

Allez, roulez petits bolides... !

J. LAURENT, S. LEFEBVRE ET É. MOTTET (DIR.), *Géopolitique et virages de la formule 1. Regards croisés sur des dérapages contrôlés*, Québec, Septentrion, 2012, 218 pages

Daniel Gomez

Volume 6, Number 3, Summer 2012

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66796ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Ligue d'action nationale

ISSN

1911-9372 (print)

1929-5561 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Gomez, D. (2012). Review of [Allez, roulez petits bolides... ! / J. LAURENT, S. LEFEBVRE ET É. MOTTET (DIR.), *Géopolitique et virages de la formule 1. Regards croisés sur des dérapages contrôlés*, Québec, Septentrion, 2012, 218 pages]. *Les Cahiers de lecture de L'Action nationale*, 6(3), 13–13.

ALLEZ, ROULEZ PETITS BOLIDES... !

Daniel Gomez

J. LAURENT, S. LEFEBVRE ET
É. MOTTET (DIR.)
**GÉOPOLITIQUE ET VIRAGES
DE LA FORMULE 1. REGARDS
CROISÉS SUR DES DÉRAPAGES
CONTRÔLÉS**

Québec, Septentrion, 2012, 218 pages

Géopolitique: «[...] discipline permettant d'étudier les conflits, les tensions et autres rapports de force entre, d'une part, les industries du spectacle et du sport et, d'autre part, les villes, les pays et les populations d'accueil.» p. 13

Ils sont malins les gens de l'observatoire de géopolitique de la Chaire Raoul Dandurand et de Septentrion. Ils avaient profité du Mondial de football de 2010, en Afrique du Sud, pour sortir *Géopolitique de la coupe du monde de football*, voilà qu'ils récidivent à l'occasion du Grand Prix de Formule 1 de Montréal avec *Géopolitique et virages de la Formule 1*. Ils récidivent également dans la forme: un bel ouvrage, couverture rutilante, en papier glacé, abondamment illustré. Ça change de beaucoup d'essais qui, par leur aspect, ont souvent l'air d'avoir été produits en feu Allemagne de l'Est.

L'objectif des auteurs, Laurent, Lefebvre et Mottet, est de permettre au lecteur de comprendre le phénomène de la Formule 1 à travers son évolution et ses différentes dimensions: géographique, sociologique, historique, urbanistique, économique et touristique. L'ouvrage s'attarde essentiellement sur le cas de Montréal et de son Grand Prix puisque cinq chapitres sur sept lui sont consacrés. *Géopolitique et virages de la formule 1* s'adresse aussi bien aux universitaires qu'aux «aficionados» de la course automobile; les deux n'étant pas incompatibles.

Le monde de la F1, comme celui du football, ou certainement celui des autres grands sports, est un peu comme un panier de crabes: ça grouille d'intérêts contradictoires et de rivalités, sportives, géopolitiques et mécaniques avec une rivalité au plus haut niveau entre la FISA, Fédération internationale du sport automobile, et la FOCA, Formula One Constructors Association, du tout puissant Bernie Ecclestone, le grand patron despotique de la course automobile. Les villes, surtout, sont au cœur de ces rivalités autant entre elles à l'intérieur d'un même État qu'entre États différents. Le choix d'un site de course plutôt qu'un autre dépend d'une foule de facteurs. Julien Laurents, un des coauteurs du livre, nous dit que la réussite de Montréal résulte de la conjonction de plusieurs éléments: la présence d'une île

appartenant à la municipalité avec un espace dédié à la course automobile et la proximité du centre-ville pour l'aspect festif, commercial et esthétique comme toile de fond de la course. Il ne faut pas oublier le phénomène Villeneuve, un vecteur important de la popularité de la F1 au Québec. Un chapitre entier est d'ailleurs consacré à la famille Villeneuve, le père, le fils et l'oncle, véritables légendes du sport automobile au Québec.

Le livre nous apprend quelque chose que nous avons pu constater de visu: la Formule 1 se «planétarise» davantage d'année en année. L'Asie y prend de plus en plus d'importance, avec des villes «émergentes dominantes» en Malaysia, Chine, Singapour, Japon, Corée du Sud. Ces villes dépensent des millions, voire des milliards de dollars pour l'obtention d'un Grand Prix. Cela se fait principalement à l'aide de fonds publics et vise bien sûr des retombées économicotouristiques qui ne sont pas toujours au rendez-vous. Par delà ces retombées, les grandes métropoles du monde recherchent surtout le plus de visibilité possible à l'aide de grands événements sportifs (football, tennis, F1, etc.). Il existe cependant de fortes résistances. Aux États-Unis, la F1 n'a jamais vraiment fonctionné. Les auteurs nous parlent à ce sujet d'une relation amoureuse. Peut-être que la concurrence avec le NASCAR, modèle de course dominant en Amérique du Nord, y est pour quelque chose. Après moult démarches et tractations, le prochain Grand Prix aura possiblement lieu à Las Vegas en raison du «virage économique et spéculatif» qu'a pris la Formule 1. En Australie, il y a eu des résistances très vives au choix du parc urbain d'Albert Park de Melbourne pour l'implantation de la course automobile. Ces résistances, toutefois, n'ont pas eu raison des initiateurs du projet, élus municipaux en tête.

Si certains Grands Prix traînent la patte, Montréal en revanche affiche une santé resplendissante, du moins d'après Paul Arsenault, Sylvain Lefebvre et Julien Laurent.

La F1 a bien failli disparaître en 2009; elle a même disparu une année au profit d'Abu Dhabi. Les demandes d'Ecclestone étant jugées excessives, pour ne pas dire démesurées (à la lecture de l'ouvrage, on est fasciné par l'absence totale de la moindre particule d'éthique, ou de sens moral chez cet individu pour qui la recherche illimitée de profit semble être l'unique ligne de conduite). Réapparue en 2010, la Formule 1 semble depuis se porter comme un charme. Paul Arsenault et Sylvain Lefebvre soulignent le rôle de Jean Drapeau, maire de Montréal durant les années 60 dans le développement touristique de la métropole du Québec.



Le Grand Prix se situe dans la lignée des grands événements qui ont eu lieu à Montréal: Expo, Île Notre-Dame, Jeux olympiques, Floralies, sans parler de nos nombreux festivals. Bien placé dans le temps, à la fin du printemps, mais pas encore la grosse saison touristique, le Grand Prix inaugure la saison estivale. Il entraîne de nombreuses activités parallèles dans différents quartiers de la ville et contribue à créer un esprit de fête que les acteurs de la course automobile disent apprécier. Le bilan économicotouristique est impressionnant. En quatre jours, autour de 300 000 personnes franchissent les tourniquets du site de la course, dont 60% de Québécois. Les retombées pour l'économie métropolitaine sont évaluées entre 70 et 75 millions de dollars. L'objectif de visibilité pour Montréal est largement atteint puisque plus de 130 pays télédiffusent l'événement pour 310 millions de téléspectateurs, dont 5,3 millions de Canadiens. Plus de 500 journalistes couvrent l'événement. Montréal commence même à concurrencer le prestigieux Grand Prix de Monaco comme rivale en prestige et pour le *tourisme corporatif*. Les auteurs soulignent cependant que malheureusement l'événement tend à être de plus en plus sélectif. Cela se reflète notamment par la présence d'espaces réservés à une clientèle triée et par des formes de ségrégation croissante des clientèles.

La Formule 1 a encore de beaux jours devant elle, même si les nouveaux marchés d'Asie sont moins prometteurs, à cause entre autres de l'agitation politique qui a secoué certaines parties de cette région. Ecclestone doit regarder avec moins de convoitise ces mannes illimitées de dollars. Sa mainmise sur le monde des Grands Prix pourrait également être contestée. La FIA (fédération internationale automobile) avec son directeur, Jean Todt, se confronte de plus en plus à lui au nom de l'écologie et des attentes citoyennes. Le lobby vert dans plusieurs pays commence à constituer d'ailleurs une menace pour l'industrie. Peut-être que l'avenir de la Formule 1 est dans l'électricité. On en parle... ❖