

Le Grand Prix d'Hubert Aquin¹

Moi je me dis : ou je fais une révolution, ou j'en fais 6.500 à la minute².

Hubert Aquin, 1966

En décembre 1962, le monde des sports au Québec est pris d'étonnement et d'excitation : un jeune Canadien français, estimé depuis quelques années pour son travail dans les médias, lance un ambitieux projet à saveur internationale, celui de fonder un premier grand prix automobile à Montréal.

Hubert Aquin est alors peu connu des milieux sportifs, malgré son intérêt marqué pour le sport, notamment la course automobile. Après avoir passé cinq ans à la Société Radio-Canada (où il continuera d'être pigiste toute sa vie), il travaille depuis 1959 à l'Office national du film (ONF) où il réalise quelques œuvres notables, parmi lesquelles *[Le sport et les hommes](#)*, dont le commentaire est écrit par le sémiologue français Roland Barthes. Un segment entier est consacré à la quête de vitesse qui anime le pilote de course, en compétition contre cet ennemi total qu'est le temps ; les images valorisent la rapidité, déplorent les temps morts.

Cet engouement ne restera pas inédit dans l'œuvre du créateur : quelques jours à peine avant la diffusion du *Sport et les hommes* à Radio-Canada, le 1^{er} juin 1961, Aquin présente *Confession d'un héros*, radiothéâtre dans lequel un des personnages s'identifie au grand coureur automobile Juan Manuel Fangio : « CHARLEMAGNE. — Ô tombeau ouvert, fuite vivante, Fangio, c'est toi mon père. Tu m'as engendré dans une courbe à Sebring par un après-midi torride... Je suis d'origine divine, puisque ton sang coule à toute vitesse dans mes veines, Dieu argentin, mon créateur, mon père³. » Aquin entreprend aussi, au printemps 1962 à l'ONF, la production de *L'homme vite*, court métrage réalisé par son ami Guy Borremans. Les images à la fois frénétiques et méditatives du film montrent un pilote qui fait corps avec sa monoplace et qui défie les forces de l'inertie. Sa fascination pour la vitesse et le danger traversent également toute son œuvre écrite, notamment son premier roman publié, *Prochain épisode*, où le narrateur dévale à toute allure les chemins sinueux du col des Mosses, en Suisse, sur les traces de l'homme qu'il doit abattre.

La mobilité, la rapidité, la vitesse – on se souvient des thèses du philosophe Paul Virilio –, c'est la modernité. Or, en 1962, le Québec se veut pleinement moderne. Depuis quelques années, et surtout depuis l'élection du gouvernement de Jean Lesage, la société est en pleine transformation : les Canadiens français prennent en main leur économie, leur culture et leur éducation, un vent de fierté nationale souffle le long du fleuve Saint-Laurent, qui s'accompagne d'une confiance quasi aveugle en l'avenir.

¹ Une version longue de ce texte a été publiée dans *La Presse* le 16 juin 2022 :

<https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2022-06-16/le-grand-prix-d-hubert-aquin.php>

² Normand Cloutier, « La littérature à l'état de bolide », *Le Magazine Maclean*, vol. 6, n° 9, septembre 1966, p. 42

³ Hubert Aquin, *Confession d'un héros* dans *Blocs erratiques*, Montréal, Les Éditions Quinze, 1977, p. 228.

À Montréal, sous le règne du maire Jean Drapeau, c'est l'heure des grands projets : la construction de la Place Ville-Marie est terminée en 1962 ; le chantier de la Place des Arts s'échelonne de 1961 à 1963 ; le métro de Montréal, dont les plans sont établis dès 1961, est officiellement inauguré en 1967, année où a lieu un événement d'envergure, l'Exposition universelle. C'est dans ce contexte, marqué par un profond enthousiasme, que s'inscrit l'idée du « Grand Prix de Montréal ».

La Presse en fait état dès le 5 décembre 1962 dans un article⁴ où sont exposées les grandes lignes du projet et où on peut voir une première mouture du circuit établi par Aquin et son frère Richard, qui est ingénieur. Participent également à l'entreprise Norman Namerow (alors éditeur du magazine *Canada Track & Traffic* et futur conseiller pour le film *L'homme vite*), le jeune journaliste Jacques Duval et l'avocat Wilbrod Gauthier. Le lieu envisagé est l'île Sainte-Hélène, au milieu du fleuve Saint-Laurent, dont l'accès est facilité par le pont Jacques-Cartier. La Ville de Montréal est déjà impliquée, notamment le directeur du Service des parcs, André Champagne, qui remettra à la fin décembre au comité exécutif, présidé par Lucien Saulnier, un rapport favorable au Grand Prix. Il faudra cependant aménager le circuit : élargir les voies de circulation et mettre en place des infrastructures pouvant accueillir plusieurs dizaines milliers de spectateurs – entre 50 000 et 100 000 selon les différents médias. Les délais sont courts, puisque la date du premier Grand Prix est fixée au 22 septembre 1963, un dimanche.

Aquin, qui par ses activités médiatiques bénéficie d'un solide réseau de connaissances tant au Québec qu'à l'international, a des appuis d'importance. Lors d'une visite à Montréal au printemps 1963, Luigi Chinetti, triple vainqueur des 24 heures du Mans et représentant de la maison Ferrari, encense le projet et enjoint les organisateurs à persister dans sa réalisation. Au sujet du site choisi, l'île Sainte-Hélène, il ne tarit pas d'éloges : « C'est beau, c'est ce que j'ai vu de mieux en Amérique du Nord⁵ » ; « [c]'est un endroit exceptionnel, à deux pas du centre de la ville, qui ne réclame que quelques transformations et améliorations facilement réalisables⁶. » Les quotidiens du Québec confirment que les plus grands coureurs du monde seront invités : Maurice Trintignant, Olivier Gendebien, Stirling Moss, Masten Gregory, Phil Hill, Dan Gurney, Joakim Bonnier, Innes Ireland, Graham Hill... « Rares sont ceux qui au départ avaient confiance de voir le projet se réaliser », lit-on en avril dans *La Presse*, « mais depuis, il a été approuvé à l'unanimité par le comité exécutif de la cité de Montréal, et la course aura lieu telle que prévue [sic] le 22 septembre prochain, sur un parcours de 2.1 milles⁷ ». L'enjeu est d'envergure : inscrire Montréal dans le circuit de la Formule 1, dont la grande majorité des épreuves ont lieu en Europe.

Mais les écueils sont aussi de taille. Si le maire Drapeau se montre ouvert à l'idée d'organiser des événements d'ampleur internationale à Montréal, des questions importantes sont soulevées : on craint surtout pour la sécurité des spectateurs en raison

⁴ André Trudelle, « Le Grand Prix Automobile de Montréal le 23 septembre? », *La Presse*, 5 décembre 1962, p. 41.

⁵ « Une piste de courses d'automobiles sera construite sur l'île Ste-Hélène », *Le Devoir*, 16 mai 1963, p. 12.

⁶ André Trudelle, « Le Grand Prix automobile de Montréal obtient l'appui de la maison Ferrari », *La Presse*, 10 avril 1963, p. 43.

⁷ « Le Grand Prix de Montréal sur l'île Ste-Hélène », *La Presse*, 3 avril 1963, p. 46.

de la vitesse des bolides. La presse écrite de l'époque nous informe en outre que le président du comité exécutif, Lucien Saulnier, se montre circonspect, voire réticent à diverses étapes du projet.

À la mi-mai 1963, les organisateurs publient un communiqué : le Grand Prix est remis à l'année suivante... mais en fait, le projet est sur le point d'être abandonné. La raison aussi banale qu'implacable donnée par les autorités ? Le Code la route provincial (anciennement la « Loi des véhicules automobiles »), qui empêcherait une vitesse excessive sur les voies publiques dont fait partie le chemin de ceinture de l'île Sainte-Hélène ! Comme le fera remarquer quelques mois plus tard avec une pointe d'amertume le journaliste André Trudelle : « [d]ans la province de Québec, on sait qu'il n'est pas aisé de surmonter un obstacle du genre⁸ »... De fait, on ne réussira jamais à modifier la loi en question, ne serait-ce que pour une seule journée de Grand Prix.

Occupé par d'autres projets, et fort probablement déçu de la tournure des événements, Aquin met le Grand Prix de Montréal sur la glace et poursuit plutôt ses activités du côté de la politique et de la littérature. La première édition du Grand Prix du Canada n'aura lieu qu'en 1967 en Ontario, sur le circuit Mosport Park. L'année suivante, il est présenté sur le circuit Mont-Tremblant, à Saint-Jovite. Il faudra attendre 1978 pour qu'il se déroule enfin à Montréal, mais sur l'île Notre-Dame, tout juste à côté de l'île Sainte-Hélène envisagée par Aquin.

Le cinéaste Claude Fournier a lancé, ces derniers temps, l'idée de nommer une portion du circuit Gilles-Villeneuve au nom d'Hubert Aquin. Ce serait là un bel honneur pour celui qui, le premier, en a imaginé les courbes.

Nino Gabrielli, bibliothécaire et auteur d'*Hubert Aquin et les médias. Volume I : 1949-1962* (à paraître à l'automne 2022 chez Leméac)

François Harvey, professeur au cégep Édouard-Montpetit et biographe d'Hubert Aquin

⁸ André Trudelle, « La petite histoire du Grand Prix de Montréal », *La Presse* (supplément *Le Magazine de La Presse*), 15 juin 1963, p. 31.

Le parcours du Grand Prix de Montréal

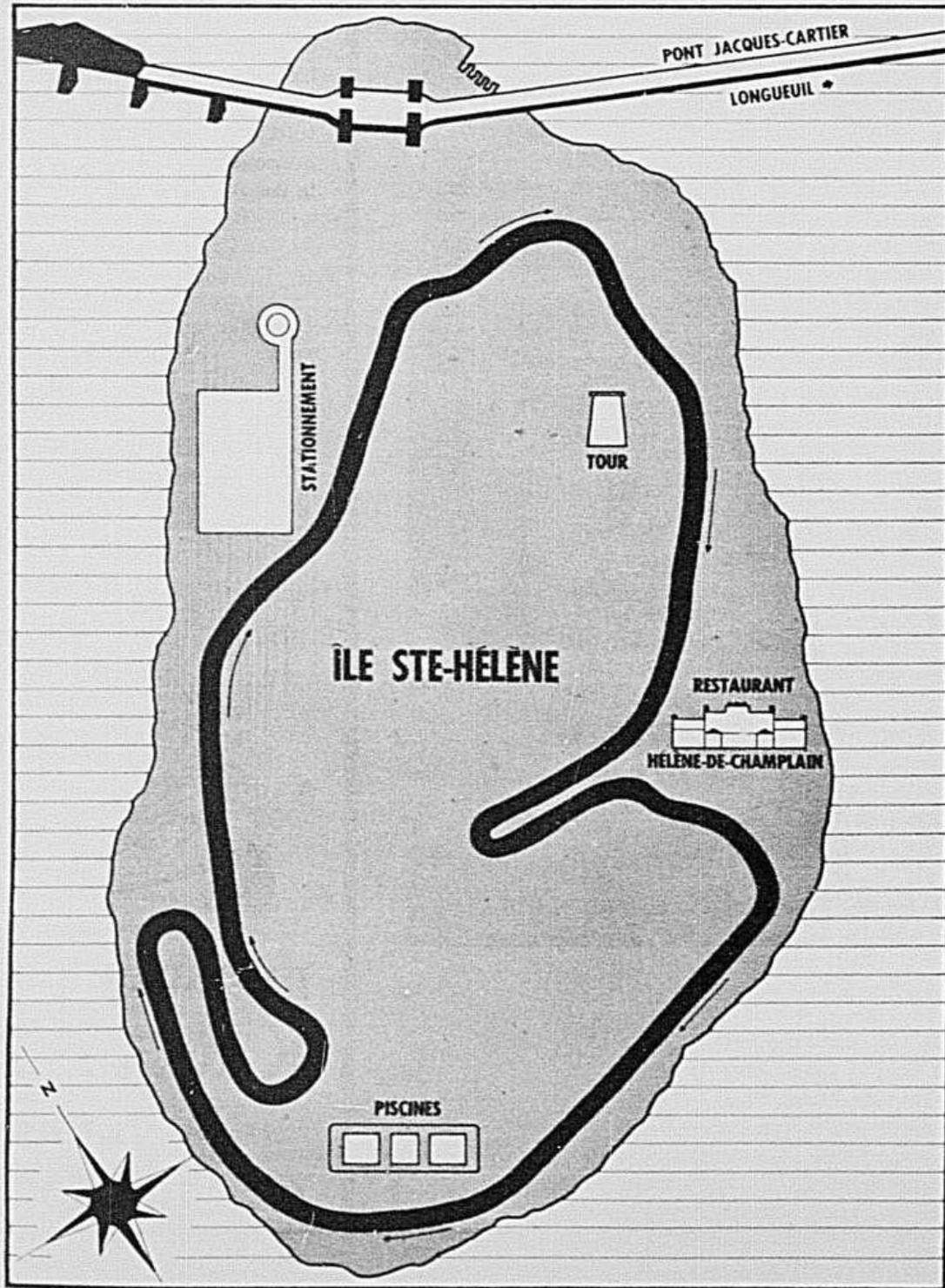


Image tirée de l'article d'André Trudelle, « La petite histoire du Grand Prix de Montréal », *La Presse* (supplément *Le Magazine de La Presse*), 15 juin 1963, p. 30.