

Les automobiles de mon enfance

Raymond Laberge

Number 45, Spring 1996

Feu vert! : cent ans d'automobile au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8488ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Laberge, R. (1996). Les automobiles de mon enfance. *Cap-aux-Diamants*, (45), 38–40.

LES AUTOMOBILES DE MON ENFANCE

par Raymond Laberge

Pleine de contrastes, la campagne de Boischatel, au début des années 1950, s'étendait du fleuve Saint-Laurent jusqu'aux forêts lointaines des Laurentides. C'était le début d'un été qui, comme les précédents, serait sec et



Jeep de marque Willys Overland (1941-1945). (Archives de l'auteur)

chaud avec des températures montant jusqu'à 90° F à l'ombre, et qui se prolongerait d'une manière insolite dans l'automne. Mon père et mes frères, sur la ferme familiale, avaient recommencé à utiliser la faucheuse tirée par le «team» de chevaux. Le vent s'était levé ; le ciel était étrange. Une voiture passa dans les «fonds» près de la «track» de chemin de fer sur la toute nouvelle route, le boulevard Sainte-Anne, soulevant un nuage de poussière grise. Telle est la première image que j'ai de l'automobile.

Au mois d'avril 1952, papa était arrivé à la maison avec une jeep de marque Willys Overland de l'année. C'était une voiture tout usage, avec un moteur Willys, le «vrai moteur du progrès», disait la publicité. «Ce n'est pas le plus luxueux modèle de camion, sans doute. On fait aujourd'hui des voitures plus élégantes. Je ne m'y fierais pas : la mécanique y est sacrifiée au luxe. Avant tout, la sécurité, les enfants.», disait mon père.

Au même moment, il ouvrit la cage du moteur. On apercevait toute une «triperie» métallique ou caoutchoutée. Dans la cabine de pilotage régnaient un lourd volant et deux gros «bras de vitesse»; le premier pour la vitesse de croisière et le deuxième, surnommé le «beu», lorsque la force supplémentaire des quatre roues motrices était requise. Vitesse de pointe ? Tout au plus 60 milles à l'heure. Dessinée en 1941 en une semaine, construite en un mois durant les années 40, fabriquée pendant une dizaine d'années, selon le modèle initial, la jeep est aujourd'hui répandue et éternelle...

Mais quelles autres marques de voitures trouvait-on à Boischatel au cours des années 50 ? Il y avait d'abord la «grosse» Buick Roadmaster apparue en 1938; elle sera la plus luxueuse de la gamme Buick de 1946 à 1958. Les Roadmaster qui se situaient dans la hiérarchie des produits General Motors juste en dessous des Cadillac, se distinguaient par leurs quatre «hublots» sur les ailes avant; les Buick Special et Super n'en possédaient que trois.

Une «jeunesse» du village avait fait l'acquisition d'une Ford Custom «convertible» (décapotable). Les Ford, à partir de 1949, étaient caractérisées par une carrosserie simple, nette et d'un modernisme frappant, avec une calandre centrée sur un obus saillant comme une entrée d'air de turbine. L'obus chromé sera dédoublé sur les modèles 1951 et on le voyait encore sur les Thunderbird en 1956.

Un autre jeune homme de Boischatel qui «travaillait en ville» (à Québec) possédait un coupé Chevrolet Bel Air sport 1955. Le coupé Bel Air top de General Motors fut construit cette année-là à 185 000 exemplaires, aujourd'hui recherchés par les collectionneurs. Le modèle fut «choisi» par les dirigeants de GM pour la 50 millionième Chevrolet, dont la sortie fut célébrée le 23 novembre 1954. Hélas ! dans l'industrie américaine de l'époque, avec les changements annuels, les réussites ne pouvaient être que passagères...

«Mais qu'est-ce que cette nouvelle voiture, mon oncle Charles ?» Une...Packard Carribean. La firme Packard, au milieu des années 50 était bien loin de sa grandeur passée. La qualité de ses voitures restait immuable, mais leur conception devenait de plus en plus dépassée. La

Packard Carribean était sans doute un succès technique pour l'époque, mais, faute de capitaux, les lignes n'étaient qu'un collage «sans élégance ni imagination», disaient certains, depuis les feux arrières en ogive de la Lincoln, jusqu'aux obus de pare-chocs de la Cadillac. La Carribean ne trouva que 500 clients en 1955 tandis que la Cadillac Eldorado se détaillait à plus de 4 000 exemplaires. L'année suivante, la firme fut rattachée à Studebaker. Justement, en parlant de la Studebaker, le gérant de la Caisse populaire de Boischatel possédait une Champion, dans les années 1950. Son concepteur avait créé une étonnante symétrie, reproduisant sur le couvercle du coffre la même saillie que sur le capot.

Un autre jeune de Boischatel qui, malgré ses 16 ans, travaillait déjà pour gagner sa vie, s'était acheté une Plymouth Belvédère Hardtop. Les Plymouth 1957 étaient les plus séduisantes parmi les voitures américaines de cette époque. Ces voitures étaient basses, et leur capot plat, leur empattement allongé et leur vaste surface vitrée accentuaient cette caractéristique. Leur carrosserie se distinguait aussi par la calandre occupant toute la largeur, les visières prononcées sur les doubles phares avant et la longue «flèche» contrastante sur les côtés. Ces Plymouth avaient du style !

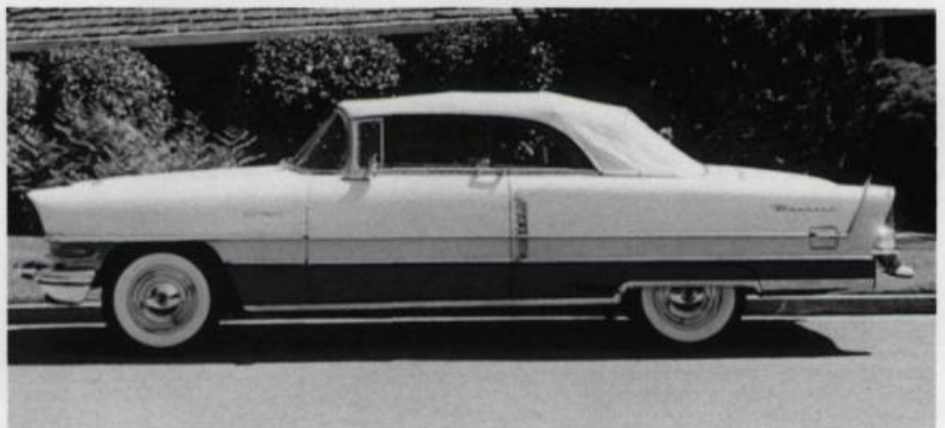
En 1959, mon oncle Roland était arrivé à la maison avec une De Soto Firedome. Cette année-là, De Soto avait fêté ses 30 ans d'existence, mais en même temps, le fabricant fermait son usine aux États-Unis. Ses modèles allaient désormais partager les chaînes de fabrication des Dodge et des Chrysler. La marque fut supprimée l'année suivante. La voiture se distinguait par ses vitres sans montant intermédiaire.

Edsel : Henry Ford donna ce prénom d'origine allemande à son fils, en l'honneur d'un de ses amis. Il ne se doutait pas qu'il deviendrait, bien plus tard, synonyme de fiasco commercial. C'est en septembre 1957 qu'on présenta les modèles de cette nouvelle marque du groupe Ford. Leur mécanique ne suscita aucun commentaire : on la retrouvait sur d'autres modèles du groupe. Mais il n'en fut pas de même pour la carrosserie ! C'était l'œuvre du styliste Roy Brown. Il avait fait un effort d'originalité : à une époque où les calandres étaient généralement horizontales et les feux arrières verticaux, l'Edsel présentait exactement le contraire. Le résultat parut maladroit et bizarre. Les critiques admirèrent que c'étaient des voitures puissantes, confortables et

bien équipées, mais la marque fut supprimée à la fin de 1959. Aujourd'hui, on cite Edsel dans les écoles commerciales américaines comme exemple de ce qu'il ne faut pas faire.

Un cousin de la famille possédait une Ford Crown Victoria 1955. Grande année pour Ford qui mit sur le marché des voitures aux carrosseries très réussies. Impossible de soupçonner qu'il ne s'agissait que d'un simple habillage d'un modèle précédent. La gamme la plus luxueuse était

Une voiture de prestige, la Packard Carribean. Ici, le modèle de 1955-1956. (Archives de l'auteur)



La Plymouth Belvedere Hardtop se classait parmi les voitures de luxe. Ici, le modèle de 1957-1958. (Archives de l'auteur)

baptisée Fairlane, du nom du gigantesque domaine familial des Ford à Deraborn. Elle se distinguait par son épais paraphe latéral chromé, qui partait du dessus des phares pour rejoindre les feux arrière. La Crown Victoria était la plus séduisante et la plus originale des Ford 1955.

Mon frère Roger, qui avait remarqué la grosse voiture Mercury Montclair d'un ami de mon père, s'en était acheté une en 1960. Selon la compagnie Ford, cette voiture offrait tout ce dont pouvait rêver l'Américain moyen : doubles phares sous visière saillante, feux arrière en triangle oblique, carte du réseau américain d'autoroutes dans le coffre à gants, etc. L'Américain moyen ne fut pas de cet avis. Et c'est à son honneur, car ce modèle nous apparaît aujourd'hui comme un chef-d'œuvre du kitsch. Le prix de base approchait les 4 000 \$, ce qui signifiait que le client devait déboursier au minimum

5 000 \$ avec les inévitables et innombrables «options», comme la transmission «Multi-Matic» à boutons-poussoirs, les sièges et le volant réglables à mémoire ou le calculateur automatique de vitesse moyenne. La Mercury Montclair, de même que sa grande sœur la Turnpike Cruiser, ne trouva que 1 265 clients en 1957, lors de sa sortie, et le modèle fut supprimé à la fin de l'année. On le considère aujourd'hui comme le symbole de tous les excès de l'Amérique de la fin des années 50.

La Chevrolet Impala Sport Sedan de 1960. (Archives de l'auteur)



Une Ford Fairlane Crown Victoria de 1955. (Archives de l'auteur)

L'épicier de Boischatel possédait une Oldsmobile 98 Starfire 1955. Cette voiture était la plus chère et la plus élégante des modèles Oldsmobile de ce millésime. Le client pouvait choisir deux tons entre 89 combinaisons de peinture. Il avait aussi le choix entre deux modèles dont l'un équipé d'une seconde antenne de radio factice, mais quand même dotée d'une commande électrique... Dans les années 50, Oldsmobile offrait des modèles à la fois sportifs et bourgeois, moins austères que les Pontiac, mais moins ostentatoires que les Buick.

Parlons maintenant des Pontiac. Pendant longtemps, elles exhibèrent une tête d'Indien sur leur capot avec le slogan : «le chef des six». Mais quand la firme adopta le V-8, il fallut trouver autre chose. En fait, on ne trouva rien, et elle fit très peu parler d'elle dans les années 50. En 1959, la marque frappa un grand coup avec une nouvelle gamme de modèles créés sur l'initiative de «Bunkie» Knudsen, président de General Motors, division Pontiac à partir de 1957. Knudsen exigea notamment que les châssis de la Pontiac soient élargis de 15 cm pour leur donner des «épaules de joueurs de football». L'effet d'étalement fut accentué par le capot plat et lisse recouvrant les ailes et par la calandre en deux parties, qui ressemblait à un morceau de gomme à mâcher trop étiré. Le résultat, déjà impressionnant sur la route, devenait *terrific* sur les publicités, la carrure de la Pontiac étant accentuée par la déformation des objectifs photographiques. En même temps, la cylindrée du V-8 fut portée à 6 litres, (345 ch). C'est ainsi que Pontiac sortit du jour au lendemain de l'obscurité.

Et que dire de «la» voiture du début des années 1960, la Chevrolet Impala, dont le modèle renouvelé apparut en 1959. Ce modèle fut parmi les plus appréciés de la gamme Chevrolet. Il faut l'avoir vue pour comprendre l'exubérance des concepteurs de voitures américaines. Elle faisait penser à un scarabée géant, son coffre arrière était assez grand pour servir de plate-forme à un hélicoptère et sa décoration latérale imitait, en toute simplicité, «un jet en vol suivi de sa traînée». Le catalogue offrait le choix entre 12 moteurs, depuis le 6 cylindres de 135 ch jusqu'au V-8 à injection, de 335 ch.

Des trois modèles de Chevrolet, Biscayne, Bel Air et Impala, le troisième fut le plus luxueux et le plus apprécié des automobiles. À Boischatel, cette automobile faisait vraiment sensation lorsqu'elle passait dans la rue. La sport Sedan était une berline deux portes sans montant central. Elle fut l'une des plus vendues, mais aussi l'une des plus chères. Le prix de 2 769 \$ était tout de même raisonnable si l'on considère que cette voiture populaire aurait pu en montrer à la majorité des automobiles de luxe européennes. La Chevrolet Impala sport Sedan se distinguait de la sport Coupé par le dessin particulier de sa lunette arrière enveloppante.

Que sont devenues aujourd'hui ces «grandes déesses des routes» ? ♦

Raymond Laberge est technicien en documentation au ministère de la Culture et des Communications.