahurissant, désopilant! Ce cabriolet intermédiaire couleur vert pomme expérimentait des têtes en aluminium, allégeant le poids et diminuant la chaleur en utilisation éprouvante. Son moteur de 396 po³ délivrant une puissance de 425 chevaux était couplé à une transmission automatique spécialement conçue pour des changements de vitesse à haut régime, et capable de résister au déclenchement subit d'autant de forces. Ainsi équipée, cette voiture était donc un véritable monstre. De ce fait, sa conduite exigeait du pilote une concentration d'esprit plus décidée et entièrement différente de celle que réclamait la Camaro 302 (gardée encore en réserve pour les longues randonnées).

Dès les premières sorties, je me rendis compte que cette nouvelle Camaro n'avait rien d'une trottinette. Elle excellait bien sûr dans les accélérations les plus fermes. Seule difficulté: elle était presque impossible à contrôler à cause d'un sous-virage prononcé lors de l'engagement à fond de ses 425 chevaux. L'hyperadhérence des pneumatiques ne parvenait tout simplement pas à absorber le surcroît de puissance de cette mécanique. Que de tests auxquels je l'ai soumise! Elle inspirait le respect à des durs, maniaques des concours clandestins, propriétaires eux aussi de *hot rods* convaincants.

Une Buick GS *stage one* succéda à cette dernière Camaro. Une cylindrée éléphantinesque de 455 po³ à la puissance irrésistible. Détail à noter: le pneu était à l'épreuve des crevaisons à cause d'un second pneu plus petit à l'intérieur du premier, sorte de chambre à air ultra robuste et gonflable.

La vitesse, je l'ai aimée pour elle-même, ne cherchant pas à rouler plus vite pour gagner du temps ou rattraper un retard. Elle me défatiguait du quotidien en m'éjectant d'un monde affreusement morne et clos sur lui-même. Devant une route à peu près déserte et complice, devant ce ruban d'asphalte grisâtre qui, pour l'œil, se rétrécit rapidement avec la progression du moteur, tous les tracés du jour s'échangent contre une trouille grisante.

J'avais cherché dans la vitesse une aération des idées. Au travail, derrière un bureau, je paraissais « dans le calque », selon l'expression de Picasso. Placide citoyen le jour, je me transformais le soir en un personnage méconnaissable auquel il manque bien peu pour mériter l'infamante qualification de chauffard. Sur fond de complexes qui s'opposent, il y a en chacun de nous des abîmes d'étrangetés.

On n'est jamais guéri tout à fait d'un mal qu'on a aimé.

Un nouveau développement pourrait servir ici de conclusion. J'ai connu une rechute. En effet, cette passion de la vitesse, que je croyais à jamais en allée, a soudain récidivé après vingt années d'un flegme apparent, essayant une dernière fois « de se mettre au-dessus de la raison », comme dirait La Bruyère ! Pour narguer mes trois quarts de siècle d'existence, j'ai acquis, il y a trois ans, une assez chouette Laser rouge grenat, au tableau de bord informatisé, tenant bien la route sur ses gros Michelin : ultime concession — et cette fois, j'en suis certain — à un sympathique démon envers lequel, à la suite de ce dernier geste, ma fidélité se trouve indémentie. C'est dans cette moyenne cylindrée pleine d'accent, dont Suzanne vante la stabilité et les reprises à haut régime, que nous allons vers nos rares amis, par tous les temps. **XYZ**

Retrouvez la revue et les éditions XYZ lors du
SALON DU LIVRE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

du 25 au 29 septembre 1991

à Jonquière,

stand 29, rue Georges Larouche,

en présence des auteures

Anne Dandurand

et

Claire Dé

qui présenteront et signeront leurs livres les plus récents,

Petites Âmes sous ultimatum

et

Chiens divers (et autres faits écrasés)