

# Introduction

**T**et immense besoin de raconter, de faire rire, je l'ai toujours eu en moi, et heureusement, depuis bientôt 25 ans, j'en ai fait mon métier. Merci, public...

Mais depuis 60 ans maintenant, une autre passion m'habite, et c'est cette passion que j'exprime aujourd'hui dans l'ouvrage que vous tenez en main. Lorsque j'en ai terminé l'écriture, j'ai réalisé à la première lecture qu'on aurait pu l'intituler *Michel Barrette; Mon autobiographie mécanique* – et ici le mot « auto » prend tout son sens.

Est-ce le fait que le lendemain de ma naissance, fin avril 1957, je me baladais déjà en Dodge Custom Royal 1956 avec un grand-père au pied trop pesant ?

Est-ce la faute de mes parents qui m'ont laissé démolir vélo après vélo et qui m'ont offert, Noël après Noël, des modèles réduits d'autos à coller et des pistes de course électriques ?

Est-ce la faute d'une époque révolue si j'ai pu, ado, m'acheter des voitures à quelques centaines de dollars et les conduire à des vitesses folles sans être dérangé par les policiers ?

Est-ce la faute de mes chums kamikazes si j'ai découvert le plaisir de la moto et des grands espaces ?

Est-ce la faute de mon père, ancien aviateur, si j'ai eu la piqûre de l'aviation et des acrobaties aériennes ?

Est-ce la faute de ma mère qui m'a transmis sa passion pour l'histoire ?

Est-ce la faute de ma première blonde qui a accepté de me suivre dans mes road trips improvisés ?

Finalement, peu importe à qui la faute, car cette vie motorisée m'a rendu immensément heureux, et c'est ce bonheur que je veux partager en vous offrant ces quelques pages d'anecdotes, de souvenirs, d'aventures et de voyages.

Bonne lecture, mais je vous avertis : il se peut que ça sente le gaz.



# C'est de famille !

Quand on est connu comme étant « un gars de char » passablement passionné de tout ce qui a un volant et qui avance, la première question qu'on entend souvent, c'est : « Combien de voitures as-tu possédées ou conduites dans ta vie ? » Pour ma part, la réponse est : beaucoup.

Trois générations de gars de chars.

**J**e n'ai pas seulement eu des autos de l'année, mais surtout des anciennes, achetées par passion. La passion dévorante, celle qui fait oublier tout sens de la mesure et, surtout, des finances ! Je peux dire que dans ma vie, jusqu'à maintenant, j'ai été l'heureux propriétaire d'environ 160 voitures, parmi lesquelles une centaine étaient des autos anciennes.

Bien sûr, je ne les ai pas toutes possédées en même temps (heureusement pour mon garage). Il y a eu des périodes plus calmes, et quelques

frénésies d'achat ! Actuellement, j'en possède encore une vingtaine, dont une 1957 Chevrolet 150 Black Widow Grand National (Nascar), un beau pick-up Mercury 1951 noir et gris qui déclenche sa dose de pouces dans les airs, et même une incroyable Mercedes S600 AMG limousine, version blindée. C'est l'une des deux seules à avoir été vendues au Canada en 1998, achetée par un milliardaire excentrique, et récupérée par un humoriste aux goûts éclectiques !

J'ai aussi plusieurs motos, mais si on commence à en parler, je ne pourrai plus m'arrêter, moi qui parle déjà tout le temps de voitures...

Comment se fait-il que je sois devenu un accro à la chose automobile ? La raison est bien simple : je n'avais pas le choix, et d'ailleurs je n'y suis pour rien.

Mon grand-père, c'est mon mentor, l'exemple que j'ai suivi. Tout tournait autour de la voiture avec lui.



**Où t'as mis la bière ?**



**On cire la vieille anglaise.**

Quand j'étais encore un « ti-cul », les choses étaient bien réglées. J'allais chez mes grands-parents à Chicoutimi toutes les fins de semaine. Mon père me déposait le vendredi soir et on me ramenait le dimanche soir à la maison à Alma. C'était l'occasion de partager de multiples moments avec grand-père Barrette, qui ne manquait jamais de me faire partager sa passion. Généralement, le samedi était consacré aux commissions, ainsi qu'aux séances de lustrage de la voiture. Assis sur les ailes, les pieds dans le moteur, solidement outillé de cotons-tiges, je récurais toute trace de saleté jusqu'à ce qu'il

devienne impeccable. Je me souviens d'avoir entendu mon grand-père répondre à son fils, qui le questionnait sur l'utilité de nettoyer ses roues avec tant de soin, que de cette façon, si quelqu'un regardait son auto, on ne pourrait pas dire qu'il y avait des roches prises dans les sculptures des pneus, pas plus qu'il n'y avait de restes d'aliments coincés entre ses dents !

La passion de mon grand-père et son esprit de compétition donnaient lieu à une flopée d'anecdotes fantastiques: le dimanche, pour aller à la messe, toute la maisonnée partait une heure à l'avance pour avoir le temps de trouver LA place de stationnement devant l'église, afin que la voiture soit bien la première que l'on voie en sortant. Et il se trouvait toujours quelqu'un pour lui lancer un commentaire admiratif sur son auto, si bien que cela se terminait invariablement en un attroupement autour du capot ouvert, pendant que ces dames patientaient en jasant avec le curé...

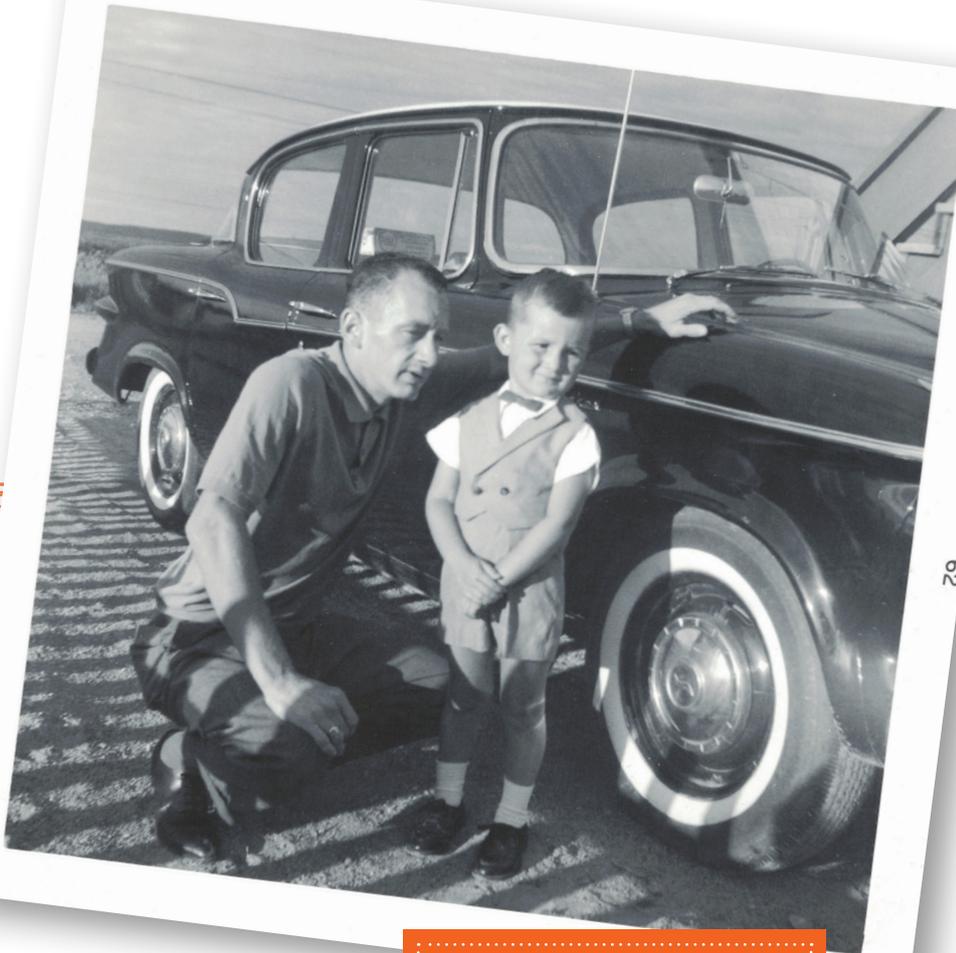
Au moment de rentrer, j'étais toujours très fier de tenir le volant sur les genoux de mon grand-père devant la foule admirative. À chaque fois, il appuyait un peu plus fort sur la pédale de gaz sur le trajet de retour à la maison, et en arrivant, il s'écriait :

— Le petit Michel a franchi les 70 milles à l'heure aujourd'hui !

Lorsqu'il me ramenait à mes parents le dimanche après-midi, tout un cérémonial se mettait en place: on l'attendait le long de l'allée devant le garage, il sortait la voiture (quand j'avais

**Lucien Barrette, mon père.**





Ça, Michel,  
c'est une Studebaker!

**Au moment de rentrer,  
j'étais toujours très fier  
de tenir le volant sur  
les genoux de mon  
grand-père devant  
la foule admirative.**

9 ans, c'était une Dodge Polara 383 pc de 1966), il prenait le temps de nous ouvrir les portières et d'attendre que les voisins, habitués au spectacle, s'installent sur leur galerie devant leur maison. Puis, il plaçait la voiture sur la route, remontait sa montre à midi pile et faisait hurler les pneus sur place en maintenant les freins, avant de déclencher son chronomètre et de faire un départ fulgurant. Le trajet nous faisait passer en haut d'une petite côte où habitaient mes grands-parents maternels, qui voyaient passer

ainsi chaque semaine la Dodge les quatre roues dans les airs au sommet de la butte! À l'arrivée, mon grand-père énonçait victorieusement son temps à mes parents médusés: «Vingt minutes quinze!» et il consignait consciencieusement tout cela dans un petit carnet prévu à cet effet.

Je pense qu'avec une enfance pareille, ça explique bien pourquoi j'aime tant les voitures anciennes.

Ah! Belle époque. Merci, grand-p'pa!

# La légende de Jimmy

Le 30 septembre 1955, à Cholame en Californie, le célèbre acteur James Dean, alors en route pour une compétition automobile, se tue au volant.

**B**ien qu'à l'époque, je n'étais pas encore né, cette date reste gravée dans ma mémoire. Au début des années 1960, alors que je n'étais encore qu'un gamin, je voyais en boucle les films *Giant*, *La fureur de vivre* et *À l'est d'Eden*, et j'étais fasciné par le jeu de cet acteur fabuleux ainsi que par l'idéal qu'il représentait pour la jeunesse de l'époque.

Après sa mort, qui plus est au volant de la voiture exceptionnelle qu'était la Porsche 550 Spyder, il est tout de suite devenu une icône, et la légende s'est mise en marche.

Quelques jours avant sa mort, James Dean venait d'acheter au garage Competition Motors de Los Angeles une des 90 Porsche 550 Spyder produites à l'époque. Il avait déjà en commande une Lotus Mark 10, mais il a eu un coup de cœur en voyant dans la vitrine du garage cette petite barquette représentant alors la quintessence de la voiture de sport : ultra légère, ultra dépouillée, étudiée pour la course. Ce jour-là, après avoir assisté à une séance de photographies au même garage pour une publicité pour les bougies Champion, il prend avec son mécanicien la route à bord de la Porsche, qu'il surnomme affectueusement *Little Bastard*. À l'angle des routes 41 et 46 à la hauteur de Cholame, Californie, une autre automobile refuse la priorité à la Porsche et lui coupe la route. Le choc est énorme, James Dean est tué presque sur le coup alors que son mécanicien, éjecté de la voiture, et l'autre conducteur s'en sortiront indemnes.

On a dit que son auto était maudite. George Barris, qui, contrairement à la croyance populaire, n'a pas dessiné l'inscription *Little Bastard* (c'est Dean Jeffries qui en est l'auteur), aurait racheté l'épave de l'auto après l'accident et revendu certaines pièces, dont la transmission et le moteur,

La réplique de la Porsche Spyder de James Dean.



**Pour le 50<sup>e</sup> anniversaire de sa mort en 2005, je faisais partie des illuminés et autres doux dingues présents sur place à Cholame, le 30 septembre.**

à deux médecins qui possédaient chacun une 550 Spyder. En courant l'un contre l'autre avec chacun leur voiture, l'un se tua en percutant un obstacle et l'autre se blessa grièvement en sortant de la route. Plus tard, la California Highway Patrol racheta ce qui restait du véhicule accidenté pour s'en servir comme d'une mise en garde contre les dangers de la vitesse lors d'expositions itinérantes. Pendant les différents transports de l'auto, les incidents se répétaient invariablement : elle tombait de son podium et blessait quelqu'un, ou bien chutait en dehors du camion en pleine route. Finalement, lors d'un déplacement entre Miami et Chicago, le camion qui transportait l'auto arriva vide à destination. On avait perdu toute trace de la voiture. On la cherche encore à ce jour !

Je peux dire qu'avoir eu James Dean comme idole dans ma jeunesse n'est pas étranger au cheminement que j'ai suivi plus tard dans ma carrière professionnelle. Je pense même qu'il a eu une influence sur ma passion de l'automobile ancienne. La scène cultissime de la course sur la falaise dans *La fureur de vivre*, où un des jeunes, qui n'arrive pas à descendre de son auto, plonge avec elle dans le vide, m'a particulièrement impressionné.

Depuis ce temps-là, je n'ai cessé de me passionner pour James Dean. J'ai eu la chance de parler à son oncle et sa tante, qui l'ont élevé, ainsi qu'à son cousin, qui est maintenant avocat à New York. Je possède certains de ses objets personnels comme des copies de travaux scolaires, ses médailles de basketball, ou encore l'original

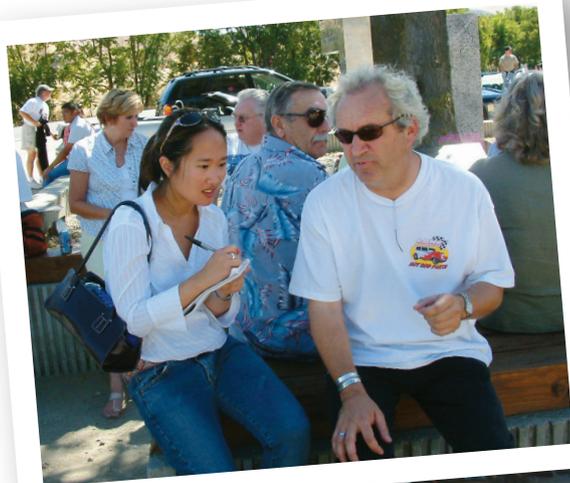
de son testament. J'ai eu l'occasion de retourner huit fois sur les lieux de l'accident qui lui a coûté la vie. Je voulais comprendre, visualiser ce qui s'était passé. Avec l'aide de copies des rapports de police de l'époque, j'ai même pu faire des mesures sur place et déterminer l'endroit exact où l'auto a terminé sa course.

Pour le 50<sup>e</sup> anniversaire de sa mort en 2005, je faisais partie des illuminés et autres doux dingues présents sur place à Cholame, le 30 septembre. Nous étions quelques centaines. J'étais venu de Montréal la veille, j'avais loué une voiture à

Los Angeles et parcouru la même route que lui en direction de Salinas pour me rendre à destination. À 17 h 45, moment précis où, 50 ans plus tôt, l'auto de James Dean arrivait à ce croisement fatal, une réplique Beck Spyder de la fameuse Porsche traversa le carrefour, conduite par un de ses fans. L'image était très forte. J'ai su tout de suite que ça me prenait absolument une réplique pour moi aussi.

J'ai donc fait venir une Beck Spyder de Californie, et j'ai chargé Techno Usinage du projet un peu fou de me construire une réplique parfaitement exacte de la Porsche 550 Spyder de James Dean. Pierre Tardif, de Québec, se chargea du lettrage et reproduisit à la perfection la célèbre inscription *Little Bastard* à l'arrière de l'auto. De mon côté, je me suis débrouillé pour obtenir les mêmes plaques d'immatriculation californi-

**Le troublant sosie.**





### Elle dort a l'hôtel...

niennes, avec les mêmes numéros. Je voulais l'auto en tout point conforme à l'originale. Lors de la livraison de la voiture, avant de soulever la bâche, j'ai mis au défi l'équipe chargée du projet, en disant que l'auto ne serait pas entièrement conforme à celle de Dean même s'ils m'assuraient du contraire. Je savais que la Porsche de Dean s'était fait briser le clignotant gauche lors d'une sortie en ville précédant son accident. Je pensais donc pouvoir faire le fier et leur mentionner cela sous forme de blague, mais lorsque j'ai soulevé la bâche, surprise ! Ils connaissaient l'his-

toire et ils avaient cassé le *flasher* de mon auto exprès ! J'ai donc la réplique la plus proche de ce que fut la Porsche 550 Spyder de James Dean à l'époque, et je suis très fier de cette auto.

Il y a maintenant trois ans, je suis devenu propriétaire de l'hôtel Trois Tilleuls à Saint-Marc-sur-Richelieu. Après avoir roulé 7000 kilomètres avec la Porsche, j'ai décidé de l'installer à l'intérieur de l'hôtel, tout près de la salle de spectacle. Les gens peuvent maintenant l'admirer, et ça me permet de raconter son histoire et celle de son célèbre propriétaire, James Dean.

Texas  
STATE LINE



# Biker avant l'heure !

En tant qu'amateur de belles autos et de belles motos, je suis tout naturellement ce qu'on peut appeler un fan de Harley-Davidson.

Que l'on aime ou pas cette marque, on ne peut rester insensible à sa philosophie, et dans mon cas, c'est un match parfait. J'en ai déjà possédé pas moins de huit dans ma vie, et je ne suis pas près d'arrêter !

L'achat de ce genre d'engin, pour une personne de 40 ans et plus, correspond souvent à la réalisation d'un rêve d'enfant. Effectivement, en ce qui me concerne, cet intérêt remonte à loin dans ma jeunesse, comme souvent pour les passions mécaniques.

En 1970, j'ai 13 ans et je suis ce qu'on appelle un petit chanceux. En effet, depuis peu, je pilote un vélo Leader 20 pouces, acheté par mon père au Canadian Tire pour ma fête. Bien entendu, en tant que (jeune) passionné, mon vélo est un modifié : fourche double longueur type *chopper*, siège banane et poignées Mustang. Avec ça, inutile de préciser que je suis super *hot* !

L'année de mes 13 ans n'a pas été pour moi synonyme de malheur, bien au contraire, je pense même que ça a été un chiffre fétiche pour moi. Cette année-là, à l'école Lamennais d'Alma, je

**J'ai sauté sur mon *chopper* et j'ai pédalé du plus vite que j'ai pu, j'ai traversé tout le quartier, brûlé trois arrêts obligatoires...**

me sentais faire partie de l'élite, en ce sens que j'appartenais au club des Treize, club très fermé dont on pouvait être membre à la condition expresse d'avoir plus que 12 ans et moins que 14 ! Pour les membres du club, l'école avait

organisé une soirée dansante un samedi soir, l'équivalent juvénile du fameux bal des finissants. Au programme : ambiance *Hawaii 5-0*, *Seven Up* et boule en miroir. Comme toujours dans ce genre d'occasion, il y a tout d'abord la séparation marquée entre filles et garçons, puis le moment où on prend son courage à deux mains pour traverser

**Ah !! les belles mécaniques.**





**Motos... père et fils**



**James Dean.**

la salle et aller inviter une fille à danser. Bien sûr, elle refuse l'invitation, et on s'en retourne annoncer aux chums qu'en réalité on ne lui a pas demandé parce que tout bien réfléchi elle n'est pas à notre goût...

À 22 h cependant, les choses sérieuses commencent : c'est le temps des slows. Avec mon *chopper*, j'avais un gros avantage : j'étais cool. J'ai donc pu avoir l'immense plaisir de partager quelques danses avec une partenaire féminine, pas trop près toutefois pour ne pas alerter le frère Rivard, directeur de l'école, qui viendrait alors passer sa lampe torche entre les deux cavaliers de façon à s'assurer qu'il n'y ait pas contact entre les danseurs, ce qui aurait dépassé les limites de la décence à l'époque !

Une chose me taraudait cependant : l'autorité parentale avait clairement expliqué qu'il était absolument nécessaire de rentrer avant 23 h. Passé cette heure-là, ce n'est pas mon carrosse qui allait se transformer en citrouille, mais mon père en véritable Hulk ! Sachant que j'aurais été considéré comme Charles Manson en personne si j'étais rentré à 23 h 01, j'ai étiré le temps au maximum, et à 22 h 50, j'ai déclaré à ma conquête de la soirée, comme justification de mon départ, que la musique était trop plate et que tout ça n'était plus de mon âge (!). J'ai sauté sur mon *chopper* et j'ai pédalé du plus vite que j'ai pu, j'ai traversé tout le quartier, brûlé trois arrêts obligatoires, sauté de trottoir en trottoir avec la musique de *Born to Be Wild* qui résonnait dans ma tête. Je suis finalement arrivé à l'heure à la maison, grisé par mon retour épique et avec la certitude que plus tard, ce serait en moto que je rentrerais chez moi.

À 30 ans, je me suis finalement acheté mon premier Sportster Harley-Davidson. Il venait avec des poignées « corne de bœuf », aucun échappement, juste des bouts de tuyaux chromés d'où sortait un pied de flammes à chaque rétrogradage. J'étais aux anges lorsque j'ai pris le guidon pour la première fois, c'était un rêve qui se réalisait. Lorsque j'ai fait ma première *ride* avec, dans ma tête, j'avais 13 ans.

J'ai fait partie de la grande communauté du HOG (Harley Owner Group) pendant les 25 ans qui suivirent, et les Harley se sont succédé dans mon garage : après le Sportster, j'ai eu la chance de posséder une Wide Glide du début des années 1980, un premier Fat Boy, suivi de deux Night Train, d'un Buell et d'une SLH modifiée. La mécanique et la peinture de cette SLH rendaient hommage aux Grateful Dead : le squelette emblème du groupe de rock était représenté en train de faire du surf, mais les dessins étaient si petits que tous les adultes voyaient uniquement une belle



**Mon Harley actuel.**

moto modifiée, alors que les enfants, plus attentifs aux détails, voyaient une véritable bande dessinée.

Enfin, j'ai eu un autre Fat Boy, spécial James Dean. Il avait le même dessin que celui figurant sur la partie arrière de ma réplique de la Porsche 550 Spyder de l'acteur. Il comportait également une magnifique reproduction, qui s'étirait sur tout le flanc de la moto, du tracé de la route 66, partant de Chicago sur l'aile arrière et arrivant à Santa Monica au bout de l'aile avant.

La dernière en lice est la Harley Softail Deluxe Nostalgia que je me suis procurée auprès de mes amis de chez Léo Harley-Davidson à Brossard. J'ai d'ailleurs récemment roulé 3000 km en Californie en compagnie d'un formidable ami et compagnon de voyage... Raynald Brière. Simplement le plus beau voyage à moto à vie, qui m'a permis de célébrer mes 60 ans dans la vallée de la Mort. Mais ça... c'est une autre histoire.



Du 15 au 17 août 2009 s'est déroulée la célébration des 40 ans du célèbre Festival de Woodstock, qui avait rassemblé toute une communauté de jeunes gens épris de musique et du désir de vivre, et qui demeure l'emblème de la génération hippie.

# Flower Power

J'ai décidé de me rendre à ce festival, et ce, de la meilleure manière qui soit : en Westfalia. De tous les véhicules que j'ai possédés, s'il y en a un qui me ressemble vraiment, c'est celui-là. Je peux bien raconter mille aventures en Camaro 1970 ou en Buick Grand National, c'est assurément le Westfalia qui correspond le plus à ma personnalité.

À l'époque du vrai Festival de musique de Woodstock en 1969, je n'avais que 12 ans et je vivais à Alma au Lac-Saint-Jean. Je n'avais donc que peu de chances de prendre part à la fête. Mais j'ai néanmoins vécu ma période hippie à moi.



**Il ne manque que les cheveux longs.**

Les concerts en plein air, la guerre du Vietnam, l'Expo 67 de Montréal, j'ai vécu tout ça par procuration avec quelques années de retard, car j'étais déjà fou de cette époque-là. C'est pour ça qu'en 2009, je trouvais important d'aller au 40<sup>e</sup> anniversaire de Woodstock. Pour cela, j'ai bien sûr demandé à mon meilleur ami Marcel, complice de toutes mes virées, de m'accompagner, ainsi qu'à Martin, mon fils, qui avait alors 18 ans et qui, en tant que musicien, a toujours été intéressé par cette époque et par les styles de musique qui la représentent.

Nous voilà donc partis de Montréal tous les trois dans le Westfalia orné d'autocollants de l'album *Tommy* de The Who, et avec la radio diffusant une compilation des meilleures chansons qui se sont jouées au festival. Au programme sur la *playlist*: Grateful Dead, Joe Cocker, Joan Baez, etc. Arrivés à la frontière, en voyant l'équipée sauvage qui se présentait devant lui, le douanier nous gratifia d'un sourire, chose rare dans ce corps de métier, surtout aux douanes américaines! Je lui expliquai que nous étions bien d'anciens hippies, mais que nous n'avions pas de drogue avec nous. Mon explication a dû le convaincre, car il nous laissa passer sans problème.

Tout le long de la route pour descendre à Woodstock, dans l'État de New York, on ne comptait plus les sourires, les pouces levés et surtout les signes de *peace* de la part des autres automobilistes, que ce soit des conducteurs de Hyundai ou de BMW. J'ai réalisé que la culture hippie est plus répandue que je ne le pensais, et n'a pas disparu de la mentalité américaine.

Arrivée à Bethel, sur les lieux exacts du concert de 1969. Nous étions environ 100 000 à avoir fait le déplacement pour l'occasion. Le grand stationnement construit sur place était prévu pour accueillir des milliers de véhicules, et les organisateurs veillaient à le remplir méthodiquement en commençant par les emplacements les plus éloignés du lieu des concerts. Lorsque le préposé a remarqué notre Westfalia, il a souri et m'a demandé de le suivre. Je me suis retrouvé juste à côté de l'allée centrale, à l'entrée du festival, si bien que tous les participants n'avaient pas le choix que de passer devant mon camion. Et quel succès! Je ne compte plus le nombre de photos qui ont été prises devant par d'anciens hippies roulant en Cadillac Escalade et par d'autres, restés les mêmes depuis 1969 et toujours aussi gelés!