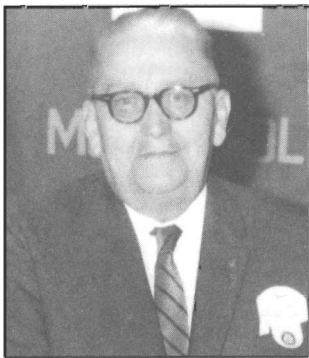


# ET J.A. LANDRY INVENTA L'AUTO-NEIGE...

PAR RICHARD SAINDON<sup>1</sup>

Joseph-Armand Bombardier n'était qu'un enfant de 12 ans quand J.A. Landry a fait rouler la première auto-neige à chenilles dans les rues de Mont-Joli en 1920. Mieux encore, son invention était brevetée au Canada et aux États-Unis. Récemment, nous avons retrouvé les brevets et les plans. Voici l'incroyable histoire de J.A. Landry.

Concessionnaire à Mont-Joli pour la compagnie General Motors, Joseph Adalbert Landry est très proche du milieu de l'automobile qui est en plein essor après la Première Guerre mondiale. Mais c'est véritablement à la mort de son père en 1920, quand il hérite d'une somme qui pourrait varier de 40 000 \$ à plus de 100 000 \$ selon les sources, une fortune pour l'époque, qu'il peut donner libre cours à sa passion d'inventeur. Un de ses amis, Hervé Fortin, a été témoin des dépenses extravagantes faites par Landry pour mettre au point sa machine. «Il s'est fait faire une montagne de roues d'engrenage par la fonderie de Mont-Joli avant de trouver la bonne»<sup>2</sup>, affirme aujourd'hui monsieur Fortin qui est âgé de 90 ans.



L'inventeur J.A. Landry en 1963.

On raconte que J.A. Landry avait vu dans un magazine français la photographie d'un véhicule équipé de chenilles, circulant dans le désert. Du sable à la neige, il n'y avait qu'un pas que l'inventeur a rapidement franchi avec l'aide d'Antoine Morrisset, un mécanicien gé-

nial selon plusieurs. Son premier véritable prototype a été fabriqué durant l'hiver 1919-1920. Des témoins se souviennent avoir vu l'étrange véhicule rouler pour la première fois dans les rues de Mont-Joli le 13 janvier 1920.

L'homme est résolument en avance sur son temps. La chenille qui équipe l'auto-neige Landry est en caoutchouc. Il faudra attendre 1931 pour voir Joseph-Armand Bombardier adopter le même principe.

Évidemment, le premier modèle est rudimentaire : «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»<sup>3</sup>. Au cours des deux années suivantes, l'inventeur travaille à l'amélioration de son prototype. Le 8 décembre 1922, Landry et Morrisset se risquent à parcourir les 40 kilomètres qui séparent Mont-Joli et Rimouski. Le système de traction à chenilles est alors monté sur un ancien véhicule de marque Ford, dépourvu d'habitacle.

## TROIS BREVETS

Ce premier voyage s'étant bien déroulé, J.A. Landry réalise pleinement tout le potentiel de son invention. Il confie

sans tarder à Marion & Marion, une firme montréalaise spécialisée depuis 1892 dans la préparation de brevets d'invention, le soin de présenter son dossier. La première demande est déposée à Ottawa le 23 avril 1923 et le brevet couvrant les systèmes de di-

rection sur patins et de traction sur chenilles est émis le 18 mars 1924 sous le numéro 238 666. Les associés Marion & Marion possèdent également une filiale à Washington et ils déposent une demande de brevet de l'auto-neige Landry pour les États-Unis le 24 décembre 1923 sous le numéro 682 565. Un deuxième brevet canadien pour un modèle d'auto-neige sensiblement amélioré est émis à Ottawa le 11 novembre 1924 sous le numéro 244 311. Son véhicule y est minutieusement décrit dans un texte de 10 pages, accompagné de ses plans. Chaque demande coûtait à l'époque 20,00 \$, excluant les honoraires de Marion & Marion.

Malgré tout, J.A. Landry semble déjà réaliser qu'on peut lui voler son idée. On peut lire dans sa deuxième demande de brevet canadien : «While a specific embodiment of the invention has been illustrated and described, it is to be understood that various alterations in the details of construction may be made without departing from the spirit of the invention (...)»<sup>4</sup>.

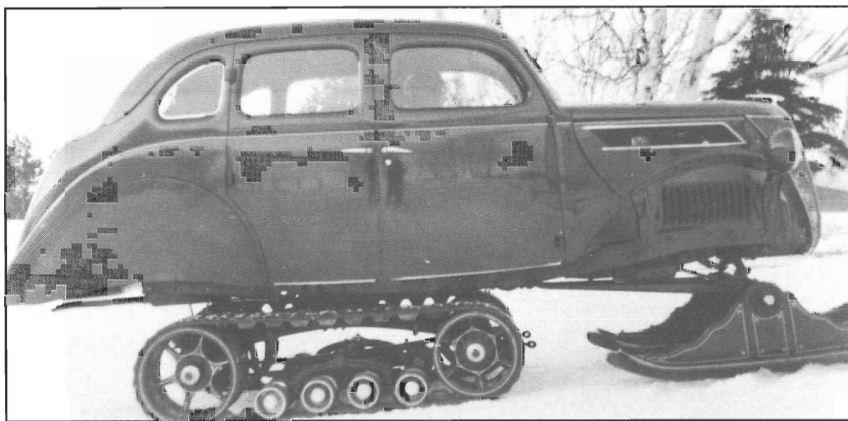
## LE SALON DE L'AUTO DE MONTRÉAL

À la fin de l'année 1923, Adalbert Landry et Antoine Morrisset fabriquent une auto-neige à partir d'une superbe automobile McLaughlin-Buick modèle D-45 dotée d'un moteur six cylindres à la fine pointe de la technologie : «*Le nouveau moteur est infiniment plus puissant et plus silencieux sans qu'on ait changé en rien les points fondamentaux, car il possède encore la valve en tête, sans parler d'un système de lubrification automatique perfectionné*»<sup>5</sup>. Avec ce nouveau modèle, dont l'intérieur est chauffé par une section dérivée du tuyau d'échappement, le Mont-Jolien croit qu'il peut maintenant franchir l'étape de la commercialisation de son invention.

Dès le mois de janvier 1924, trois ans avant l'apparition de la première auto à chenilles Bombardier, J.A. Landry se rend à Montréal pour présenter son invention au Salon national de l'automobile pour l'est du Canada. En cours de route, l'auto-neige attire l'attention. Dans tous les villages, les notables veulent se faire photographier devant l'engin. Plusieurs journaux consacrent des articles au pas-



Le garage J.A. Landry au début des années vingt.



L'auto-neige vue de profil.

sage du véhicule : «*Exploit*» titre **Le Saint-Laurent** de Rivière-du-Loup<sup>6</sup>. «*Un record*» renchérit **L'événement** de Québec<sup>7</sup>. Ce dernier article nous apprend que l'arrivée de l'auto-neige Landry a causé toute une sensation dans la vieille capitale, en plus de donner des précisions sur les performances du véhicule.

*On sait, peut-on lire, dans quel état les dernières bordées ont mis les chemins de la région de Québec et ceux du bas du fleuve (sic). Il n'est pas rare de rencontrer des bancs de neige qui ont six, huit et même dix pieds de hauteurs. (sic) Néanmoins, l'automobile qui nous est arrivée hier a fait le voyage de Mont-Joli à Québec sans la moindre difficulté et en dépit d'une forte tempête qui a fait rage aux environs de la Rivière-du-Loup. Hier son inventeur a donné plusieurs démonstrations à certains industriels et marchands de bois locaux, dans les côtes les plus difficiles et tous ont été émerveillés*<sup>8</sup>.

L'arrivée de l'auto-neige dans la métropole ne passe pas inaperçue. **La Presse** publie une photographie nous montrant Adalbert Landry posant fièrement devant son véhicule rue Sainte-Catherine<sup>9</sup>. De son côté le journal **La Patrie** trouve de nouveaux qualificatifs pour le véhicule :

*L'inventeur de ce char d'assaut contre les bourrasques, les bancs de neige et les fondrières est M. J.-Adalbert Landry, de Mont-Joli. (...) Aucun embarras de terrain ne peut arrêter la voiture. (...) Il est venu la mettre en exposition au salon de l'auto.*

*Hier après-midi, devant l'hôtel Mont-Royal, une foule énorme s'est fait expliquer le mécanisme de la voiture nouvelle*<sup>10</sup>.

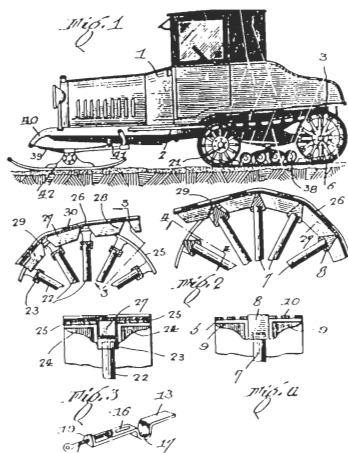
Le Salon de l'auto donne une grande visibilité à l'inventeur. L'évènement qui se tient aux 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> étages du nouvel édifice Morgan au carré Philippe (aujourd'hui le magasin La Baie), attire 111 500 visiteurs en 7 jours<sup>11</sup>. Le prototype fait fureur. Même la General Motors en commande un exemplaire.

### PRODUCTION EN SÉRIE

À son retour à Mont-Joli, J.A. Landry devient le premier fabricant de motoneige de type commercial. Des médecins du Saguenay-Lac-St-Jean lui en achètent trois et la compagnie Price utilise, vers 1926, une version camionnette pour transporter ses bûcherons dans le Bas-Saint-Laurent. Le carnet de commande semble bien rempli si on en croit la presse régionale de l'époque.

*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*<sup>12</sup>.

Dans les archives du journal **Mont-Joli Nouvelles**, on apprend également que le gouvernement de Russie a commandé une auto-neige Landry :



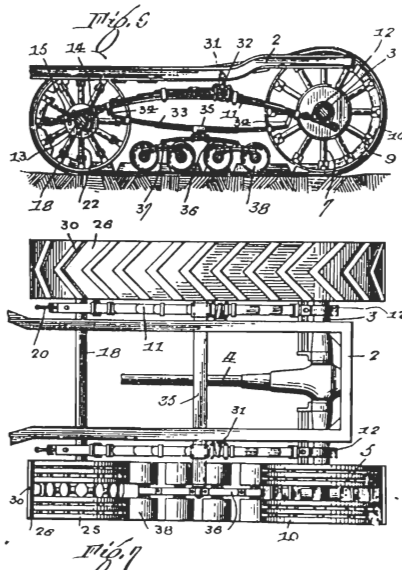
Figures illustrant la demande de brevet en 1924.

La facilité avec laquelle cette invention a permis de faire de longues randonnées sur la neige en rase campagne (...) a donné lieu à une grande publicité et a attiré l'attention du gouvernement soviétique de la Russie qui a même donné une commande pour un modèle afin de l'essayer. Des ingénieurs russes furent envoyés spécialement à cet effet à Mont-Joli. Je n'ai pu savoir si les épreuves faites par ces ingénieurs russes ont été satisfaisantes et si d'autres commandes ont été données<sup>13</sup>.

Entre 1924 et 1948, au moins une centaine d'autos-neige sont produites dans l'usine de montage de Mont-Joli. Cependant, pour des raisons qui demeurent obscures, Landry se désintéresse soudainement de l'affaire à la fin des années 40. On peut toutefois avancer certaines hypothèses. J.A. Landry n'a jamais construit entièrement une motoneige. Il a

toujours adapté son système de traction à une automobile. On présume que ces modèles devaient se vendre plus chers que ceux développés par J.A. Bombardier et dotés de carrosseries en bois produites en grand nombre à l'usine de Valcourt avant la Seconde Guerre mondiale. Les techniques de vente et de mise en marché de Bombardier semblent également supérieures. Landry pourrait aussi avoir manqué de capitaux si l'on se fie à cet autre article paru dans *Le Progrès du Golfe* en 1934, et qui dénonce l'apathie du milieu des affaires régional :

*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*



La production en série...

plus pratiques possibles pendant la saison d'hiver<sup>14</sup>.

La cousine de l'inventeur, Marcelle Landry-Boulangier, affirme que des gens de Bombardier sont venus à Mont-Joli pour acheter les brevets de l'auto-neige Landry. On ignore toutefois à quel moment cette démarche a eu lieu.

## POLÉMIQUE

Devant tous ces faits, il apparaît difficile aujourd'hui d'expliquer pourquoi l'invention de la motoneige a été attribuée à Joseph-Armand Bombardier. Cela est d'autant plus surprenant que même Adalbert Landry a eu un prédécesseur à tout le moins. Ainsi, en 1915-1916, Arthur-Pierre Patenaude, un forgeron de Loretteville, remplace les roues avant d'une Ford modèle «T» par des patins, mais il se contente de mettre des chaînes aux roues arrière<sup>15</sup>. Contrairement au véhicule créé à Mont-Joli, l'automobile modifiée de Patenaude est incapable de franchir les congères. Après Landry, mais toujours avant Bombardier, deux autres inventeurs ont aussi créé d'autres types d'auto-neige. Le quotidien *La Presse* présente dans son édition du 18 janvier 1924, un véhicule utilisé dans les montagnes de Lake Placid, New-York. Il s'agit d'une automobile dont on a aussi remplacé les roues avant par des patins, tandis qu'à l'arrière, de chaque côté de la carrosserie, on a placé des roues en tandem qui sont reliées par une courroie. Enfin au début de janvier 1924, J.A. Lafontaine et C. Perreault font l'aller-retour Montréal-Ottawa sur un étrange traîneau à moteur qui repose sur trois patins et une roue motrice<sup>16</sup>.

Mais on peut maintenant affirmer que J.A. Landry a bel et bien inventé le système de traction à chenilles qui a fait la renommée de la motoneige et qui sera utilisé dans sa production industrielle partout dans le monde. J.A. Landry a également produit la toute première auto-neige dotée d'un habitacle fermé.

En 1969, le bulletin d'information du gouvernement du Québec attribuait d'ailleurs l'invention de la motoneige au Mont-Jolien : «*La moto-neige, qui représente une industrie florissante dont une partie de la production est exportée, a eu pour initiateur un citoyen du Bas-Saint-Laurent, M. Adalbert Landry*»<sup>17</sup>.

L'auteur Léon Weinigel, qui a fait un relevé des principales inventions canadiennes au fil des siècles, arrive à la même conclusion :

*Quoique, sur les un million et quelques dizaines de milliers d'inventions brevetées au Canada de 1824 à 1979, il n'y ait que deux pour cent de brevets attribués aux Québécois, ces inventions québécoises sont mondialement connues: la souffleuse à neige d'Arthur Sicard; le chasse-neige ultra rapide de Ronaldo Boissonneau; la tronçonneuse forestière de J.P. Tanguay, (...) la motoneige par les frères Landry, avant que celle-ci ne soit mise au point par Bombardier*<sup>18</sup>.

Il semble donc évident, avec la découverte des brevets et des plans de l'auto-neige Landry, qu'au fil des années, on a confondu l'inventeur de la motoneige avec celui qui a su en faire un véritable succès commercial.



## QUI ÉTAIT J.A. LANDRY ?

Joseph-Adalbert Landry est né le 6 mai 1888 à Saint-Octave-de-Métis. Son père, Arthur C. Landry, est un commerçant prospère qui possède un important

magasin général à Mont-Joli, et un autre à Saint-Moise-station, (aujourd'hui Saint-Noël). A.C. Landry fait également partie du groupe d'hommes d'affaires qui fonde la fonderie de Mont-Joli en 1908. Monsieur Landry en deviendra l'unique propriétaire en 1915. Grâce à cette aisance financière, les fils d'Arthur Landry, Adalbert et Louis-Philippe, ont le rare privilège de séjourner en Europe au début du siècle. Puis, J.A. Landry suit les traces de son père et devient lui aussi commerçant. En plus de posséder une station service et un atelier de mécanique, il sera concessionnaire des automo-

biles McLaughlin-Buick entre 1924 et 1948, et distributeur régional des produits Shell. Le 20 janvier 1931, il est élu maire de Mont-Joli, poste qu'il détiendra jusqu'en janvier 1937. Au cours de cette période Adalbert Landry occupe aussi durant deux ans le poste de préfet du comté de Rimouski. L'homme d'affaires fut également le président-fondateur du club Rotary de Mont-Joli en mai 1943. Marié à deux reprises, monsieur Landry est décédé à l'Hôtel-Dieu de Québec, à la suite d'une longue maladie, le 22 février 1969. Il avait 81 ans.

## NOTES

1. L'auteur reprend ici des passages d'un article qu'il a publié sous le pseudonyme de Richard GAGNON, dans le quotidien *La Presse*, le 24 mars 1992, avant la découverte des plans et des brevets de J.A. Landry. Il ne faut donc pas y voir un acte de plagiat.
2. Entrevue accordée par M. Hervé Fortin à l'auteur en mars 1992.
3. Marie Côté, «*La construction de la moto-neige: Les premiers essais de M. J. Adalbert Landry*», dans *Revue d'Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Vol. III, numéros 3-4, (décembre 1976), p. 27.
4. Brevet d'invention canadien no: 244 311, émis à Ottawa le 11 novembre 1924, p. 5.
5. «*Le succès de l'auto McLaughlin*», dans *Le Soleil*, Québec, (12 janvier 1924), p.3.
6. *Le Saint-Laurent*, Rivière-du-Loup, (le 24 janvier 1924), p. 2.
7. «*Un automobile pour l'hiver*» (sic), dans *L'événement*, Québec, (janvier 1924).
8. *Idem*.
9. *La Presse*, Montréal, (25 janvier 1924), p. 23.
10. Cet article de *La Patrie* est repris par *Le Progrès du Golfe* de Rimouski dans sa livraison du vendredi 1<sup>er</sup> février 1924 à la page 4.
11. «*Grand succès du Salon de l'automobile*», dans *La Presse*, Montréal, (28 janvier 1924), p. 10.
12. «*Système de traction Landry Limitée*», dans *Le Progrès du Golfe*, Rimouski, (11 décembre 1926), p. 2.
13. «*L'inventeur de la première auto-neige*», dans *Mont-Joli nouvelles*, (1<sup>er</sup> février 1968), p. 12.  
N.B. Cet article a été écrit par la cousine de J.A.Landry, Marcelle Landry-Boulangier, un peu plus d'un an avant le décès de l'inventeur.
14. Marie Côté, *Op. cit.* p. 28.
15. Carole Thibodeau, «*L'autoneige, une invention collective !*», dans *La Presse*, Montréal, (31 mars 1992), p. A3.
16. *La Presse*, Montréal, (23 janvier 1924), p. 16.
17. Anonyme, «*La moto-neige, des Laurentides aux Alpes*», dans *Québec en Bref*, vol. 3, no 4, (avril 1969), gouvernement du Québec, Office d'information et de publicité.
18. Léon, Weinigel, «*Le brevet d'invention*», dans *L'auberge*, vol. 1, no 10, Les éditions Parade Inc, Lauzon, (septembre 1979).