

## LA CONSTRUCTION DE LA MOTO-NEIGE:

# les premiers essais de M. J. Adalbert Landry

Influencé par les conditions particulières de son lieu d'habitat, l'homme se doit d'inventer et d'expérimenter des techniques ou des moyens qui pallieront aux inconvénients de son environnement.

Au début du siècle, la neige qui bloquait les voies de circulation nécessitait l'invention d'une voiture pouvant remédier à ces difficultés d'accès. L'invention d'une automobile à traction, pensée et construite, par M. Landry entre je crois dans cette optique.

M. Landry, par ses connaissances techniques et par son ingéniosité, a été bien sûr un des inventeurs du système à traction, commencé au début des années 1920. Comme dans tout travail il y a eu des personnes-ressources qui ont coopéré à l'établissement et au perfectionnement de l'invention. A ceci nous soulignons des personnes comme M. Henri Marquis et M. Antoine Morrissette, à l'emploi, du garage de M. Landry. Ces personnes ont été les artisans du premier modèle de la voiture d'hiver. Les premières expériences eurent lieu dans les rues de Mont-Joli.

L'arrangement mécanique de cette voiture était des plus simples; les roues étaient en bois, il n'y avait pas de carrosserie et on se servait d'une courroie de moulin pour permettre la traction. Aujourd'hui ce système technique nous paraîtrait très primitif. Mais pourtant, ces premiers techniciens du système à traction ont dû se heurter à maintes difficultés mécaniques. Parfois le carburateur, et parfois même la courroie qui glissait à cause de la neige, faisaient objet de correction et de tentatives nouvelles de la part de "nos patentoux".

Or le 8 décembre 1922, M. Landry et M. Morrissette entreprennent un court voyage de 20 milles de Mont-Joli à Rimouski. L'automobile employée était une Ford, ne possédant pourtant pas de pare-brise. Le voyage s'est assez bien effectué malgré le froid rigoureux.

Quelques années plus tard, soit en 1924, M. Landry effectuait un voyage à Québec et à Montréal. A cette occasion, le système à traction et son inventeur suscitèrent chez la population un émoi et une très grande admiration: d'ailleurs nous y reviendrons.

Pour le moment, soulignons un fait inusité. Lors de notre entrevue avec M. Antoine Morrissette, celui-ci nous a confié qu'il avait imaginé une petite machine à traction sans embrayage arrière et sans l'embarras d'une carrosserie. Par son manque de confort, on croyait que personne opérerait pour ce système. Or, aujourd'hui même, combien de fois voyons-nous de ces petites machines, que nous appelons moto-neiges, déferler dans nos champs? alors qu'à l'époque de M. Landry, les gens n'y voyaient même pas d'utilité immédiate! Quel changement d'avec la commercialisation à grande échelle de nos jours!

Revenons à l'objet premier de notre propos, soit de décrire l'invention de M. Landry. En fait, le système à traction était des plus fonctionnels, car en terrain plat, ce véhicule roulait facilement 40 Km heure (25 milles à l'heure). Mais il fallait faire bien attention car il pouvait se trouver dans une position fâcheuse en terrain inégal. La machine de M. Landry était montée sur un châssis et un moteur Mc Laughlin-Buick D-45. Cette machine était d'un grand confort puisqu'elle était munie d'une carrosserie, protégeant les passagers des intempéries. L'avant du système à traction reposait sur un "sleigh" ordinaire que le chauffeur conduisait comme il le désirait et l'arrière reposait sur un système de tracteur munie de 8 roues. Le

système à traction était équipé d'un appareil pour dégager la neige. Comme on le remarque, le système a subi des modifications au cours des années. Son système étant assez perfectionné, M. Landry se rendra à Québec et à Montréal durant l'hiver 1924. A cette occasion, M. Landry présentera un de ses modèles à "l'Exposition annuelle d'automobile".

A l'époque, les journaux du Bas St-Laurent ont relaté l'équipée de M. Landry et ses compères. Tous semblaient éblouis de la performance atteinte par cette invention.

L'article publié dans l'hebdomadaire "Progrès du Golfe" du 11 décembre 1926, relate les événements marquants qui ont conduit au succès du système à traction. Durant ces années, l'entreprise que dirigeait M. Landry commença à connaître une certaine prospérité. En voici un exemple:



GARAGE J.-A. LANDRY DE MONT-JOLI

Source: ALMANACH DE MONT-JOLI, [S.1.], [S.d.], [S.éd.].



Un prototype de la motoneige conçu vers 1935-40 par un citoyen de Mont-Joli, M. J.A. Landry. [Photo Lionel Pineau]



Monsieur J.-Adalbert Landry et sa machine: Collection de Madame Marcelle Boulanger.

**Actuellement, plusieurs de ces machines sont en opération, non seulement dans la province, mais aussi dans l'Ontario. On est à exécuter des commandes pour 12 de ces camions, dont 4 pour la Compagnie Shawinigan Engineering et un sedan 7 passagers, pour faire le service d'autobus entre Cheminist et Rouyn, distance de 32 milles. [1]**

Bref, on considère cette machine comme un moyen de "révolutionner" le système de transport hivernal.

Dans un autre article du "Progrès du Golfe", mais celui-ci publié beaucoup plus tard, soit le 2 février 1934, on remarque la nécessité et les besoins immédiats d'un développement de l'auto-neige. Mentionnant les exploits et les succès connus par le système à traction, les gens de l'époque ont cru à ce système et en ont désiré son parachèvement. A la lumière de cet article, nous percevons un réel besoin d'une voiture d'hiver et l'encouragement donné à M. Landry afin de poursuivre ses recherches techniques. Malgré cela, on se heurte à l'attitude négative d'industriels de la région face à ce projet:

**C'est regrettable qu'aucun de nos hommes d'affaires locaux ne semble s'intéresser au développement et à l'amélioration de ce moyen de transport. Ce qui aurait pour effet de créer une industrie locale appelée à se développer puisque l'auto-neige est l'un des modes de locomotion les plus pratiques possibles pendant la saison d'hiver [2].**

Le journal critique les hommes d'affaires locaux pour leur non participation à l'édification d'une industrie comparable à n'importe quelle autre industrie automobile. Or, on fait appel aux capitaux locaux et étrangers pour que, dans un premier temps, M. Landry ait un support moral et financier et, dans un deuxième temps, à l'édification d'une industrie "appelée à faire l'orgueil de notre district" (3).

En résumé, la technique, dans son essence même, a comme première fonction d'apporter aux habitants d'un lieu donné, des moyens pour faciliter leur existence. Les "patenteux", tels qu'on les nomme, par leur originalité et leur savoir-faire inventèrent une technique pour satisfaire les constants besoins d'une population.

L'invention et l'originalité du système à traction ont créé chez la population un vif besoin d'une voiture d'hiver. Nous n'avons que peu de sources pour connaître les suites de l'invention du système à traction qui reçut un brevet d'invention.

Sachant que l'idée de la moto-neige fut popularisée par Bombardier, faut-il en conclure que ce dernier a reproduit intégralement le système à "Traction Landry"? Le principe est sensiblement le même quand à la forme elle s'est profondément modifiée. (4)

Marie Côté, étudiante  
Université du Québec à Rimouski.

1. "Système de traction Landry, Limitée". **Progrès du Golfe**, 11 décembre 1926. P:2.

2. "Sur l'Auto-Neige". **Progrès du Golfe**, 2 février 1934. P:6

3. **IBID.**, P:6

4. Autres documents consultés:

DUBE, Denis. **Mont-Joli, à la croisée des chemins**. Collège de Rimouski, 1975. 170p.

"Le succès d'un des nôtres: l'auto-chenille Landry à Thetford". **Progrès du Golfe**, 19 février 1926. P:4.

**Entrevue de M. Antoine Morrissette** réalisée par Marie Côté le 6 janvier 1977 à Mont-Joli. (Enregistrement conservé à la SHRBSL).

**Entrevue de Mme Marcelle Boulanger** réalisée par Marie Côté le 17 décembre 1976 à Mont-Joli, pour la consultation de ses photos et d'articles de journaux.