

Tourisme : Grand Prix du Canada

Chronique du 15 juin 2023

Y'a longtemps que je cherchais un prétexte pour vous parler de l'une de mes passions, la Formule 1. **Eureka** : dans trois jours se tiendra sur le circuit Gilles Villeneuve le Grand Prix du Canada, dont on dit qu'il est le principal événement touristique de l'année à Montréal. C'est important le tourisme pour une ville, l'une des preuves de son attractivité autant que de sa vitalité... ce qui est bien sûr du ressort d'un urbaniste !

J'avoue que par cette entame, j'ai été totalement de mauvaise foi. Car ce dont je souhaite vous entretenir, c'est de la première course qui fut tenue à Montréal, en 1978, course qui est demeurée célèbre du fait de la toute première victoire en carrière de notre héros national, Gilles Villeneuve.

Mes lettres de créance

D'une certaine façon, j'ai sans m'en rendre compte baigné très tôt dans la course automobile. Je veux dire que j'ai eu 15 ans en 1970, apogée de la première ère des **monstres mécaniques** (Muscle Cars) que tous conduisaient l'accélérateur au plancher, une bière calée entre les jambes. Alma-Montréal (480 km) en moins de 3 heures, est-ce possible ? Oui : mon père l'a fait plus d'une fois (165 km/h de vitesse moyenne).

N'allez pas croire que j'idéalise cette époque, qui a conduit au triste record de 2 209 décès de la route en 1973... année où il y avait pourtant 3 fois moins de véhicules sur la route qu'aujourd'hui. J'ai simplement baigné là-dedans, à un moment clef de ma vie.

La course automobile, au sens strict du terme, me titillait. Le 5 septembre 1976, je décide d'aller assister au Grand Prix de Trois-Rivières. Tout le monde parlait d'une sorte de génie du volant, un certain Gilles Villeneuve... qui cette année-là, allait d'ailleurs remporter 9 des 10 courses de Formule Atlantique. Mais n'anticipons pas. J'embarque l'un de mes frères sur ma moto et nous voilà partis pour Trois-Rivières.

On annonçait la présence de 3 pilotes de Formule 1, James Hunt, Alan Jones et Patrick Tambay. « *Les chances de Villeneuve sont minces* », nous sommes nous dit, mon frère et moi. La course fut lancée : je n'en croyais pas mes yeux; tant de dextérité, tant de prises de risques savamment calculés; cela n'avait rien, mais rien à voir, avec tous ces imbéciles qui faisaient leur « smat » au volant d'un Muscle Car. C'est ce jour-là que j'ai réellement eu la pique de la course automobile. Ah oui, en passant : Gilles Villeneuve a gagné, en battant notamment celui qui allait être champion du monde de Formule 1 – 1976, James Hunt.

Le Grand Prix de Formule 1 du Canada avait lieu quelques semaines plus tard, le 3 octobre, au circuit de Mosport, en Ontario. J'embarque des amis dans mon taxi et nous voici partis très tôt le matin pour Mosport (1 000 km aller-retour, dans la journée).

Arrivés sur place, nous faisons le tour du tracé et choisissons l'endroit nous paraissant le mieux apte à susciter de l'action. La course est lancée. Là, je n'en croyais pas mes yeux. Sur ce circuit étroit et vallonné, les Formule 1 filaient à des vitesses démentielles : c'était plusieurs crans au-dessus de la Formula Atlantique. La course fut remportée par James Hunt sur McLaren, devant Niki Lauda, sur Ferrari – c'était la grande époque de la lutte entre ces deux-là – qui dut se contenter d'une sixième place.

Épaté par Gilles Villeneuve qui lui avait servi une leçon d'humilité à Trois-Rivières, James Hunt fit sa promotion auprès de son écurie, McLaren. C'est ainsi que le 16 juillet 1977, notre Gilles national se retrouva au volant d'un bolide de cette écurie au Grand Prix d'Angleterre (circuit Silverstone). Au volant pour la première fois d'une F1, qui plus est sans entraînement préalable, Gilles compléta l'épreuve en 11^e position, devançant des pilotes aussi réputés que Mario Andretti, Jody Scheckter et Emerson Fittipaldi.

Le monde de la F1 était émerveillé. Le plus rapide à réagir fut Enzo Ferrari, qui mit Villeneuve sous contrat pour la saison suivante, 1978.

Mais revenons à 1977. Depuis la fin août, Niki Lauda, premier pilote Ferrari, était déjà sacré nouveau champion du monde. Suite d'une violente dispute avec Enzo Ferrari, Lauda quitte l'écurie, alors qu'il reste pourtant deux courses au calendrier. Pris de court, M. Ferrari offre la voiture de Lauda à Villeneuve.

Mes amis et moi étions à nouveau à Mosport, ce 9 octobre 1977. Oh ! que je suis fier de pouvoir dire que j'ai assisté à la toute première course de Gilles Villeneuve pour l'écurie Ferrari. Il n'a pas démerité, finissant au 12^e rang.

Montréal, 8 octobre 1978

La première chose à dire sur cette course qui inaugurerait le circuit de l'île Notre-Dame, c'est qu'il faisait un froid de canard, au point qu'il y est tombé quelques flocons de neige.

Jean-Pierre Jarrier, un pilote d'expérience mais de milieu de peloton, est alors sans contrat pour l'année suivante (1979). Lotus lui offre de courir à Montréal sous ses couleurs, noir et or (en passant, cette Lotus 1978 était indéniablement la plus belle du plateau). À la surprise générale, Jarrier prend la pôle position. Il mènera la course durant 51 des 70 tours prévus... mais n'allons pas trop vite.

Aux premières années du GP de Montréal, l'entrée sur le site était libre, seules les estrades étant payantes. Mes amis et moi avons développé une tactique imparable. Nous achetions un billet. Une fois contrôlé au pied de l'estrade, nous motions tout en haut de celle-ci et lançions le billet à l'un des nôtres, qui accédait à l'estrade à son tour, et ainsi de suite. Nous avons inauguré ce stratagème en 1978 et l'avons répété les années suivantes.

Au départ, Jean-Pierre Jarrier occupe la pôle, comme je l'ai dit plus tôt. Villeneuve part en troisième position, ce qui est déjà un exploit. La course est lancée.

Les gens dans les estrades parlent fort, à la fois pour se réchauffer et parce qu'il règne un bruit d'enfer. C'est pourquoi j'entends tout ce qu'ils disent. Et ce n'est pas joli : ces néophytes de la course automobile ne comprennent rien à ce qu'ils ont sous les yeux.

Bon prince, je décide de leur venir en aide, d'abord en démêlant les couleurs :

- L'autre auto noire et or numéro 20, c'est la Wolf pilotée par Jody Scheckter;
- La rouge Martini Racing numéro 7, c'est la Brabham pilotée par John Watson;
- La bleue et blanche numéro 26, c'est la Ligier pilotée par Jacques Laffite;
- Et ainsi de suite.

Leur seconde préoccupation est qu'avec les dépassements hors de notre vue et les arrêts aux puits pour changer les pneus et s'approvisionner en carburant, ils n'ont aucune idée des positions des pilotes. C'est alors que je leur montre la double page centrale du programme que j'ai en main et qui permet, à chaque passage, de connaître la position exacte de chacun dans la course :

- « *Pour votre info, Villeneuve est maintenant deuxième* » que je leur dis;
- « *Oui mais, la noire, Oh ! pardon, la Lotus de Jarrier a une bonne avance sur lui* » me rétorquent-ils;
- « *Attendez, la course est encore jeune* ».

Et c'est là, vers le 40^e tour de la course, que je me commets, annonçant haut et fort :
Villeneuve va gagner !

- « *Comment pouvez-vous dire ça ? Jarrier a encore accru son avance ?* »

Nous occupons l'estrade située au bout de la ligne de départ actuelle. De l'endroit où nous sommes, nous voyons les bolides arriver à la fin de la longue ligne droite qui longe le bassin d'aviron, freiner à pleine puissance pour virer brusquement à droite, puis à gauche, et se relancer jusqu'à ce qui est aujourd'hui appelé les S de Senna :

- « *Soyez attentifs, que je leur répons. Une première voiture arrive au bout de la longue ligne droite : voyez comment elle négocie son droite-gauche. Une autre arrive : vous avez vu, c'est la même chose. Le prochain qui s'en vient, c'est Jarrier : ne me dites pas que vous ne voyez pas la différence. Ce pilote fait de l'esbrouffe parce qu'il n'a pas de contrat pour l'an prochain. En langage de mon Lac Saint-Jean natal, il bat son auto. Aucune F1 ne peut résister à un tel traitement durant 70 tours. Vous allez voir, il sera hors course dans tout au plus une dizaine de tours* ».

De fait, au 51^e tour, la Lotus de Jean-Pierre Jarrier rend l'âme. Tel qu'annoncé, Gilles Villeneuve gagne la course, faisant de moi le second héros du jour aux yeux de la vingtaine de personnes qui m'entouraient.

Mot de la fin

Gilles Villeneuve a perdu la vie le 8 mai 1982, à Zolder. J'étais coopérant en Afrique à ce moment. C'est pourquoi je n'ai appris la nouvelle qu'avec un bon mois de retard. Ce fut un choc, un vrai. Si vrai qu'en 1999, j'ai pu écrire dans mon **Livre NOIR de l'automobile** que, de ma vie, la mort de Gilles fut l'une des 5 qui m'ait le plus affecté. J'écrirais la même chose aujourd'hui. En élargissant l'échantillon à 6 ou 7, j'ajouterais **Ayrton Senna** : me croyez-vous quand je vous dis que je suis un fan de Formule 1 ?