

La carrière de Jean-Claude Gratton



Jean-Claude Gratton, fils de feu Edward Gratton et d'Aline Thérien, est né à St-Jérôme le 17 septembre 1939. L'aîné d'une famille de 10 enfants, il a fait ses études au Collège Commercial de St-Jérôme.

Son enthousiasme pour les courses de stock-car lui est venu lorsqu'il avait une dizaine d'années. Jean-Claude demeurait dans le voisinage d'une piste de course, ce qui lui donnait la possibilité de s'y rendre à pieds ou en vélo pour assister à des programmes qui étaient présentés au Bouvrette Speedway, un ovale d'un demi-mille sur terre battue qui était situé à St-Antoine-des-Laurentides près de St-Jérôme.

Un des grands favoris de la foule Fernand Paquin, propriétaire et conducteur d'une petite Ford coupé 1935 portant le no : 17, avait attiré particulièrement l'attention de Jean-Claude par la façon dont celui-ci pilotait sa voiture sur la piste. Après quelques présences comme spectateur, Jean-Claude avait réussi à s'intégrer dans l'équipe de son pilote préféré et a ainsi pu se familiariser avec l'ambiance qui régnait dans les puits de ravitaillement.

Jean-Claude avait 14 ans lorsque ses parents ont déménagé à Ste-Monique, une des 14 municipalités fusionnées pour former la belle grande ville de Mirabel. Il était âgé de 19 ans lorsqu'il a fait la connaissance d'Agathe Maisonneuve, qui demeurait également depuis quelques années à Ste-Monique, mais qui était native de la Petite-Rivière-St-François dans le comté de Charlevoix, et, après deux ans de fréquentations, ils se sont mariés le samedi 21 mai 1960 et deux enfants prénommés Diane et Pierre sont issus de cette belle union.

Au printemps 1961, J.C. avait 22 ans et son engouement pour les courses était toujours à son plus haut niveau. Après avoir assisté comme spectateur à quelques programmes de courses qui étaient présentés au Fury Speedway de Fabreville à Laval ainsi qu'au Riverside Speedway de Duvernay Est à Laval, Jean-Claude a fait la connaissance de Gilles Brochu, un renommé pilote de cette époque, qui était propriétaire d'une Studebaker 1959, que celui-ci s'était fait préparer pour participer au Grand National de 100 tours à Daytona Beach, en Floride. Gilles Brochu avait échoué dans sa tentative de participer à cet événement d'envergure. Jean-Claude s'est porté acquéreur de ce petit bolide et a tout essayé, à son tour, de modifier cette voiture pour qu'elle soit conforme et de calibre à rivaliser avec les meilleurs pilotes de cette décennie en sol Québécois. Mais, faute de budget, il a été contraint d'abandonner et de s'en défaire en la revendant en pièces détachées.

À l'automne 1963, Jean-Claude et son frère Roger se sont préparé une voiture pour participer à des courses d'autos sur glace au Commodore Yacht Club, qui était situé sur le boulevard Lévesque à Pont-Viau Laval. Il avait été convenu que Roger piloterait la voiture et que Jean-Claude agirait comme mécanicien. Après quelques courses, les résultats n'étant pas suffisants aux attentes de Jean-Claude, il a demandé à son frère de le laisser conduire la voiture et, à sa toute première course, J. C. a démarré de la 14^{ième} position sur la ligne de départ et, après une belle remontée, il a terminé en 6^{ième} position. Malgré ce bon résultat, ce fût la première et la dernière course sur une surface glacée pour Jean-Claude dans cette courte aventure.



Jean-Claude et son frère Roger voiture sur la glace

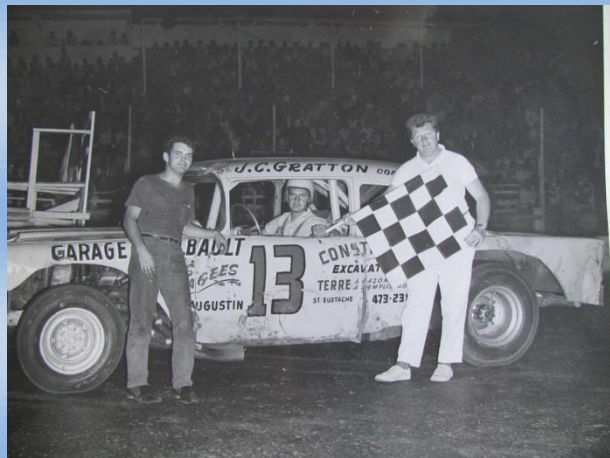


Sa première voiture au Riverside Speedway de Laval

En 1964, Jean-Claude a acheté une Pontiac 1957, quatre portes, moteur 283 p.c., qu'il a payé \$105. Il lui a donné le no : 6 à cause du fait qu'ils sont 6 garçons dans sa famille et qu'à sa toute première course sur la glace il avait terminé en 6^{ième} position. De 1964 à 1966, J.C. a prit part à pratiquement tous les programmes réguliers de la catégorie Hobby au

Riverside Speedway de Duvernay Est à Laval et a terminé en deuxième position du classement général de cette catégorie à chacune des trois saisons auxquelles il a participé.

En 1967, J.C. s'était inscrit dans la catégorie Dernier Modèle Sportsman avec une Chevelle 1964 portant le no : 13 , commandité par le garage Georges Guilbault de Saint-Augustin. La compétition était de beaucoup supérieure à la classe Hobby et il devait se mesurer à des pilotes d'expériences tels : Claude Aubin, Gilles Brochu, Jean-Paul Cabana, François Chaussé, Jean-Guy Chartrand, Pierre Deguire, Bob Foley, Dick Foley, Kenny King, Georges Loiselle, André Manny, Dick Nephew, John Redmond, André «Red» Thérien et autres.



Jean-Claude, son frère Roger et le signaleur Red Thérien



Jean-Claude et le signaleur, feu Paul Demers

Bien déterminé à leur faire une chaude lutte, Jean-Claude s'était monté une bonne mécanique. Il avait trouvé les bons réglages, on ne pouvait demander mieux comme adhérence sur la piste. Mais, après quelques victoires successives, un groupe de pilotes, dont trois en particulier, avaient logé un protêt car ils commençaient à avoir des doutes sur la légalité de sa voiture. Adalbert Émond l'inspecteur du Riverside Speedway, a vérifié tous les points litigieux et a dû se rendre à l'évidence que tout était bien conforme à la réglementation déjà établie.

Le dimanche 10 septembre 1967, Jean-Claude a remporté une épreuve de 100 tours qui a été arduement disputée au Riverside Speedway de Duvernay Est, à Laval. Il a devancé au fil d'arrivée Jean-Paul Cabana 5A de Beloeil, Gilles Bergeron le 5C de Victoriaville, Joe Thomas 37A N.Y, Jim Lafontaine no:1 Plattsburgh N.Y, Gilles Brochu B14, André Red Thérien no :34, Paul Cadieux G1, Clyde Drotty D3 Plattsburgh, Bob Foley 55A, Georges Loiselle X2 ainsi que plusieurs autres pilotes dont le promoteur Richard A Foley sr avait accepté les inscriptions, pour une alléchante bourse de \$1,700 et le trophée Oilzium Motor Oils, comme annoncé dans le Journal de Montréal du vendredi 8 septembre 1967. Jean-Claude a clôturé la saison au 2^{ième} rang du classement général de la catégorie Dernier Modèle Sportsman étant devancé par André Manny.

En 1968, plusieurs nouveaux pilotes sont venus s'ajouter à la classe Dernier Modèle Sportsman. Jean-Claude a fait un retour en force au volant d'une Chevelle 1965 portant le no.6, commandité également par le Garage Georges Guilbault de Saint- Augustin. C'est avec cette voiture qui avait été très bien préparée qu'il a déjoué tous les calculs de ses opposants. En participant de façon régulière à tous les programmes de la saison, et surtout, en terminant ses courses à des positions intéressantes J.C. a remporté son premier championnat de la classe Dernier Modèle Sportsman ainsi que le

trophée et l'argent du fond de points qui lui a été remis par le promoteur Richard A Foley sr à l'hôtel Riverside Inn, située face au Riverside Speedway à Duvernay Est Laval dont feu Robert « Bob » Foley avait la gérance de cette établissement.

Les faits saillants de l'année 1969 ont été la fondation de l'association NASCAR Québec par le renommé pilote Richard "Dic" Foley, ainsi que la remarquable performance de Jean-Claude Gratton aux commandes de sa Chevelle 1965, portant toujours le no.6. Il a remporté 14 premières positions sur 32 courses auxquelles il a participé sur différentes pistes durant la saison, dont la plus importante a été le Grand Prix C.J.M.S. à cause du nombre et de la renommée des pilotes qu'il a dû affronter. Cette épreuve de 50 tours a été présentée le dimanche 22 juin 1969 par le promoteur Clément Bohémier au St-Paul Speedway. Jean-Claude a dû se mesurer à une pléiade de pilotes chevronnés tels : Stud Fadden no 16, Denis Giroux 50, Don Biederman 43, André Manny 27A, Claude Aubin 83, Jean-Paul Cabana 5A, Gilles Brochu B14, Norman Laurin 69, Jean-Guy Chartrand 901, Dick Foley 88, François Chaussé X13, Jocelyn Morrissette 99, Bob Foley 55A, Dick Nephew 6 7/8, André Scott 31, Georges Loiselle 96, Lucien Dulude 9, Kenny King 65, Ray Forté no 30, Marcel Godard no 4 et autres. Jean-Claude a eu raison de toutes ces grandes vedettes en montant sur la plus haute marche du podium, suivi de Denis Giroux no 50 et André Manny No 27A.

Jean-Claude a clôturé la saison 1969 en remportant son deuxième championnat de la classe Dernier Modèle Sportsman NASCAR Québec en devançant Claude Aubin et François Chaussé. En plus d'avoir été le récipiendaire d'une superbe Mustang 1970, qui lui a été remise le 23 mai, lors de l'ouverture de la saison 1970 au Riverside Speedway par le Président de NASCAR Québec Lucien Dulude, les Promoteurs Richard A Foley sr et André Beaudry ainsi que l'annonceur Roger Turcotte de la station radio CKAC.

En 1970, le coloré promoteur feu André Beaudry, a loué le Circuit Deux-Montagnes de la nouvelle administration qui était présidé par Jean Blondin, assisté du Docteur Jean-Guy Potvin. Beaudry a su apporter d'importantes innovations en présentant des programmes intéressants pour les amateurs de courses et des bourses très substantielles pour les pilotes durant la saison, dont le Grand prix Dow, qui a été présenté le 7 septembre et remporté par Jean-Claude Gratton suivi de Jean-Paul Cabana et John Redmond. Le promoteur André Beaudry a présenté le Montréal 300, sans l'aide financière d'aucun commanditaire, en distribuant une importante bourse de \$10,000. Cette épreuve a été présentée le 17 octobre et remportée par Camil Paquin, avec sa Camaro no V8, suivi de Gilles Brochu G1 et de Moe Dubois no 96. Jean-Claude a terminé cette épreuve en sixième position.

Jean-Claude a connu une très bonne saison en montant sur le podium en dix occasions dont quatre fois sur la première marche. Il a terminé au deuxième rang du championnat des conducteurs de la classe Dernier Modèle Sportsman NASCAR Québec, étant devancé par Jean-Paul Cabana, suivi de François Chaussé en troisième position.

La popularité montante du stock-car québécois avait incité le club Médaille d'Or de la Palestre Nationale à organiser un scrutin, tenu secret, par les journalistes et les commentateurs sportifs de la radio et de la télévision, pour déterminer l'athlète qui s'était le plus distingué dans cette discipline sportive durant la saison 1970. Jean-Claude Gratton a été sélectionné le pilote par excellence de l'année. La nomination a eu lieu au Château Champlain.

La saison 1971 s'annonçait des plus compétitives avec la venue de la Brasserie Molson et de plusieurs nouveaux pilotes expérimentés. Jean-Claude, au commande de sa Chevelle 1965, aux couleurs de son commanditaire « Murphy Cartage » et toujours identifié par son no 6, a connu une très bonne saison en montant sur le podium à dix occasions dont cinq fois sur la plus haute marche. Il a remporté son troisième championnat de la classe Dernier Modèle Sportsman NASCAR Québec en devançant François Chaussé et John Redmond. Ses efforts ont été récompensés en se méritant une voiture

Pontiac Firebird ainsi qu'une motoneige Chaparral de l'année, qui lui ont été présentés à l'hôtel Skyline de Montréal par le président de NASCAR Québec Lucien Dulude, le Promoteur André Beaudry, de Messieurs Gilles Houde du haut-commissariat des sports, l'homme d'affaire Roger Pomerleau ainsi que Normand Durand concessionnaire G.M. de Chomedey Laval.



En 1972, le promoteur André Beaudry a fondé l'Association des Coureurs Automobiles du Québec « L'A.C.A.Q » et a su présenter des programmes de grandes envergures qui ont incité la Brasserie Dow à s'impliquer dans le stock-car. Cette commandite au montant de \$700,000 répartie sur trois ans a été la plus importante qui n'avait jamais été octroyée dans les annales du stock-car Québécois ce qui en faisait un sport reconnu véritablement professionnel.

Jean-Claude a su profiter de tous ces avantages et a été, une fois de plus, à la hauteur de la situation. C'est au volant de sa Chevelle 1965 no.6 qu'il est sorti le grand vainqueur du Molson 200, qui a été présenté le dimanche 28 mai au circuit Deux-Montagnes, en devançant John Rosati, André Manny, Langis Caron, et Guy Leclerc. Le samedi 12 août, au Riverside Speedway, partant de la 11^{ème} position sur la grille de départ, J.C. s'est mérité les grands honneurs du Pennzoil 100 en devançant André Manny et Langis Caron. La semaine suivante, le samedi 19 août, sur l'ovale asphalté de Mont-Carmel, J.C. est monté sur la plus haute marche du podium, suivi de Langis Caron et François Chaussé lors de la présentation du Pennzoil 100. Avec huit podiums à son crédit durant la saison, dont trois fois sur la plus haute marche, Jean-Claude s'est grandement mérité son quatrième championnat de l'A.C.A.Q. Dernier Modèle Sportsman NASCAR Québec, devant deux pilotes d'expérience en François Chaussé no B45 et Langis Caron no 16.



Durant cette même période, selon le quotidien Montréal-Matin du jeudi 18 juin 1972, Mlle Jacqueline Paradis, l'administratrice du Circuit Mont-Tremblant de St-Jovite, et le promoteur André Beaudry auraient étudié les possibilités de présenter sur le célèbre circuit des Laurentides des courses de type stock-car. Les modifications qui avaient été proposées au Circuit plaisaient à première vue et des essais ont eu lieu avec Gilles Brochu au volant de la Ford Fairlane 1968 no: 99 de Lionel Morrissette, Jean Claude Gratton avec sa Chevelle 1968 no : 6 et Lucien Rocheleau Chevelle 1968 no : 66. Ils ont parcouru la piste de 1.6 mille dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le moins que l'on peut imaginer nos trois pilotes ont grandement apprécié leur nouvelle aventure. Cette expérience n'a pas eu de suite.

En 1973, le promoteur André Beaudry a instauré le Grand Circuit Dow et s'est assuré de la présence de son fils Normand à la vice-présidence de son association. Et après avoir réalisé l'importance d'avoir un commissaire en chef qualifié, il a pris la très sage décision de remplacer son inspecteur Adalbert Émond par quelqu'un d'expérimenté, d'intègre et surtout impartial, en la personne du réputé pilote américain René Charland multiple champion NASCAR. André Beaudry, avait également procédé à quelques changements pour la saison en cours en permettant l'usage de moteur 350 p.c. pour les Chevrolet, 383 p.c. pour les Chrysler et 390 p.c. pour les produits Ford.

Jean-Claude avait débuté la saison 1973 avec une Chevelle 1968, muni d'un moteur de 350 p.c. arborant le no 13. Le dimanche 13 mai, J.C. a participé au fameux Dow 200 qui a été présenté au Circuit Deux- Montagnes. Cette épreuve a été très fertile en émotions de toutes sortes à cause de ses nombreux accrochages et les fréquents changements de positions, durant cet affrontement de taille, avec une pléiade de pilotes chevronnés tels : Claude Aubin, Gilles Brochu, Jean Paul Cabana, Marc Cantin, Langis Caron, François Chaussé, Marcel Corriveau, Pier Lachapelle, Georges Loisele, André Manny, André Scott, Kenny King, John Redmond, et autres. Finalement, c'est Jean Paul Cabana qui a franchi le fil d'arrivée en première position suivi de J.C. Gratton et de Georges Loisele.

Jean-Claude a connu une saison très satisfaisante sur le circuit composé de quatre pistes, le Riverside Speedway de Laval, le Circuit-Deux-Montagnes, de Saint-Eustache, Mont-Carmel en Mauricie et Val-St-Michel à Québec, sanctionné par l'A.C.A.Q., du promoteur André Beaudry. J.C. a monté à 11 occasions sur le podium, dont cinq sur la plus haute marche. Au terme de cette saison, Claude Aubin no 83 et Georges Loisele no X2 avaient terminé sur un pied d'égalité en première position, suivi de Jean Claude Gratton no 6 et de Langis Caron no 16 pour le championnat des pilotes de la classe dernier modèle sportsman de l'A.C.A.Q. NASCAR Québec



La Chevelle 1968 commandité par le Journal La Concorde



Le journaliste sportif André Roy et Jean-Claude

Le journal La Concorde de St- Eustache, propriété de feu Jean-Claude Langlois, un grand fervent de la gent sportive, était le commanditaire de la voiture de Jean-Claude Gratton. Ce dernier faisait belle figure, accumulait des victoires, et des championnats et ses supporters étaient très satisfaits de son rendement, assez qu'un jour le grand patron du journal, M. Langlois, a demandé à son réputé journaliste sportif André Roy, un homme d'entregent qui était déjà à ses côtés depuis les toutes premières heures de la fondation de son journal en 1969, de bien vouloir le récompenser en lui remettant un magnifique habit de course de la part de son Journal. Et c'est avec l'aide d'un ami, Richard Marr, qu'André Roy a travaillé sans relâche pour organiser une réunion d'amis et supporters en l'honneur de leur champion pilote et de lui présenter son cadeau. Plusieurs commanditaires de marque, dont la Brasserie Dow, ont largement contribué à faire de cette soirée un grand succès.

Les faits marquants, surtout imprévisibles, du début de la saison 1974 ont été sans contredit le désistement de la Brasserie Dow, commanditaire majeur de l'A.C.A.Q., du Prés. André Beaudry, ainsi que la cessation de l'association NASCAR Québec et de son président, Roger Pomerleau. Celui-ci avait été débouté en justice en rapport avec un litige qui existait depuis quelques années concernant l'utilisation du droit d'exploitation de la raison sociale de NASCAR de nos voisins américains en sol Québécois.

La direction de « l'A.C.A.Q. » a dû procéder à des changements majeurs concernant les bourses offertes aux pilotes. Celles-ci devaient varier selon les assistances dans les gradins. Le barème avait été établi de façon à ce qu'elles changent à toutes les 250 personnes à compter de 1000 et 10% était retenu sur les bourses des pilotes. Mais un fond de point (in trust) placé à la banque et contrôlé par Claude Beauchamp, un homme d'affaire de confiance, qui représentait les pilotes a su rétablir la situation. Cette nouvelle procédure a eu pour effet de réduire sensiblement le nombre de participants ce qui a automatiquement affecté la qualité des spectacles et la diminution des foules dans les gradins.

Jean-Claude a entrepris la saison 1974 au commande de sa Chevelle 1968, identifiée par son no.6, commandité par le journal la Concorde. Il a très bien tiré son épingle du jeu, durant cette saison assez mouvementée, en remportant sa grosse part de victoires et se fût une lutte à finir particulièrement avec trois pilotes d'expérience dont Claude Aubin, François Chaussé et Guy Leclerc. Mais vers la fin de la saison, le journaliste sportif et photographe André Roy, du journal la Concorde, était convaincu que Jean Claude était en avance d'après le système de pointage de l'A.C.A.Q. pour la course au championnat qui devait se terminer comme convenu le 1^{er} Octobre.

Ayant la conviction qu'il était déjà assuré du championnat, Jean Claude a été attiré par une alléchante bourse de \$ 8,000 pour participer au Stafford 100, une épreuve de 100 tours qui a été présentée le dimanche 6 octobre au Stafford Spring Speedway au Connecticut. Jean-Claude a très bien figuré, ayant terminé bon deuxième, devancé de justesse au fil d'arrivé par le réputé pilote américain Bobby Dragon. Mais une surprise de taille l'attendait à son retour en sol Québécois car la saison régulière avait pris fin le 6 octobre au Circuit Deux-Montagnes. Jean Claude a dû se satisfaire de la deuxième position du classement général des pilotes de la classe Dernier Modèle Sportsman de l'A.C.A.Q., étant devancé par François Chaussé, suivi de Claude Aubin, Pier Lachapelle, et Jean-Paul Larose.

En 1975, suite à la cessation de la classe Dernier Modèle Sportsman, à cause de l'absence de sérieux commanditaires, le promoteur André Beaudry a pris l'initiative d'implanter une nouvelle classe de voitures beaucoup moins dispendieuses d'opérations. De cette décision naquit la nouvelle classe Sportsman Limitée et la direction de l'A.C.A.Q. n'a pas eu d'autre choix que celui de réorganiser son circuit provincial.

De son côté, Jean-Claude, n'ayant aucun support financier suffisant, avait pensé à tout abandonner. Après avoir consulté son épouse et tous les membres de son équipe, ils en sont venus à la conclusion de se préparer une voiture Pontiac Ventura 1968 pour participer aux programmes de la nouvelle classe Sportsman Limitée. Jean-Claude n'a pas connu la meilleure saison de sa carrière. Il est monté sur le podium à cinq reprises seulement dont deux fois sur la plus haute marche, en remportant le 100 tours disputés le dimanche 31 août sur l'ovale d'un tiers de mille du Mont Carmel ainsi que le Pennzoil 50 qui a été présenté le dimanche 28 septembre au Riverside Speedway de Duvernay Est Laval en devançant Don Biederman, Claude Aubin et François Chaussé.



Jean-Claude s'est quand même bien tiré d'affaire en se méritant la 6^{ième} position du classement général pour le championnat de la classe Sportsman Limitée de l'A.C.A.Q. qui a été remporté par Pier Lachapelle et son 04 de St-Roch de l'Achigan.

Lorsqu'il en avait la disponibilité, Jean Claude utilisait sa 2^{ième} voiture, une Chevelle 1969 identifiée par son no 6, pour participer à des évènements spéciaux où les promoteurs présentaient des bourses intéressantes sur d'autres circuits dont le Catamount Stadium de Milton Vermont, Capital Speedway Ottawa Ont, Super Speedway de St-Pie de Bagot Qué. et Plattsburgh N.Y. Jean- Claude avait pris une très bonne décision car il a remporté sept courses principales «feature» sur ces différentes pistes, en plus de terminer ses courses à des positions payantes.

En 1976, Jean Claude n'avait aucune modification ou réparation sérieuse à faire sur sa deuxième voiture et sur les équipements. Il a donc entrepris la saison au volant de sa Chevelle 1969 no :6 et avec les moyens très limités qu'il avait à sa disposition. Il a quand même réussi à se maintenir dans les positions de têtes tout au long de la saison et à se classer au 6^{ième} rang pour le championnat des pilotes de la classe Sportsman Limitée de l'A.C.A.Q.



André Beaudry, J.C.Gratton, Claude Beauchamp et P.É. Boyer



Chevelle 1968 préparée pour Martinsville Virginie U.S.

En 1977, vu le concept de voiture exigé par le promoteur André Beaudry, Jean Claude ne pouvait pas courir sur d'autres pistes que le Circuit Deux-Montagnes sans être dans l'obligation de procéder à des modifications assez importantes sur sa Chevelle 1969. D'autres pilotes également n'acceptaient pas cette situation. Il fallait y remédier le plus rapidement possible car plusieurs coureurs avaient même manifesté l'intention de délaissé la série si on ne procédait pas à des changements.

Étant donné qu'André Beaudry commençait à éprouver des problèmes de santé, c'est finalement Gary Thériault, un des cinq associés du Consortium «B.T.M.R.G.», accompagné de sa secrétaire Marielle Rivest et de Claude Beauchamp, relationniste et annonceur des événements, qui ont convoqué une assemblée. La plupart des pilotes ont répondu à l'appel tels : Claude Aubin, Raymond Bazinet, Jean Paul Cabana, Jean Claude Gratton, Pier Lachapelle, Claude Leclerc, Camil Paquin, Lucien Rocheleau, et autres. À la fin de cette réunion tout le monde était bien d'accord, pour cette nouvelle décision d'instaurer la catégorie Dernier Modèle Sportsman Québec. Jean Claude a connu une saison satisfaisante en terminant en 5^{ième} position du classement général des pilotes du Circuit Deux-Montagnes de St-Eustache.

Toujours sans commanditaire pour débiter la saison 1978, Jean Claude s'était résigné à prendre sa retraite. Il a vendu sa Chevelle 1968 à Raymond Bazinet, un populaire pilote de St-Jérôme. Cette décision avait attiré l'attention de beaucoup de monde de son entourage, surtout de l'Association des Camionneurs de Deux-Montagnes, qui ont décidé de commanditer Jean Claude. Celui-ci s'est aussitôt ravisé en contactant Pier Lachapelle, le renommé pilote du O4 de St-Roch de l'Achigan, qui avait en sa possession un châssis et une cage protectrice qui avaient été fabriqués par la compagnie Canadian Stock- Car Product de Oakville Ontario.

Avec cette nouvelle acquisition, J.C. a été en mesure de se monter une voiture Pontiac Ventura 1976 pour participer aux programmes qui étaient présentés au Riverside Speedway de Duvernay est Laval. Quelques podiums et une bonne régularité à terminer ses courses à des positions payantes lui ont permis de remporter son 5^{ième} championnat en devançant de justesse Claude Aubin par quelques points seulement. J.C. a été couronné officiellement champion de la piste Riverside Speedway lors d'une soirée au Riverside Inn de Laval.

En 1979, l'homme d'affaire et populaire pilote Claude Aubin s'est porté acquéreur du Riverside Speedway de Duvernay Est Laval, qui était là propriété de feu Richard A. Foley sr, qu'il a aussitôt rebaptisé Autodrome de Laval et a procédé à d'importantes rénovations. Comme le nouveau propriétaire tenait à tout prix à continuer de vivre sa passion de piloter une voiture de course et, afin de ne pas créer de conflit d'intérêt, il a plutôt préféré demander à son ami Paul Deslauriers de voir à la promotion des événements. De son côté, étant donné son état de santé, André Beaudry avait confié à son bras droit Johnny Lecavalier, la responsabilité de voir à ses intérêts dans l'association B.M.T.R.G.

Jean-Claude a connu une saison 1979 à la hauteur de son talent comme pilote et constructeur de voiture. Par son assiduité à participer régulièrement à tous les programmes qui étaient présentés et les bons résultats qu'il a obtenus, en montant sur le podium à 12 occasions, dont cinq fois sur la plus haute marche, lui ont procuré son 6^{ième} championnat des pilotes de la classe Sportsman de l' Autodrome de Laval ainsi que le trophée et l'argent du fond de points en terminant devant deux pilotes expérimentés, Claude Aubin et Denis Chicoine.

La saison 1980 s'annonçait très prometteuse. La guerre froide qui subsistait entre le Circuit Deux-Montagnes et l'Autodrome de Laval avait été réglée pour le bénéfice de toutes les parties. Finalement le promoteur André Beaudry s'était retiré de toute activité à cause de son état de santé. Le Club Auto Sport Deux-Montagnes Inc. du président et promoteur Gary Thériault et Paul Deslauriers, le promoteur de l'Autodrome de Laval, avaient signé une entente avec la

Brasserie Molson pour former le Circuit Laurentide de stock-car pour les voitures Derniers Modèles Sportsman Québec. La garantie de fond de point de \$ 25,000.00, en plus des bourses très substantielles qu'on promettait à chaque évènement ont eu pour effet d'attirer les meilleurs pilotes québécois, ontariens et américains

Une chaude lutte était à prévoir, durant toute la saison 1980, avec cette grande rivalité de pilotes chevronnés à laquelle Jean-Claude avait à se mesurer à chaque évènement. Finalement c'est au volant d'une Pontiac Firebird 1974 portant le no 6, très bien préparée et commanditée par Claude Dagenais des Revêtements Unival Inc. que J.C. a fait très belle figure tout au long de la saison. Il a monté sur le podium en 14 occasions dont six fois sur la plus haute marche. Il a remporté le 7^{ième} championnat de sa belle carrière, en devançant l'Américain Léon Gonyo et Raymond Bazinet, pour le championnat des pilotes de la classe Dernier Modèle Sportsman Québec.

Jean-Claude a débuté la saison 1981 au volant d'une Corvette 1975 identifié par son no 6 et commandité par R.T.A. auto parts. J.C. était le champion défendant de la classe Dernier Modèle Sportsman Québec et entreprenait sa 18^{ième} saison en parcourant les pistes de Sanair, Mont-Laurier et l'Autodrome de Laval. Au terme de cette saison qui n'était sûrement pas la meilleure de sa belle carrière, Jean Claude a monté sur le podium à sept reprises dont deux fois seulement sur la première marche et a terminé la saison en 6^{ième} position du classement général des pilotes de la classe Dernier Modèle Sportsman Québec.



Au printemps 1982, Jean Claude et son relationniste Michel Gosselin avaient tout tenté pour obtenir de la commandite et ce fût peine perdue. La saison a été plus ou moins satisfaisante avec des bris mécaniques, moteur ou autres inconvénients, mais avec quelques bons résultats J.C. a réussi quand même à se classer au 5^{ième} rang des pilotes de la classe Dernier Modèle Sportsman Québec. Les résultats des deux dernières saisons étaient en dessous des attentes de Jean Claude, il a donc décidé de vendre sa Corvette 1975 au populaire pilote Buddy Wells.

Le mercredi 17 Novembre 1982, le monde du stock-car du Québec a appris une bonne nouvelle. Claude Aubin, le propriétaire de l'autodrome de Laval et son promoteur Paul Deslauriers ont fondé l'A.C.C.A.S. « l'Association Canadienne des Compétiteurs Auto Sport » et le vétéran pilote Jean-Paul Cabana a accepté d'en être le président,

Pour débiter la saison 1983, dans la nouvelle Association A.C.C.A.S, Jean-Claude s'était monté une Firebird 1973 identifié par son no 6, commandité par Raymond Laurin, agent distributeur de la Brasserie O'Keefe, et de Jocelyn Chamberland, propriétaire des matériaux de Carrosserie J.M.C. Ces commandites avaient été obtenues par son relationniste Michel Gosselin.



Plusieurs commandes avaient été placées pour la fabrication des voitures de la nouvelle classe Sportsman Modifié, le fabricant Roger Chedore ne fournissait pas. Cela a eu pour effet de réduire sensiblement le nombre de voitures pour le début de la saison. Finalement, quatorze voitures étaient prêtes pour le premier programme. La lutte s'annonçait très chaude. On ne se faisait pas de cadeaux et la discipline laissait parfois à désirer avec des adversaires de taille tels : Linda Aubin, son paternel Claude Aubin, Raymond Bazinet, Yvon Bédard, Jean Paul Cabana, Pierre Paul Champagne, François Chaussé, Jean-Claude Gratton, Aimé Fleury, Richard Hamel, Tom Kenyon, Pier Lachapelle, Reynald Méthot, et Lucien Rocheleau. D'autres voitures se sont ajoutées par la suite

L'A.C.C.A.S s'était prise en main sur le plan technique et de la réglementation en appuyant la philosophie de l'inspecteur technique Yvon Vannini. Ce dernier a su imposer le respect par son impartialité et a insisté pour mentionner que lorsque que je serai manipulé ou quand je n'aurai plus d'autorité, je donnerai ma démission. Jean Claude a participé aux programmes qui ont été présentés à Sanair, Capital City, Saint-Eustache, Laval, Mont-Laurier, Val Bélair et Saint-Félicien. J.C. a bien tiré son épingle du jeu en montant sur le podium à huit reprises, dont trois fois sur la plus haute marche, et a terminé en troisième position, étant devancé par Claude Aubin et Reynald Méthot, pour le championnat du Circuit Provincial Molson de la classe Sportsman Modifié de l'A.C.C.A.S.

En 1984, Jean-Claude avait des moyens financiers très limités pour débiter la saison. Il a participé à quelques programmes au Circuit Deux-Montagnes ainsi qu'à l'Autodrome de Laval avec sa Firebird 1973 no 6. Cependant, beaucoup d'améliorations étaient nécessaires pour mettre la voiture plus compétitive, faute de budget J.C. a plutôt choisi d'abandonner et de remiser la voiture et l'autobus qui lui servait de remorque, l'heure de la retraite avait sonnée.



Au printemps 1985, on a retrouvé Jean-Claude et son épouse Agathe très bien installés sur leur propriété dont ils s'était portés acquéreurs à Sainte Monique de Mirabel. Il a vendu sa voiture et les pièces de rechanges, la remorque et tout ce qui restait de l'équipement à Buddy Wells, un populaire pilote de Saint-Eustache. J.C a pris une retraite bien malgré lui, car, selon ses dires, les courses sont une « drogue » qu'il faut apprendre à maîtriser. Il aurait aimé continuer mais il n'en avait plus les moyens.

Les membres de la famille Gratton sont tous de vrais amateurs de courses et ont tous éprouvé ce que l'on ressent lorsqu'on est au volant d'un bolide de course. Son épouse Agathe a piloté une voiture en 1980 au Riverside Speedway de Laval, sa fille Diane, avait 19 ans, lorsqu'elle a conduit une voiture à l'Autodrome de Mont Laurier, son fils Pierre a connu une courte mais belle carrière dans la série Pro-Truck et en L.M.S. à l'Autodrome Saint-Eustache et Alain Gaudreault, l'époux de sa fille Diane, a connu beaucoup de succès dans la série Pro-Cam sur l'ovale de Sanair.



Pierre Gratton



Pilote : #6 Alain Gaudreault
Endroit : Autodrome Montmagny en 2001
Photo de : Christian 'Ti-Gaz' Genest

Alain Gaudreault

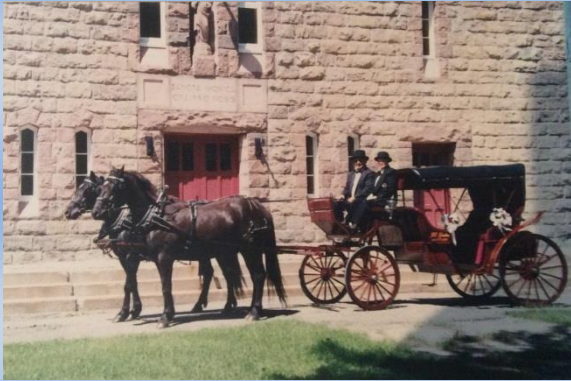
Jean-Claude tient à remercier chaleureusement le journaliste sportif André Roy, des journaux La Concorde et l'Éveil, pour son étroite collaboration, Constantin Terre et Excavation inc. de St-Eustache. Également un gros merci à son épouse qui l'a supporté et encouragé tout au long de sa belle carrière, tous les membres de son équipe, qui ont travaillé avec lui au fil des ans, ses précieux commanditaires et supporteurs.

Le plus beau mérite qui revient à Jean-Claude, c'est d'avoir fait beaucoup avec les moyens très limités qu'il avait à sa disposition. C'était un pilote plutôt agressif et déterminé qui défendait chèrement ses positions en piste. Il construisait et entretenait lui-même ses voitures et se devait de rivaliser avec des grosses équipes beaucoup plus fortunées, il a connu une très belle carrière de 22 ans et s'est retiré dans la gloire.

Avec sept championnats à son palmarès, ce serait interminable de vous détailler tous les résultats de sa glorieuse carrière, mais ils sont soigneusement conservés dans les archives de la famille Gratton. Selon lui, son plus beau souvenir a été sa belle victoire dûrement arrachée aux dépens d'adversaires de haut calibres dans le Molson 200 et la bourse de \$ 1500 qu'il s'était mérité le dimanche 14 mai 1972 au Circuit Deux-Montagnes. D'autre part, son plus mauvais souvenir est la course à Martinsville Virginie U.S. Lorsque Jean-Claude avait très bien préparée sa Chevelle 1968 no 13, pour cette importante épreuve, mais que le mauvais sort a voulu que Jean-Claude démolisse sa voiture dans les pratiques.

Depuis quelques années, Jean-Claude et son épouse Agathe prennent la vie plutôt détendue sur leur petit ranch à Ste-Monique de Mirabel en prenant bien soin de leurs quatre chevaux. Leur passion pour les courses est toujours bien omniprésente et c'est à bord de leur motorisé qu'ils se déplacent pour assister aux événements de leurs choix qui sont présentés au Québec, en Ontario ou chez nos voisins américains. Il arrive parfois à Jean-Claude de revêtir son costume

de cocher et guider ses deux superbes chevaux attelés à sa calèche en offrant ses services surtout pour mariages ou autres occasions.



Bravo Jean-Claude pour ta brillante carrière !

Textes et recherches : Gérard Major

Montage : Lorraine Labelle.

Collaborateurs : Le journaliste et chroniqueur sportif Claude Beauchamp, André Roy journaliste sportif et photographe des journaux La Concorde et l'Éveil, Jean-François Descarries, et Paul Deslauriers.

Cette biographie a été éditée en Mars 2016