

## Compte rendu

---

Ouvrage recensé :

*À la conquête de l'hiver : de l'auto-neige à la motoneige — un siècle de transport en hiver.* Par Éric Clusiau. (Montréal : Hurtubise HMH, 2002. 160 p. ISBN 2-89428-520-5. \$44.95)

par Jean-Louis Trudel

*Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine / Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, vol. 26, 2002, p. 125-127.

Pour citer ce compte rendu, utiliser l'adresse suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/800451ar>

DOI: 10.7202/800451ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

---

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

---

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : [info@erudit.org](mailto:info@erudit.org)

*À la conquête de l'hiver : de l'auto-neige à la motoneige — un siècle de transport en hiver.* Par Éric Clusiau. (Montréal : Hurtubise HMH, 2002. 160 p. ISBN 2-89428-520-5. \$44.95)

Le titre laisse espérer un ouvrage qui brosserait un tableau complet et cohérent du développement des transports d'hiver au siècle dernier. Cet espoir est déçu. Il s'agit d'un beau livre destiné à une lecture de délassement, un *coffee table book*, dont il ne faut pas attendre les qualités d'un travail d'historien. Toutefois, dans la mesure où Clusiau fait œuvre de compilateur, écrémant une série d'ouvrages spécialisés et de sites Internet sur le sujet, il fait le point sur l'état actuel des connaissances dans le domaine et souligne *ipso facto* tout ce qu'il reste à faire.

Les deux tiers du livre sont consacrés à une histoire du développement des transports sur la neige, examinés sous l'angle technologique et commercial, même si l'attention se concentre très vite sur la révolution opérée par la motoneige de la compagnie Bombardier. Une trentaine de pages portent sur les activités sportives et récréatives des motoneigistes. Le reste du livre est un pot-pourri d'articulets sur des thèmes variés, dont la motoneige et l'environnement, l'emploi de motoneiges lors des catastrophes naturelles, et la motoneige autour du monde. Une bibliographie d'une page ne réjouira guère les chercheurs. Quant aux coquilles et fautes d'orthographe, elles semblent bien nombreuses pour un texte aussi court.

L'historien doit donc chercher sa pâture dans les premières pages du livre, au risque d'accumuler les déconvenues. Malgré le sous-titre promettant une histoire du « transport en hiver », l'auteur s'en tient uniquement aux véhicules conçus pour se déplacer sur les surfaces enneigées. Ceci évacue cavalièrement la longue histoire de véhicules construits pour se déplacer sur la glace, en particulier les voiliers montés sur

patins qui remontent au moins au dix-septième siècle en Hollande. (Dans un feuillet paru en 1889, l'inventeur québécois Georges Boucher de Boucherville s'amuse à attribuer au trappeur de la Nouvelle-France Nicolas Perrot la confection d'un canot à voile sur patins pour les déplacements hivernaux.) Au début du vingtième siècle, les moteurs appliqués à des véhicules sur patins leur permettront d'atteindre des vitesses sur glace les classant parmi les engins les plus rapides de l'époque.

Ne s'appesantissant que brièvement sur les véhicules à traction animale, l'ouvrage cite quelques pionniers de la traction motorisée, affirmant que la « toute première demande de brevet » pour un « engin motorisé conçu spécifiquement pour se déplacer sur les surfaces enneigées » (p. 16) a été déposée par les frères Runnoe du Colorado en 1896. Pourtant, dès 1892, un inventeur franco-ontarien du nom de Médéric Desautels avait pris un brevet canadien pour un traîneau devant être propulsé par la vapeur ou une autre source d'énergie.

De fait, c'est dès la fin du dix-neuvième siècle que s'accumulent les inventions pour se déplacer sur la neige ou la glace. Une inspection sommaire des brevets canadiens révèle durant la décennie foisonnante des années 1890 plusieurs types de vélocipèdes adaptés pour la conduite sur glace ou dans la neige, ainsi que des *locomobiles* à vapeur conçues pour les déplacements sur la neige. L'histoire des antécédents des autos-neige et motoneiges du vingtième siècle reste à écrire.

Certes, ces lacunes n'attristeront peut-être que les partisans d'une histoire internaliste des techniques. Avant la Seconde Guerre mondiale, la production des différents fabricants d'autos-neige et de toboggans motorisés se compte tout au plus en dizaines ou en centaines d'unités de chaque modèle. La seule exception n'en est pas vraiment une : la trousse de conversion brevetée par Virgil White en 1923 permet de munir une voiture de skis et de chenilles pendant l'hiver. Il s'en vend des milliers jusqu'en 1939 au New Hampshire et au Wisconsin. L'auto-neige résultante est toutefois un hybride, dont le principal mérite est de permettre la circulation sur les routes enneigées, rarement déblayées dans l'arrière-pays. Ainsi, la *massification* des transports sur la neige devra attendre la production en 1959 du *Ski-Doo* de Bombardier, qui cible très vite le marché récréatif. (Voir Leonard S. Reich, « Ski-Dogs, Pol-Cats, and the Mechanization of Winter: The Development of Recreational Snowmobiling in North America », *Technology and Culture* 40 [1999] : 492–493.) Or, Clusiau fait peu de cas de ce tournant décisif, évoqué en deux petites lignes.

En revanche, il consacre plusieurs chapitres aux fabricants de motoneiges avant Bombardier, en particulier Carl Eliason, Sam Laporte et les frères Hetteen. Il y avait là les ingrédients d'une mise en contexte utile du *Ski-Doo*, mais l'auteur s'abstient soigneusement d'indiquer

quels rapports uniraient ces différentes motoneiges fabriquées entre 1927 et 1959. Chaque section est présentée de manière autonome, privant les lecteurs d'une vue d'ensemble. L'auto-neige et la motoneige sont inventées plusieurs fois, par des personnes différentes, comme si chaque inventeur avait œuvré sur une planète distincte.

La conquête de l'hiver aura un jour son chroniqueur, qui rendra justice à ses défis techniques et sociaux spécifiques, mais ce livre n'est que l'esquisse d'un tel ouvrage.

Jean-Louis Trudel

**Notice biographique :** Jean-Louis Trudel est un spécialiste de l'histoire de la science-fiction francophone au Canada, dont les contributions sur ce sujet figurent dans plusieurs ouvrages de référence. Il a précédemment publié dans *Scientia Canadensis* 21 (1997) : 3–27, une étude des vétérans de la Seconde Guerre mondiale qui ont opté en masse pour une formation d'ingénieur. *Adresse :* Centre interuniversitaire de recherches sur la science et la technologie, Université du Québec à Montréal, CP 8888, Succ. Centre-Ville, Montréal (Québec) H3C 3P8, Canada.