

Paul Meunier

La côte ouest des États-Unis à vélo



L'AVENTURIER

© Éditions L'Aventurier, 2013 Tous droits réservés

www.editionslaventurier.ca

Edition numérique en partenariat avec IS Edition

www.is-edition.com

ISBN : 978-2-9811765-4-7 (versions numériques)

ISBN : 978-2-9811765-1-6 (version imprimée)

DU MÊME AUTEUR

La traversée du Canada à vélo, éd. L'Aventurier, distribution Ulysse, 2010, 164 p.

La côte ouest des États-Unis à vélo, éd. L'Aventurier, distribution Ulysse, 2010, 140 p.

La côte est des États-Unis à vélo et la Floride, éd. L'Aventurier, distribution Ulysse, 2010, 182 p.

La philosophie du Petit Prince : ou le retour à l'essentiel, Montréal, Carte blanche, 2003 (1^{re} éd.), 2004 (2^e éd.), 296 p.

— Au Salon du livre de Paris 2004, ce livre a été le « meilleur vendeur » au stand de Québec Édition, qui représente la majorité des éditeurs du Québec.

— En 2004, l'auteur fut lauréat du prix Griffon d'Or en tant qu'*Artiste par excellence – adulte* dans la catégorie *Arts et Culture*.

— Traduit en japonais : *La philosophie du Petit Prince*, Japon, Random- house-Kodansha, 2007, 236 p.

Ils ont changé le monde. Gandhi, Dom Helder Camara, Raoul Follereau, Paris et Montréal, Médiaspaul et Paulines, 1994, 168 p.

François Varillon. Une spiritualité de la vie chrétienne, Paris, Centurion, 1990, 158 p.

— Primé « livre du mois » en décembre 1990 par la revue française *Prier*.

— Traduit en portugais : *Espiritualidade da vida cristã*, segundo o P. Varillon, Braga, Editorial A. O., 1998, 160 p.

PAUL MEUNIER

LA CÔTE OUEST
DES ETATS-UNIS À VÉLO

L'AVENTURIER

En couverture : Pacific Coast Highway, CA
Photo de Sylvie Paquet

Infographie et mise en pages :
LOUB Communication Inc.
Téléphone : 514-951-4856

© Éditions L'Aventurier, 2013 Tous droits réservés
ISBN 978-2-9811765-4-7 (version électronique)

Dépôt légal — 2013
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Éditions l'Aventurier/Éd. Le Petit Philosophe
200 rue Georges
Lachenaie (Québec) J6V 1B8 CANADA

Site Web : www.editionslaventurier.ca
Courriel : info@editionslaventurier.ca

© Éditions L'Aventurier, 2010 Tous droits réservés
ISBN 978-2-9811765-1-6 (version imprimée)

Dépôt légal — 2^e trimestre 2010
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Distribution :
Les Guides de voyage Ulysse
4176, rue Saint-Denis
Montréal (Québec) H2W 2M5
CANADA

Site Web : www.guidesulysse.com

*À mes enfants, Sarah, Nicolas et Annabelle,
qui me ramènent constamment à l'essentiel de la vie.*

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS

Quatre grandes sources sont à l'origine de l'information sur la côte ouest des États-Unis, plus précisément sur les États de Washington, de l'Oregon et de la Californie, ainsi que sur les villes visitées.

La première source, non négligeable, s'avère notre propre expérience, car il est toujours plus facile de parler d'une histoire vécue que de l'imaginer. Une deuxième se trouve l'Internet, notamment les sites officiels des trois États de l'Ouest américain. Une troisième source est le lot de brochures et guides touristiques que Sylvie a fait venir avant le voyage : c'est fou tout ce que l'on peut y trouver !

Une dernière source, et non la moindre, s'avère les deux guides de voyage que vous retrouverez à la page suivante dans la *Bibliographie restreinte*.

BIBLIOGRAPHIE RESTREINTE

ABRÉVIATIONS DES GUIDES UTILISÉS

GB *États-Unis. Ouest américain* [Guides Bleus], Paris, Hachette, 2006, 642 p.

MI *Canada* [Le Guide Vert], Paris, Michelin — Édit. des Voyages, 2004, 464 p.

Ces deux abréviations sont suivies de la page citée ; exemple : GB 46 signifie que vous êtes dans ce Guide Bleu de Hachette à la page 46.

ABRÉVIATIONS DES PROVINCES CANADIENNES ET DES ÉTATS AMÉRICAINS CITÉS

AZ	Arizona
BC	British Columbia, ou Colombie-Britannique (Canada)
CA	Californie
CO	Colorado
IA	Iowa
IL	Illinois
IN	Indiana
MI	Michigan
NE	Nebraska
NV	Nevada
ON	Ontario (Canada)
OR	Oregon
QC	Québec (Canada)
UT	Utah
WA	Washington

AVANT-PROPOS

« Le monde est beau vu d'un vélo. »
(Lance Armstrong)

« Life is either a daring adventure
or it is nothing. » (Helen Keller)

À l'été 2007, nous avons traversé la côte ouest des États-Unis à vélo, du nord au sud, soit de Victoria (BC) à San Diego (CA). Quand je dis « nous », cela comprend deux cyclistes (Ginette et moi), ma femme (Sylvie) et nos trois enfants (Annabelle, Nicolas et Sarah) alors âgés respectivement de 8, 10 et 12 ans qui transportaient le matériel en voiture et roulaient en éclaireurs. Il va sans dire que Ginette et moi n'en étions pas à nos premiers coups de pédale, loin de là ! Deux ans auparavant, nous avons traversé le Canada à vélo, de l'océan Pacifique à l'Atlantique, dans un périple très semblable. Le vélo est pour nous une passion depuis fort longtemps. Ginette est une amie depuis une trentaine d'années et, avec le temps, elle est également devenue une amie de la famille. Mais c'est parce que nous avons une endurance et un coup de pédale assez semblables que j'avais immédiatement pensé à elle pour cette odysée cycliste.

Le rêve est premier¹

Comme le disait Albert Einstein : « La réalité naît du rêve. » Rien n'est plus vrai. Cette traversée de la côte Ouest à vélo était le fruit d'un rêve personnel, et il en était ainsi pour Ginette. Ensuite, le rêve s'est étendu à ma femme et à nos enfants, car le rêve est contagieux ! Mais il ne suffit

pas de rêver, encore faut-il donner corps à nos projets, ou donner des pieds, des mains et un visage concret à nos rêves, sinon sans emprise réelle sur la vie, ils se transformeront en fantômes espiègles qui viendront, tôt ou tard, hanter nos esprits de regret. « J'aurais donc dû ! » se dira-t-on alors... Et un rêve qui s'éteint, comme ça, faute de l'avoir concrétisé, c'est toujours une partie de soi qui meurt avec lui.

S'il y a un discernement crucial que nous devons réussir, c'est d'effectuer la différence entre un rêve et une chimère. Celle-ci est un vain espoir ou une illusion qui se coiffe, faussement, du bonnet de la réalité ; elle est de l'ordre de l'impossible. Si la chimère nous conduit sur des sentiers où nous perdons notre temps et notre énergie à la fois, au contraire, le rêve est de l'ordre du possible — à la condition de retrousser nos manches afin de lui donner corps. Mais il est si facile de se leurrer ! Vivre ses rêves exige confiance en soi et en la vie, volonté, courage, effort, discipline et persévérance. Eh oui ! la persévérance, sans quoi tout rêve s'avère infailliblement voué, à moyen ou à long terme, à mourir de sa belle mort.

Or, si tant de grandes personnes renoncent si facilement et sans l'ombre d'une peine à vivre leurs rêves, du moins en apparence, cela manifeste à quel point il est exigeant de les concrétiser, ou d'en accoucher. La véritable victoire ne consiste pas nécessairement à réaliser tous ses rêves, car cela s'avère pratiquement impossible, mais plutôt à marcher lentement vers eux. En ce sens, le seul échec absolu réside dans le renoncement à vivre ses rêves sans même avoir eu le courage d'essayer.

Oser vivre, c'est oser rêver ; c'est oser tout mettre en œuvre afin de donner corps à nos rêves. C'est accepter d'emblée les tâtonnements, la recherche, les avancés et les

reculs qui en découlent. C'est aussi prendre conscience de ses capacités et de ses limites. C'est constater que l'on vieillit, que l'on n'a plus vingt ans, et qu'à force de toujours remettre à plus tard la réalisation de ses rêves, on risque de passer à côté de sa vie !

Pour Ginette et moi (âgés respectivement de 51 ans et de 48 ans), le temps était venu de pédaler la côte Ouest, car nous avions la forme physique et la santé pour le faire. On se disait : « Qui sait ce que l'avenir nous réserve ? » C'est maintenant qu'il fallait réaliser ce vieux rêve, et ma femme partageait heureusement cet avis...

PRÉPARATION DU VOYAGE

Pour répondre d'emblée à une question que l'on nous pose régulièrement, Ginette et moi avons pédalé toute notre vie, notamment depuis quatre ans, car un tel périple se prépare de longue date. Comme d'habitude, on a profité du printemps, de l'été et aussi d'une bonne partie de l'automne pour s'entraîner sur les routes de campagne aux alentours de la maison. Notre entraînement a toujours consisté en de courtes sorties d'une heure, où nous roulons avec vélocité sans trop nous ménager ! Mais peuton vraiment parler d'entraînement quand ces virées cyclistes sont notre lot quotidien ? Ne faudrait-il pas plutôt dire que ces sorties à vélo — effectuées par plaisir — constituent, du coup, notre entraînement ? En général, nous pédalons une trentaine de kilomètres par jour, mais une ou deux fois par semaine, nous doublons le trajet.

À l'hiver, l'entraînement intensif s'est poursuivi, cinq ou six fois par semaine, sur nos vélos stationnaires programmables afin de maintenir la forme physique. L'accent était mis volontairement sur un entraînement de puissance de 30-50 min, car c'est d'emblée de la force physique que demandent les montagnes de l'Oregon et de la Californie du Nord. Il faut dire aussi que notre poids léger et notre entraînement de longue date font que l'endurance nous est, en quelque sorte, plus naturelle que la puissance brute. De plus, une saine alimentation et des suppléments protéiniques nous assuraient un maintien de notre force musculaire, et même une amélioration, ainsi qu'une récupération plus rapide.

Lors de notre traversée du Canada à vélo, on pédalait en moyenne 115 km/jour. Forts de cette expérience, nous visions

plutôt 100 km/jour, avec une ou deux journées de repos par semaine. D'une part, on voulait prendre le temps de visiter ; d'autre part, il fallait penser à économiser nos forces, car la côte Ouest américaine est longue de 3 000 km.

La cause

Au cours de l'hiver, il y a eu les pourparlers avec la Fondation Lance Armstrong, qui vient en aide à des milliers de personnes souffrant du cancer. Celle-ci fut fondée par le coureur cycliste américain du même nom qui a consécutivement remporté sept fois le Tour de France (de 1999 à 2005), ainsi que la 3^e place en 2009. Après plusieurs courriels avec la Fondation afin de déterminer le projet et ses modalités d'application, nous avons envoyé un communiqué en anglais à presque toutes les municipalités où l'on passait à vélo ainsi qu'à leurs journaux locaux. Le but était que les Américains puissent suivre cette odyssée cycliste et donner généreusement à la Fondation, américaine par surcroît. Mais ces communiqués furent, pour des raisons obscures, généralement infructueux. Nous avons dépensé beaucoup de temps et d'énergie pour ne ramasser que 20 \$ sur notre site Internet ! Mais nous avons pris cela avec philosophie, car nous osons croire que les gens intéressés à la cause ont donné directement à la Fondation, rendant du coup impossible une comptabilisation indépendante.

Itinéraire et organisation

J'ai toujours pensé qu'un itinéraire même souple s'avère essentiel si l'on veut profiter pleinement d'un voyage. C'est pourquoi, six mois avant le départ, nous étudions le meilleur trajet possible, ce qui nous a conduits à effectuer des recherches sur Internet afin de prendre connaissance d'itinéraires cyclistes. Le but était de trouver un trajet qui a fait ses preuves et nous convenait ; le temps ainsi

épargné a pu être réinvesti dans des lectures de guides et de brochures de voyage. Nous avons alors opté pour l'achat des cinq cartes détaillées de la *Pacific Coast* offertes par *Adventure Cycling Association*, qui est une association cycliste existant depuis 1974 et qui propose plus de 38 000 mi de routes américaines cyclables.

Le trajet établi, on se sentait en sécurité même si, par expérience, nous savions pertinemment qu'on va l'ajuster en cours de route. Il restait maintenant à déterminer la date du départ afin d'acheter le plus tôt possible les billets d'avion pour Vancouver, car nous voulions être assis ensemble. Puis nous avons décidé d'envoyer notre auto à l'aéroport de Vancouver (au *Park'N Fly*) via une compagnie spécialisée dans le transport de véhicules par chemin de fer, car cela revenait moins cher que d'en louer une à long terme. Aussi, forts de notre expérience, nous savions comment faire entrer tous les bagages dans le coffre de la voiture. Chacun avait droit à une petite valise ou à un sac à dos de 40 cm de haut sur 30 cm de large maximum. Les seules exceptions étaient Ginette et moi, car nous devons aussi apporter nos vêtements cyclistes.

Dernier sprint et imprévus

Plus le jour du départ approchait, plus l'appel de l'aventure se faisait entendre. Après tant de préparations, nous savourions d'avance les belles routes parsemées de paysages splendides qui nous attendaient. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres ! Tous ceux qui ont déjà effectué un long voyage savent bien que, la dernière semaine, on court beaucoup. La dernière semaine d'école pour les enfants et de travail pour les adultes, la finalisation des bagages... Mais les préparatifs de départ et les courses à la dernière minute, cela fait aussi partie du voyage ! C'est en pensant à tout ce qui nous attendait de beau que nous avons franchi cette étape

avec fièvre, certes, mais aussi avec une certaine sérénité, du moins jusqu'aux imprévus...

Le 12 juin, Sylvie entra en urgence à l'hôpital à cause d'une crise rénale. Après y avoir passé la journée ainsi que divers examens, son congé lui fut donné. Ne désirant courir aucun risque, le départ fut reporté au 22 juin. Par chance, la pierre au rein est passée d'elle-même le lendemain. Il ne restait plus qu'à prendre une radiographie afin de s'assurer qu'il n'en restait pas d'autres et revoir son urologue. Mais un malheur n'arrive jamais seul... Le 19 juin, Annabelle entra en urgence à l'hôpital ; à la suite de divers examens, le verdict tomba : c'était probablement une crise d'appendicite. Le médecin traitant décida de la garder en observation pour la nuit : elle eut son congé de l'hôpital le lendemain en matinée, car la crise comme telle était terminée. Qui sait si elle aura ou non une autre crise d'appendicite au cours de sa vie ? Ne connaissant pas son état ultérieur, j'avais encore reporté le vol (de 2 jours), doutant même que nous puissions partir.

Quand nous avons pris l'avion le 24 juin, nous étions au comble du bonheur, car grandement conscients de notre chance dans la malchance. En effet, chacun de ces imprévus pris séparément aurait pu tenir Annabelle ou Sylvie clouée au lit et, par conséquent, le voyage aurait été annulé. Nous jubilons de joie !

LA ROUTINE QUOTIDIENNE

Le but de cette section sur le quotidien est de soulager le texte des lourdeurs qu'occasionne la répétition de mêmes éléments. En résumé, voici notre routine...

Les levers s'effectuaient comme une horloge suisse bien réglée vers 6 h 30, parfois plus tôt mais rarement plus tard, même les jours de repos. Ensuite, nous prenions un déjeuner nourrissant à la salle à manger de l'hôtel, car la plupart du temps il était inclus dans le prix. Sinon, nous déjeunions à la chambre avec le grille-pain qu'on trimballait avec nous, le but étant d'éviter de perdre inutilement du temps en allant manger au restaurant. Après le déjeuner, nous embarquions les bagages dans le coffre de la voiture ; comme tout casse-tête, chaque «pièce» devait être à sa place afin de tout loger. Forts de notre expérience, nous savions comment les placer rapidement.

Avant de prendre la route, il fallait trouver de la glace pour garder certains aliments au froid dans la glacière. Nous nous assurions d'avoir le nécessaire pour la journée, c'est-à-dire des collations et tout ce qu'il faut pour faire des sandwiches au dîner, car nous mangions fréquemment sur le bord de la route. S'il manquait de quelque chose, Sylvie et les enfants passaient à l'épicerie et nous rejoignaient sur la route.

En général, une heure trente s'était écoulée entre le réveil et nos premiers coups de pédale, mais jamais sans que nous nous fûmes échauffés. Le trajet était entrecoupé par des collations (fruits, noix mélangées et barres énergétiques), que nous prenions généralement toutes les heures. Pour Ginette et moi, il s'agissait de ne pas nous

exposer sciemment aux pires dangers pour un cycliste, c'est-à-dire à une crampe ou à un déchirement musculaire, ou encore à un manque de calorie. Nous ne voulions pas courir le risque de mettre en péril le voyage pour un malheureux incident regrettable qui aurait pu être évité ! C'est pourquoi nous prenions également des protéines et des vitamines. Avec nos poids plume, c'était essentiel afin de récupérer pour le lendemain !

Dans la voiture, les enfants avaient amené des livres, des cahiers à colorier et des crayons de couleur, sans compter tous les jeux qu'ils s'inventaient. Il est à noter qu'ils s'entendent vraiment bien ensemble et qu'il existe une belle complicité entre eux. La route était parsemée d'arrêts fréquents — sur le bord de l'océan si possible —, ainsi que de visites imprévues.

Comme pour la traversée du Canada à vélo, nous prenions tous les matins une ampoule de *Vie de Velours* afin de parer aux maux articulaires des genoux. Leurs produits 100 % naturels (en ampoule, en capsule et en gel) contiennent une hormone de croissance provenant des bois du wapiti qui a, entre autres, une fonction régénératrice. Je vous certifie qu'ils sont efficaces. Sans eux, je doute fort que j'eusse pédalé autant sans abandonner une seule journée, car j'ai de l'usure aux articulations de mon genou droit.

La première chose que nous faisions quand on arrivait à destination était de nous trouver un hôtel. En transportant les bagages à la chambre, nous cachions le poêle à gaz compact ainsi que Ginette et parfois un enfant, car plusieurs établissements hôteliers n'acceptaient pas plus que cinq personnes par chambre. Puis on donnait aux cyclistes la priorité à se laver — je ne sais pas pourquoi ! Il fallait toujours penser à demander deux oreillers de plus, car il ne faut pas oublier que nous étions six personnes. Les trois

enfants se couchaient transversalement dans le même lit (un *queen* dans la mesure du possible) ; Sylvie et moi avions l'autre lit double. C'était parfois si petit qu'il fallait déplacer certains meubles pour que le matelas gonflable de Ginette puisse rentrer !

Le souper (des pâtes, une journée sur deux) était l'occasion de partager la jour-née avec les autres. Puis nous regardions, sur le portable, les photos numériques prises au cours de la journée, et les adultes prenaient le temps d'écrire leur carnet de bord. Une ou deux fois par semaine, c'était suivi de croustilles ou d'arachides, d'une courte émission de télévision (souvent un dessin animé) ou de différents jeux avec les enfants, dont les chatouilles. Les adultes en profitaient ordinairement pour prendre une bière — j'ai bien dit « une » ! C'était notre « carotte », mais notre véritable récompense était de nous retrouver et d'être ensemble, de jouer avec les enfants, ainsi que la fierté que Ginette et moi ressentions à la suite de nos exploits du jour, aussi modestes soient-ils ! Car il ne faut surtout pas se leurrer, si certaines journées étaient plus faciles que d'autres, il n'en reste pas moins que c'était un défi constant et parfois difficile de rouler en moyenne 100 km presque tous les jours. Entre 21 h et 21 h 30, nous étions tous couchés, car le vélo, la route ou les visites nous rentraient dans le corps !

CARNET DE BORD

Jour 1, 24 juin 2007 — Montréal (QC)-Vancouver (BC)

Après notre réveil en douceur vers 5 h 30, mes parents sont passés nous prendre à 6 h avec leur camionnette. Le vol avec Air Canada à 8 h 25 était à l'heure. Tout s'est merveilleusement bien déroulé. Nous sommes arrivés vers 6 h 40 à l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau de Montréal, puis nous avons pris nos cartes d'embarquement à un terminal électronique, enregistré nos bagages et laissé nos vélos à un comptoir spécial, et à 7 h 30 nous étions bien assis autour d'une table ronde avec des cafés et trois muffins à se partager ! À 7 h 50, nous traversons la zone de contrôle, et nous avons embarqué dans l'avion sans attendre.

À notre grande surprise, il nous fallait payer pour le déjeuner et le dîner servis sur ce vol sans escale, une première pour nous. Durant le vol, on a eu droit au film *Les fous de la moto (Wild Hogs)*, avec Tim Allen, John Travolta, Martin Lawrence, qui a bien fait rire toute la famille, y compris Ginette. Cela me rappelait mon père qui, dans la cinquantaine, partait ainsi à moto avec ses deux beaux-frères, Bernard et Gilles.

À 11 h (heure du Pacifique), nous débarquons à Vancouver. Nous avons récupéré les bagages et la voiture au *Park'N Fly*, et nous sommes arrivés à l'hôtel Holiday Inn Express, à Surrey, vers 15 h. Tout s'est déroulé sans anicroche. Après avoir déposé nos bagages à la chambre, nous collationnions au Tim Hortons ; cela augurait un bel après-midi ! Ensuite, nous avons fait notre marché de fruits et de légumes, ainsi qu'une petite épicerie au Wal-Mart.

Après un souper rapide au McDonald's, nous nous sommes couchés à 19 h 45 épuisés, mais heureux. Mais avant le repas, les enfants ont profité de la piscine et du spa.

Jour 2, 25 juin — Vancouver-Victoria

À cause du décalage horaire, nous nous sommes réveillés entre 4 h et 5 h 45 ! Après avoir pris le déjeuner continental inclus à l'hôtel, nous sommes partis en voiture à 7 h 30 parcourir la ravissante route 99 (au nord de Vancouver), nommée Sea to Sky. « Accrochée à flanc de montagne et dominant le golfe où plongent de puissantes falaises boisées, la route 99 (102 km) promet une magnifique promenade en voiture. Elle offre [...] des panoramas*** spectaculaires des eaux profondes de Howe Sound (qui s'enfonce de près de 50 km dans la chaîne Côtière) et des montagnes environnantes. » (Mi 146) La Howe Sound est une baie et un bras de mer qui remplit une large échancrure du littoral sud-ouest de la Colombie-Britannique. La présence de plusieurs îles, dont certaines ont une grande superficie, fait de cette baie un véritable réseau de fjords. Malgré un ciel couvert ainsi que des travaux de construction, nous avons des vues superbes sur la Howe Sound, sur ses îles et ses fjords. Quelle magnifique route panoramique !

Puis à 11 h, nous avons pris un immense et spacieux traversier de la BC Ferries à Horseshoe Bay qui, en une heure trente-cinq, nous a conduits à Departure Bay à Nanaimo. Celle-ci est la deuxième ville en importance de l'île de Vancouver (après Victoria) avec une population de 78 000 hab. ; l'île de Vancouver compte quelque 735 000 hab. (2004). Le but de parcourir la route 1, de Nanaimo à Victoria, était de voir le détroit de Géorgie, mais ce trajet de 100 km ne vaut pas le détour. Nous nous attendions à une route offrant des vues magnifiques sur le détroit, mais la majorité du temps celui-ci est soit éloigné de la route, soit caché par des

arbres ! Avoir su, comme on dit, nous aurions pris le traversier directement sur Victoria, qui mérite qu'on s'y attarde. Heureusement, à 15 h 30, nous étions déjà à Victoria, et nous avons trouvé facilement à nous loger au Admiral Inn, au cœur du Inner Harbour.

Avec ses 78 659 habitants, Victoria est la capitale de la Colombie-Britannique depuis 1869. « Son climat particulièrement doux et son calme y attirent de nombreux retraités à la recherche d'une vie paisible, tandis que l'atmosphère très britannique qui règne en ville et les jardins qui la parent expliquent l'affluence de visiteurs avides de dépaysement. » (Mi 154)

En nous promenant sur la Inner Harbour Walk, qui fait face à un joli port de plaisance où l'on rencontre des chansonniers, nous avons vu le Parlement (1898), qui est très majestueux et britannique, et le luxueux hôtel Fairmout Empress, qui ouvrit en fanfare ses 116 chambres en 1908. Avec, entre autres, ses tourelles, ses vignes qui courent le long des murs et ses jardins à l'anglaise, cet hôtel somptueux et renommé mérite que l'on s'y arrête. Sur sa véranda, les adultes y ont savouré une bière, et les enfants, de la limonade. Expérience dispendieuse, mais ô combien unique ! On s'y sentait vraiment en vacances. Le Inner Harbour est vraiment un site trois étoiles.

Nous nous sommes couchés plus tard qu'hier, soit vers 20 h 45.

Jour 3, 26 juin — Victoria (BC)-Oak Harbor (WA) (31 km)

Même si nous étions tous réveillés entre 5 h 30 et 6 h, nous n'avons pu déjeuner qu'à 7 h 30, car la salle à manger de l'hôtel n'ouvrait pas ses portes avant. Puis nous nous sommes rendus immédiatement à la ville de Sydney (environ

11 000 hab.), située sur la péninsule de Saanich, à 30 km au nord de Victoria. Le départ du traversier pour les San Juan Islands n'étant fixé que vers midi, nous avons eu le temps de visiter à pied Sidney, et d'y prendre une collation au Starbucks Coffee. Nous étions à deux minutes à peine du traversier du Washington State Ferries nous conduisant à Anacortes, en deux heures trente minutes ; ce fut long, mais drôlement beau (on voyait même, au loin, le mont Baker avec ses 3 285 m). Nous étions généralement à l'intérieur du navire, car sur le pont, on gelait littéralement. Néanmoins, des photos s'avéraient nécessaires ! Il est à noter que nous avons dû passer la douane américaine avant d'embarquer sur le traversier.

Vers deux heures trente, le transbordeur s'amarrait au port d'Anacortes (É.-U.), sur Fidalgo Island. Cette île se situe au nord-ouest de l'État de Washington (5 431 000 hab.), à environ 126 km au nord de Seattle. Sa plus grande ville est Anacortes, avec une population de 16 291 habitants ; c'était le point de départ de notre odyssée cycliste. Fidalgo Island dénombrait 23 026 habitants au recensement de 2006. Cette île fait partie des San Juan Islands ; cet archipel ne compte pas moins de 172 îles et quelque 530 îlots. En 1872, les États-Unis ont annexé ces terres jadis canadiennes.

Que Ginette et moi étions heureux d'enfourcher nos montures à Anacortes ! Il était environ 14 h 40. Même si nous partions dans une pente légère de quelque 500 m, un léger vent de dos nous a permis de jouir pleinement de ces premiers coups de pédale. D'Anacortes, nous avons rejoint la route 20, qui est belle. C'est alors que j'ai dit avec sérieux à Sylvie : « Aujourd'hui, Ginette et moi suivons la direction du vent, et l'on ira où le vent nous conduira, car nous sommes des *bikers* sauvages épris de liberté ! » Par chance, le vent soufflait dans la bonne bonne direction !

Après une quinzaine de kilomètres seulement, nous nous sommes arrêtés pour manger d'énormes cornets, car nous étions affamés, n'ayant dîné sur le traversier que de quelques noix et d'une banane. Puis nous avons traversé Deception Pass, qui est un détroit majestueux séparant Fidalgo et Whidbey Islands. Il connecte la baie Skagit avec le détroit de Juan de Fuca. Un magnifique pont à poutres cantilever en treillis, construit en 1935, enjambe Deception Pass. D'une hauteur de 180 pieds, et d'une longueur de 511 et de 976 pieds (car il a deux sections), notons que Ginette n'était pas très brave. Nous l'avons traversé ensemble en roulant en plein milieu de la chaussée. Quelle belle expérience, et quelle vue spectaculaire du pont ! Avant le départ, nous avions vu des photos de Deception Pass, et nos attentes élevées n'ont pas été déçues, loin de là !

En pédalant vers Oak Harbor, nous avons traversé une forêt peu dense composée de grands arbres (probablement des séquoias). Mais au trente et unième kilomètre, la chaîne du vélo de Ginette à débarquer et s'est prise dans les broches et le moyeu de sa roue arrière, juste à côté de la Naval Air Station Whidbey Island. Des jets survolaient en rase-mottes au-dessus de nos têtes, et ce, aux trente secondes environ, en produisant un bruit d'enfer. Grâce à la carte cycliste, nous avons rapidement trouvé une boutique de vélo à Oak Harbor, juste avant la fermeture (il était 17 h 40). Le mécanicien a aussitôt réparé la panne pendant que Sylvie, les enfants et moi dénichions un motel avec une grande chambre, le Coachman Inn (2 grands lits, un lit divan et une cuisinette).

En allant chercher Ginette à la boutique de vélo, j'ai acheté du poulet cuit, du riz et des légumes à l'épicerie d'à côté que nous avons mangés à la chambre. Les enfants étaient agités ; leur gros cornet ne leur a pas fait ! Dodo à 9 h.

L'État de Washington

Avant de poursuivre le récit de voyage, une courte introduction s'impose sur cet État du nord-ouest des États-Unis d'une superficie de 184 674 km², et d'une population de 6 468 424 habitants (2007). Donnant à l'ouest sur l'océan Pacifique, l'État de Washington est bordé au nord par la province canadienne de la Colombie-Britannique, à l'est par l'Idaho et au sud par l'Oregon. L'État porte le nom du premier président des États-Unis, George Washington. Sa capitale est Olympia (44 645 hab.), et sa métropole, Seattle (569,101 hab.). Ses villes principales sont regroupées autour du Puget Sound, un immense bras de mer qui crée ce climat tempéré et humide si particulier à l'État.

Autrefois principalement axée sur les produits agricoles et forestiers, l'économie de l'État de Washington est aujourd'hui puissante et diversifiée. Le nord-est de la région possède d'immenses gisements de plomb et de zinc. Les autres ressources minérales sont la magnésite, l'uranium et le charbon. L'agriculture est très prospère. Cet État est le premier producteur national de pommes et le troisième pour le bois. Les autres productions sont le blé, les légumes (pommes de terre), les fruits (poires, cerises), la betterave à sucre. L'élevage (bovins, volailles) est très développé. La pêche côtière est active (huîtres, crustacés, thons, morues, colins), ainsi que la pêche en eau douce (saumons).

L'industrie est un secteur majeur de l'économie de l'État de Washington. Boeing (construction aéronautique) en est un acteur essentiel. Toutefois, depuis les années 1980/90, le paysage économique de l'État a été bouleversé par une rapide croissance des secteurs de l'ingénierie, de la physique, de la chimie et de l'informatique ; ainsi, les sièges de grandes entreprises comme Microsoft, Amazon, Starbucks et Nordstrom se trouvent dans le comté de Seattle (le King

County).

Le tourisme est également un secteur florissant de l'économie de l'État de Washington, qui possède trois parcs naturels nationaux, de nombreux sites historiques évoquant l'époque des pionniers et la vie des Amérindiens, et de nombreux domaines skiables.

En 1846 est établie la frontière actuelle entre les États-Unis et le Canada. L'achèvement des voies ferrées du Northern Pacific (1886) et du Great Northern (1893) a alors favorisé le développement économique de la région qui intègre l'Union le 11 novembre 1889, devenant le 42^e État américain. La croissance est alors rapide jusqu'à la Première Guerre mondiale. La culture du blé, l'élevage extensif du bétail dans l'est de l'État de Washington, la production de bois d'œuvre et la pêche sont les principales activités économiques. Vers le milieu du XX^e siècle, la construction de gigantesques barrages sur le fleuve Columbia permet d'irriguer les sols et de produire massivement de l'énergie hydroélectrique, ce qui attire les industries de l'aluminium. Les ports intérieurs se développent en même temps que le trafic maritime de marchandises.

Jour 4, 27 juin — Oak Harbor-Poulsbo (85 km)

Le réveil à 6 h a été un peu plus difficile que les jours précédents. Le déjeuner était fourni. À 7 h 45, Ginette et moi enfourchions nos vélos pour revenir sur nos pas, par la route 20, afin de rejoindre la West Beach Road. Cette route secondaire ou tertiaire, à la fois tranquille et sinueuse, longe le détroit de Juan de Fuca. Elle offre des vues imprenables sur les pics enneigés des Olympic Mountains de l'Olympic Peninsula, dont le Mt Olympus qui culmine à 2 428 m. Quel grand plaisir de pédaler avec des vues si superbes ; cela nous

faisait oublier le froid (environ 15 °C) !

Une trentaine de kilomètres après Oak Harbor, nous nous sommes arrêtés, le temps d'un café et d'une courte marche, au charmant village de Coupeville (1 723 hab.), datant de 1910. En y arrivant par la Madrona Way, on avait une vue splendide sur Penn Cove, qui est une ravissante baie ; on peut même distinguer clairement, au loin, le Mt Baker.

À 10 h, nous quitions Coupeville en prenant la S. Engle Road, chemin pittoresque et champêtre qui nous a fait découvrir la région agricole. Huit kilomètres plus loin, nous étions à Fort Cassey pour prendre le traversier de Port Townsend (8 334 hab.), ville située dans l'Olympic Peninsula. Le départ étant fixé à 11 h 15, nous avons attendu presque une heure pour un trajet de 30 min. À notre arrivée, nous avons dîné au Subway situé en face du port ; Nicolas eut droit au désagrément d'une généreuse portion de piment fort, et Sarah avait des maux de ventre depuis ce matin. Notons de Port Townsend que « sa situation stratégique à l'entrée du Puget Sound [un bras de mer de l'océan Pacifique] en fit le port le plus actif des États-Unis [...] avec le plus remarquable ensemble de demeures victoriennes de la côte Ouest en dehors de San Francisco » (GB 338).

Ayant pédalé un peu moins de 40 km depuis ce matin, Ginette et moi avons roulé promptement les 33 km jusqu'à Port Ludlow (1 968 hab.). Dix kilomètres plus loin, nous traversons le Hood Canal Bridge. Construit en 1961, ce ponton, ou si vous préférez, cette plate-forme flottante relie deux péninsules : Olympic et Kitsap. Sa longueur totale de 2 398,5 m en fait le plus long pont flottant du monde situé dans un bassin d'eau salée connaissant la marée, et toute catégorie confondue, le troisième plus long pont flottant du monde.

À 16 h 30, nous arrivions à Poulsbo (6 813 hab.) par la route 3. De notre chambre au second étage du Poulsbo Inn (qui est abordable), nous avons une vue magnifique sur les Olympic Mountains. C'est un spectacle fascinant que de voir les neiges éternelles des hauts sommets en plein été ! Il est à noter que depuis Port Townsend, il y a eu de ces montées escarpées qui nous ont poussés dans nos derniers retranchements, c'est-à-dire en première vitesse !

Nous avons pris la collation vers 17 h au Dairy Queen, puis on a fait l'épicerie. En soirée, nous avons pris une bière, assis en haut de l'escalier, en admirant les majestueuses montagnes aux pics enneigées. Quel magnifique spectacle !

Jour 5, 28 juin — Poulsbo-Shelton (54 km)

Au réveil (de 5 h 30 à 6 h, il pleuvait déjà. Nous avons savouré le déjeuner continental (qui était compris dans le prix) ; les gaufres étaient délicieuses ! Nos premiers coups de pédale sous la pluie n'ont pas été très agréables ! Après une bonne heure, nous pensions être à Bremerton quand nous étions, en fait, à Bainbridge Island, soit à 25 km dans la mauvaise direction, c'est-à-dire concrètement à environ 50 km d'où l'on aurait dû être ! À la suite d'un retour sur nos pas en voiture, nous nous remîmes en selle à Silverdale vers 10 h 15, et par bonheur, la pluie s'était momentanément interrompue. Quelque 15 km plus loin, nous atteignons finalement Bremerton.

À l'entrée de cette ville de 37 259 habitants construite sur des collines, nous avons rencontré une côte raide qui nous a littéralement sorti les tripes, comme on dit. En première vitesse, les pulsations cardiaques extrêmement élevées, Ginette et moi avons pensé mettre pied à terre pour la première fois du voyage, mais les *bikers* sauvages n'abandonnent pas si facilement... On l'a bien eu, cette

côte !

Pour quitter Bremerton, nous avons eu du mal à trouver notre chemin. Décidément, on a perdu beaucoup de temps en matinée ! Nous avons dîné quelque part entre Bremerton et Belfair, à l'entrée d'un terrain de golf ; un dîner qui s'est terminé sous une pluie intermittente. Lorsqu'elle a cessé, nous avons repris la route avec joie, et soulignons que ça roulait bien. Mais quelques kilomètres plus loin, une bonne averse nous a surpris ; Ginette et moi étions trempés jusqu'aux os malgré nos coupe-vent cyclistes. Nous nous sommes alors mis à l'abri dans un abribus en bois à Belfair (200 hab.).

La pluie ne cessant pas, nous avons décidé de mettre les bicyclettes sur les porte-vélos pour nous rendre à Shelton (8 442 hab.), à une trentaine de kilomètres, car il n'y avait ni ville ni village avant. À 15 h, nous y avons trouvé un motel passable mais pro-pre. Après avoir déchargé les bagages de la voiture, nous avons pris la collation de quatre heures au Starbucks Coffee. Puis, nous nous sommes ravitaillés à l'épicerie d'à côté. En soirée, nous avons pris une bière bien méritée en écoutant, avec les enfants, le film *Spiderman II*.

Même si la journée s'est ainsi déroulée sous le signe de la pluie, nous avons souvent roulé à travers les forêts et vu encore plus de pics enneigés qu'hier, ce qui a rendu le trajet plaisant quand même. C'est ça le charme de l'État de Washington, qui a pour devise *Evergreen State* (l'État toujours vert). C'est une beauté différente de l'Oregon et de la Californie, mais c'est tout de même une beauté. La nature et le sport occupent une place importante « dans cet État aux paysages creusés par les glaciers et recouverts d'une épaisse forêt de pins, refuge des cervidés, des ours et des pumas. » (GB 313)

Jour 6, 29 juin — Shelton-Centralia (90 km)

Après avoir déjeuné à la chambre (les rôties ont pris du temps, car le fusible sautait constamment), nous avons pris la route vers 8 h sous un ciel très nuageux. Comme tous les matins jusqu'à maintenant, nous avons deux ou trois vêtements superposés, mais ce matin je n'avais pas mis un sous-vêtement sous mon maillot, et j'ai eu froid malgré mon coupe-vent et le fait que je moulinais assez rapidement.

Vers 9 h 30, Ginette et moi nous sommes laissés surprendre par une averse, et toute une ! Nous étions trempés jusqu'aux os. Nous avons trouvé refuge dans un petit magasin général dans un coin perdu, ce qui nous a permis de nous réchauffer et de changer de vêtements. Le temps que la pluie cesse et que nos coupe-vent sèchent un peu, nous avons parlé de temps à autre avec la propriétaire et deux clients de la région. Nous avons repris la route une heure plus tard ; malgré la chaussée mouillée, ça roulait bien.

À 11 h 30, nous étions rendus à Elma (3 049 hab.) où nous avons pris la collation dans le dépanneur d'une station d'essence. À scruter le ciel et les nuages, je savais pertinemment qu'il pleuvrait sous peu et que, par conséquent, nous étions mieux d'attendre à l'abri plutôt que de pédaler jusqu'à ce que la pluie nous eût surpris. Je ne me suis pas trompé : une averse s'abattait sur la ville une trentaine de minutes plus tard. Nous avons dîné à cette station libre-service sur une table extérieure à l'abri de la pluie, mais pas du froid ! Nous sommes entrés plusieurs fois pour nous réchauffer un peu.

Vers 13 h, nous quitions Elma en voiture, car il pleuvait fort. Mais à peine 3 ou 4 km plus loin, le soleil était au rendez-vous ; nous avons alors enfourché nos montures avec joie. Nous avons roulé sur une route vraiment tranquille et belle (la South Bank Road), qui traverse une verdoyante

campagne où nous avons vu des pâturages avec des chevaux, des vaches et des chèvres. Tout l'après-midi, nous avons eu la chance de passer entre les gouttes d'eau et, du coup, de rester au sec et de profiter pleinement de la beauté des paysages. Youpi !

Nous avons trouvé facilement une chambre au Econo Lodge (beau, bon pas cher) à Centralia vers 4 h de l'après-midi. Après la douche, j'ai été acheter des protéines avec Ginette ; nous en avons besoin ! Ensuite, nous avons tous soupé à un McDonald's qui a de la classe ; j'ai mangé une salade de poulet avec Nicolas bien assis dans des fauteuils confortables en cuir devant le foyer ! Puis, après une petite épicerie au Safeway où Sylvie a reçu une carte de membre lui assurant des réductions parfois substantielles, les adultes ont savouré une bière en écoutant, avec les enfants, un film sur la chaîne Disney Channel. Ce fut une soirée bien agréable. Nous ne nous sommes jamais couché aussi tard du voyage jusqu'à maintenant : 21 h 45... Mais le film avait commencé tard !

Jour 7, 30 juin — Centralia-Castle Rock (72 km)

Toutes les matinées se ressemblaient jusqu'à maintenant : on gèle tôt le matin et, petit à petit, très lentement, ça se réchauffe. Mais aujourd'hui, c'était une journée spéciale : au lever, il faisait soleil... sans pluie ni nuages à l'horizon ! À la suite de deux jours à pédaler sous la pluie, ça remonte le moral ! Aussi, Sylvie et moi fêtons nos 17 ans de mariage. Un déjeuner continental s'imposait ; ça tombait bien, il était fourni !

Nous avons pris la route à 8 h 15, et il nous fut difficile de sortir de Centralia (14 742 hab.). Sylvie s'y est fait arrêter pour avoir prétendument coupé un autobus, mais au lieu de lui donner une contravention, les policiers l'ont renseignée

sur le chemin à suivre !

Toute la journée, nous avons roulé sur de jolies routes de campagne secondaires et tertiaires bien tranquilles. Elles ressemblaient parfois aux routes sur lesquelles nous avons roulé en Ontario du Nord : la chaussée asphaltée est bien entretenue. Cela fait changement du Québec ! En matinée, il y a eu beaucoup de bonnes montées. Heureusement, ce qui monte finit toujours par descendre ! Nous avons dévalé une longue côte en ligne droite à 70 km/h ; c'était inouï. En plus de voir les traditionnels animaux de la ferme dans les pâturages, nous avons croisé des lamas.

À 11 h 30, après quelque 50 km, nous avons collationné au seul village rencontré depuis ce matin : Toledo (653 hab.). C'est dire que nous roulions sur de vrais chemins de campagne ! Quelques kilomètres plus loin, on pédalait sur un chemin tertiaire (peut-être même quaternaire !) qui longeait la Cowlitz River d'un côté et, de l'autre, des champs... C'était de toute beauté. Sur une quinzaine de kilomètres, nous n'avons rien rencontré, ni gens ni voitures, seulement un faon caché dans des buissons sur le bord de la route. Seule une carte cycliste connaît de telles routes ! Je doute fort que l'on puisse les trouver sur une carte routière « régulière ».

Mis à part cette dernière section où l'on a longé une rivière, les routes parcourues aujourd'hui sont plutôt sinueuses et montagneuses. Le hic, c'est qu'à cinq reprises environ, Ginette et moi avons rencontré des chiens errants ou non attachés qui, surgissant subitement, nous ont poursuivis toutes dents dehors... Je n'ai pas besoin de dire que le cœur a fait un tour ! Mais il faisait soleil... et cela suffisait pour nous rendre heureux.

Nous avons dîné dans le stationnement d'un tir à l'arc de

fortune. Quelques kilomètres plus loin, nous arrivions à Castle Rock ; il était 14 h 15. Hélas ! il n'était pas question d'aller plus loin, car c'était le dernier village avant 70 km ! Nous avons alors visité cette localité de 2 130 habitants, où nous avons pris un cornet au centre-ville.

De retour au motel (dont la chambre est très grande, comme la majorité de celles où nous avons séjourné), nous avons pris un café glacé à The Coffee Cabin, située dans le stationnement du motel en bordure de la route. Belle expérience que l'on aurait dû essayer avant ! Cette franchise à l'air prospère dans l'État de Washington, car nous en avons croisé plusieurs sur notre route jusqu'à présent. À l'avenir, on s'y arrêtera dans la mesure du possible ! Le café y est franchement succulent. Nous ne nous attendions aucunement à savourer des expressos, des cappuccinos ou des cafés glacés aussi délicieux en sol américain ; nous étions victimes de nos préjugés ! D'autres États auraient intérêt à s'intéresser réellement à ce type de franchise !

Avec l'aide des enfants, Ginette et moi en avons profité pour laver nos vélos derrière le motel, qui après brillaient comme des sous neufs... Durant ce temps, Sylvie et Sarah ont fait une épicerie. Au menu ce soir, salade de macaroni et thon. La soirée s'est terminée en regardant, à la télévision, le film *Seul au monde* avec Tom Hanks. Nous nous sommes couchés à 21 h 30 à cause des feux d'artifice.

*Jour 8, 1er juillet — Castle Rock (WA)-Astoria (OR)
(108 km)*

Bien que le déjeuner soit inclus, nous avons préféré manger des rôties à la chambre, car celui-là n'était composé que de pâtisseries et de café, ce qui n'est pas très nourrissant ! À 7 h 30, nous étions sur la seule route qui mène à Coal Creek (32 hab.), avec une petite pensée pour la

fête du Canada. Les chemins secondaires et tertiaires sont peu achalandés, sinueux et pittoresques, bref ils sont charmants ; en retour, il y a de ces côtes raides et continues de 2 à 5 km.

En matinée, nous avons souvent croisé des chevaux, des ânes et des vaches, ainsi que des chiens qui sortaient de partout et nous couraient après, désireux de mordre à pleines dents dans nos tendres mollets ! Depuis hier, nous avons été pourchassés au moins une dizaine de fois ; par bonheur, il y avait plus de peur que de mal. Fort de mon expérience d'hier, j'avais ce matin sorti ma bouteille de poivre de cayenne que je ne comptais utiliser qu'en cas de situation désespérée, mais elle n'a pas servi — bien que j'aurais pu à quelques reprises ! Avant la collation à Coal Creek, deux chiens m'avaient pourchassé dans une montée abrupte — où j'étais en première vitesse — et un troisième m'attendait au sommet sur un talus. J'ai alors redescendu une partie de la côte pour la remonter en tandem avec Ginette ; j'avais le doigt sur la gâchette de la bouteille de poivre de cayenne tout en parlant fermement aux chiens. Il n'était pas question que je laisse Ginette seule pour être en proie à ces bêtes !

Vers 10 h, nous avons atteint la majestueuse Columbia River ; nous avons alors pris l'Ocean Beach Road vers Westport en passant par Cathlamet (565 hab.). Cette route offre des vues superbes sur le fleuve, ainsi que quelques rudes montées. D'une longueur d'environ 800 m, nous avons traversé le Cathlamet Bridge, qui est visible à 7-8 km ; il relie Cathlamet à Pudget Island en enjambant la Columbia River. Après avoir pédalé un peu plus de 5 km sur cette île, nous avons pris le bac de Westport (3 \$ seulement) qui franchit le second bras de la Columbia River ; du coup, nous entrons dans l'état de l'Oregon. Nous sommes parvenus au traversier à midi dix, certains d'avoir manqué celui de midi, mais on a juste eu le temps de sortir la

nourriture pour pique-niquer dans un parc qu'il arrivait. « Sors des toilettes, Paul, il arrive ! » ai-je entendu promptement.

Nous avons dîné, à 12 h 40, dans la cour de récréation de l'école fleurie adjacente à l'église de Westport (500 hab.). L'odomètre indiquait 68 km, ce qui est énorme si l'on tient compte des côtes raides auxquelles nous avons été confrontés. 40 km seulement nous séparaient d'Astoria. Le plus beau moment de la matinée fut lorsqu'on longeait la Columbia River avec une brise légère de face et de belles montées.

Nous avons repris la route (la 30) à 13 h 40. Que de longues et raides montées d'ici Astoria ! Nous étions à peine échauffés que nous gravissions notre première côte (de 5 km environ). Les seules localités rencontrées en chemin furent Knappa Junction et Svensen (650 hab.). La route, qui passe par la forêt et la montagne, nous a permis d'apercevoir des aigles à tête blanche ; nous en avons également vu dans l'État de Washington. Finalement, nous sommes arrivés à Astoria vers 16 h après avoir rencontré en chemin un Nebraskain qui terminait son périple à Astoria.

Nous avons réservé une chambre pour deux nuits au Comfort Suites. L'hôtel est situé sur le bord de la Columbia River, et entre les deux, un ancien tramway passe régulièrement. Les enfants et Sylvie ont profité de la piscine avant que nous soupions tous au restaurant pour fêter notre anniversaire de mariage et notre arrivée en Oregon ! Étant donné qu'Astoria est une ville portuaire située à la jonction de la Columbia River et de l'océan Pacifique, j'avais l'envie de déguster un saumon du Pacifique. Mais il nous fallait dénicher un bon restaurant avec un menu varié.

C'est ainsi que nous nous retrouvâmes au Baked

Alaska, dont la vue donne directement sur la rivière Columbia et le Pacifique. Sylvie a eu droit à un super steak au fromage bleu, Ginette a opté pour de succulents pétoncles, les enfants ont préféré la pizza, et moi, mon saumon grillé était aussi délicieux que minuscule ! Je m'attendais à une généreuse portion puisqu'on était en sol américain et, qui plus est, sur le bord de la mer. Cette assiette fut une cruelle déception, mais pas le vin ! Après tant d'énergie dépensée, et un morceau de saumon qui tient dans la paume de la main avec trois bouchées de riz,

« mais ça ne va pas ! » m'indignais-je poliment à la serveuse. Mais il a fallu faire avec ! Le restaurant nous a offert le dessert, à Sylvie et à moi, afin de souligner notre anniversaire de mariage. Mais je suis resté sur mon appétit quand même. Durant le voyage, ce saumon est vite devenu un « running gag » !

L'État de l'Oregon

Cet État du nord-est des États-Unis compte 3 747 455 hab. Donnant sur l'océan Pacifique, l'Oregon est bordé au nord par l'État de Washington, à l'est par l'Idaho, et au sud par le Nevada et la Californie. Sa capitale est Salem (148 000 hab.), et sa métropole, Portland (537 000 hab.). Bien que sa superficie (251 471 km²) soit plus vaste que celle de l'État de Washington, l'Oregon est toutefois beaucoup moins peuplé que celui-ci.

L'Oregon possède 480 km de plages de sable blond bordant un littoral qui associe des vues sur l'océan à couper le souffle avec de charmantes stations balnéaires telles que Seaside et Cannon Beach. Sa géographie est très diversifiée. À l'Ouest, la chaîne Côtière, qui culmine à 1 219 m, longe l'océan Pacifique ; c'est là où nous avons pédalé pendant 667 km. Elle est délimitée à l'est par la vallée de la Willamette, plaine située dans le prolongement

sud du Puget Sound. Plus à l'est se trouve la chaîne des Cascades, où culminent des cônes volcaniques tels que le mont Hood (3 426 m). La moitié orientale de l'État est constituée par les plateaux de la Columbia surmontés de massifs montagneux. Au sud s'étend une partie du Grand Bassin, au drainage endoréique. Le climat est tempéré humide à l'ouest de la chaîne des Cascades, continental et aride à l'est. Les forêts de conifères (sapins, cèdres, pruches) couvrent 43 % du territoire.

Autrefois dominé par l'agriculture et l'exploitation de ses vastes forêts, l'Oregon possède aujourd'hui une économie diversifiée. Les ressources minérales sont limitées, mais l'énergie hydroélectrique est abondante. Les principales ressources agricoles reposent sur l'élevage, les cultures de céréales dans le Nord, maraîchères et fruitières (poires, cerises, fraises) dans l'Ouest. La pêche (saumons, morues, crevettes), l'ostréiculture et l'exploitation forestière sont très développées. L'Oregon est le premier producteur national de bois. Les principaux secteurs industriels sont les papeteries, l'agroalimentaire, la construction mécanique, l'électrochimie, l'électrometallurgie (aluminium).

L'Oregon est érigé en Territoire en 1848. Il incluait alors l'État actuel de Washington qui s'en sépare en 1853. Il intègre l'Union le 14 février 1859, devenant le 33^e État américain. Commencée en 1792 avec Robert Gray, l'exploration de l'Oregon fut achevée avec l'expédition Lewis et Clark (1804-1806), qui fut la première expédition américaine à travers les États-Unis jusqu'à l'océan Pacifique. Partis de Saint Louis dans le Missouri, ils remontèrent la Missouri River jusqu'à la Columbia River avant de finalement atteindre le Pacifique. C'est là, à l'embouchure de la Columbia, que John Jacob Astor fonda en 1811 un comptoir de commerce de la fourrure : Astoria.

C'est la plus vieille ville à l'ouest du Mississippi, qui compte aujourd'hui quelque 10 000 hab.

Jour 9, 2 juillet — Astoria

Après avoir pris le déjeuner continental à l'hôtel (qui était compris), nous avons fait la lessive pour toute la famille. Puis, vers 11 h, nous avons visité The Astoria Column, érigée en 1926 sur la plus haute colline d'Astoria (Coxcomb Hill, 595 pieds). Sur cette colonne Trajane de 125 pieds de hauteur, on peut admirer 128 pieds de fresque en spirale qui commémore, en 14 scènes, la découverte et la migration vers l'Ouest. Sylvie, nos deux filles et moi avons gravi son escalier en colimaçon de 164 marches afin de profiter d'une splendide vue panoramique sur la ville et ses environs ; Ginette et Nicolas ont préféré nous attendre en bas. De là-haut, on voit bien que la ville est bâtie sur la rive gauche, ou sud, de l'embouchure de la Columbia River. C'est l'endroit idéal pour prendre des photos de la côte Ouest, de l'océan Pacifique, d'une péniche naviguant lentement sur la Columbia River, de l'Astoria-Megler Bridge, des rivières, des montagnes et des forêts environnantes. À ne pas manquer !

Nous avons été témoins d'une drôle de coutume : des Américains achetaient, à la boutique de souvenirs, des avions en bois qu'ils lançaient du haut de l'Astoria Column. Avant de monter, les filles en avaient ramassé quelques-uns sur le gazon pour les lancer, à leur tour, du sommet.

Puis, nous avons photographié un élégant manoir victorien, qui est aujourd'hui le Flavel House Museum. Construit en 1885, il fut la demeure du capitaine George Flavel, pilote sur la Columbia River et premier millionnaire de la région. Bel exemple d'architecture de style Queen Anne (avec ameublement et oeuvres d'art de la période), la

maison Flavel repose sur un parc couvrant l'ensemble d'un bloc d'habitations. Elle a retrouvé sa forme originale par des experts dans la restauration historique. Sa décoration extérieure se distingue par la coupole du quatrième étage utilisée par le capitaine et sa femme pour regarder le trafic fluvial.

Nous sommes ensuite partis pour Long Beach (WA), en traversant le Astoria-Megler Bridge qui fait 6,44 km de long. Construit en 1966, ce magnifique pont à poutres cantilever en treillis enjambe la Columbia River, reliant ainsi deux États : l'Oregon et Washington. La poutre principale mesure 1 232 pieds, ce qui fait d'elle le plus long treillis continu (*continuous truss*) du monde.

Quelques kilomètres avant Long Beach, la route fut momentanément fermée à cause d'un accident. En rebroussant chemin d'à peine 2 km, nous en avons profité pour dîner d'un succulent hamburger dans un petit restaurant à l'aspect très ordinaire à Chinook. Preuve qu'il ne faut pas se fier aux apparences !

Nous savons maintenant pourquoi Long Beach est reconnue pour ses plages désertes, c'est parce qu'il fait froid en titi ! Trop froid même pour parcourir en entier le sentier de planches de plus de 8 km — où les enfants ont couru à leur guise — qui suit une plage où le vent frisquet est favorable aux cerfs-volants, mais peu à la baignade. Au début de ce chemin de bois, nous avons observé un squelette de baleine bien conservé. Bien que l'eau soit très froide, Sylvie et les enfants ont mis les pieds dans l'océan Pacifique. Il faut dire que c'était la première plage rencontrée du voyage. Nous étions heureux d'être en Oregon pour longer la côte du Pacifique et sortir « du bois ». Nous passions d'un décor de verdure et de montagne à un décor de mer et de falaise.

Ce que nous ne savions pas, c'est que le froid et l'eau glacée de Long Beach auguraient la côte de l'Oregon ! Comme dit le GB 344 à son sujet : « Près de 600 km de côte, signalés par 11 phares historiques et semés de coquettes stations dites balnéaires, même si leurs vastes plages de sable, en raison de la violence et de la fraîcheur du Pacifique, se prêtent moins à la baignade qu'aux promenades à pied ou à cheval. »

De retour à Astoria, nous sommes tombés sur une Coffee Cabin où nous avons savouré, comme la dernière fois, un excellent café glacé. Puis, nous avons pris l'Astoria Riverfront Trolley, qui circule sur rail le long de la Columbia River. Ce vieux trolley de 1914 fut parfaitement restauré par des bénévoles dans les années 1980. Sur un trajet de 5 km, un guide touristique nous renseigne, entre autres, sur l'histoire d'Astoria. Il est à noter que l'on peut embarquer et descendre n'importe où durant le trajet dont l'aller-retour dure environ 40 minutes, et ce, pour un dollar par personne ! Après un aller-retour, Nicolas et moi avons repris la voiture pendant que Ginette, Sylvie et les filles ont pourvisvi en trolley pour retourner à l'hôtel.

Pour souper, j'ai acheté un poulet cuit à l'épicerie ; accompagné de laitue et de légumes, c'était plus copieux que le saumon d'hier ! Nous avons ensuite regardé les photos de la journée sur le portable en prenant une bière en mangeant des pistaches et des croustilles. La soirée détendue s'est terminée au spa et à la piscine de l'hôtel.

Jour 10, 3 juillet — Astoria-Tillamook (110 km)

Quelle journée de rêve ! Le plaisir a l'état pur... Après nous être réveillés tôt et avoir pris un bon déjeuner continental, nous étions sur la route à 7 h 45. Nous avons décidé de

bifurquer à la Logan Road au lieu de suivre la Lewis & Clark Rd. ; de toute façon, elles se rejoignent un peu plus loin. Vers 10 h, nous étions déjà rendus à Seaside après avoir parcouru 35 km entre monts et vallées, avec certaines montées continues et abruptes de 2 à 5 km, ou plus.

Avec ses quelque 6 200 hab., Seaside est la première station balnéaire que nous ayons gagnée à vélo (n'oublions pas que Long Beach fut visitée en voiture). Elle « s'est développée à partir de 1873 grâce à l'ouverture de la ligne de chemin de fer Portland-San Francisco par la côte » (GB 345). Située à 90 km de route de Portland, on peut comprendre que les Portlandais, notamment, ont adopté cette station balnéaire.

Après avoir collationné dans un parc public à Seaside, nous avons pédalé doucement sur le *boardwalk* (de 3 km) qui suit une jolie plage, offrant de splendides vues sur le Pacifique. Nous y avons vu la statue de bronze de Lewis et Clark, dont leur expédition « fut l'un des épisodes les plus importants de l'histoire des États-Unis. Aujourd'hui encore, cette aventure symbolise l'épopée mythique qui ouvrit les portes de l'Ouest » (GB 342).

À la collation suivante, nous étions déjà rendus à une autre station balnéaire dont sa beauté naturelle nous a fait rêver quelques mois avant notre départ : Cannon Beach (1 600 hab.). Juste avant, nous avons distingué sa fameuse silhouette emblématique, Haystack Rock, un rocher émergeant de l'eau en forme de meule de foin. « Avec ses élégantes villas en bois de cèdre, c'est la station la plus charmante — mais aussi la plus chère — de la côte » (GB 346). La ville doit son nom à la goélette Shark de la marine américaine qui s'est brisée en morceaux à l'embouchure de la Columbia River en 1846, et dont une grande partie avec trois canons s'est échouée au sud d'ici, à Arch Cape.

Nous avons dîné sur la plage de Cannon Beach, marché sur le sable chaud, mis nos pieds à la mer... « C'est difficile à imaginer, mais nous y sommes bel et bien ! » nous disions-nous. Au loin, on peut voir des rochers qui sortent de l'eau, et sur l'un d'eux à mille pieds de hauteur, Tillamook Rock Lighthouse (1879). Ces rochers sont des morceaux de falaise que le temps n'a pas encore réussi à gruger entièrement.

Après le dîner, nous avons marché un peu afin de trouver une cabine téléphonique pour réserver une chambre au Best Western à Tillamook (car on est la veille de l'Independence Day, qui est une période d'affluence). Durant ce temps, Nicolas et Annabelle ont continué à s'amuser sur la plage, mais à un endroit bien délimité.

Après deux bonnes heures passées à Cannon Beach, nous avons repris la route non sans un pincement au cœur. Quelques kilomètres plus loin, nous nous arrêtons à un belvédère, atteint à la suite d'une montée continue de 4-5 km, pour admirer le paysage et prendre des photos de rêve de Cannon Beach — avec ses falaises, ses plages et ses rochers inoubliables — et des environs. J'ai rarement vu un paysage aussi beau et ravissant de toute mon existence... et j'y étais « en personne », et nous y étions « en personne ». Trois ou quatre autres belvédères nous ont également permis des vues grandioses de la côte de l'Oregon. Certains points de vue étaient durement gagnés par de longues montées de 3-5 km. Mais quelle vue à couper le souffle ! C'est une journée de rêve, la joie à l'état pur, disais-je. J'en avais mal aux joues à force de sourire !

À une heure trente à vélo de Cannon Beach (incluant une trentaine de minutes d'arrêt afin d'admirer le paysage), nous avons dégusté un café glacé à Nehalem. Ce fut doux au cœur comme une fête, car aucun de nous ne s'attendait à

trouver une Coffe Cabin dans une bourgade de 203 habitants ! La vie réserve de belles surprises.

À Bay City (1 149 hab.), nous avons aidé deux filles qui avaient une crevaison. Après avoir remplacé la chambre à air, j'ai remarqué que la nouvelle fuyait. N'ayant plus aucune chambre à air de la bonne grandeur, nous avons alors mis leur bicyclette sur les porte-vélos, et Sylvie les a amenées à la boutique de vélo de Tillamook pendant que Ginette et moi gagnions l'hôtel en quelques coups de pédale grâce à un vent dans le dos. (Nous n'étions qu'à une douzaine de kilomètres de Tillamook.) Je n'ai nul besoin de dire que ces deux cyclistes étaient heureuses, et nous aussi. Elles ont voulu récompenser Sylvie en lui offrant 20 \$, ce qu'elle a dignement refusé. Une B.A. est une B.A. !

Avec ses 4 352 hab., Tillamook est un centre névralgique de la production de fromage en Oregon, notamment du cheddar, ainsi que de crème glacée, de yogourt et d'autres produits laitiers. Sur la route 101, on peut visiter le Tillamook Cheese Visitors Center, qui accueille des millions de personnes par année. On comprend alors que les terres agricoles qui entourent la ville servent de pâturage pour les vaches, et qu'elle vit de l'industrie laitière. Tillamook est aussi connue pour son Air Museum qui expose une trentaine de vieux avions militaires dans le plus grand hangar du monde.

À l'hôtel, piscine et spa étaient au rendez-vous ! Puis, nous avons commandé deux pizzas de Pizza Hut que nous avons mangées à la chambre avec une bière. Voir les photos de la côte Ouest sur le portable fut un moment très agréable. Nous avons vécu une journée merveilleuse qui restera à jamais gravée dans notre mémoire. Cette journée à elle seule vaut le voyage !

Jour 11, 4 juillet — Tillamook-Lincoln City (93 km)

À la sortie de Tillamook, nous avons pédalé 3 km à travers de verts pâturages baignés dans une légère brume matinale. Puis nous avons pris une route très pittoresque jusqu'à Netarts (21 km), la Bayocean Rd. NW qui devient Cape Meares Loop Rd. Elle offre des vues grandioses sur la Tillamook Bay et les montagnes loin derrière qui accrochaient au passage quelques nuages, ainsi que sur la Bayocean Peninsula et la côte du Pacifique. En fait, cette route — dont la chaussée est passable au début — constitue une section (le tiers) de la Three Capes Scenic Route. Nous avons gravi une pente de 400 pieds et une autre de 800 pi, toutes deux assez raides pour nous forcer à nous replier en première vitesse. Mais cette route vaut le détour !

Sylvie et les enfants ont visité le phare (1890) de Cape Meares State Park et le rocher aux otaries, dont le cap est couvert de grands pins Sitka. De Cape Meares, on voit distinctement une petite plage de toute beauté (à 5 km environ) coincée entre deux falaises à la hauteur d'Oceanside (326 hab.), ainsi que les Three Arch Rocks. Comme le rocher Percé en Gaspésie, ceux-ci sont de longues falaises détachées de la côte et creusées d'une arche naturelle. D'Oceanside à Netarts (744 hab.), il y a de superbes vues sur la mer et ses falaises, ce qui réconfortait notre cœur dans les montées abruptes ! C'est dans ce dernier village que nous avons pris une collation bien méritée. Nous avons croisé des gens, notamment des Asiatiques, qui allaient à la pêche au pétoncle sur la batture.

À 11 h, nous étions au Cape Lookout State Park, où nous avons pris des photos de ses longues plages de sable, de la Netarts Bay et de la péninsule du même nom. Puis nous avons poursuivi notre route jusqu'à Sandlake (un lac de sable sans eau !) ; 16 ou 17 km plus loin, nous dînions

au Cape Kiwanda State Park. Nous venions de parcourir les 40 milles (64 km) de la Three Capes Scenic Route, classée deux étoiles par le Guide Bleu de Hachette, et de franchir ses trois caps (Meares, Lookout et Kiwanda).

Nous avons dîné en admirant la plage calme de Cape Kiwanda où les véhicules ont le droit de circuler et de stationner ; les promenades à cheval sont également permises. Évidemment, les enfants en ont profité pour patauger dans la mer même s'il ventait fort et que c'était frais. Il y a des rochers (des formations de grès) qui sortent de l'eau comme à Cannon Beach, bien que beaucoup moins nombreux. Le cap Kiwanda est situé tout près de Pacific City (1 027 hab.). Ce village de pêcheurs, loti d'une jolie plage, était sur notre chemin.

De Pacific City à Lincoln City, nous avons roulé sur la route 101 et collationné à peu près à mi-chemin, soit au belvédère de Neskowin (169 hab.). Depuis ce matin, nous montions et descendions sans cesse, et ce, jusqu'à notre point d'arrivée, Lincoln City. Dans de telles conditions, 93 km à vélo constituent une bonne journée. Dès Neskowin, Ginette et moi sentions que nos forces s'épuisaient. Dans ce cas, rien de mieux qu'un bon café glacé pour nous requinquer ! Ce que nous avons fait vers 15 h 45, dès notre arrivée à Lincoln City (7 437 hab.). Ensuite, nous avons loué une chambre au Comfort Inn, qui offre une belle vue sur la mer de l'autre côté de la rue.

Sarah a fait l'épicerie avec Sylvie. Puis celle-ci a été seule au bord de la mer. Le dodo fut difficile pour certains à cause des feux d'artifice de l'Independence Day.

Jour 12, 5 juillet — Lincoln City-Florence (104 km)

Une autre journée de rêve... la troisième où l'on a eu droit

à des paysages à couper le souffle, accompagnés d'un vent de dos ; de plus, c'est aujourd'hui qu'il était le plus fort (20 ou 25 km/h). Que demander de plus ? Certes, les enfants auraient aimé visiter une verrerie pour voir la technique de la fabrication du verre et des produits en verre. Mais nous étions le lendemain de l'Independence Day, soit un jour férié pour les Américains, ce qui signifie que la majorité des magasins étaient fermés !

Le trajet d'aujourd'hui (par route 101) longe continûment l'océan, offrant des vues grandioses sur les falaises et caps de la côte de l'Oregon. « Les formations rocheuses escarpées (Spouting Horn), domaine de nombreux phoques et otaries, où l'océan se brise en impressionnantes gerbes, forment un spectacle saisissant. » (GB 346) Tout est dit !

Les plus beaux points de vue s'offrent à Lincoln City, Depoe Bay, Seal Rock, Cape Perpetua, Searose Beach et Heceta Head, mais il y en a d'autres... Certains sont des cadeaux qui apparaissent comme ça, au détour du chemin ou dans une montée. Il me revenait alors en mémoire ce psaume : « Toute la création chante ta gloire, Seigneur. » Il réussissait à exprimer ce que je ressentais intérieurement. « Tant de beauté... et dire que j'y suis, que j'en profite, que je vis tout cela », me disais-je. Ah oui ! La vie est belle.

Après le déjeuner continental, Sylvie a pris des photos de la D River, la plus petite rivière du monde (120 pi), qui se trouve à deux pas de l'hôtel. Dès le départ de Lincoln City à 8 h 25, nous avons eu des vues splendides sur la mer, comme celles que l'on voit sur les photos de rêve des guides touristiques : des falaises, des vagues, des plages désertes, du vent, des oiseaux marins... et le bruit des vagues. Aussi, hormis deux côtes, aucune ne dépassait les 400 pieds. Le seul hic, c'est qu'il faisait froid. Tous les matins, Ginette et moi avions deux ou trois vêtements d'épaisseur que nous

gardions souvent toute la journée. Mais il y a tant de beauté que nous nous accommodions du froid !

Notre première collation fut prise au 23^e kilomètre, à Depoe Bay (1 174 hab.). En bordure de la mer, il y a le Whale Watching Center, qui est un centre d'information sur les baleines. C'est un des bons endroits de l'Oregon pour observer la migration des baleines grises vers l'Alaska (déc.-mars) ; les jumelles sont fournies gracieusement. Le Centre d'observation des baleines comprend des expositions sur l'histoire et le comportement des baleines, ainsi qu'un théâtre où l'on peut regarder un film sur les baleines. Je n'ai pas besoin de dire que les enfants ont bien apprécié le Centre ! De l'autre côté de la rue se trouve le plus petit port du monde ; pour le voir, il faut passer sur le pont ou le traverser par le trottoir qui passe en dessous.

À la sortie de Depoe Bay, nous avons arrêté au Cape Foulweather (500 pi au-dessus du niveau de la mer) ; de là-haut, on a une vue spectaculaire de la côte. Au pied du cap, la localité d'Otter Rock (740 hab.) apparaît dans toute sa splendeur. On voit même clairement le Yaquina Head Lighthouse (1873) à 16 km environ, situé juste avant Newport (9 532 hab.). Après avoir fait la queue une dizaine de minutes tout au plus, nous sommes repartis sans l'avoir visité, car en nous trouvant en plein vent à l'extrémité du cap, nous gelions littéralement.

Nous avons repris la route pour dîner, 25 km plus loin, un peu avant Seal Rock en bordure d'une plage déserte parce qu'invisible de la route. À cause de ses nombreuses formations rocheuses — soit dit en passant de toute beauté —, Seal Rock est devenu l'habitat de phoques, d'otaries et d'oiseaux marins. À 25 km de là, nous prenions la collation à un belvédère surplombant la petite station balnéaire de Yachats (635 hab.).

On a tout juste eu le temps de s'échauffer qu'on était déjà rendu au séduisant Cape Perpetua (5 km). Du belvédère situé à côté du Cook's Chasm Bridge (2003), on voit la Devil's Churn (la Baratte du Diable) : la mer s'engouffre dans un étroit passage rocheux en forme d'entonnoir naturel, formant ainsi des gerbes d'eau. En contrebas de la falaise, il y a un « Spouting Horn », ou un « ocean geyser » : l'eau qui pénètre avec force sous la cavité d'une roche ressort en jet par un trou à plusieurs mètres de haut.

Puis la route 101 passe à Searose Beach et offre, encore une fois, des vues spectaculaires sur la côte escarpée et sauvage du Pacifique, où les vagues se brisent avec fracas sur les rochers. Rendu au Cape Creek Bridge (US 101), il y a le plus beau phare de l'Oregon : Heceta Head. On dit qu'il serait l'un des phares les plus photographiés de la côte Ouest, et même des États-Unis. C'est le phare que l'on voit ordinairement dans les guides touristiques de l'Oregon, celui qui représente à lui seul tous les phares de l'État, voire de la côte du Pacifique. Construit à flanc de montagne à 205 pieds au-dessus du niveau de l'océan, il a été allumé en 1894. Son faisceau a une portée d'environ 34 km, ce qui en fait le phare le plus puissant de l'Oregon. La maison du gardien est un *Bed & Breakfast* où les gens peuvent passer la nuit au second étage ; on peut visiter le reste de la maison meublée de l'époque.

C'est au phare de Heceta Head que l'on a accroché nos patins, pourrait-on dire. Il était déjà 4 h 45 de l'après-midi, et il fallait trouver un hôtel. Demain, à deux pas d'ici, on visitera les Sea Lion Caves. Nous nous sommes rendus en voiture à Florence (20 km), où nous avons loué une chambre au Holiday Inn Express.

À l'entrée de la ville (7 263 hab.), il y a beaucoup de

dunes du côté de l'océan. C'est que Florence est une ville charnière : au Nord, des vagues déferlent à grand fracas sur les formations rocheuses escarpées tandis qu'au Sud, des plages de sable sans fin et des dunes sont caressées par le soleil. Quelle merveilleuse journée mémorable !

Jour 13, 6 juillet — Florence-North Bend (61 km)

Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous avons visité Sea Lion Caves à 8 h 30 ; étant les premiers visiteurs, nous avons ainsi évité l'achalandage. Nous avons vu une centaine d'otaries et de lions de mer (gros phoques à trompe) dans la plus grande grotte marine d'Amérique du Nord, à laquelle on accède en prenant un ascenseur qui descend à 220 pi sous terre. Nous avons pris des photos non seulement des otaries sur les rochers, mais aussi du Heceta Head Lighthouse, situé à 1 km environ. Cette visite vaut le détour.

À 9 h 50, nous enfourchions nos vélos pour Florence pendant que Sylvie retournait à l'hôtel pour chercher le manteau que Nicolas avait oublié. Après la ville, la route 101 prend la direction des terres afin de contourner les sables de l'Oregon Dunes National Recreation Area, qui totalise 65 km. « Ces dunes, qui atteignent 60 m de haut, peuvent être parcourues en jeep ou en moto tout-terrain. » (GB 347). Nous avons trouvé la route moins intéressante, car on voulait voir la mer, et l'on ne l'a pas vue de la journée !

À Winchester Bay, nous avons visité une boutique consacrée aux phares ; Annabelle était aux anges ! La caissière lui a donné le signet qu'elle voulait. N'ayant pas de café froid, on s'en est fait un ! On a acheté des expressos et des glaces à la vanille que nous avons nous-mêmes mélangés ensemble. Le couple après nous a demandé la même chose. Selon la caissière, Sylvie venait de créer une nouveauté !

Puis en quelques coups de pédale (2-3 km), nous avons rejoint le Umpqua River Lighthouse, qui entra en fonction en 1894 ; il est le portrait du majestueux phare Heceta Head, mais en étant moins bien situé, ce qui lui enlève du cachet. On n'a pas vu de baleines à l'horizon ; dommage ! De là, nous avons roulé 30 km en voiture afin de nous rendre à North Bend (9 544 hab.), où nous avons loué une chambre au Comfort Inn. Ginette et moi trouvions que 61 km étaient suffisants pour une journée de repos. North Bend est attenante à Coos Bay (15 374 hab.), qui est le plus grand port naturel de l'Oregon. Ces deux villes sont situées au centre de la Coos Bay.

Jour 14, 7 juillet — North Bend-Gold Beach (107 km)

Nous nous sommes réveillés plus tard que d'habitude (à 6 h 45) et malgré cela, nous étions encore un peu fatigués et, du coup, tendus. Heureusement, après un bon déjeuner continental, tout est rentré dans l'ordre.

En matinée, c'était aussi froid et venteux que d'habitude. La route secondaire ou tertiaire qui va à Bandon en passant par Charleston (700 hab.) avait de ces montées abruptes et longues, surtout la première heure. En général, c'est une caractéristique de ces routes. Il fallait bien surveiller la carte routière, car nous changions fréquemment de chemins ; de plus, « le paysage n'est pas si beau que ça », comme le disait Sylvie. C'est que la route passe dans les terres, loin de l'océan. Il y a si peu à voir qu'à la collation, nous avons décidé de nous rendre en voiture à Bandon (2 833 hab.), qui est à l'embouchure de la Coquille River, sautant ainsi une quinzaine de kilomètres. Il y a là le Coquille Lighthouse, que nous avons pris en photo.

À Bandon, nous avons bifurqué sur la route 101. Nous

avons pique-niqué au marché général de Langlois (50 hab.) ; mis à part ce commerce, il n'y a rien. 23 km plus loin, nous étions à Port Orford (1 153 hab.), heureux de revoir l'océan au Battle Rock Park. À environ 400 m du rivage, nous avons vu le souffle de baleines sous forme de gerbes d'air et d'eau. C'était d'autant plus beau et étonnant qu'aucun de nous ne s'attendait à voir des baleines aujourd'hui. De Port Orford à Ophir (60 hab.), la route longe le Pacifique sur 26 km, offrant des vues splendides sur une côte rude et sauvage battue par des flots tumultueux. Le paysage est aussi spectaculaire que celui du nord de l'Oregon, mais sans ville, village ni habitants. Ah oui ! Cette section de la côte de l'Oregon est d'une beauté naturelle et sauvage tout à fait charmante. Elle a fait notre journée.

De Ophir à Gold Beach (23 km), nous avons délaissé les vélos ; c'était l'heure de trouver à nous loger. Nous n'avons rien manqué, car la route s'éloigne à nouveau de la mer. En entrant dans Gold Beach (1 897 hab.), nous avons loué une chambre au Motel 6.

*Jour 15, 8 juillet — Gold Beach (OR)-Crescent City (CA)
(92 km)*

Quelle belle journée ! Les trois quarts du temps, la route nous a offert des vues splendides sur la côte de l'Oregon. Je sens que la mer, les falaises, les caps, les rochers, les plages désertes et le bruit des vagues, bref ce charme du Pacifique, je sens que cela va me manquer à mon retour à Lachenaie !

À la sortie de Gold Beach (à 8 h) par la route 101, nous n'étions même pas échauffés que nous avons gravi la plus haute montagne de la journée (800 pi). Cette montée, à laquelle nous étions psychologiquement prêts (puisqu'elle est indiquée sur la carte cycliste), s'est effectuée en douceur, vraiment en douceur... Côte à côte avec Ginette, nous

montions en première ou en deuxième vitesse tout en parlant ; je mentionnais les kilomètres au fur et à mesure : « Un, deux, trois, quatre kilomètres... » Finalement, à 4,5 km environ, nous étions au sommet, pensant que la montagne avait encore à donner, mais nous nous trompions. Nous étions bel et bien au sommet, conquis avec moins d'effort que prévu... Belle expérience assez unique.

Au cours des 40 km suivants, trois parcs nationaux nous ont séduits par les vues sublimes qu'ils offrent sur la côte du Pacifique : Cape sebastian State Park, Samuel H. Boardman State Park et Harris Beach State Park. Près du Cape Ferrelo (situé dans le deuxième parc), nous avons franchi le Thomas Creek Bridge, construit en 1961. Avec ses 345 pieds, c'est le plus haut pont de l'État de l'Oregon.

À 11 h à peine, nous avons parcouru les 46 km jusqu'à Brookings ; les adultes y ont savouré un café glacé au Coffee Cabin. Puis nous avons traversé la rue pour que les enfants prennent un *sundae* au McDonald's et s'amuse au parc extérieur. Cette ville de 5 447 hab. « se trouve au centre de la Banana Belt, petit périmètre bénéficiant des plus hautes températures de la côte de l'Oregon, dont elle est l'agglomération la plus australe » (GB 348). Brookings est à 9 km de la Californie... « Here we come », disais-je.

À midi trente, nous traversons la frontière entre l'Oregon et la Californie. La première chose qui nous a frappés, c'est que la chaussée était abîmée. Nous avons dîné, une douzaine de kilomètres plus loin, dans le stationnement d'un Liquor Store aux environs de Smith River (1 000 hab.), où nous avons acheté deux bouteilles de vin californien (un blanc et un rouge) pour aussi peu que 3 \$ chacune.

Après Smith River, nous avons traversé une forêt de séquoias. À 14 h 40, nous étions déjà rendus à destination : Crescent City. Avec ses 8 034 hab., c'est la ville côtière la plus au nord de la Californie (Smith River est plus nord, mais dans les terres). « Fondée en 1851 par un groupe de chercheurs d'or, elle doit son nom à sa baie en forme de croissant. » (GB 348) Les 92 km parcourus furent une balade de santé !

À notre arrivée à Crescent City, nous avons pris un café froid, mais nous aurions dû en prendre un chaud, car il y avait un de ces vents frisquets. Et pourtant, on était en Californie, en juillet ! Puisque demain est une journée de congé, nous avons choisi un hôtel confortable, le Best Western Northwoods Inn, où nous avons profité du spa et de la piscine avant de souper à la chambre (du poulet). Après des journées d'effort, Ginette et moi apprécions grandement les spas, car l'eau très chaude détend efficacement les muscles. En soirée, j'ai lavé mon linge cycliste à la buanderie de l'hôtel.

Nous avons ouvert les deux bouteilles de vin pour fêter les 1 030 km parcourus en onze jours à vélo. C'est un exploit pour Ginette et moi si l'on considère les routes montagneuses de l'état de Washington et de l'Oregon. Entre deux gorgées de vin, j'allais à la buanderie remettre des pièces dans la sècheuse !

La Californie

Une courte introduction s'impose sur cet État de l'ouest des États-Unis qui incarne et attise les espérances les plus folles. « Reconnue pour ses positions avant-gardistes dans le domaine social et culturel, considérée comme l'incarnation même du mythe américain avec cette furie créatrice et ces regards tournés vers l'avenir, la Californie est aussi le

premier port d'entrée des immigrants à destination de l'Amérique [...] Le leadership de cet État n'est assurément pas surfait. » (GB 141)

Le Golden State (l'État doré) est né, en grande partie, de la ruée vers l'or, qui commença en mai 1848 quand Samuel Brannan découvrit des pépites d'or dans les montagnes californiennes. Sa capitale est Sacramento, et sa métropole, Los Angeles. Depuis 1965 environ, la Californie est l'État le plus peuplé des États-Unis avec plus de 38 400 000 hab. (2006) ; de plus, elle compte 4 des 14 plus grandes villes des États-Unis (Los Angeles, San Diego, San Jose et San Francisco).

D'une superficie de 411 000 km², soit 4,4 % du territoire des États-Unis, la Californie n'arrive qu'en 13^e position pour la densité de population. Celle-ci est très diverse, et son économie dynamique et puissante. Elle possède plus de centres de recherche en électronique, informatique, astronomie et océanographie qu'aucun autre État, mais c'est l'agriculture qui demeure sa principale source de richesse, avec les meilleurs rendements de tous les États-Unis. Les ressources du sous-sol sont abondantes et diverses : on trouve de l'or, du pétrole et du borax. « Si la Californie était un État indépendant, elle serait, grâce à son PIB, la 5^e puissance mondiale, juste devant la France. » (GB 141)

Bordée à l'ouest par l'océan Pacifique, au nord par l'Oregon, à l'est par le Nevada et l'Arizona et au sud par le Mexique, la Californie possède des paysages très contrastés, avec une vallée centrale très fertile, des montagnes élevées et des déserts brûlants. La chaîne de la Sierra Nevada parcourt la Californie orientale ; elle est couverte de forêts de conifères et de séquoias. Elle culmine à 4 420 m d'altitude au mont Whitney. Les climats sont très variés selon la latitude,

le versant et l'altitude ; par exemple, la côte Nord-Ouest est très arrosée et souvent brumeuse — nous en savons quelque chose ! Les Californiens se concentrent sur la côte, vivant ainsi avec le risque sismique. D'ailleurs, de nombreux tremblements de terre ont été enregistrés sur la faille de San Andreas.

La Californie fut découverte par les explorateurs européens João Rodrigues Cabrilho (1542) et Francis Drake (1579). Elle était déjà habitée depuis plus de 13 000 ans par de nombreuses tribus amérindiennes. Elle ne fut colonisée par les Espagnols qu'à partir de 1765 sous l'impulsion de Charles III. C'est à cette époque que les Britanniques et les Français commencèrent à s'intéresser à la Californie, suivis par les Russes au début du XIXe siècle.

À la suite de l'indépendance du Mexique, la Californie devint un territoire mexicain, mais les États-Unis s'intéressèrent très vite à elle, si bien qu'ils l'annexent après la guerre américano-mexicaine, en 1847. La ruée vers l'or a fait affluer plus de 200 000 colons dans le nouveau territoire tout en affaiblissant les populations amérindiennes. En 1850, la Californie devint le 31e État de l'Union, puis elle se développa rapidement grâce au chemin de fer. La découverte de gisements de pétrole, l'arrivée de l'industrie cinématographique à Hollywood, la haute technologie et le climat accueillant firent affluer les nouveaux arrivants. De 1900 à 1970, la Californie passa de 1 à 20 millions d'habitants. Aujourd'hui, plus du quart de ses habitants sont nés dans d'autres États ou à l'étranger.

Jour 16, 9 juillet — Crescent City

Après un déjeuner copieux à l'hôtel, nous sommes allés faire la lessive pour toute la famille à une buanderie située en ville (car la sècheuse de l'hôtel était défectueuse, ce matin).

Pendant le lavage du linge, Sylvie et les enfants en ont profité pour fureter dans un magasin à 1 \$ tandis que je complétais mon journal de bord en sirotant un expresso dans un café situé de l'autre côté de la rue. J'ai également essayé — en vain — de régler le problème d'envoi des courriers électroniques sur mon portable (on pouvait en recevoir, mais pas en envoyer). Puis ma famille est venue m'y rejoindre pour la collation.

Nous avons dîné de sous-marins maison à la chambre avant d'aller voir le Battery Point Lighthouse (1856), qui est également un petit musée relatant les naufrages survenus dans les environs. Ensuite, les enfants ont bien joué dans un magnifique parc (Kid's Village). De retour à l'hôtel, Ginette et moi avons lavé notre vélo avec Nicolas et Annabelle, puis nous nous sommes baignés à la piscine et au spa pendant que Sylvie et Sarah envoyaient des nouvelles aux amis par la messagerie électronique Hotmail. C'est la première fois que nous réussissions à acheminer des messages. J'ai ainsi pu transmettre mon premier article pour La Revue de Terrebonne ; il était temps !

Avant de souper, les adultes ont bu une bouteille de vin rosé californien que j'avais achetée en matinée. Puis nous nous sommes rendus à un casse-croûte — qu'on nous avait conseillé — pour manger de succulents hamburgers ; il était modestement décoré d'objets de la marque de commerce Coca-Cola.

Jour 17, 10 juillet — Crescent City-Arcata (80 km)

Ce fut une journée montagneuse, froide et humide, accompagnée souvent de brouillard et de brume. (Au sens météorologique, le brouillard limite la visibilité à moins de 1 km tandis que la brume est un brouillard léger qui laisse une visibilité supérieure à 1 km.) Presque toute la journée,

Ginette et moi avons porté trois épaisseurs de vêtements cyclistes ! Dès la sortie de Crescent City, nous avons gravi en continu la plus haute montagne jusqu'à maintenant : 1 277 pi d'altitude sur 12 km de montée, concentrés surtout dans les six premiers kilomètres. Toute la journée, il y a eu des côtes raides peu élevées auxquelles on ne s'attendait pas.

Ce sommet est situé dans le Del Norte Coast Redwoods State Park ; créé en 1927, celui-ci est recouvert à 50 % d'une forêt ancienne de séquoias. Entourés de ces arbres géants et enveloppés d'une nappe de brouillard qui laissait filtrer quelques rayons du soleil, nous baignions dans une atmosphère surréaliste, irréelle. Quelle expérience unique et ineffable ! En descendant à toute allure par la route 101, Ginette et moi étions gelés bien avant d'atteindre le pied de la montagne en bordure de la côte. Là, nous nous sommes réchauffés en mettant nos mains et nos pieds nus directement sur le capot de la voiture, qui laissait passer la chaleur du moteur. C'est une méthode certes peu orthodoxe, mais ô combien efficace ! C'est là que nous avons vu, pour la première fois, des pavots de Californie (Golden Poppy), qui est la fleur orange emblématique de l'État.

Une dizaine de kilomètres plus loin, nous nous réchauffions en prenant un café et des muffins au magasin général de Klamath (651 hab.), lieu de vacances pour les campeurs, pêcheurs, randonneurs, vététistes et amateurs de la nature. Aussi, nous en avons profité pour acheter de la viande et un pain pour le dîner.

8 km plus loin, nous quittons la route 101 pour la Newton B. Drury Parkway, qui traverse le Prairie Creek Redwoods State Park ; créé en 1923, le parc abrite une vieille forêt de séquoias. L'espèce remonte à 30 millions d'années. Cette ravissante route de 16 km offre des vues imprenables sur ces plus grands arbres du monde qui

peuvent vivre jusqu'à 2 000 ans, mesurer de 4 à 6 m de diamètre, atteindre 370 pi de haut (112,78 m) et peser jusqu'à 500 tonnes ! Je pédalais parfois en lâchant le guidon afin de mieux admirer la cime des arbres... Un cri de joie jaillissait alors spontanément de mon cœur ; ce fut une expérience inoubliable et indicible.

Dans ce parc national se trouve le Big Tree, l'arbre le plus gros du monde (mais pas le plus haut). Âgé de 1 500 ans, il fait 304 pieds de haut, et a un diamètre de 21 pieds et demi... Vous imaginez ! (Il aurait été plus haut que ça si sa cime n'avait pas été brisée à cause du vent !) Nous avons collationné dans le stationnement, qui est à une centaine de mètres de ce géant. Au grand plaisir de tous, des geais bleus de Steller venaient manger près de nous des arachides. Quels magnifiques oiseaux !

Dès la sortie du parc, la bifurcation se termine et nous rejoignons la route 101. Une dizaine de kilomètres plus loin, dans les alentours d'Orick (650 hab.), nous dînions dans un parc avec tables de pique-nique où avons vu des wapitis et des ours. Environ 27 km plus loin, nous atteignons la charmante localité de Trinidad (311 hab.). À vrai dire, c'est le Trinidad Memorial Lighthouse (1949) — réplique du Trinidad Head Lighthouse — et son parc fleuri, le Trinidad Civic Club, qui sont charmants. Ils donnent sur la Trinidad Bay, qui est un lieu exquis.

Quelques kilomètres avant Trinidad, nous avons mis les bicyclettes sur les portévélors afin de trouver à nous loger ; il était presque 16 h. Les montées, ça ralentit ! À la suite de quatre tentatives infructueuses, nous avons déniché une chambre au Best Western d'Arcata, soit à 29 km de Trinidad, car il n'y avait là ni hôtel ni motel. Avec ses 16 651 hab., Arcata est situé sur le bord d'une grande baie du même nom.

Après le souper, les enfants et moi avons fait une mémorable bataille d'oreillers.

Jour 18, 11 juillet — Arcata-Garberville (63 km)

Après un copieux déjeuner continental, nous avons pédalé une heure sous un ciel gris et menaçant avant qu'il se mette à pleuvoir. Nous avons alors mis les vélos sur le toit de la voiture, car avec le froid qu'il faisait, il n'était pas question de se mouiller jusqu'à l'os et, du coup, de risquer d'attraper un rhume. Cela nous a permis de visiter à pied Ferndale (1 382 hab.), qui a su préserver son architecture victorienne, et d'y prendre une collation.

À cause des averses intermittentes, nous avons roulé en voiture jusqu'à Rio Dell (3 174 hab.), où nous avons dîné au Fireman's Park & Picnic Area au grand plaisir des enfants, car il y avait une aire de jeu. Cette vingtaine de kilomètres à travers les terres nous a permis de voir des cerfs à deux pas de la route (que nous avons pris en photo) ainsi que des aigles. Nous étions dans un décor on ne peut plus champêtre !

Par bonheur, le beau temps est revenu après le dîner. Je n'ai pas besoin de dire que Ginette et moi étions heureux d'enfourcher nos montures. Un peu avant Pepperwood, nous avons bifurqué sur la route 254 (l'ancienne route 101) afin de parcourir à vélo l'Avenue of the Giants. Cette magnifique route panoramique de 31 mi (50 km) traverse des forêts anciennes de séquoias ; elle est entourée du Humboldt Redwoods State Park, qui a la plus grande zone vierge de séquoias du monde. Dans ce parc se trouve la Rockefeller Forest, 10 000 acres d'une beauté indescriptible où existe le « Champion Coast Redwood » mesurant 370 pieds ! Quel plaisir de nous promener sur cette route bordée d'arbres géants dont les longues branches

se rejoignent de part et d'autre de la route pour former une arche naturelle au-dessus de nos têtes ! Lors de la collation au centre d'information du parc, les enfants ont trouvé une « banana slug », une grosse limace jaune d'au moins 6 po de long !

En passant à Redcrest (350 hab.) par l'Avenue of the Giants, Sylvie et les enfants ont visité l'intérieur de l'Eternal Tree House, qui est une maison non meublée construite à l'intérieur d'un séquoia vivant âgé de 2 500 ans ! La pièce de 20 pieds fut affinée en 1950 ; les murs portent encore les marques de hache et d'herminette. Un magasin de souvenirs et un puits à souhaits (Ye Olde Wishing Well) ont vu le jour tout près. Les enfants ont caressé un chat jaune, ce qui leur a fait penser au nôtre.

Une douzaine de kilomètres après l'Avenue of the Giants, nous gagnions Garberville, principal pôle des activités et du commerce au sud du comté de Humboldt. Dans cette petite ville de 1 200 hab. se trouve un hôtel Best Western, beau et abordable par surcroît. Nous avons même eu droit à une dégustation gratuite de vins et de fromages. Après une bonne heure et demie à « déguster », les adultes étaient assez joyeux ! J'ai alors apporté un poulet cuit et des frites à notre table afin de souper tout en poursuivant cette agréable dégustation !

De retour à la chambre, j'ai désossé ce qui restait du poulet pour notre prochain dîner. Pendant ce temps, Ginette a téléphoné à son amoureux, Jean-Guy ; pompette, elle riait des minutes durant ! Il faut dire que je ne l'aidais pas en faisant des niaiseries ! Les enfants se sont amusés en faisant, comme hier, une bataille d'oreillers.

Jour 19, 12 juillet — Garberville-Fort Bragg (83 km)

Nous nous sommes réveillés à 6 h 45. C'est quand même bien pour un lendemain de « dégustation » ! Après un bon déjeuner continental, on quitte l'hôtel à 8 h 30. Pour avoir examiné méticuleusement la carte cycliste, je savais bien qu'aujourd'hui nous aurions besoin de beaucoup d'énergie, notamment en matinée, car un parcours difficile s'annonçait... Au cours des cinquante premiers kilomètres par la route 271, on n'en finissait plus de monter et de descendre. On a joué au yo-yo, comme ça, jusqu'à l'ultime confrontation : la plus haute montagne du voyage (quelque 1 800 pi). Nous avons effectué l'ascension en continu jusqu'à Leggett, où nous avons pris une collation bien méritée au Leggett of Bigfoot, une boutique de sculptures de bois de toutes les dimensions représentant différents personnages de Walt Disney ; par exemple Shrek, Pinocchio et les Sept nains. Les enfants étaient heureux de jouer dans la cabane géante des Trois Ours, taillée dans un tronc de séquoia. Il est à noter que ce petit village isolé de 192 habitants est considéré comme la terre du Bigfoot !

À côté de Leggett of Bigfoot se trouve la fameuse One-Log-House, qui est une maison creusée dans un séquoia de 13 pieds de diamètre âgé de 2 100 ans. Cela a pris huit mois de dur labeur à deux hommes afin qu'ils taillent une maison de 7 pieds de haut et de 32 pieds de long, pesant environ 42 tonnes, comprenant une chambre à coucher, une cuisine et un salon !

Puis nous avons bifurqué sur la route 101 pour aller au Chandelier Tree situé dans le Drive-Thru Tree Park, à Leggett. Nous avons traversé en voiture un séquoia vivant d'un diamètre de 21 pieds, de 315 pieds de haut et âgé de 2 400 ans. Eh oui ! Un chemin passe au travers de cet arbre géant, qui fut creusé en conséquence. Nous avons un peu flâné à la boutique de souvenirs, qui est à deux pas de l'arbre géant en forme de chandelier à trois branches. (Hélas ! lors

d'un mauvais transfert de mes photos sur le portable, ce qui n'était jamais arrivé auparavant, j'ai perdu toutes les photos de ce site.)

Nous sommes ensuite revenus sur nos pas afin de prendre la route 1 à Leggett. Il restait à monter la dernière portion de la montagne, une pente raide de 6 km et demi en continu — en première vitesse ! La route est majestueuse et très sinueuse ; cela a de bon qu'elle nous empêche de voir trop loin et, par conséquent, de nous décourager. Nous avons dîné au sommet sur le bord de la route.

La descente, c'est la récompense après l'effort. Pendant 10 à 12 km environ, il y a eu une de ces descentes avec de multiples détours, et même des virages en S ; une route de rêve pour cyclistes aguerris ! C'est l'une des plus belles descentes de mon existence, l'une de celles que j'ai le plus appréciées... Il m'a été impossible de dépasser le cap des 40 ou 45 km/h, car un détour n'attendait pas l'autre, et la majorité des virages étaient raides et serrés, parfois même à 180 degrés. Je me serais cru au Tour de France dans une étape de montagne ! J'ai réussi tout de même à conserver une moyenne de 32 km/h en prenant les virages comme font les professionnels. Oh ! quelle descente !

Aussitôt après, nous entamions une montée de quelque 600 pieds qui était plus raide que celle de la matinée ; de plus, nous n'étions pas vraiment échauffés. Et dire que l'on pensait en avoir terminé avec les pentes abruptes ! Puis nous sommes arrivés sur le bord de la mer ; après deux jours dans les terres, nous étions heureux de la revoir.

La température a changé du tout au tout à partir de Rockport, premier village côtier que nous croisons : c'était plus clément, plus chaud et moins venteux. J'ai même pu enlever les ouates de mes oreilles et mon sous-vêtement

cycliste pour ne pédaler qu'en maillot, pour la seconde fois en Californie. (La première fois, c'est à la frontière de l'Oregon et de la Californie, et cela n'avait duré qu'une heure.) Jusqu'à ce jour, Ginette et moi partions encore avec trois épaisseurs de vêtements le matin que l'on gardait, ordinairement, toute la journée. Il est donc compréhensible que nous rêvions tous de chaleur ! En fait, après avoir franchi la montagne à Leggett, la chaleur était déjà plus présente, ce que d'ailleurs un habitant de Gaberville nous avait annoncé. La haute montagne de Leggett fait barrage à la masse d'air chaud qui monte du sud ainsi qu'au courant d'air froid qui descend de l'Alaska en longeant la côte du Pacifique. Voilà donc la chaude Californie telle qu'on l'imaginait, avec ses routes de corniche qui longent l'océan.

Nous avons accroché nos vélos à 16 km au sud de Rockport, soit à Westport (238 hab.). Nous nous sommes rendus en voiture à Fort Bragg (7 026 hab.) afin de trouver à nous loger. La ville doit son nom au colonel Braxton Bragg, vétéran de la guerre du Mexique, qui a établi ici un fort en 1857. Pour la cinquième journée consécutive, nous couchions dans un hôtel Best Western ; de plus, ils s'avéraient très abordables depuis les trois derniers jours (aux alentours de 100 \$ par nuit). Grande chambre propre... une aubaine. Je m'attendais à payer plus cher. Qui plus est, le couple devant nous venait de louer la dernière chambre avec deux lits *queen*, mais quand il a vu que nous étions six personnes, il nous l'a cédée pour en prendre une plus petite. Ça, c'est de la gentillesse. De la chambre au second étage, nous avons une superbe vue sur la mer — de l'autre côté de la rue — ainsi que sur le Railway Bridge, qui traverse le Pudding Creek. Ce magnifique pont en bois de 545 pieds portant une voie ferrée est le symbole de Fort Bragg.

Pendant que Sylvie et les enfants allaient à la piscine, Ginette et moi faisions l'épicerie. Après avoir mangé des

pâtes à la chambre, nous avons pris une bonne bière pour célébrer cette belle journée.

Jour 20, 13 juillet — Fort Bragg-Gualala (98 km)

Ne pouvant profiter du déjeuner continental à notre lever à 6 h 30 (car la salle à manger n'ouvrait qu'à 7 h), nous avons aussitôt rangé nos bagages dans le coffre de la voiture. À 8 h, nous étions déjà sur la route 1, qui longe presque toujours la mer. Il est à noter que cette partie de la côte Ouest américaine est plutôt désertique, c'est-à-dire qu'il n'y a que quelques hameaux ou villages. Et pourtant, nous étions bel et bien en Californie ! La belle route de corniche frôle parfois des criques ou des formations rocheuses escarpées, et ce, sans parapet d'aucune sorte... Il y a la route et il y a le vide ! À cela s'ajoute le brouillard matinal provenant de l'océan ; il était si dense à certains endroits qu'il nous empêchait de voir la mer, notamment dans les hauteurs. Par-ci par-là, nous apercevions des falaises et des plages de sable fin quasi désertes.

Ce fut une journée «de montagnettes pas très méchantes ni très hautes » (Daudet), qui ne dépassent pas les 300 pieds d'altitude. Une journée à monter et à descendre sans répit, avec certaines pentes assez raides. Il n'y en a eu qu'une seule côte qui nous a fait mal aux tripes, même en première vitesse, mais Ginette et moi avons assuré, ou maîtrisé la situation. Jamais nos cœurs ni nos muscles n'ont flanché... Vive les protéines, les barres et la boisson énergétiques ; qui plus est, vive la forme physique !

Après que Sylvie et les enfants ont fait une halte sur une minuscule plage à Little River, nous avons collationné à cette bourgade de 412 habitants, soit 4 ou 5 km après le joli village de Mendocino (824 hab.). Une vingtaine de kilomètres plus loin, dans la région de Elk (250 hab.), nous étions

littéralement enveloppés d'une nappe de brouillard. Nous y avons pris du café et des muffins ; de plus, nous en avons profité pour acheter de la viande en vue du dîner. Soit dit en passant, les collations ont toujours été une occasion de partager ce que nous avons vu et aimé, de jeter un coup d'œil à la carte cycliste. C'était aussi le plaisir de nous retrouver, de faire des câlins et des bisous aux enfants, même après un court laps de temps !

Je suis reparti seul à vélo, car la route sans accotement doublée de brouillard était trop dangereuse aux yeux de Ginette. Qui peut lui reprocher ça ? Pas moi... Cela dit, ma famille et Ginette m'ont rejoint sur la route. Nous avons dîné à Point Arena (474 hab.), plus précisément dans un camping avec tables de pique-nique, le Lighthouse Point Resort. À l'extrémité du cap se trouve le Point Arena Lighthouse (1870), avec ses 115 pieds de haut. Hélas, nous ne l'avons pas vu à cause du brouillard !

Même vers le milieu de l'après-midi, le brouillard nous empêchait de voir la mer ; c'était frustrant ! Nous avons pris une collation à Anchor Bay (178 hab.). Mais avant, nous avons croisé une famille de trois cyclistes, ainsi qu'un autre voyageant seul depuis Portland. Nous avons quelque peu bavardé avec ce dernier.

Vers 4 h de l'après-midi, nous avons loué une coquette chambre antique au Gualala Country Inn, à Gualala (585 hab.). J'ai pris immédiatement une douche bien chaude, car j'avais gelé durant les 5 derniers km. Sylvie était trop éloignée pour que je puisse lui demander mon coupe-vent par walkie-talkie. Avec une aspirine et un décongestionnant, tout est rentré dans l'ordre rapidement. Mais j'avoue que la journée m'a exténué. Était-ce la fatigue de la journée de montagne d'hier ou celle du voyage ? Probablement un peu des deux. Mais l'endroit est si relax que

nous avons tous contagieusement relaxé ! L'auberge était entourée d'une belle variété de fleurs dont certaines d'entre elles attiraient des colibris, ou oiseaux-mouches, pour le plaisir des petits et des grands.

Jour 21, 14 juillet — Gualala-Larkspur (76 km)

C'est la fête nationale des Français aujourd'hui. Nous avons eu une pensée pour eux au lever à 6 h 30. J'ai déjeuné avec Ginette après avoir mis les bagages dans le coffre de la voiture. Ginette et moi avons commencé à pédaler à 8 h pendant que Sylvie et les enfants attendaient patiemment l'ouverture de la salle à manger afin de profiter du déjeuner inclus. Notons que Nicolas a dormi avec moi cette nuit (et les filles, avec Sylvie), car il avait peur du foyer au gaz. La peur, c'est si irrationnel !

Comme hier, nous avons pédalé en matinée (60 km) dans un brouillard dense qui s'intensifiait au fil du temps, allant jusqu'à voiler le paysage ; c'était frustrant de longer la mer sans la voir ! Aussi, nous gelions tellement en bordure de l'océan qu'à notre départ de l'auberge, nous avons enfilé trois épaisseurs de vêtements cyclistes que nous avons gardées toute la journée ! Mais nous étions pourtant bien le 14 juillet, en Californie... De mémoire, ce fut la journée la plus froide du voyage ! Et comme hier encore, ce fut une journée de montagnettes qui n'ont guère dépassé les 300 pi d'altitude, avec certaines pentes assez raides. Dans la région de Fort Ross, nous avons exceptionnellement gravi deux sommets entre 500 et 600 pi.

Ginette et moi avons parcouru 30 km avant que Sylvie et les enfants nous aient rejoints en voiture. À 10 h 30, nous étions à Fort Ross, étonné de croiser un fort russe en sol américain. Occupé de 1812 à 1842, ce fort était le plus méridional des colonies russes, dont le but était la

colonisation du continent nord-américain. En réalité, Fort Ross servait de base agricole et de ravitaillement pour les colonies russes établies en Alaska.

Vers midi, nous étions à Jenner (170 hab.). Du haut d'une falaise au bord de la route 1, nous avions une vue imprenable sur une colonie de pélicans et d'otaries qui se prélassaient sur des plages de sable. Le brouillard — devenu moins épais — ne nous a pas empêchés de les observer. Après avoir essayé en vain de manger sous un vent glacial, nous avons d'un commun accord décidé de nous rendre à la ville suivante en voiture. Et dire que nous étions dans le comté de Sonoma, et que les vallées de Sonoma et de Napa se situent au premier rang des États-Unis pour la production vinicole ; pour cela, il faut de la chaleur... Mais où était-elle donc passée ?

Nous avons dîné 16 km plus loin, à Bodega Bay (1 423 hab.), bien au chaud à l'intérieur d'un casse-croûte. J'étais découragé par les prix exorbitants : 3 hamburgers avec fromage et 2 hot-dogs pour 41.98 \$. Au moins, c'était bon ! Sarah a eu mal à la tête et au cœur durant l'heure suivante ; coïncidence ? Il faut dire que nous avons dîné tard, soit à 13 h 45 environ, ce qui peut avoir provoqué ces malaises.

De Bodega Bay à Marshall (35 km), la route 1 entre dans les terres, puis elle longe la Tomates Bay pendant une vingtaine de kilomètres. Nous avons enfourché nos vélos de Marshall à Point Reyes Station (818 hab.), où nous avons bu de bons cafés et des chocolats chauds. Un phénomène étrange est à souligner : la presqu'île de Point Reyes National Seashore s'écarte « de 5 cm par an de la côte, ce qui explique les nombreux phénomènes sismiques enregistrés dans la région » (GB 280).

Compte tenu de l'heure et du fait que l'on se rapprochait de San Francisco, nous nous sommes mis désespérément à la recherche d'un motel ou hôtel. Nous avons bien fait, car il nous a fallu rouler quelque 30 km avant d'en trouver un. De ville en ville, nos espoirs étaient déçus. Vers 18 h 30, nous avons finalement déniché une chambre à Laskspur (12 014 hab.), ville située à une trentaine de kilomètres au nord de San Francisco. Bien que le Courtyard by Marriott soit un hôtel assez dispendieux, nous sentions que nous n'avions pas vraiment le choix puisque non seulement nous étions fatigués, mais aussi nous ne voulions pas aller plus loin et courir le risque d'aboutir à San Francisco. Ça nous faisait tout drôle d'imaginer que nous étions déjà à la porte de cette ville mythique.

Nous avons soupé de sandwiches à la chambre. Il est à noter que Sarah a dormi avec moi et Sylvie dans un lit *king* pendant que Nicolas et Annabelle partageaient un sofa-lit. Au cours de la nuit, Sylvie a dormi — à mon insu — à même le sol, car elle se sentait écrasée entre nous deux.

Jour 22, 15 juillet — Larkspur-San Francisco

Après avoir mis les bagages dans le coffre de la voiture, nous avons déjeuné au restaurant de l'hôtel. Puis nous étions heureux de prendre la route de San Francisco. Chemin faisant, nous avons visité (en voiture et à pied) une charmante ville de 7 330 hab. « Sausalito est une localité très résidentielle, construite à flanc de colline, face à San Francisco. La vue sur la ville depuis la marina et les hauteurs est spectaculaire. La rue principale, Bridgeway, s'étire au bord de l'eau, bordée de nombreuses boutiques d'artisanat de luxe, de cafés et de restaurants avec terrasse. Le principal attrait de Sausalito réside dans les maisons flottantes ancrées à Richardson Bay. » (GB 279)

Évidemment, une marche le long de la baie et des photos

de maisons flottantes s'imposaient, ainsi que la montée en voiture sur la colline dont certaines pentes sont carrément abruptes. Je n'ai jamais rencontré de telles pentes depuis mon voyage cycliste dans les Alpes ! Sur Bridgeway, nous avons bien apprécié la Plaza Vina Del Mar avec sa jolie fontaine, ses palmiers et ses deux éléphants taillés dans la pierre et surmontés de lampadaires.

À la sortie de Sausalito, nous avons franchi un magnifique pont suspendu de 2,7 km (1.7 mi), le Golden Gate. Construit de 1933 à 1937, il était alors le plus long pont suspendu du monde. Il figure aujourd'hui sur la prestigieuse liste des « sept merveilles du monde moderne ». Il relie le Marin County à San Francisco ; avant sa construction, les habitants de ce comté devaient parcourir des centaines de kilomètres pour se rendre à San Francisco. Je rêvais de traverser le Golden Gate Bridge à vélo, mais le brouillard était si dense que nous ne l'avons même pas vu lors de notre traversée en voiture !

Nous avons longtemps tourné en rond avant de dénicher une chambre d'hôtel à San Francisco (le Travelodge sur Lombard Street), car la majorité d'entre elles étaient réservées à des congressistes. Après avoir dîné à deux pas de l'hôtel, nous avons pris le trolley pour nous rendre au Pier 39 sur le Fisherman's Wharf. Mis à part la vue sur le port et la prison d'Alcatraz (fermée en 1963), ce quai est trop touristique à mon goût : il y a une centaine de boutiques, onze restaurants, et un flot ininterrompu de visiteurs.

Nous avons pris à nouveau le trolley pour le centre-ville, où nous avons savouré du bon café et des croissants au chocolat à La Boulange, sur Columbus Avenue (à deux pas d'Union Street). Un vrai café français avec de petites tables sur le trottoir ; un instant de pur bonheur où j'ai pris un peu de temps seul à l'une des tables extérieures. Je me serais cru à

Paris. Aux alentours du café, nous avons une jolie vue de la Transamerica Pyramid (1972) du quartier de la Finance. À 260 m de haut, sa flèche domine la ligne du ciel. Comme le Golden Gate Bridge, cette construction — large de 45 m à la base qui n'en fait plus que 14 m au 48^e étage — est inséparable de l'image de San Francisco.

Puis nous avons rejoint à pied Filbert Street, passé devant la Saints Peter and Paul Church, qui est en fait une cathédrale datant de 1924 située dans le Washington Square. Nous avons alors monté la Filbert Street, rue si abrupte que les voitures stationnent perpendiculairement, pour aller à la Coit Tower située au sommet de Telegraph Hill (85 m). Inaugurée en 1933 avec les fonds offerts par Lillie Hitchcock Coit, elle avait huit ans en 1851 lorsqu'elle fut sauvée des flammes par les pompiers. Leur vouant une éternelle reconnaissance, elle leur rendit hommage avec cette tour en forme de lance d'incendie. On accède au belvédère de la Coit Tower, qui fait 210 pi (64 m), par un vieil ascenseur ; de là-haut, on a une vue panoramique trois étoiles sur la baie de San Francisco, le Golden Gate Bridge, l'Oakland Bay Bridge (7,2 km), la prison d'Alcatraz, le port, la ville et ses environs. Au rez-de-chaussée de la tour, 26 peintures murales retracent l'histoire de San Francisco et de la Californie en 1934. Il y a également un magasin de souvenirs où Sylvie et Nicolas nous ont attendus, car celui-ci a peur des hauteurs. À ne pas manquer.

Puis nous sommes revenus à l'hôtel en trolley (nous avons trouvé agréable ce moyen de transport). Coût total des déplacements en trolley pour la journée, 6 \$ pour la famille... Et l'on ne les a jamais attendus plus que 5 minutes! Après avoir mangé des pâtes à la chambre en dégustant un bon vin rosé californien, nous avons pris la voiture vers 20 h pour descendre la célèbre Lombard Street avec ses 8 virages en épingle à cheveux bordés de massifs de fleurs, qui se trouve

à environ un kilomètre de l'hôtel. Quelle belle expérience ! Avec une pente de 16 % de dénivellation, cette portion de la rue Lombard est la plus photogénique et la plus sinueuse de San Francisco.

Jour 23, 16 juillet — San Francisco

Un petit mot s'impose sur San Francisco, qui est la seule ville de l'Ouest américain classée trois étoiles par le Guide Bleu de Hachette. Bâtie sur 42 collines hautes de 60 à 275 m, entourée de trois côtés par l'eau, San Francisco possède, avec son mélange d'architectures ancienne et moderne, une beauté et une élégance qu'atteignent peu de villes. Elle a d'ailleurs la réputation d'être la ville la plus agréable des États-Unis ; avec ses 776 733 habitants, elle a su conserver un caractère humain. Abandonnez votre voiture comme nous, et visitez à pied sans vous laisser rebuter par les collines. Aussi, les transports publics sont parfaits. En parlant des collines, il y a un proverbe qui dit : « "Quand vous êtes fatigué de marcher sur San Francisco, appuyez-vous sur elle" [...] Les rues les plus pentues se situent dans les quartiers de Nob Hill, Russian Hill et Pacific Heights. » (GB 243) Il y a même une portion de Filbert Street et de la 22nd St. avec une pente de 31,5 % de dénivellation ; oubliez votre vélo !

En 1983, un journaliste américain énumérait différentes raisons pour lesquelles les Français, et j'ajouterais les Québécois, aiment San Francisco : « le ciel si semblable à celui du sud de la France, l'importance accordée aux cafés et aux restaurants, le caractère monumental des constructions, une commune nostalgie des années 1950... Mais chacun peut trouver ses propres raisons : le romantisme des maisons victoriennes, l'allure bon enfant des parcs, le caractère ludique des câbles-car, la diversité culturelle des quartiers, l'éclectisme des musées » (GB 239). J'avoue que San

Francisco nous a tous séduits.

Après avoir déjeuné à la chambre, nous avons fait la lessive pour toute la famille à une buanderie située près de l'hôtel. Puis, vers 11 h 30, nous sommes allés en voiture admirer et photographier les maisons victoriennes, notamment du quartier de Russian Hill. Baptisées les Painted Ladies par les Américains, « les pimpantes maisons victoriennes de San Francisco font tout le charme de ses collines et de ses rues en pente, avec leur architecture désuète et leurs couleurs tendres. Construites en série entre 1860 et 1900 pour une bourgeoisie en pleine ascension, elles offraient toutes les commodités pour l'époque [...] Dans les années 1960, le mouvement coloriste a lancé une véritable mode en les repeignant de teintes pastel ou acidulées » (GB 265).

Puis nous avons fait en vain deux boutiques de vélo pour chercher un pneu Hutchinson à flanc bleu, car mon pneu arrière avait une coupure de un centimètre et demi de longueur. De retour à la chambre, on a rapidement dîné de sandwiches avant d'aller dans le quartier où le mouvement hippie a commencé, au coin de Haight et de Ashbury Street. Il y a encore aujourd'hui une ambiance de marginalité, une atmosphère hippie qui flotte dans l'air. Nous nous sommes joyeusement promenés à pied, de long en large, sur la rue Haight avant de nous asseoir pour siroter un cappuccino ou un chocolat chaud tout en observant les gens du quartier. Dire que c'est ici que le *Summer of Love* a eu lieu en 1967. Et dire que la révolution socioculturelle qui a changé le monde a ses racines dans ce quartier... Ouf ! Nous éprouvions un sentiment quasi religieux, car nous étions bel et bien dans le sanctuaire du mouvement hippie !

Un petit rappel : « En 1964, le monde entier a les yeux rivés sur le quartier d'Haight-Ashbury, près du Golden Gate Park, où quelques originaux [...] tentent d'inventer un

nouveau mode de vie fondé sur l'amour libre, la solidarité, la fraternité et la vie en communauté [...] L'été 1967 est l'apogée de l'époque hippie, lorsque 100 000 adolescents convergent de toutes les régions des États-Unis vers San Francisco pour le Rain Festival, appelé aussi Summer of Love, qui allie musique et contestation [... Les hippies] auront cependant contribué à libérer les mœurs et à renforcer la tradition d'acceptation des différences. » (GB 272)

Après tant d'émotion, nous avons quitté le quartier vers 16 h pour aller prendre un câble-car, tramway à crémaillère unique au monde qui grimpe et dévale les rues pentues de San Francisco à 15 km/h et ponctue chaque arrêt d'un joyeux tintement de clochettes. Aujourd'hui, la quarantaine de wagons antiques de bois verni, construit dans les années 1870, sont comme jadis tractés par des câbles entraînés par des treuils de halage. On peut observer en action la machinerie du réseau des câbles-car au Cable Car Barn Museum. À l'époque, les câbles-car desservait huit lignes dont seulement trois subsistent ; la ligne Powell-Hyde, que nous avons prise, s'avère la plus touristique. C'est pour cela que nous avons dû attendre une heure au terminus de Powell avant de pouvoir embarquer. Il ne faut pas manquer la manœuvre par laquelle deux cheminots font pivoter le câble-car sur une plaque tournante. Ce fut une belle expérience malgré le vent et le froid qui nous gelaient littéralement (environ 14-15 °C). À cause de l'air marin qui est aspiré vers l'intérieur des terres, les étés sont toujours frais à San Francisco, ne dépassant que rarement 24 °C.

Au retour vers 18 h 40, nous avons soupé au Tiernan's Resto & Irish Pub, situé de l'autre côté de la rue, pour fêter la troisième semaine de vacances et nos 1 450 km parcourus à vélo. J'ai eu enfin une belle assiette de saumon, mais pas sans auparavant avoir dégusté une bière en fût. La soirée fut à

l'image de la journée : relaxante et joyeuse.

*Jour 24, 17 juillet — San Francisco-Half Moon Bay
(60 km)*

Nous avons tellement aimé le café La Boulange que j'avais hier soir suggéré d'y déjeuner ce matin, ce qui fut bien sûr accepté à l'unanimité ! Nous avons pris le temps de manger, savourant chaque seconde qui passe comme un instant unique qui ne reviendra plus. D'ailleurs, qui sait si un jour on reviendra à San Francisco ? Nous étions encore sous le charme de sa beauté, et il ne fut pas facile de la quitter !

Après ce moment de bonheur, nous avons traversé la ville en direction de l'océan afin de rejoindre Great Highway, où nous avons enfourché nos vélos. La brume s'est changée rapidement en bruine qui nous a mouillés pendant une vingtaine de kilomètres, soit pratiquement jusqu'à Pacifica (38 390 hab.), que nous avons traversé par les quartiers résidentiels. Il y avait là une école de surf située dans une jolie baie, où les enfants ont pu s'amuser sur la plage. La température a alors changé du tout au tout : finis la bruine et le froid, et place au beau temps, au soleil. À partir de Pacifica et surtout de Montara (12 km plus loin), la route 1 est magnifique, offrant des vues sur une côte plus sauvage et brûlée par le soleil. Ça, c'est la Californie que l'on imaginait ! La mer change de teintes de bleu, donnant à voir des eaux turquoise et marine à la fois. On a croisé un peintre de paysages qui saisissait bien ses couleurs vives et contrastées.

Nous avons dîné à El Granada (5 724 hab.), dans le stationnement d'une marina. Nous avons arrêté à 15 h de pédaler à San Gregorio State Beach, où les enfants se sont amusés à la plage en nous attendant, Ginette et moi. Nous voulions nous rendre à Santa Cruz, mais compte tenu de

l'heure, nous avons choisi de revenir sur nos pas en voiture (de 24 km) jusqu'à Half Moon Bay (11 842 hab.), où nous avons couché à l'hôtel Days Inn (c'était notre troisième essai). C'est que mis à part Davenport (200 hab.), il n'y a ni ville ni village avant Santa Cruz, qui est à 60 km d'où nous avons arrêté de pédaler, et la route est trop belle pour la sauter en voiture ! Nous reprendrons la route demain là où nous l'avons laissée.

Nous avons été la plage de Miramar en famille vers 16 h 30, pendant une bonne heure. Les enfants ont ramassé des *Sand Dollars* ; la brume étant revenue, il faisait trop froid pour se baigner. C'était juste correct pour se mouiller les pieds, et un peu plus pour les enfants ! Une autre belle journée...

Jour 25, 18 juillet — Half Moon Bay-Santa Cruz (60 km)

Au lever, il pleuvait déjà, et cela a duré jusqu'à 11 h environ. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, nous en avons profité pour siroter un café au centre-ville de Half Moon Bay. Aussi, nous avons fait d'une pierre deux coups, car il y a une boutique de vélo juste à côté, ce qui a permis à Ginette et à moi de faire changer nos pneus et d'ajuster ses vitesses pendant que nous retournions au café. Le propriétaire a même nettoyé ma chaîne sans frais. Petite attention, mais qui fait toujours plaisir ! Même Sylvie y a trouvé son compte : elle s'est achetée de bons gants de vélo pour 20 \$.

Nous avons dîné à midi trente à San Gregorio State Beach, c'est-à-dire là où hier nous avons terminé la journée. Puis Ginette et moi avons rejoint Sylvie et les enfants au Pigeon Point Lighthouse (1872), qui offre des vues splendides sur la mer. On s'est rendu à Santa Cruz à vélo en 2 h. La dernière heure, ça roulait entre 35 et 40 km/h

sous un soleil radieux, car on avait un bon vent de dos. Mais le plus beau, c'est la côte du Pacifique... Une magnifique côte sauvage qui offre des vues à couper le souffle sur une mer d'une grande beauté. Il est à noter que la végétation a changé depuis San Francisco : on voit des palmiers plus souvent, des cactus et de l'aloès en bordure de la route, et il fait plus chaud, notamment en après-midi. Nous avons même roulé en maillot aujourd'hui.

Forte de son expérience d'hier, Sylvie a réservé au Best Western de Santa Cruz (54 593 hab.), et ce, avant de quitter l'hôtel ce matin. Cela nous a permis de ne pas perdre de temps à chercher vainement une chambre et, du coup, de profiter longuement de la plage. Le Santa Cruz Beach Boardwalk date de 1906 ; c'est le plus vieux *boardwalk* en front de mer de toute la côte Ouest. On y retrouve un parc d'attractions incluant des montagnes russes (1924) et un vieux carrousel (1911). Il y a aussi un phare moderne, le Walton Lighthouse (2002), qui est bien visible de la plage. Lors de notre baignade, nous avons vu des pélicans et des phoques. Exceptionnellement, nous avons soupé au McDonald's, situé à une minute à pied de l'hôtel.

Il est à noter que Santa Cruz est un nom espagnol qui signifie Sainte Croix. C'est compréhensible lorsque l'on sait que les Espagnols commencèrent à implanter une mission à Santa Cruz et un village nommé Branciforte, dès le milieu du XVII^e siècle.

Jour 26, 19 juillet — Santa Cruz-Monterey (52 km)

Mauvais départ ! La route 1 à deux voix (une vraie autoroute achalandée) est en construction et sans accotement.

Ginette et moi avons dû rebrousser chemin après 1 km, et afin de ne pas perdre Sylvie (qui était partie de son côté),

nous avons décidé de l'attendre dans le stationnement de l'hôtel. Ce fut plus difficile pour elle que pour nous, car en voiture, elle a dû passer d'une route à l'autre pour revenir sur ses pas. Compte tenu des travaux de construction, nous sommes repartis avec nos montures sur les porte-vélos... le temps de sauter la section en construction.

Une vingtaine de kilomètres plus loin, à Aptos (396 hab.), nous avons pris une collation avant de reprendre nos vélos. La Thurwatcher Road et la Bluff Rd., qui rejoignent la route 1 à Moss Landing (308 hab.), passent au travers des champs de fraises pendant des kilomètres ; en plus d'en voir, il y en avait tellement qu'on pouvait les sentir ; miam miam ! Cette route champêtre et paisible s'avère très agréable... Nous savons maintenant d'où proviennent les fraises de Californie !

Nous sommes arrivés à Monterey (29 674 hab.) à 13 h 30, et nous avons immédiatement dîné au El Estero Park, entourés de bernaches qui voulaient nos sandwiches ! Puis nous sommes allés directement à l'hôtel Days Inn, réservé ce matin, après avoir tourné en rond pour la trouver. De notre chambre au second étage, nous avons une vue superbe sur la Monterey Bay. Les enfants ont trouvé des citrons gros comme des pamplemousses avec lesquels nous avons fait de la limonade.

La première vitesse du vélo de Ginette sautait constamment ; elle était tellement découragée de ce problème mécanique récurrent qu'elle passa quelques coups de téléphone afin de trouver un revendeur de vélos de la marque Specialized, mais il n'y en avait aucun dans la région de Monterey, seulement à Santa Cruz. Mais on en arrivait ! Nous avons déniché une boutique de vélo où on lui a changé sa chaîne ; durant ce temps, nous avons pris un café juste à côté. Puis nous avons tourné en rond pour trouver le

centre-ville et le quartier historique. Bref, nous avons perdu du temps, mais cela nous a néanmoins permis de visiter Monterey ! C'est la ville où nous avons eu le plus de difficulté à nous retrouver. Nicolas est déçu de ne pas avoir joué dans un parc qu'il avait vivement remarqué.

Nous avons soupé à la chambre (des pâtes) avant de jouer aux cartes avec les enfants. Ça détend et ça rapproche... L'essentiel n'est pas tant ce que l'on fait que de le faire ensemble.

Jour 27, 20 juillet — Monterey

Monterey fut la capitale de la Californie de 1777 à 1849 sous l'empire espagnol. Elle fut également le théâtre d'une bataille de la guerre américano-mexicaine (1846-1848), qui la fit rentrer dans le territoire des États-Unis. Jusque dans les années 1950, la ville vécut en grande partie de la pêche, notamment à la sardine. Puis, au fil du temps, elle est devenue la station balnéaire très fréquentée que l'on connaît aujourd'hui. « La baie de Monterey fut officiellement reconnue en 1602 par l'Espagnol Sebastiano Vizcaino qui lui donna le nom du comte de Monte Rey, vice-roi du Mexique [...] Monterey fut long-temps l'unique port d'entrée de la côte Ouest, ce qui fit sa prospérité. » (GB 223)

Après que Sylvie a passé plusieurs coups de téléphone afin de réserver un motel à San Simeon pour ce soir, nous avons visité le Monterey Bay Aquarium (1984) — classé trois étoiles par le Guide Bleu de Hachette — où nous avons passé trois belles heures à nous émerveiller sans cesse. Il faut dire que Monterey détient l'un des plus grands aquariums d'Amérique du Nord, et l'un des plus beaux du monde. L'installation de l'aquarium dans la plus grande sardinerie de Monterey, Hovden Cannery, dura sept ans. « 550 espèces environ, caractéristiques de la faune et de la

flore sous-marines locales, sont présentées dans plus de 100 aquariums, dont certains atteignent des dimensions exceptionnelles (17 m de long sur 5 m de large pour le plus grand). Le visiteur a presque la sensation d'évoluer parmi les poissons ». (GB 225-226)

Après avoir dîné à 13 h 30 au Subway, nous nous sommes difficilement rendus à la ville voisine, Carmel (4 081 hab.), à cause du trafic ; ça nous a pris une bonne heure pour parcourir la dizaine de kilomètres séparant les deux villes ! Nous voulions y coucher ce soir, car nous avions annulé notre réservation à San Simeon (il était trop tard pour y aller). Du Comfort Inn à Carmel, un réceptionniste courtois a réussi à nous dénicher une chambre à Monterey (car il n'y avait plus rien à Carmel) : 250 \$ pour un motel acceptable ne valant pas plus que 80 \$ en temps ordinaire ! Les prix étaient grandement majorés à cause du Grand Prix moto des États-Unis qui se déroulait sur le circuit de Laguna Seca, près de Monterey. Nous sommes donc revenus sur nos pas !

Au motel, Sylvie a fait quelques appels téléphoniques afin de réserver pour demain à San Simeon. Puis nous avons relaxé en prenant un bon café au lait vers 16 h 30 avant de chercher une épicerie, ce qui ne fut pas une tâche facile. De retour au motel, Sylvie et les enfants sont allés au Dennis the Menace Park, le fameux parc que Nicolas avait repéré hier et qui se trouve, par hasard, à moins d'un kilomètre d'où nous logions.

Souper passable à la chambre : le poulet était trop cuit, le riz manqué ! J'ai essayé de trouver un McDonald's, mais en vain. Autant la visite de l'aquarium de Monterey fut magnifique en matinée, autant l'après-midi fut plutôt médiocre.

Jour 28, 21 juillet — Monterey-San Simeon (105 km)

À 8 h, nous enfourchions nos vélos à la sortie de Carmel, station balnéaire résidentielle riche et élégante. Le parcours de Carmel à San Simeon (146 km environ) figure parmi les plus beaux des États-Unis, voire du monde. Cette route panoramique est la seule route de l'Ouest américain classée 3 étoiles par le Guide Bleu de Hachette. Cette section de la Pacific Coast Highway (la 1) est une route de corniche qui offre des vues imprenables sur la mer et la côte. D'un côté, il y a l'océan et les hautes falaises abruptes, refuges naturels pour les oiseaux et mammifères marins ; de l'autre, les montagnes. Les paysages sont d'une beauté sauvagement remarquable, et remarquablement sauvage. On montait jusqu'à mille pieds d'altitude et l'on descendait très souvent sur une route étroite en S, parfois même avec des virages en épingle à cheveux à 180 °. Certains virages sont annoncés à 10 mi/h ; il y en a même une courbe dangereuse signalée à 5 mi/h... Imaginez ! J'ai cependant réussi à les prendre entre 20 et 30 km/h.

Ce fut pour moi l'une des plus belles journées du voyage, mais pas pour Ginette...

Après 50 km, son vélo sautait constamment de la 1re à la 2e vitesse, malgré une chaîne achetée hier et mes efforts infructueux pour ajuster les vitesses. Elle a ainsi admiré les magnifiques paysages de la voiture ! Cela a accru l'idée de s'acheter un autre vélo. Nous avons tout de même eu la chance de monter et de descendre Big Sur (quelque 875 pi).

Mais auparavant, entre Carmel Highlands et Big Sur, nous avons traversé le Bixby Bridge (1932), un magnifique pont de 714 pi de long sur 260 pi de haut. De là, nous avons une vue à couper le souffle sur la mer et Point Sur, où se trouve un phare construit en 1889. Puis la route monte encore,

traverse Little Sur River et s'éloigne un peu de la côte jusqu'après Big Sur (520 hab.).

Nous avons dîné dans la région de Lucia ou de Pacific Valley. La collation de trois heures de l'après-midi fut prise à Ragged Point. S'élevant au-dessus du Pacifique sur une falaise abrupte à 400 pieds, Ragged Point offre un spectaculaire panorama, souvent appelé la « Million Dollar View ». Mais pour y avoir droit, il y a deux montées raides depuis Gorda : une première de 1 000 pieds d'altitude et une seconde aux alentours de 850 pieds, avec une descente de 500 pieds d'altitude entre les deux.

De Ragged Point à San Simeon, c'en est fini des montagnes pentues ; les montées ne dépassent guère les 250 pi d'altitude. Une douzaine de kilomètres plus loin, à Piedras Blancas, il y a un petit parc en retrait de la route d'où nous avons observé de près des otaries et des lions de mer qui se prélassaient sur la plage. De là, nous avons une jolie vue sur Point Piedras Blancas et son phare (1875) de 115 pieds de haut, ainsi que sur Hearst Castle, que nous visiterons demain.

Le motel Sands by the Sea, que Sylvie avait réservé hier à San Simeon, est très bien. Dans ce petit village touristique de 350 habitants, la réservation est une nécessité ; la preuve, il affichait complet. En réalité, San Simeon n'est qu'un quartier d'hôtels et de motels pour les visiteurs du Hearst Castle. Une fois les bagages débarqués à la chambre, nous sommes allés savourer un cappuccino à 14 km d'ici, soit à Cambria (6 232 hab.), car il n'y a rien à San Simeon. La Main Street (environ 1 km) est charmante avec ses cafés, ses restaurants, ses bars et ses boutiques. Les enfants ont été séduits par les Borsini-Burr Galleries, plus précisément par de magnifiques sculptures de bronze de grenouille (the Frogman) recouvertes d'émail peint.

Puis nous sommes retournés au motel afin que les enfants prennent leur bain, car après la collation rassasiant, nous ne désirions pas souper immédiatement. Vers 19 h, nous sommes retournés manger à Cambria, sur la rue principale, dans un restaurant beau, bon, pas cher, à mi-chemin entre La Cage aux Sports et La Belle Province. Nous y avons mangé un succulent hamburger aussi géant que le panier de frites que nous n'avons pas terminé à 6 personnes !

Nous avons réservé pour demain matin la visite du Hearst Castle, ainsi qu'un hôtel à Santa Barbara.

Jour 29, 22 juillet — San Simeon-Santa Barbara

Nous nous sommes rendus pour la visite du Hearst Castle à 8 h 20 afin de récupérer les billets. Sitôt après, nous partions avec un autobus qui nous conduisit sur une montagne à 1 000 pieds d'altitude. Magnifique, splendide, éblouissant, spectaculaire... les adjectifs qualificatifs me manquaient... Que de beauté et de richesse !

« Hearst Castle est l'une des plus grandes folies architecturales des États-Unis. » (GB 230) C'était le domaine somptueux du magnat milliardaire de la presse William Randolph Hearst et de sa maîtresse, l'actrice Marion Davies. Construit de 1919-47, des vedettes hollywoodiennes et des personnalités (dont Charlie Chaplin, Cary Grant, Clark Gable, Gary Cooper et Winston Churchill) arrivaient par l'océan des marinas de Los Angeles. Il est à la démesure des palais mythiques de l'Antiquité. Donné à l'État de Californie en 1957, ce château est désormais un monument historique national.

Hearst Castle est construit sur la « Colline enchantée » de 127 acres (51 hectares). Il comprend 165 pièces dont 56 chambres, 61 salles de bain, 41 foyers, 19 salons, 2 piscines, 1

théâtre, 1 court de tennis, 1 théâtre, 1 terrain d'aviation, et le plus grand zoo privé du monde. Des zèbres et d'autres animaux exotiques y errent toujours. Les collections d'art, d'antiquités et les éléments architecturaux sont principalement issus d'Europe, en particulier d'Espagne. Hearst Castle était, pour ainsi dire, une petite ville en soi.

Nous avons vu la piscine intérieure et extérieure, le théâtre, et nous avons visité deux des quatre maisons : la Casa Del Sol (maison des invités), qui comprend huit chambres, et la Casa Grande, trente-huit. Il est à noter que ses chambres sont entièrement meublées et arrangées avec beaucoup de goût à partir d'antiquités et d'objets d'art provenant de divers châteaux européens. Même les plafonds, les tapisseries, les foyers et les cheminées sont des originaux du Moyen-Âge et, notamment, de la Renaissance ; c'est fou ! Un visiteur m'a dit que la propriété comptait quelque 22 000 pièces de collection ! Il est à noter que les vues de l'esplanade et des jardins sur les collines semi-arides et la mer sont splendides.

La Neptune Pool, la piscine grecque extérieure, est d'une beauté incomparable. D'une longueur d'environ 30 m sur 1 à 3 m de profondeur, elle peut contenir plus d'un million de litres d'eau. La façade de son Temple est une structure composite incorporant des éléments de construction authentiques de la Grèce et de la Rome antiques. Les personnages, datant de la Renaissance italienne, représentent Neptune (le dieu romain de la mer) et des nymphes des eaux. La piscine romaine intérieure, la Roman Pool, est aussi magnifique et grandiose. Allez voir sur Internet des photos de ces deux piscines, et vous conviendrez avec moi qu'elles sont d'une beauté exceptionnelle.

La visite étant terminée à 10 h 45, nous avons pris une collation à Cambria, sur la charmante Main Street, mais pas

sans avoir auparavant flâné à la boutique de souvenirs où j'ai acheté une casquette et un t-shirt. Dans le hall, on peut voir un vieux camion de pompier qui était jadis à l'usage exclusif de Hearst Castle.

Le désir de Ginette de s'acheter un vélo de route Specialized avait fait du chemin, d'autant plus que cette marque de commerce est californienne. C'est dans ce but que nous nous sommes directement rendus en voiture à San Luis Obispo (44 174 hab.), qui s'est développée autour de la 5e mission de Californie fondée en 1772. La belle route 1 qui y mène passe par Cayucos (2 943 hab.) et Morro Bay (10 350 hab.). Nous avons rapidement trouvé deux boutiques de vélo avant de dîner vers 13 h 15 dans un joli parc, situé par hasard à 1 km environ d'une troisième. C'est à celle-ci que Ginette a acheté son Specialized Ruby, un super vélo en carbone conçu pour les femmes. Sans descendre dans le détail, disons que ce fut une économie du tiers de sa valeur par rapport au prix d'ici, et ce, dans une période de parité entre le dollar américain et canadien. Nous l'avons même chaussé de pneus Michelin Pro Race 2 sans supplément ; au Québec, chacun d'eux vaut presque 100 \$ avec les taxes !

Le temps que le spécialiste ait ajusté le vélo à la morphologie de Ginette, nous ne reprenions la route de Santa Barbara qu'à 16 h, où une chambre au Best Western nous attendait. Deux heures trente plus tard, nous découvrons un élégant hôtel de style espagnol construit en adobe (brique cuite au soleil), dont toutes les chambres donnent sur une cour intérieure fleurie comprenant une piscine et un grand spa extérieurs bordés de palmiers et de cocotiers. Les enfants ont profité de la piscine et du spa pendant que j'allais acheter avec Ginette le souper chez McDonald's, ainsi qu'une bouteille de vin. Ce fut la fête Specialized !

Jour 30, 23 juillet — Santa Barbara-Port Hueneme (60 km)

Avec ses 92 325 habitants, Santa Barbara est l'une des stations balnéaires réputées de la côte Ouest américaine. Orientée en plein sud le long des eaux bleues du Pacifique, la ville grimpe à flanc de montagnes (les Santa Ynez), qui lui forment un rempart protecteur au nord. Tout conspire à préserver ce véritable paradis des intempéries, même les Channel Islands, qui montent la garde à quelque 30 kilomètres au large.

Avant de devenir une ville américaine, Santa Barbara était à l'origine une forteresse fondée par les Espagnols en 1782. L'influence des hidalgos y est encore très présente, notamment au niveau de sa magnifique architecture. Les édifices, les boutiques et les maisons en adobe avec leur toit de tuiles rouges ainsi que les places et les galeries à arcades témoignent du passé colonial de cette ville. Les maisons récentes ont été pour la plupart édifiées dans le style *Spanish Revival*. À la suite du séisme qui ravagea la ville en 1925, des règles strictes furent imposées au moment de sa reconstruction, ce qui explique le style architectural homogène qu'elle présente aujourd'hui.

Classée deux étoiles par le Guide Bleu de Hachette, Santa Barbara mérite à nos yeux une troisième étoile. C'est la plus belle ville qu'il nous a été donné de visiter de toute la côte ouest des États-Unis. En plus de son style architectural espagnol, on n'y retrouve ni fils électriques visibles (ils passent sous terre) ni enseignes lumineuses au néon, bref rien qui l'enlaidirait. Les rues sont larges et peu achalandées, bordées de fleurs, de palmiers et de cocotiers... Une pure beauté ! Aussi, la ville est d'une propreté exemplaire. C'est comme s'il existait un règlement municipal interdisant la laideur ! On peut alors comprendre que des acteurs y ont élu domicile ; par exemple Kevin Costner, Tom Cruise et Kirk Douglas.

Revenons à notre journée... Nous avons déjeuné au restaurant dans le centre-ville de Santa Barbara avant de parcourir en voiture la State Street, avec ses boutiques et cafés ravissants. Nous avons ensuite visité le splendide County Courthouse, le palais de justice du comté. C'est « l'un des plus beaux édifices de la ville : petit palais de style hispano-mauresque (1929) aux murs et plafonds décorés avec raffinement de peintures murales et de mosaïques tunisiennes ; belle salle d'audience au 1er étage. Depuis la tour de l'horloge (26 m, ascenseur), vue panoramique sur la ville et la baie » (GB 233). Nous y avons pris de magnifiques photos. De là-haut, on voit bien que les toits de tuiles rouges — contribuant à l'homogénéité architecturale — donnent du cachet à la ville, ainsi que les parcs verdoyants et la proximité de la mer.

Puis nous avons visité la mission Santa Barbara, la « Reine des missions » fondée par les Espagnols en 1786. Elle devint le plus important couvent franciscain de la Californie ; de plus, c'est la seule mission de l'État à être encore occupée par des pères franciscains. « Devant l'église actuelle (1820) [...], on peut voir les restes du système d'irrigation ainsi qu'un aqueduc (1807), une fontaine de style mauresque (1808) et un lavoir décoré. Cellule de moine reconstituée, musée présentant des objets usuels et du mobilier (XVIIIe-XIXe s.), statues polychromes, artisanat des Indiens Chumash. » (GB 234). Mais le plus beau, c'est la cour intérieure garnie de fleurs et de cactus, de palmiers et de cocotiers, et aussi le devant d'autel de l'église. À côté de l'église se trouve un petit cimetière où reposent des Franciscains et quelque 5 000 Indiens, ainsi qu'un immense figuier venant d'Australie 1890). Ce fut une visite fort agréable.

Nous sommes ensuite retournés au centre-ville, sur la State

Street, pour prendre un café sur une terrasse, et également pour s'enivrer de la suave beauté et du charme fou de Santa Barbara. À deux pas du café se trouve le Paseo Nuevo Shopping Center, un adorable centre commercial en plein air comprenant 50 boutiques et restaurants à arcades construits dans un style typiquement espagnol ; il nous fut impossible de résister à son attrait ! Nous n'avions jamais rien vu de tel.

Nous aurions bien aimé passer plus de temps à Santa Barbara, mais il nous fallait partir... Nous avons repris la route 225 vers midi quarante-cinq au Chase Palm Park, situé sur le bord de l'océan à côté du Stearns Wharf. À peine 10 km plus loin, nous dînions à Summerland (1 545 hab.) dans un minuscule parc en bordure de la route. Puis nous avons traversé Carpinteria (14 194 hab.), Ventura (100 916 hab.) et Oxnard (170 358 Hab.) avant d'arriver à Port Hueneme (21 845 hab.) vers 17 h, où nous avons déniché un motel (Americas Best Value).

Dans la soirée, j'ai écrit mon carnet de bord, en retard de trois jours !

Jour 31, 24 juillet — Port Hueneme-Santa Monica (65 km)

À 7 h 15, nous étions sur la route ! Nous avons quitté la ville par Port Hueneme Road ; puis nous avons rejoint la route 1 par Navalair/Frontage Road, qui tangente la Naval Air Station Point Mugu où l'on peut voir d'anciens avions de chasse et des fusées sur des socles. Mais auparavant, nous avons traversé des champs de fruits, notamment des oranges et des citrons, appartenant à la division de Dole Fresh.

Après la base aéronavale, la route 1 rejoint la mer à la hauteur de Mugu Lagoon. À partir de là, la route — large et peu achalandée — longe l'océan jusqu'à Los Angeles,

offrant des vues majestueuses sur une côte désertique et sauvage, avec de petites montées fort agréables. Sylvie et les enfants nous attendaient à Point Mugu ; les pieds dans l'eau en contrebas de la route, ils ont pu observer une étoile de mer dans son habitat naturel ainsi qu'un lézard sur un rocher qui se chauffait paresseusement au soleil. On accède à la plage de sable par des escaliers en béton. Nous en avons profité pour collationner tout en admirant un magnifique paysage côtier.

Nous étions déjà rendus à Malibu vers 10 h. La route qui traverse cette charmante ville de 12 575 habitants est bordée de fleurs, augurant une ville élégante et riche. La plage de sable fin était quasi déserte. Sauf quelques surfeurs profitaient des vagues matinales. Il faut dire que Malibu est la capitale du surf des États-Unis. Nous y avons passé du bon temps, en souriant incrédulement tout en répétant : « Nous y sommes ! » En moins de vingt-quatre heures, nous avons visité ou traversé trois villes qui ont donné leur nom à des séries télévisées : Santa Barbara, Summerland et Alerte à Malibu. À voir la beauté de ces villes, cela est compréhensible.

Malibu est une bande longue de 43 km qui s'étale le long du Pacifique, une cité balnéaire convoitée pour ses belles plages de sable blanc baignées de soleil toute l'année. Il n'y a rien d'étonnant à ce que de nombreuses stars d'Hollywood y aient élu domicile, notamment sur les collines. La plupart des résidents vivent à quelques encablures de la plage. La ville occupe une surface de 261,5 km², ce qui fait d'elle l'une des plus grandes villes de Californie et des États-Unis en terme de surface terrestre et maritime, car les limites de Malibu débordent de 5 km sur l'océan. Les prix de l'immobilier y sont parmi les plus élevés du pays, et les développements sont strictement contrôlés.

Une dizaine de kilomètres avant Santa Monica (84 084 hab.), la route est devenue très achalandée au point d'en être dangereuse. Le plaisir de pédaler était moindre, voire nul. Nous avons alors parcouru les 5 derniers km en voiture. Après avoir cherché pendant plus d'une heure, nous avons finalement déniché une chambre au Holiday Inn, mais très dispendieuse : 308 \$ avant les taxes, ce qui ne comprenait pas le stationnement ! C'est la loi de l'offre et de la demande ! Il faut dire que Santa Monica est limitrophe de Los Angeles ; qui plus est, c'est la principale station balnéaire de L.A. C'est une ville côtière dans la grande ville... Une station balnéaire luxueuse et décontractée ; une échappatoire au stress et au bruit de Los Angeles, qui est composée de 84 villes-quartiers. À elle seule, L.A. compte 3 694 820 hab. ; le grand Los Angeles, 14 millions !

Aussi, pour expliquer son prix exorbitant, il faut dire que l'hôtel est très bien situé.

On peut aller à pied à la plage (en 5-6 min) en contre-bas de Colorado Avenue, en passant à côté du Santa Monica's Pacific Park, qui est un petit parc d'attractions — comprenant une grande roue et un vieux carrousel — localisé au fameux Santa Monica Pier, reconnaissable à ses vieux pontons de bois de 1908.

Après avoir dîné de sandwiches à la chambre, nous avons passé l'après-midi à la plage pendant que notre linge se lavait dans deux laveuses de la buanderie de l'hôtel. La plage de Santa Monica Pier est très fréquentée durant la saison estivale. Elle est située dans la Santa Monica Bay, nommée ainsi en l'honneur de Monique, la mère de saint Augustin. Les limites de la baie de Santa Monica sont ambiguës, mais on considère généralement qu'elle comprend la partie de l'océan située à l'intérieur d'une ligne imaginaire reliant Point Dume State Beach (Malibu) à Palos Verdes Peninsula

(L.A.), soit environ une cinquantaine de kilomètres de plage !

Jour 32, 25 juillet — Santa Monica-Long Beach

Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous avons parcouru en voiture le quartier chic et huppé de Beverly Hills (entre Rodeo Drive et Beverly Avenues), dont le Sunset Boulevard où nous avons photographié le célèbre Beverly Hills Hotel (1912). Les rues larges et les élégants boulevards de Beverly Hills sont bordés de palmiers et de cocotiers, ainsi que de jacarandas, de sycomores et de chênes. Les maisons, souvent de styles européens, sont aussi opulentes que luxueuses. Dans ce quartier qui jouit d'un grand prestige dans le monde entier, rien n'est trop beau pour souligner la réussite sociale des bien nantis. « Cette enclave de luxe représente l'apothéose du rêve américain. » (GB 166)

Puis nous avons rejoint la cité du cinéma, Hollywood, par Sunset Blvd., qui est long de 40 km. Nous y avons photographié les studios que Charlie Chaplin fonda en 1918 (1416 N. La Brea) et qu'il occupa jusqu'en 1950 avant de prendre la collation sur Hollywood Blvd., qui est l'artère principale du quartier. Grâce à The Walk of Fame, ce boulevard prestigieux est connu mondialement.

« Le Walk of Fame, la “promenade des célébrités”, déroule son tapis d'étoiles sur lesquelles les noms des stars sont inscrits en lettres de bronze. Depuis 1958, quelque 2 130 artistes ont été ainsi consacrés. » (GB 156) Nous y avons vu, entre autres, les étoiles de Tom Cruise, Marilyn Monroe, Bill Cosby, Fred Astaire, Judy Garland, Arnold Schwarzenegger, Sylvester Stallone, et même Snow White ! Étant encore en matinée (11 h 45), il n'y avait pas vraiment d'achalandage, ce qui nous a permis de déambuler au long des trottoirs et de faire du lèche-vitrines. Sylvie et Annabelle se sont acheté chacun un tee-shirt en souvenir

dans une boutique de chandail.

En marchant sur The Walk of Fame, nous avons croisé le Mann's Chinese Theatre. Cette salle de cinéma en forme de pagode chinoise fut construite par l'impresario Grauman pour la sortie du film *The King of Kings* (Le roi des rois), en 1927. Tout près se trouve le Kodak Theatre ; ouvert le 9 novembre 2001, il est le lieu officiel de la cérémonie des Oscars (Academy Awards) depuis mars 2002. D'ailleurs, le théâtre a été tout spécialement conçu pour cette cérémonie : il offre une capacité de 3 400 places, et la scène de 34 m de largeur sur 18 de profondeur est l'une des plus grandes des États-Unis. Le reste de l'année, de grands artistes se produisent sur scène, ainsi que des comédies musicales de Broadway, des ballets, des concerts de musique classique et des opéras.

Nous avons dîné au chic Hollywood Boulevard McDonald's, décoré avec des pellicules de films géantes, avant de poursuivre la visite de cette ville-quartier. Il est étonnant de marcher et, tout à coup, d'apercevoir sur le mont Lee, à 478 m d'altitude, le célèbre panneau « Hollywood », écrit en lettre blanche. À l'origine, en 1923, c'était une enseigne publicitaire monumentale (Hollywoodland) qui promouvait un projet immobilier. Cet écriteau colossal est devenu le symbole de la ville en 1949 quand la Chambre de commerce d'Hollywood intervint pour retirer les quatre dernières lettres (« land ») et le réparer. En 1978, elle entreprend le remplacement complet des neuf lettres, trop fortement dégradées, composant le panneau « Hollywood » grâce à une souscription nationale qui a permis la collecte de neuf dons de 27 777,77 \$, totalisant 250 000 \$. C'est le chanteur rock Alice Cooper qui est à l'origine de la réfection, tenant à financer le dernier « O ». Les nouvelles lettres en acier australien font 45 pi (13,7 m) de haut sur 31 à 39 pi (9,3 à 11,8 m) de large. La nouvelle version de l'enseigne a été dévoilée le jour du 75^e anniversaire d'Hollywood, le 14

novembre 1978, à l'occasion d'une cérémonie retransmise à la télévision devant 60 millions de spectateurs.

Chemin faisant, nous avons visité des boutiques sur Hollywood Blvd., dont l'une consacrée à Elvis Presley, et des musées, dont le Hollywood Guinness World of Records et le Max Factor Make-Up Studio. On peut voir également de beaux édifices tels que le Hollywood First National Bank (1927) et la Hollywood Methodist Church (1929).

Vers 14 h 30, nous avons traversé Los Angeles jusqu'à Long Beach (461 522 hab.), en passant d'une autoroute à l'autre, afin de voir le légendaire transatlantique *Queen Mary* amarré au port et transformé en hôtel. « Fondée en 1880, la ville se développe à partir de 1930 lorsque l'on découvre du pétrole dans la baie de San Pedro. Pendant un temps, elle est le plus important centre de production de pétrole du monde [...] Long Beach abrite le plus grand port de commerce des États-Unis et le mythique paquebot transatlantique *Queen Mary* [...] Lancé en Angleterre en 1934, long de 310 m, doté de 12 ponts, il pouvait accueillir 2 000 passagers et 1 200 membres d'équipage. En 1967, la ville de Long Beach en fit l'acquisition » (GB 202) après sa mille et unième traversée.

Ancré à côté de ce géant de la mer, on peut visiter le *Scorpio*, un sous-marin soviétique composé de 78 membres d'équipage ; 79 de ces sous-marins de classe Foxtrot ont été construits entre les années 1958 et 1985. Équipé d'un moteur conventionnel diesélectrique, il pouvait tirer des torpilles à tête classique ou nucléaire pouvant détruire des navires de guerre ou un petit port.

Nous avons visité le *Queen Mary Seawalk*, un joli parc tranquille situé à côté du paquebot. Puis nous avons cherché à nous loger à Long Beach. Nous avons par hasard déniché un

coquet motel (vers 17 h 30) en bordure de la mer, à un coût abordable si l'on compare à hier ! Sarah s'est pris l'auriculaire, ou le petit doigt, dans la jointure de la porte d'entrée du hall de réception ; je n'ai pas besoin de dire qu'elle pleurait grandement. En contrebas, on a accès à la mer par un escalier d'une trentaine de marches. Ce qui nous a étonnés le plus, c'est que la plage était pratiquement déserte ; nous y sommes baignés gaiement. Aussi, il y avait des poissons qui sautaient littéralement hors de l'eau ; ce spectacle naturel attirait les pélicans qui plongeaient dans l'eau... c'était l'heure du souper ! De la plage, nous avons une belle vue sur le port de Long Beach, situé à 23 km environ, et sur le Queen Mary. Il est à noter qu'il y a une piste cyclable asphaltée à double sens, d'environ 9 pieds de large, qui passe directement sur la plage... À demain !

Nous sommes allés souper en ville sur la 2e Street, une rue assez touristique avec des boutiques et des établissements de restauration. Afin de faire changement, nous avons choisi un restaurant libanais. Nicolas, Annabelle, Ginette et moi avons tout aimé tandis que Sylvie et Sarah ont trouvé la nourriture « so, so », ou si vous préférez, moyenne. Mais Sarah a quand même apprécié le pouding au riz — qui goûtait le savon ! Sur la rue, il y avait des palmiers illuminés comme des sapins de Noël. Avant d'entrer au motel et de sombrer dans le sommeil, nous avons fait une petite épicerie.

Quelle journée remplie... de découverte et de joie !

Jour 33, 26 juillet — Long Beach-San Clemente (67 km)

Dès 8 h, nous étions sur la route, ou plutôt sur la féerique piste cyclable que nous avons remarquée hier en arrivant au motel, qui passe sur une plage presque déserte à cette heure-ci. Ce fut 5-6 km bénis des dieux ! Nous pédalions entre la

mer et le sable, bercés par le bruit des vagues dans une atmosphère de quiétude permettant de goûter à une paix profonde. Ce fut une expérience aussi unique qu'exquise... Quel cycliste ne rêve pas de rouler doucement sur une telle piste cyclable entourée d'un paysage enchanteur ? Je n'ai sûrement pas besoin de dire que nous avons hâte, ce matin, d'enfourcher nos montures.

Puis nous avons rejoint Sylvie et les enfants sur la majestueuse route 1, qui longe généralement le bord de l'océan aux eaux turquoise et bleues. Nous avons traversé successivement de belles villes tantôt paisibles, tantôt achalandées, telles que Seal Beach (24 157 hab.) et Huntington Beach (189 594 hab.). À l'entrée dans cette dernière ville, les enfants se sont baignés à la mer, vers 9 h 35, au Bolsa Chica Beach State Park, un magnifique parc en longueur situé entre la route et le Pacifique. Il y avait une dizaine de surfeurs et quelques personnes qui promenaient leur chien sur une plage quasi déserte. Au large, on aperçoit clairement une plate-forme de forage, témoin que Long Beach et les environs sont encore producteurs de pétrole. D'ailleurs, cette ville dissimule habilement quelque 600 stations de pompage de pétrole derrière une végétation luxuriante.

Après la collation, nous avons traversé Newport Beach (70 032 hab.) et Laguna Beach (23 727 hab.). La première de ces villes est une station balnéaire résidentielle doublée d'une marina où peuvent se stationner quelque 10 000 bateaux de plaisance ; la seconde, dont les maisons sont magnifiques, est fréquentée par des artistes, notamment des peintres. Nous avons dîné à 12 km au sud de Laguna Beach, soit au Subway à Dana Point (35 110 hab.) où, sans le savoir, la journée cycliste était pour ainsi dire terminée.

Une dizaine de kilomètres plus loin, à San Clemente (49

936 hab.), nous avons trouvé un joli hôtel de style espagnol, le Best Western Casablanca Inn. Il possède une cour intérieure avec fontaine, plantes (dont des hibiscus) et tables de jardin, ainsi qu'une piscine extérieure. Nous avons passé environ deux heures à la plage (située à 5 min de marche) où nous nous sommes baignées dans de grosses vagues qui charriaient souvent de longues algues. Ginette était prise dans l'une d'elles pendant que des vagues la renversaient ; nous avons bien ri de la situation, laquelle m'est également arrivée.

De retour à l'hôtel, ma famille et moi avons pris la voiture pour aller au centre-ville déguster des cornets et effectuer une petite épicerie. Puis, après une saucette dans la piscine, nous avons soupé tardivement dans la ravissante cour intérieure de l'hôtel ; au menu, une salade de légumes et des raviolis accompagnés d'une bouteille de vin rosé. De plus, il fait beau et chaud... C'est la belle vie, quoi !

Jour 34, 27 juillet — San Clemente-Del Mar (63 km)

Au lever, il faisait déjà chaud. Après un bon déjeuner continental à l'hôtel, Ginette et moi avons pédalé la première heure sur une piste cyclable qui traverse une base militaire (Camp Pendleton). Sylvie et les enfants nous attendaient 30 km plus loin, à Ocean-side (161 029 hab.), qui abrite le California Surf Museum, ce qui en dit long sur le sport favori des Californiens ! Heureusement que nous avons apporté les *walkies-talkies*, ce qui nous a permis de nous retrouver facilement pour la collation au dépanneur d'une station-service. Nous avons évité le centre-ville en longeant l'océan, plus exactement nous avons traversé le port (Oceanside Harbor) et pédalé lentement, durant 15-20 min, sur le *boardwalk* en bordure d'Oceanside Beach. Les vues sur la mer valent bien, selon moi, un léger trafic piétonnier.

À partir d'Oceanside, nous avons suivi la route S21, qui passe par Carlsbad (78 247 hab.), Leucadia (9 478 hab.), Encinitas (58 014 hab.) et Cardiff by the Sea (6 800 hab.). C'est dans cette dernière ville que nous avons pique-niqué à l'ombre d'un arbre (car le soleil tapait fort) au San Elijo State Beach, un petit parc en bordure de l'océan donnant de magnifiques vues sur celui-ci. Mais avant, j'ai poussé fort sur les pédales pendant quelques bornes, le temps de doubler de «vrais cyclistes» et de m'en donner à cœur joie ! Le voyage tirait à sa fin, et les kilomètres parcourus avaient affermi mes jambes, accru ma capacité cardiorespiratoire, augmenté la confiance en soi par une meilleure connaissance de mes capacités et limites physiques. Comme le disait Saint-Exupéry : « L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle. » J'habitais pleinement mon corps, ou j'étais en contact étroit avec lui, et je savais pertinemment ce qu'il pouvait donner et quand il pouvait le donner. Il ne restait qu'à bien jauger les autres cyclistes, et ce, à différents signes, par exemple à leurs coups de pédale.

Le dîner terminé, nous avons aussitôt traversé Solana Beach (12 979 hab.) avant d'accrocher nos patins à Del Mar (4 389 hab.), même s'il n'était que 14 h. Nous venions de pédaler une dizaine de kilomètres seulement ! C'est que la fin de semaine commençait, et nous savions par expérience que les chambres étaient plus difficiles à dénicher. De plus, nous sentions depuis Leucadia que nous approchions de San Diego, car le trafic routier était dense, plus dense que celui que nous avons connu avant d'entrer à Santa Monica, ce qui augurait des établissements hôteliers affichant complet. En effet, il n'y avait plus de places vacantes au premier hôtel où nous nous sommes arrêtés et, au second, il y a eu une annulation dont nous avons profité in extremis. À ce charmant Best Western, nous avons eu droit à une immense chambre avec cuisine. (Il est à noter que de Leucadia à Del Mar, et même jusqu'à San Diego, toutes les villes sont

limitrophes.)

Dès 14 h 30, les enfants et moi étions à la piscine (il y en a deux) et au spa. Il nous était impossible d'aller à la mer, que pourtant l'on voyait bien, car celle-ci était en contrebas de la falaise sans chemin d'accès à moins de 2-3 km. Il nous aurait fallu prendre la voiture pour aller à la plage, mais il y avait des bouchons sur la route. Nous avons donc décidé de profiter de l'hôtel et de ses charmes. J'ai écrit à l'ombre mon carnet de bord de la journée, entre deux saucettes dans la piscine chauffée avec les enfants. Cela paraissait que nous étions à environ 50-60 km de la frontière mexicaine, car il faisait vraiment chaud. Sylvie et Ginette ont opté pour la piscine non chauffée : il faut dire que l'arrivée de plusieurs jeunes hommes autour de la piscine les a aidées à choisir ! C'est sur une table ronde en bordure de cette piscine fleurie que nous avons soupé de pizza en prenant une bonne bière froide, achetée par Ginette et Sylvie lors d'une courte sortie en ville ; au reste, elles y ont vu un mariage célébré en plein air. Nous savourions grandement les derniers moments du voyage, car demain représentait pour nous la fin du périple à vélo. Nous étions à la fois euphoriques et, j'avoue, un peu tristes, car c'est le genre de voyage que l'on veut qu'il ne finisse jamais...

Jour 35, 28 juillet — Del Mar-San Diego (57 km)

Au lever, il faisait déjà chaud. Dès les premiers coups de pédale, nous avons gravi — sans être tout à fait échauffés — la plus haute côte rencontrée depuis une semaine (23 km). Sous-évaluant sa longueur, j'en ai profité pour doubler trois « vrais cyclistes » durant la montée. L'effort fut certes excitant, mais éreintant. J'étais exténué !

Comme d'habitude, nous avons suivi le trajet établi par la carte cycliste, ce qui nous a fait effectuer un détour d'une

heure environ, car plutôt que de traverser La Jolla en ligne droite, nous avons longé son rivage. Les vues qu'offre Coast Blvd. sur la côte sont tout simplement superbes. Ce détour nous a permis d'admirer les eaux bleues et turquoise du Pacifique, ainsi que de découvrir La Jolla Cove, qui est une très petite plage nichée entre deux falaises de grès. En raison de sa grande beauté, c'est l'une des plages les plus photographiées du sud de la Californie. Des pélicans s'y prélassaient au soleil sans accorder plus d'attention qu'il ne le faut aux touristes. Avec quelque 42 800 habitants, La Jolla est une élégante station balnéaire faisant partie du grand San Diego.

Dès la sortie de La Jolla, on entre dans San Diego. C'est là que nous avons momentanément perdu la liaison radio avec Sylvie et les enfants. Il était simple pour Ginette et moi de traverser à vélo la San Diego River, mais Sylvie s'est égarée dans le dédale des bifurcations. Quand je l'ai rejointe par walkie-talkie pour l'avertir de tourner à gauche à la sortie du pont, elle venait juste de prendre à droite... Trop tard ! Nous nous sommes finalement retrouvés avec plaisir environ 45 min plus tard, ce qui nous a paru en fait beaucoup plus long. Ginette et moi attendions patiemment à l'ombre du poteau d'un feu de circulation, qui ne faisait pas beaucoup d'ombre, croyez-moi !

Nous avons ensuite pédalé sur N. Harbor Drive, qui longe la baie de San Diego, jusqu'au traversier piétonnier qui devait nous conduire, Ginette et moi, à l'île de Coronado. J'ai bien dit « qui devait », car après la mésaventure de ce matin où nous nous sommes perdus de vue, Sylvie ne désirait aucunement revivre une telle expérience. Il n'était pas question pour elle de nous chercher ou de tourner en rond une seconde fois au port inconnu de Coronado. Nous avons concédé de prendre la voiture avec la famille pour traverser le pont, mais pas sans un petit pincement au cœur.

C'est peut-être enfantin, mais ce traversier représentait pour Ginette et moi la dernière carotte », ou récompense, du voyage, celle dont l'on ne cessait de parler depuis hier. Mais rendus sur l'île de Coronado, Ginette et moi avons bien dû admettre qu'il aurait été effectivement difficile de trouver le fameux port où le transbordeur accoste.

Nous avons franchi la San Diego Bay par le Coronado Bridge. La vue que nous avons du pont (sur San Diego, la baie et l'île de Coronado) est tout à fait spectaculaire ; on peut même voir le Mexique à quelque 20 km. Construit en 1969, le Coronado Bridge relie le continent (plus précisément San Diego) à l'île de Coronado, avec une courbe impressionnante de 80 degrés. Les 3,44 km du pont (2,14 mi) enjambent la magnifique baie de San Diego. Sa portée atteint une hauteur maximale de 200 pieds (61 m), permettant aux navires de l'U.S. Navy de passer en dessous. Il est à noter que la Naval Base San Diego, située sur l'île de Coronado, est non seulement la plus grande base de la marine américaine de toute la côte ouest des États-Unis, mais elle accueille la plus grande flotte navale du monde. Aussi, elle est le principal port d'attache de la flotte du Pacifique. La base compte une population totale de 35 000 militaires et de 7 000 civils !

L'île de Coronado compte 24 100 hab. En réalité, c'est plutôt une presqu'île reliée au continent par une très étroite bande de terre où passe une seule et unique route, la 75. Coronado signifie en espagnol « le couronné », d'où son surnom de « la cité de la Couronne ». Mais Coronado, c'est d'abord une station balnéaire résidentielle qui offre une magnifique plage, ainsi que le réputé Hotel Del Coronado (1888) où, de la salle à manger, on a une vue imprenable sur la mer.

Vers midi vingt, nous avons enfourché nos vélos à l'île de Coronado pour la dernière fois du voyage. Quel chagrin !

Une vingtaine de kilomètres plus loin, nous dînions au Subway à l'Imperial Beach, la dernière plage américaine avant le Mexique. Nous étions arrivés à destination... Le périple cycliste comme tel prenait fin ici... avec une certaine tristesse.

Avec ses 26 992 habitants, Imperial Beach est l'une des villes-quartiers du grand San Diego. Cette dernière ville, située à l'extrême sud-ouest des États-Unis, s'étend jusqu'à la frontière. On peut alors comprendre qu'elle possède une forte influence mexicaine du fait de sa proximité avec le Mexique ; de plus, elle compte plus de 20 % d'Hispaniques. La population de San Diego était estimée à 1 305 736 hab. en 2005, ce qui fait d'elle la deuxième agglomération la plus importante de la Californie (après Los Angeles). Son agglomération comptait 3 051 280 habitants en 2005.

Nous avions réservé par téléphone une chambre à hôtel Comfort Suites Otay Mesa, qui se trouve à 500 m environ de la frontière entre les États-Unis et le Mexique, mais à environ 15 km de l'Imperial Beach... ce qui est un peu loin de notre point d'arrivée à vélo ! Compte tenu des autoroutes, on s'y est rendu en voiture. L'hôtel est bien, mais il n'y a rien dans le coin, rien ! Pour mieux supporter la chaleur, nous sommes allés nous rafraîchir à la piscine plusieurs fois. Vers 4 h de l'après-midi, nous désirions prendre une légère collation, mais après avoir marché jusqu'au petit centre commercial situé à 200 m de l'hôtel, nous avons réalisé qu'il était fermé, voire abandonné. Décidément, il n'y a rien dans le coin ! Il nous aurait fallu retourner sur nos pas en voiture pour prendre un simple café, ce que nous n'avons évidemment pas fait.

Le soir venu, il nous a fallu rouler 15-20 min en voiture pour trouver un restaurant qui servait du vin ou de la bière

afin de célébrer la fin de l'odyssée cycliste. Ce fut un buffet chinois apprêté à la mexicaine ; par exemple, il y avait de petits épis de maïs et des légumes dans la soupe won tong ! Cela se comprend, nous étions les seuls touristes dans ce restaurant fréquenté que par des Mexicains. Il nous fut même très difficile de nous faire comprendre en anglais ; nous nous serions crus au Mexique ! Pour la première fois du voyage, je me sentais dépaycé, mais heureux, et ce sentiment de dépaysement était partagé par ma famille et Ginette. Mais nous y avons bien mangé ; les enfants ont eu droit à des cornets de crème glacée molle faits par Sylvie.

À la sortie du restaurant, il y avait un splendide clair de lune dû à une pleine lune d'une grande beauté qui brillait entre les palmiers. C'était un spectacle, à la fois, magnifique et insolite pour nous.

Demain commencera pour nous le trajet du retour avec une escale à Las Vegas. Quand j'y repense aujourd'hui, je me dis que nous aurions dû prendre le temps de visiter San Diego et l'île de Coronado. De tout ce voyage, c'est mon seul regret, ce qui n'enlève rien à ce que nous avons vécu de beau et de grandiose, heureusement !

*Jour 36, 29 juillet — San Diego (CA)-Las Vegas (NV)
(585 km)*

Nous nous sommes levés à 5 h 45, et nous étions déjà sur la route à 7 h ! À cette heure-ci un dimanche, le réseau routier du grand San Diego était pratiquement désert. Il nous fut donc facile de quitter la ville par les autoroutes qui s'interconnectent.

Sur la route, il y avait une règle immuable : toutes les heures environ, nous nous arrêtons pour une pause, le temps de nous dégourdir les jambes et de permettre,

notamment aux enfants, d'aller à la toilette. Aussi, c'était l'occasion d'alterner de conducteur (Sylvie et moi). Après 230 km, soit à la seconde pause, nous avons pris la collation au Starbucks Coffee, vers 9 h 45 ; nous avons déjà parcouru 40 % de la distance totale de la journée, ce qui était très bien. Là, le paysage se mit à changer : il devient aride, sec et chaud, bref désertique et montagneux... Quelques cactus et arbustes (dont des genêts et yuccas) se sont acclimatés à la chaleur, et le sol est sable, gris et parfois vert.

Nous avons dîné à l'air conditionné d'un Jack In The Box (une chaîne de restauration rapide) à Baker. Il y faisait 109 °F ; n'oublions pas que la température est toujours prise à l'ombre ! Cette communauté de 914 habitants, dont l'altitude est d'environ 930 pi (283,5 m) au-dessus du niveau de la mer, est située à la limite nord-ouest du Mojave Desert. D'une superficie de 22 000 mi², il occupe une grande partie du sud de la Californie et une petite partie du centre. Il reçoit moins de 25 cm de pluie par an, et son altitude générale varie entre 1000 et 2000 m. Il faut également souligner qu'à environ 50-60 km au nord se trouve l'endroit le plus chaud en Amérique du Nord : Death Valley (la Vallée de la Mort), où la température normalement approche 120 °F (49 °C) en été.

Au départ de Baker, le temps était par chance un peu nuageux, car il faisait déjà très chaud, comme je le disais. L'autoroute 15 continue de monter sans relâche pendant quelque 15 km — jusqu'à atteindre 4 000 pieds d'altitude et plus — au point que nous ne roulions que 60 à 80 km/h. En bordure de la route, il n'était pas rare de croiser des véhicules en panne, le capot ouvert, car leur moteur surchauffait. Je gardais un œil vigilant et stressé sur le thermomètre du moteur qui était très élevé, car nous étions six personnes dans une voiture surchargée. À 4 500 m

d'altitude, la route descend pendant 16 km avec une pente de 6 %. Wow ! J'imaginais bien cette descente à vélo !

En arrêtant à Primm (Nevada) pour permettre à Sarah d'aller à la toilette, la route était si embouteillée à la sortie de la ville qu'il nous a fallu une heure trente pour parcourir les 200-300 m nous séparant de l'autoroute ! Il faisait une telle chaleur que l'air conditionné de la voiture ne réussissait pas à fournir ; on suffoquait littéralement. Non seulement qu'il y avait un accident, mais Primm est une petite communauté (de 1 132 hab.) très achalandée à cause de ses trois casinos. Ceux-ci attirent une multitude de joueurs bien qu'elle soit située à seulement 40 mi (64 km) de Las Vegas.

Nous sommes finalement arrivés vers 17 h à Las Vegas. Par bonheur, nous avons facilement trouvé le motel que Sylvie avait réservé hier soir. C'est le moins cher du voyage (56 \$ par nuit, taxe et déjeuner inclus) : le Best Western Parkview Inn situé sur Las Vegas Boulevard North, à un kilomètre du bruit et de l'agitation du « Strip » (nom donné au Las Vegas Blvd.). Comprenant une grande chambre et une piscine extérieure avec patio, c'est vraiment l'aubaine du siècle ! Il faut dire que les grands casinos offrent des chambres à prix modiques afin d'attirer de petits joueurs », sachant que ce qu'ils épargnent sur le coût du logis, ils vont probablement le flamber au jeu !

Le temps de débarquer les bagages du coffre de la voiture, d'enfiler notre maillot de bain et nous nous rafraîchissions dans la piscine. Après avoir soupé de sandwiches à la chambre, nous avons réservé (pour demain après-midi) un tour d'avion pour admirer le Grand Canyon du haut des airs. D'où notre intérêt de demeurer à Las Vegas, sans quoi nous aurions visité le soir même la ville illuminée et repris la route le lendemain matin. Autrement dit, ce n'est pas les casinos qui nous ont attirés ici !

Un mot s'impose sur Las Vegas qui, en espagnol, signifie « les plaines cultivées ». Il est vrai que la ville est une oasis au cœur d'une région désertique. Avec une capacité hôtelière estimée à plus de 130 000 chambres, il y a probablement plus de touristes que de résidents. Ceux-ci sont généralement des travailleurs de l'industrie du casino et de tout ce qui s'y rapporte de près ou de loin (restaurants, boutiques, spectacles, etc.). C'est que Las Vegas est vouée entièrement au jeu depuis sa légalisation en 1931, ce qui avait alors soulevé un tollé général dans tout le pays.

Les deux plus grands hôtels du monde se retrouvent à Las Vegas : le MGM Grand Hotel (5 005 chambres ; un milliard de dollars US) et le Venitian, un projet pharaonique de 2,5 milliards de dollars US (10 000 employés). Un nouvel agrandissement a été effectué en 2007 : The Palazzo a ajouté environ 3000 chambres au complexe The Venetian, qui est donc devenu le plus grand hôtel du monde avec environ 7000 chambres.

Las Vegas est donc fondée sur l'industrie touristique ainsi que le Nevada (2 495 529 hab.), qui est le 36^e État à entrer dans l'Union, en 1864. « L'extraction des minerais (cuivre, plomb, zinc, mercure, antimoine) ne représente plus qu'une faible partie de l'économie du Nevada [...] Traversé par la sierra Nevada, le Nevada est un grandiose chaos rocheux à tonalité grise et blanche, qui étire ses crêtes minérales sur une terre plantée de yuccas. » (GB 422) La capitale du Nevada, Carson City, ne compte que 55 311 hab. ; sa métropole, Las Vegas, 517 017 hab.

« Jusqu'à la découverte de la mine de Comstock Lode en 1859, ce vaste territoire du Nevada n'avait été exploré que par John C. Fremont, accompagné du célèbre éclaireur Kit Carson. » (GB 420)

Jour 37, 30 juillet — Las Vegas et Grand Canyon

Après avoir déjeuné à la salle à manger à 7 h, nous avons visité le « Strip » où se trouvent concentrés les temples du jeu que sont les grands hôtels-casinos. Il faisait déjà 103 °F à 9 h 30, ce qui augurait un soleil cuisant. Sylvie a pris beaucoup de photos pendant que je roulais très lentement en voiture ou lors des arrêts fréquents aux feux de circulation. Nous en avons également profité pour acheter quelques cadeaux à la famille dans un magasin de souvenirs avant l'achalandage de l'après-midi. Une trentaine de minutes ont suffi ; et puis quand on en a vu un, on les a tous vus !

De retour au motel, je suis reparti avec Ginette vers 10 h 30 afin de faire mettre son vélo dans une boîte en carton, car demain, elle rentrera au pays. Après avoir roulé environ 40 min (c'est grand, Las Vegas), le propriétaire de la première boutique de vélo disait ne pas avoir le temps d'effectuer ce petit travail ; homme sans façon ni sourire, il ne voulait rien savoir. Nous sommes aussitôt repartis pour aller à une autre boutique de vélo, située complètement de l'autre côté de la ville. Il était alors midi... Pour 60 \$ US (ce qui est le double du prix ordinaire), le vélo fut prêt 45 min plus tard, ce qui nous a permis de dîner tranquillement au Subway du coin. Nous étions finalement de retour au motel vers 13 h 25 ; au total, 63 km furent nécessaires à l'accomplissement de ce faible exploit ! Nous avons rapidement enfilé notre maillot de bain avant de nous élancer vers l'eau rafraîchissante de la piscine. Il faisait 115 °F environ.

À 13 h 45, nous partions tous pour le Plaza Hotel où un autocar de la Scenic Airlines nous prenait ; un transfert fut nécessaire avant de se rendre à l'aéroport de Boulder City. Un bimoteur à hélice de 19 passagers (un Beechcraft 1900) nous y attendait pour survoler le Grand Canyon, c'est-à-dire la Hoover Dam, le Lake Mead, le Western Rim et la Colorado

River. Au décollage de l'avion, ça brassait... Nicolas, Annabelle et Ginette avaient vraiment peur. Mais une fois qu'il a atteint son altitude de vol, soit après 10-15 min, la peur a un peu diminué pour faire place à l'observation et à l'admiration, sauf pour Ginette qui gardait ordinairement les yeux fermés. Ce ne fut qu'au retour vers l'aéroport que Sylvie a eu de légers maux de cœur. Même si je n'ai pas trop aimé me faire brasser de gauche à droite au décollage, la vue splendide et sensationnelle du haut des airs a contribué à calmer considérablement mon anxiété. La joie et l'extase étaient, de loin, plus fortes. Quel paysage magnifique ! La meilleure manière de voir et d'apprécier la beauté incomparable du Grand Canyon, c'est bien par la voie des airs.

Mais un orage a subitement éclaté à moins d'un kilomètre devant nous, obligeant du coup le pilote à faire demi-tour. Nous avons ainsi effectué la moitié du trajet au-dessus du Grand Canyon au lieu des trois heures prévues, ce qui fut une chance pour Ginette et aussi pour Sylvie qui commençait à avoir le mal de l'air. Les vues sur le Grand Canyon étaient à couper le souffle, et ce, autant à l'aller qu'au retour. Un cornet de glace a ramené les esprits de tout le monde après l'atterrissage de l'avion. Pour achever le tout, le son strident de l'alarme de la porte arrière de l'autocar a importuné nos tympanes pendant une grande partie du retour. Mais il y eut un dénouement heureux et inattendu à cette mésaventure, qui n'enlève rien à la beauté des paysages désertiques... Étant donné que notre tour du Grand Canyon était incomplet, la compagnie aérienne nous a donné le choix entre reprendre le vol demain ou être remboursés en totalité. C'est ainsi que nous avons eu gratuitement un forfait pour 6 personnes d'une valeur de 685 \$ US. Je n'ai jamais autant apprécié un orage de ma vie !

De retour au motel, une saucette dans la piscine nous a

rafraîchis avant d'aller sou-per à un pub irlandais sur Las Vegas Blvd. afin de fêter la fin du voyage avec Ginette. La nourriture et la bière étaient bonnes ! Ce fut un moment fort agréable à nous remémorer ce magnifique voyage. J'ai un peu trop mangé au point de me sentir gonflé. Puis nous avons un peu marché, éclairés comme en plein jour par les multiples enseignes lumineuses au néon de la Plaza Hotel. Le temps d'écouter deux chansons jouées par un groupe blues sur la place publique qu'il s'est mis à pleuvoir.

Puis nous sommes retournés au motel, tous fatigués de la journée, moi le premier ! Sylvie était déçue de ne pas voir la ville illuminée, mais il pleuvait, et elle était trop fatiguée pour y aller avec Ginette comme je lui ai suggéré. Dans mon esprit germa l'idée que nous pourrions goûter à l'atmosphère nocturne de la ville demain soir...

Il m'est impossible de clore cette journée mémorable sans un mot sur le Grand Canyon National Park, classé trois étoiles par le Guide Bleu de Hachette. Situé dans le nord-ouest de l'Arizona, le Grand Canyon a été creusé et façonné par le fleuve Colorado (2 330 km) dans le plateau du même nom. Fondé en 1919, ce parc majestueux couvre un territoire protégé de 4 927 km. Avec quelque 4,5 millions de visiteurs par an, il est l'un des sites les plus fréquentés des États-Unis. La diversité et la beauté naturelles des paysages ont contribué à ce que l'UNESCO reconnaisse, en 1979, le Grand Canyon comme « patrimoine mondial de l'Humanité ».

Les dimensions du Grand Canyon sont gigantesques : il s'étend sur environ 450 km de long entre les lacs Powell et Mead. Sa profondeur moyenne est de 1 300 m avec un maximum de quelque 2 000 m. Sa largeur varie de 5,5 km à 30 km. Bien qu'il ne soit ni le plus profond ni le plus

imposant des canyons terrestres, il s'avère d'une beauté exceptionnelle et remarquable, capable de ravir les plus difficiles. Il est à noter que le Grand Canyon présente des roches qui comptent parmi les plus anciennes de la Terre : au fond des gorges, certaines sont âgées de 1,7 milliard d'années.

Jour 38, 31 juillet — Las Vegas

Après avoir légèrement déjeuné, nous sommes partis vers 8 h 15 pour reconduire Ginette à l'aéroport international de Las Vegas (son vol était à 11 h 45). Nous étions tous habités par des sentiments paradoxaux : joie et tristesse à la fois. De la joie, car nous étions heureux pour elle puisqu'elle s'en allait retrouver son amoureux (Jean-Guy), et nous étions également heureux de nous retrouver en famille pour le retour en voiture. Mais le hic, c'est qu'après 38 jours passés côte à côte, 24 h sur 24, elle faisait partie de la famille ! D'où notre sentiment commun que son départ nous arrachait le cœur.

D'ailleurs, elle n'était même pas partie qu'elle nous manquait déjà ; les enfants, et notamment Annabelle, avaient un débordement de passion et de câlin à son égard. Toute la journée, ma famille et moi avons eu le cœur gros.

Nous avons quitté Ginette vers 9 h 30, « tristes comme un lendemain de fête » (A. de Musset). En déjeunant à nouveau au motel vers 10 h (car nous avions à peine mangé ce matin), nous avons unanimement décidé de rester une journée supplémentaire à Las Vegas. Ce fut un temps pour décompresser et récupérer, pour faire la lessive pour toute la famille, pour écrire mon article attendu pour La Revue de Terrebonne, et en soirée, pour parcourir la ville illuminée. C'était la première fois du voyage où nous

n'avons pas visité de jour la ville où nous logions. Nous avons passé le restant de la matinée à la piscine et au patio adjacent pendant que le linge se lavait (la buanderie du motel était à deux pas de la chambre). Il faisait chaud, mais parce que c'était nuageux, nous étions mieux qu'hier (96 °F, à midi). Sylvie et moi en avons profité pour mettre à jour nos carnets de bord respectifs.

Nous avons dîné à un McDonald's avant de faire lentement une petite épicerie. Au retour, nous avons passé du bon temps à la piscine, et pris notre collation de fruits à l'ombre sur le patio. Après avoir mangé des pâtes à la chambre, nous avons aussitôt fait nos valises pour être prêts demain matin. Puis nous sommes allés traverser en voiture le « Strip » illuminé d'un bout à l'autre, avec ses grands hôtels-casinos... C'est plus qu'un spectacle hors du commun, c'est d'abord une atmosphère dans laquelle on baigne et l'on « plonge » pour mieux « goûter » la saveur particulière et unique de Las Vegas. Au bout du compte, cette journée de repos nous a grandement fait du bien.

*Jour 39, 1er août — Las Vegas (NV)-Green River (UT)
(658 km)*

La journée de repos d'hier a eu une influence bénéfique sur toute la famille : nous étions plus calmes et paisibles, moins dominés par nos sentiments. Le départ s'est effectué à 8 h 15. Il pleuvait faiblement à la sortie de Las Vegas North par l'autoroute 15, que nous avons suivie jusqu'au croisement de la 70, en Utah. Heureusement, la pluie n'a duré qu'une heure environ, car elle occasionnait beaucoup d'humidité, et quand elle se double de chaleur, cela crée une atmosphère lourde et suffocante qui nous forçait à faire fonctionner continuellement l'air conditionné de la voiture. Alternance de pluie et de soleil : telle fut la journée en termes de météo.

Les 115 km environ qui séparent Las Vegas, au Nevada, de la frontière de l'Arizona offrent des vues splendides sur une région désertique, montagneuse et lumineuse ». Oui ! dans le grand Sud-Ouest américain, l'intensité lumineuse est omniprésente, créant un contraste des couleurs qui met en évidence la beauté des paysages. Comme dit le GB 415 à propos de ce territoire :

« Ni les westerns ni les dessins animés ne peuvent rendre toute la richesse de ces paysages dorés de lumière, de ces falaises de grès rouge piquetées de maisons d'adobe. C'est la démesure qui semble définir le mieux cette entité ». Et cette démesure des grands espaces, ce n'est pas seulement un spectacle sans fin qui s'offre à nos yeux, mais également une atmosphère lumineuse qui nous enveloppe et dans laquelle nous baignons chaudement.

À l'entrée en Arizona (à 9 h 50), nous remarquons un changement radical de paysage ; il devient plus « canyon », si on peut dire, avec de magnifiques falaises et canyons dans les teintes prédominantes de rouge. 50 km plus loin environ, nous quittons déjà cet État pour l'Utah (à 10 h 20). C'est que l'autoroute 15 ne fait que traverser l'extrême nord-ouest de l'Arizona, le temps d'admirer brièvement la beauté naturelle du Grand Canyon-Parashant National Monument, que nous avons seulement contourné.

Avec ses 6 166 318 hab., l'Arizona a comme capitale Phoenix (1 338 416 hab.), et métropole, Tucson (507 658 hab.). Il n'entra dans l'Union qu'en 1912, devenant ainsi le 48^e État, et le dernier des États continentaux (les deux autres étant l'Alaska et Hawaï). L'État est connu pour ses paysages désertiques riches en plantes xérophytes (adaptées aux lieux secs) et pour son climat qui présente des étés très chauds et des hivers doux. Mais l'Arizona est aussi composé du plateau du Colorado et de forêts de pins, dans le nord centre de l'État. Comme les autres états du Sud-

Ouest, c'est une région au relief accidenté (plus de la moitié de sa superficie est composée de montagnes et de plateaux).

« L'Arizona évoque le Far West des grands espaces [...] Après les Indiens Anasazis, l'Arizona ne fut plus jamais une région de cultivateurs : 306 jours de soleil par an et les températures les plus chaudes de l'Union (elles dépassent allégrement 40 °C en été) les ont dissuadés. Au S. de l'État, dans les vallées irriguées, on se livre cependant à la culture intensive du coton, des légumes, des agrumes et même de la vigne. L'industrialisation repose en grande partie sur les richesses minérales : l'or, l'argent, le cuivre (1er producteur des États-Unis), le manganèse, l'uranium [...] Après l'industrie, le tourisme est la 2e grande activité de l'État. » (GB 421)

À l'entrée en Utah par l'autoroute 15, la température était plus fraîche, et ce qui nous a frappés, c'est qu'il y a moins de formations rocheuses rouges qu'en Arizona, du moins au début. Une cinquantaine de kilomètres plus loin, la végétation fait son apparition : des arbres et arbustes, ainsi que de l'herbe pas trop desséchée, et même verte. La route passe entre la Dixie National Forest et le renommé Zion National Park. Puis, au fil des kilomètres, nous avons vu surgir des prairies d'élevage ; ça fait étrange de revoir des vaches (la dernière fois, c'était en Californie).

Mais quel changement de paysage par rapport au Nevada et à l'Arizona ! Cela s'explique surtout par l'altitude : par exemple lors de la collation à Cedar City (quelque 25 km après le parc Zion), on est à 5 840 pi d'altitude, et ça ne cesse de monter jusqu'à Fremont Pass (6 680 pi). Nous avons dîné sur le bord de la route après avoir franchi ce col. Une soixantaine de kilomètres plus loin, nous avons bifurqué sur l'autoroute 70, qui traverse immédiatement la Fishlake National Forest, considérée par

plusieurs comme le joyau de l'Utah. À la sortie de ce parc, nous avons traversé un col à 7 886 pi d'altitude.

Les plus beaux paysages de la journée furent ceux de type « canyon » que nous avons vus en Arizona, et surtout en Utah. Dire que nous ne nous attendions à rien de ce dernier État ! Que de paysages à couper le souffle, notamment en après-midi ! Il faut avoir le cœur solide pour survivre à tant de beauté ! Aujourd'hui encore, l'Utah représente à nos yeux ces immenses et magnifiques vallées et canyons rouges, blancs et gris, par exemple Castle Valley et Spotted Wolf Canyon, qui font partie des plus majestueux paysages qu'il nous a été donné de voir sur Terre.

Nous avons logé au Holyday Inn Express à Green River (973 hab. ; 4 078 pi d'altitude) à un prix très abordable pour ce genre d'hôtel : 90 \$, déjeuner inclus. Il est à noter que nous ne sommes plus à l'heure du Pacifique depuis notre entrée dans l'Arizona, mais à l'heure des Rocheuses (Mountain Time), soit une heure de plus par rapport à la Californie et au Nevada. Nous sommes ainsi arrivés à l'hôtel à 18 h, et non à 17 h comme l'on pensait. Perdant pour ainsi dire une heure, nous avons décidé de commander de la pizza à la chambre, ce qui nous a laissé du temps pour profiter de la piscine.

Avec ses 2 550 063 habitants, l'Utah a comme capitale et métropole Salt Lake City (179 894 hab.). À l'instar du Nevada et de l'Arizona, de vastes étendues de cet État sont inhabitées. Le nom Utah est dérivé de la langue amérindienne « Ute », signifiant « peuple des montagnes ». L'État est connu pour sa grande diversité géologique, avec des montagnes enneigées, des vallées aux fortes rivières et des déserts arides aux formes géologiques spectaculaires.

Les premiers colons mormons arrivèrent au lieu de

l'actuel Salt Lake City le 24 juillet 1847, alors que l'Utah était encore un territoire mexicain. Après le Traité de Guadalupe Hidalgo, l'Utah est cédé aux États-Unis en 1848. Mais il est l'un des derniers États continentaux à entrer dans l'Union (1896), devenant le 45^e État. L'un des obstacles principaux à cette accession a été l'attachement des mormons du XIX^e siècle à la polygamie.

« En Utah, heureux sont les marcheurs, les contemplatifs, les amoureux de la nature. Dans une parfaite tranquillité, loin des foules touristiques, on y trouve quelques uns des paysages les plus saisissants des États-Unis [...] L'État est demeuré largement agricole ; l'industrie, prospère, repose notamment sur les constructions mécaniques et la haute technologie. Son histoire est dominée par l'épopée mormone, d'où une certaine austérité, une certaine rudesse — rares sont les “lieux de la nuit” à Salt Lake City. » (GB 421)

Le terme « mormon » s'applique à l'Église de Jésus-Christ des saints des derniers jours, qui est un mouvement religieux millénariste et sectaire fondé en 1830 par Joseph Smith dans l'État de New York. À cause des persécutions, son Église dut fuir successivement les États de New York, de l'Ohio et du Missouri avant de s'installer dans l'Illinois (1839), où elle devint florissante. C'est dans ce dernier État que Joseph Smith mourut à 38 ans, lynché avec son frère par des émeutiers alors qu'il était détenu en prison à Carthage. En 1846, Brigham Young prit la relève et conduisit l'exode de 150 pionniers mormons. Ils marchèrent plus de 2 000 km, avec leurs chariots ou charrettes, et traversèrent les plaines sauvages d'Amérique du Nord jusqu'à la vallée désertique de Salt Lake City (1847). Là, loin des persécutions, ils organisèrent une nouvelle société qui devait refléter leurs croyances religieuses. Depuis, Salt Lake City s'avère le centre et le siège de l'Église mormone ; d'ailleurs, 45 % de sa population est mormone.

Que serait l'Utah sans les mormons ? Nul ne le sait. Mais en revanche, on sait que le développement du Utah fut intimement lié à leur présence. Ce sont eux qui transformèrent les déserts environnants Salt Lake City en terres agricoles, voyant dans l'Utah leur « terre promise ». D'où la raison pour laquelle l'Utah est surnommé l'État mormon.

« Animés d'une foi solide et dévoués à la cause de leur Église, les mormons se montrent des pionniers courageux. Ils travaillent sans relâche, construisant des fermes, des forges, des moulins, des scieries. Bientôt, un remarquable réseau d'irrigation transforme le désert salé en plaine fertile capable, à la fin du XIXe s., de nourrir 200 000 habitants. » (GB 443)

*Jour 40, 2 août — Green River (UT)-Fort Morgan (CO)
(700 km)*

Nous nous sommes levés à 5 h 50 (moi, à 5 h), ce qui nous a permis de prendre le départ à 7 h. Il a plu un peu en matinée, mais lorsque le soleil perçait les nuages, nous avions droit à un splendide spectacle de rayons lumineux. Il y a encore des canyons sur la route qui conduit au Colorado, mais les plus beaux sont ceux que nous avons vus hier. L'autoroute 70 est aujourd'hui plus droite et vallonneuse, traversant des plaines désertiques entourées de montagnes. Entre Green River et la frontière du Colorado (115 km environ), il n'y a ni ville ni village sauf Cisco : avec moins de 200 habitants, certains la considèrent comme une ville fantôme.

Nous sommes entrés au Colorado à 8 h 20. Il y a plus de villes et villages, et le paysage change peu à peu : les canyons s'estompent pour faire place aux Rocky Mountain (les Rocheuses) qui, au fil des kilomètres, se couvrent de

verdure. Il y a de ces montées à n'en plus finir où nous roulions parfois à seulement 60 km/h, car la voiture ne pouvait en prendre plus ! Ces montées sont suivies de longues descentes en lacet où il nous fallait souvent freiner tout en surveillant attentivement la route.

Nous avons pris une collation à Parachute (1 189 hab. ; 5 090 pi d'altitude) à 9 h 45. Après cette communauté résidentielle, les montagnes sont plus verdoyantes, car recouvertes de forêts mixtes de sapins et de feuillus. Il est à noter que nous suivions toujours la Colorado River depuis ce matin, ce qui est fort agréable. D'un côté de la rivière, il y a un chemin de fer qui la longe et, de l'autre, une piste cyclable sur plusieurs kilomètres. Quelle tentation !

Il arrive que des tunnels routiers traversent de hautes montagnes de part en part ; nous avons déjà emprunté trois de ces tunnels avant Gypsum (5 307 hab.), et ça ne faisait que deux heures environ que nous étions au Colorado. C'est justement à cette ville située à 6 334 pieds d'altitude que nous avons pris la dernière collation avant le dîner.

Environ 20 km plus loin, soit à partir d'Avon (6 399 hab. ; 7 430 pi d'altitude) et de Vail (4 628 hab. ; 8 120 pi), la route monte encore et pénètre dans le Summit County, région de hautes montagnes verdoyantes axée sur le ski. Il y a de magnifiques paysages de type alpin avec des demeures et des bâtiments construits dans le même style. Des photos s'imposaient ! Nous avons dîné au Subway à Frisco (2 498 hab. ; 9 042 pi d'altitude), puis nous avons repris la route sous la pluie, qui monte sans relâche. Les Rocky Mountain se terminent un peu avant Denver (557 478 hab. ; 5 280 pi). Capitale et métropole du Colorado, « Denver doit son essor fulgurant à ses mines d'or et à une situation géographique privilégiée. Au centre des États-Unis, seule ville d'importance à plus de 1 000 km à la ronde, elle jouit

d'un climat tempéré, sec et ensoleillé, et offre un accès incomparable aux espaces montagneux de l'Ouest » (GB 423).

À Denver, nous avons bifurqué sur l'autoroute 76, qui va vers le nord-est pour rejoindre l'État du Nebraska ; avant Denver, c'est d'ouest en est que nous avons traversé l'État du Colorado par la route 70. Après l'agglomération de Denver, le paysage change totalement : les montagnes disparaissent complètement pour laisser place à de vastes plaines faiblement vallonneuses. De petites montées accompagnent une route droite, longue et généralement plate où il y a des terres en friche sans bétail, et parfois des champs de maïs. Il en fut ainsi toute la journée. Ces paysages s'apparentent à ceux des Prairies (Alberta, Saskatchewan et Manitoba).

Nous avons pris la collation de quatre heures dans une station-service qui vendait des cornets *Drumsticks*. Comme hier, les chaînes hôtelières de renom affichent des prix abordables : de 80 à 100 \$ par nuit. À 17 h, nous avons réservé une chambre au Comfort Inn de Fort Morgan (10 807 hab.), qui est une municipalité rurale.

Après avoir déchargé les bagages de la voiture, j'ai enfourché avec joie mon vélo pour une courte virée d'environ 20 km sur des chemins de campagne bien entretenus. Il y avait des champs de maïs des deux côtés de la route, alimentés par un canal d'irrigation en béton de un mètre de largeur ; impressionnant ! À l'aller, je poussais fort sur les pédales tout en gardant une certaine réserve, car je ne voulais pas me déshydrater : dans ma hâte de pédaler, j'avais oublié ma bouteille d'eau... Une erreur de débutant ! Mais au retour, je roulais entre 32 et 38 km/h sans retenue. C'est alors que je me suis fait littéralement couper par un chauffard fou qui s'est arrêté subitement à 20 pieds devant moi, et ce, sans raison apparente. Seuls mon expérience et mes bons

réflexes ont fait que j'ai évité de justesse la voiture (de quelques centimètres) en lui criant, avec modération, « Caution ». Ma peur était qu'il reparte après moi et me heurte brutalement sans crier gare. Je me souviens, entre deux battements cardiaques accélérés, d'avoir remercié Dieu de m'avoir protégé... J'étais non seulement en vie, mais intact.

Avec ses 4 753 377 habitants, un mot s'impose sur le Colorado qui, en 1876, devint le 38^e État de l'Union. Il ne fut tiré de l'oubli qu'en 1858 lorsque le prospecteur Green Russell découvrit une mine d'or près de l'actuel Denver ; l'année suivante, c'était la ruée vers l'or. Ensuite, on y découvrit du cuivre et de l'argent. C'est que les Rocky Mountain se dressent de l'ouest au centre du Colorado, créant pour les explorateurs du début du XIX^e s. une barrière infranchissable. L'État compte 52 sommets de plus de 4 270 m (14 000 pi), et la plupart des pics dépassent les 3 000 m (presque 10 000 pi) ; le Mount Elbert culmine à

14 440 pieds (4 401 m). C'est le seul État américain qui se trouve entièrement au-dessus de 1 000 m d'altitude, ce qui lui vaut le surnom de « Toit de la nation ». Son point le plus bas est situé à 1 010 m (3 315 pi), dans l'Arikaree River. Avec ses sommets enneigés, « "l'or blanc" » a remplacé l'or jaune : les Rocheuses du Colorado sont célèbres pour la poudreuse des pistes les plus fréquentées des États-Unis, qu'elles soient chics comme Aspen ou familiales comme Copper Mountain » (GB 421).

Jour 41, 3 août — Fort Morgan (CO)-Lincoln (NE) (685 km)

Départ à 7 h 10 de l'hôtel. La route est aussi droite et plate qu'hier, accompagnée de quelques longues montées en douceur. Il y a des prairies d'élevage et des champs de maïs à perte de vue pendant des dizaines, voire des centaines de kilomètres. C'est long longtemps... Cela nous rappelle la

traversée des Prairies, soleil, chaleur et vent inclus.

Nous avons franchi, par l'autoroute 76 qui devient la 80, la frontière entre le Colorado et le Nebraska à 9 h. Peu après, l'odeur nauséabonde du purin de cochon a assailli nos nez sensibles pendant quelques kilomètres. Le paysage ressemble au plateau du Colorado, c'est-à-dire au paysage que nous avons connu depuis Denver, mais avec plus d'arbres. Situé dans les grandes plaines, le Nebraska est essentiellement plat. Toutefois, les premiers contreforts des montagnes Rocheuses vallonnent la partie Ouest tandis que l'Est est le théâtre des vestiges du retrait des glaces de la période glaciaire.

À North Platte (24 386 hab.), nous nous sommes rendu compte qu'il y avait eu un changement d'heure ; le fuseau horaire passe à environ 40 km à l'ouest de cette petite ville qui a la plus grande gare de triage du monde, l'Union Pacific Bailey's Yard. C'était le second changement d'heure depuis San Diego. Nous étions désormais à l'heure du Centre (Central hour), perdant pour ainsi dire une heure de route.

Nous avons dîné au McDonald's à Lexington (10 251 hab.) à midi trente avant de reprendre la route 40 min plus tard. Depuis ce matin, il y a plus de camions sur la route qu'auparavant. Et la route est toujours aussi longue ; il n'y a rien à voir. En prenant la collation de l'après-midi dans la bretelle d'accès d'une sortie d'autoroute, j'ai remarqué un clou enfoncé dans le pneu arrière gauche, mais par chance, il ne dégonflait pas.

Dès notre arrivée à Lincoln (241 167 hab.), nous avons loué une chambre au Holy-day Inn. Puis Sylvie et moi sommes aussitôt partis à la recherche d'un garage ouvert qui pourrait effectuer la réparation du pneu. Cela a pris une heure avant d'en dénicher un, car il ne faut pas oublier

que nous étions un vendredi en fin d'après-midi (entre 5 h et 6 h). Durant ce temps, les enfants écoutaient un film à la télévision dans la chambre.

De retour à l'hôtel, il ne restait plus qu'à nous doucher (les enfants s'étaient lavés avant d'écouter la télévision) et à sauter dans la piscine. Puis nous sommes allés souper à l'Applebee's, qui est une chaîne américaine de restaurants où l'on mange bien. J'ai commandé un pichet de bière pour Sylvie et moi, mais je ne m'attendais pas qu'il soit si gros que ça ! C'était le premier steak que je mangeais dans un restaurant depuis environ 22 ans, et je ne l'ai pas regretté. On s'est couchés, comme d'habitude, vers 21 h.

37e État américain, le Nebraska entra dans l'Union en 1867. Il n'est peuplé que de 1 768 331 habitants, ce qui le classe au 38e rang des États au niveau de la population. Sa capitale est Lincoln ; sa métropole, Omaha (419 545 hab.), est située à l'extrême est de l'État, le long du Missouri. Mis à part ces deux villes, aucune ne dépasse les 30 000 habitants. 89 % des villes du Nebraska comptent moins de 3 000 personnes. Il partage cette caractéristique avec cinq autres États du Midwest (le Kansas, l'Oklahoma, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud et l'Iowa). Des centaines de villes ont une population de moins de 1 000 hab. L'agriculture (maïs et soja) est le secteur le plus important de l'économie du Nebraska, qui est également un important producteur de bœuf et de porc.

Jour 42, 4 août — Lincoln (NE)-Geneseo (IL) (620 km)

Le lever à 6 h fut difficile pour tous ; le changement d'heure en était la principale raison (pour notre corps, il était encore 5 h). À 7 h 15, nous étions sur la route (toujours la 80). Une heure plus tard, nous traversons la Missouri River, qui marque la frontière entre le Nebraska et

l'Iowa. Cette majestueuse rivière de 2 341 mi (3 767 km), qui prend sa source dans les montagnes Rocheuses à Three Forks au Montana, est la plus longue des États-Unis. Elle draine environ un sixième du pays, soit le Montana, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Missouri, où elle rejoint la Mississippi River juste au nord de la cité de Saint Louis.

Dès l'entrée en Iowa, le paysage change : les collines ou plutôt les valons remplacent les plaines. Mais une chose demeure, ce sont les champs de maïs ; le nouveau, c'est les fermes et les champs de soya, car bien qu'il y en ait au Nebraska, nous n'en avons pas vus. Nous avons pris la collation au dépanneur d'une station-service à Stuart (1 734 hab.), où il y a une éolienne. À une vingtaine de kilomètres au sud-est se trouve la ville de Winterset (4 949 hab.), là où est né l'acteur américain John Wayne (1907-1979).

Nous avons dîné au Subway à Grinnell (9 369 hab.) vers midi quinze. À 15 h 20, nous avons traversé la Mississippi River par le Centennial Bridge (1937), qui relie Davenport (99 514 hab.), en Iowa, à Rock Island, en Illinois. Le Mississippi délimite ainsi la frontière entre ces deux États. Prenant sa source dans le lac Itasca au Minnesota pour se jeter dans le golfe du Mexique en Louisiane, ce fleuve de 2 320 mi (3 734 km) forme la frontière ouest du Wisconsin, de l'Illinois, du Kentucky, du Tennessee et du Mississippi. La Mississippi River est le deuxième plus long fleuve aux États-Unis (après le Missouri) ; il traverse ou tangente dix États, du nord au sud.

Une trentaine de kilomètres plus loin, nous prenions la collation de l'après-midi à Geneseo : un cornet au Dairy Queen. Bien qu'il fût encore tôt, nous avons décidé de nous y arrêter pour de bon afin de récupérer des journées de route

qui commençaient à nous exténuer un peu. Nous avons alors déniché une chambre au motel Super 8 (sur Main Street) dans cette localité de 6 523 habitants.

Sylvie et moi avons fait une petite épicerie et, au retour, nous avons visité le centre-ville qui se résume à une rue, mais tout était fermé. Bof ! Du reste, à part les maisons de style victorien et anglais qui ressemblent à celles que l'on peut voir sur la côte est des États-Unis, il n'y a pas grand-chose à voir ni à faire à Geneseo, sauf se détendre et se reposer... Sylvie et les enfants se sont baignés dans la piscine pendant que je prenais une bonne douche chaude et relaxante. Après le souper, nous avons écouté un film avec Jackie Chan, en mangeant des croustilles et en prenant une bière.

Un mot sur cet État de 2 982 085 habitants qui a Des Moines (193 886 hab.) comme capitale et métropole : l'Iowa. Les premiers explorateurs européens qui entrèrent dans son territoire actuel furent des Français. Ils faisaient le commerce avec les tribus amérindiennes des Sacs et des Fox. Mais les premiers colons qui s'implantèrent dans la région arrivèrent en 1833 de l'Illinois, de l'Indiana et du Missouri. L'Iowa devint le 29^e État de l'Union, en 1846. Son nom vient d'un mot amérindien signifiant « beau pays ». Comme le Nebraska, c'est un État céréalier qui produit principalement du maïs et du soja. L'élevage porcin et les produits laitiers sont parmi les principales activités du secteur primaire. Les industries de ces deux États sont liées à l'agroalimentaire et à l'agriculture. Aussi, l'Iowa est le premier producteur d'éthanol des États-Unis.

Jour 43, 5 août — Geneseo (IL)-Durand (MI) (620 km)

Nous avons aujourd'hui traversé l'État de l'Illinois (12 831 970 hab.), qui se trouve au coeur des États-Unis à presque égale distance des deux côtes. Sa capitale est

Springfield (116 482 hab.) ; sa métropole, Chicago (2 833 321 hab.), se trouve la troisième plus grande ville des États-Unis qui concentre à elle seule plus du cinquième de la population de l'État. Il est à noter que Ronald Reagan, 40e président des États-Unis, est né à Tampico (741 hab. en 2006) en Illinois, et qu'Abraham Lincoln passa son enfance dans cet État.

L'Illinois fut surnommé « Prairie State » en raison des vastes étendues de prairies verdoyantes qui émerveillèrent les premiers explorateurs. Son nom vient de l'algonquin « guerriers, hommes courageux ». Il est le 21e État admis dans l'Union, en 1818. Son économie est très diversifiée. Chicago est le siège de nombreuses firmes américaines telles que Boeing, McDonald's, Bank One, United Airlines et Motorola. Le reste de l'État est surtout agricole, notamment la région centrale — qui est composée de plaines — où l'agriculture domine l'économie. Nous avons remarqué que l'Illinois ressemble beaucoup à l'Iowa, mais en moins vallonneux. Autrement dit, c'est un État plutôt plat, avec de légères montées moins prononcées qu'en Iowa.

Nous avons également traversé furtivement l'Indiana (6 313 520 hab.), qui signifie en Sioux «le pays des Indiens». Avec ses 785 597 habitants, Indianapolis est à la fois sa capitale et sa métropole. L'Indiana est le 19e État à entrer dans l'Union, en 1816. Il est avant tout un État industriel qui se distingue surtout dans le secteur sidérurgique, avec plus de 25 % de la production américaine d'acier brut. Aussi, l'Indiana se classe au 1er rang national pour la production d'acier brut, de moteurs électriques radio/télévision et d'habitations mobiles, et au cinquième rang pour le total des ventes et livraisons de produits pharmaceutiques. Dans le domaine de l'agriculture, le maïs et le soya sont les principales céréales, qui servent notamment à engraisser les porcs et les bovins ; de plus, il est en train de devenir un chef

de file de la production de biocarburant, tel que l'éthanol et le biodiesel.

Revenons au carnet de bord comme tel. Au départ du motel à 7 h 20, il pleuvait fort, et ce, jusqu'à 10 h environ. De l'autoroute 80, nous voyions beaucoup de champs de maïs ; c'est le troisième État consécutif où cette culture céréalière s'avère abondante. Une quinzaine de kilomètres avant Chicago, soit à partir de Joliet, la route est devenue très achalandée. Nous avons traversé l'Illinois assez rapidement, car cet État est plus long que large (629 km sur 340 km). D'ailleurs, à 10 h 20, nous passons la frontière entre l'Illinois et l'Indiana. Nous avons alors bifurqué sur la 94, qui est une autoroute à péage, où nous avons vu annoncer un Starbucks Coffee. Difficile de résister, d'autant plus que nous venions de passer huit ou neuf jours sans cappuccino ni expresso. Nous l'avons savouré, assis à une table extérieure malgré la pluie intermittente, car à l'intérieur, l'air conditionné nous glaçait littéralement.

Nous n'avons parcouru qu'une trentaine de kilomètres environ en Indiana avant de passer au Michigan à 11 h 40, où nous sommes revenus à l'heure de l'Est (12 h 40), perdant pour ainsi dire une heure. Nous avons alors dîné de sandwiches dans la cour arrière d'un McDonald's, profitant de leurs toilettes ! Nous avons repris la route à 13 h 45, puis il s'est remis à pleuvoir pendant une heure environ. Entre Battle Creek et Marshall, nous avons bifurqué sur l'autoroute 69.

Vers 15 h 40, nous avons pris la collation de l'après-midi (un *sundae*) au McDonald's à Lansing (114 276 hab.), qui est la capitale de l'État du Michigan ; sa métropole, Détroit, compte 871 121 habitants. Puis vers 17 h, nous avons déniché, sans vraiment chercher, une chambre d'hôtel au Quality Inn à Durand (3 846 hab.), avec piscine et spa.

Aussitôt les bagages débarqués de la voiture, les enfants et moi en avons profité pour nous baigner dans la piscine et pour relaxer dans le spa pendant que Sylvie surfait sur le Web. La soirée s'est terminée, comme hier, par le visionnement d'un film avec Jackie Chan.

Il m'est impossible de clore cette journée sans un petit mot sur le Michigan, qui fut le 26^e État admis dans l'Union, en 1837. Avec ses 10 095 643 habitants, le Michigan est un État presque entièrement entouré par les Grands Lacs, soit les lacs Supérieur, Michigan, Huron et Érié. Le nom Michigan signifie en langue ojibwa « grandes eaux » ou « grand lac ». L'économie de l'État est diversifiée. Les richesses minérales sont très abondantes, notamment les minerais de fer et de cuivre, l'argent, la potasse, le charbon, le sel gemme, le pétrole et le gaz naturel. L'agriculture et la sylviculture sont restées des secteurs importants. Les principales ressources agricoles sont l'élevage laitier et bovin, les céréales, le soja, la betterave à sucre, la pomme de terre, les légumes et les arbres fruitiers. Le Michigan est l'un des principaux États industriels : il est le premier centre de production de véhicules des États-Unis (General Motors, Ford et Chrysler y ont leur siège social). Les autres activités industrielles sont le raffinage pétrolier, la construction mécanique, la sidérurgie, la chimie, l'électronique, le caoutchouc, les matières plastiques, l'agroalimentaire, le textile, le bois et le tourisme.

Jour 44, 6 août — Durand (MI)-Belleville (ON) (602 km)

Le départ de l'hôtel s'est effectué à 7 h 50 par l'autoroute 69, qui traverse des forêts où il n'y a que des arbres à voir. Après un arrêt aux toilettes d'une station-service, où j'ai acheté un joli bracelet à Sarah, nous avons enjambé (à 9 h 15) la St. Clair River par le Blue Water Bridge à Port Huron (31 302 hab.), franchissant du coup la

frontière naturelle entre les États-Unis et le Canada. À peine cinq minutes plus tard (il n'y avait qu'une voiture devant nous), nous avons passé les douanes canadiennes, et ce, sans anicroche : « Bienvenue au Canada », nous dit le douanier dans un français courtois.

Nous roulions maintenant sur la 402, une autoroute de 103 km du sud-ouest de l'Ontario reliant le Blue Water Bridge à Point Edward, près de Sarnia. La route traverse des forêts semblables à celles que nous venions de voir dans le nord du Michigan, c'est-à-dire que nous étions encore dans le bois avec rien à voir ! Puis tout d'un coup, il y a eu l'apparition agréable de restaurants de la chaîne Tim Hortons ; comment résister ? Nous n'étions pas les seuls automobilistes de la région de London (352 395 hab.) à vouloir y prendre une collation, loin de là !

Après avoir contourné London, l'autoroute 402 se termine en rejoignant la 401, que nous avons prise. Nous avons dîné à 40 km à l'ouest de Toronto, soit au McDonald's à Milton (53 939 hab.). Puis nous avons repris la route à 13 h 50 pour traverser le grand Toronto, ce que nous avons fait en une heure (ça roulait bien même s'il y avait un peu de trafic). En tant que conducteur, j'étais heureux que cette grande ville soit franchie sans embouteillage ni imprévu.

Après avoir parcouru 600 km depuis ce matin, nous étions rendus à Belleville (48 821 hab.) en Ontario où nous avons unanimement décidé de nous arrêter au Fairfield Inn & Suites by Marriott... Pourquoi rouler quelques kilomètres de plus quand il ne nous restait qu'une demi-journée de route pour rentrer chez nous ? En arrêtant ainsi à 16 h, nous avons eu le temps de profiter de la grande piscine avant d'aller souper au restaurant East Side Mario's, ce qui fut une première pour toute la famille, et une expérience culinaire fort agréable. Nous avons bien aimé l'atmosphère new-

yorkaise qui y règne, ainsi que le décor et le service. C'était notre façon de célébrer la fin de ce magnifique périple qui nous a permis de voir et d'admirer des paysages de grande beauté, dont plusieurs ont touché notre cœur. Nous avons un pincement au cœur à imaginer que le voyage se terminait, ainsi qu'à concevoir le retour dans le train-train quotidien.

Jour 45, 7 août — Belleville (ON)-Lachenaie (QC) (350 km)

Sylvie et Sarah se sont réveillées à 5 h 30 avec la hâte d'arriver à la maison. Après un bon déjeuner continental à la salle à manger de l'hôtel, le départ s'est effectué à 7 h 30 sous un soleil radieux. Avec une demi-journée de route, nous savions pertinemment que nous serions chez nous à l'heure du dîner, saluant nos parents et amis tout en leur racontant avec passion notre odyssée cycliste.

Nous avons volontairement collationné au Tim Hortons à Morrisburg, ville de 3 027 habitants où nous sommes passés lors de notre traversée du Canada à vélo voilà deux ans. Puis nous avons revu le McIntosh Country Inn & Conference Centre, là où nous avons logé, afin de vérifier si Annabelle — qui avait alors 6 ans — s'en souvenait. Après le village de Lancaster (797 hab.), nous avons vu un zeppelin de Goodyear arpenter le ciel ; c'est aussi rare qu'étonnant à voir... Les enfants étaient stupéfaits.

À 11 h 15, nous traversons la frontière entre l'Ontario et le Québec où nous avons arrêté au premier centre d'information, situé à Rivière-Beaudette (1 768 hab.), afin d'aller aux toilettes et de prendre quelques guides touristiques sur le Québec, ainsi qu'une carte routière. Ça faisait tout drôle de nous sentir en terrain connu et, qui plus est, d'entendre parler français... Cela faisait bien 45 jours !

À midi trente, nous étions à Terrebonne — à moins de dix

minutes de la maison — en train de dîner à La Belle Province, question de nous replonger dans notre milieu et de nous retremper à nos origines ! Puis avant d'aller à la maison, nous avons fait un arrêt à la boutique de vélo du coin afin d'acheter un pneu, car celui arrière avait une belle rainure de presque 3 cm.

À notre arrivée, nous étions un peu désorientés, perdus... La maison nous semblait grande, car nous étions habitués à cohabiter six personnes dans une chambre de motel ou d'hôtel. Et notre chat, où est-il donc passé ? Et nos parents, et nos amis ?

Et dire qu'au départ de San Diego nous pensions que le trajet du retour en voiture aurait été long, mais en fait, je vous certifie qu'il fut plutôt agréable, car il nous a permis de découvrir le cachet des dix États américains que nous avons traversés. En ordre : Californie, Nevada, Arizona, Utah, Colorado, Nebraska, Iowa, Illinois, Indiana et Michigan. Si l'on ajoute Washington et l'Oregon, nous avons traversé douze États et trois provinces canadiennes (Colombie-Britannique, Ontario et Québec).

Mais l'essentiel, c'est la proximité que nous avons eue durant ce voyage, les liens familiaux et amicaux (je pense à Ginette) qui se sont noués encore plus solidement, nous rapprochant encore plus les uns des autres. Et puis, nous avons vu tant de paysage et de beauté que nous n'avons pas encore fini de nous émerveiller. Oh ! quelle chance avons-nous eue ! Quel sera le prochain rêve que nous vivrons ? La côte est des États-Unis à vélo. À suivre...

POSTFACE

Le vélo comme art de vivre

Pour tous ceux qui ont l'esprit d'aventure ou un besoin d'évasion, le vélo est le véhicule idéal ; pour d'autres qui aiment tout simplement rouler pour le plaisir ou pour admirer les paysages, le vélo devient un moment de douceur, une heureuse balade sous le soleil ; pour d'autres encore, c'est un sport qui permet de performer, de se dépasser, et aussi de maintenir ou d'accroître sa forme physique. Bien que tout cela soit vrai, le vélo est encore plus que ça, c'est un art de vivre qui permet non seulement d'obtenir la santé du corps, mais d'acquérir un équilibre de l'esprit. C'est une manière d'envisager et de faire face aux situations de la vie. Je m'explique...

Dans son livre *Chaque Seconde compte*, Lance Armstrong dit vouloir expliquer à ses enfants « combien le monde est beau vu d'un vélo². ». C'est que le vélo respecte la lenteur du temps ; partant, il permet d'admirer le paysage et de s'émerveiller mieux que tout autre véhicule motorisé.

Et puisqu'il est mû par la seule force des muscles, le paysage ou le sommet n'est pas seulement admiré, il est conquis. Le plaisir en est doublé, car on s'y est donné. Le paysage ou le sommet est alors enrichi, ou augmenté, car on l'a payé de sa personne, on s'est donné de la peine pour lui. Comme le dit Armstrong : « Le coureur cycliste découvre la beauté de vues sublimes, et l'euphorie des descentes sur les routes de montagnes, mais il y a aussi un châtiment pour le corps, une rançon physique à payer pour la beauté du voyage³ ».

Pour un enfant, les premiers coups de pédale représentent un moment magique : il est grand maintenant ! Il est désormais capable d'explorer et de découvrir le monde, de sortir de sa cour... Le vélo est le premier véhicule que l'enfant conduit ou dirige seul. « C'est l'occasion bénie d'échapper à la dépendance des parents, de se rendre tout seul au cinéma ou chez un copain. C'est, à vrai dire, la première fois qu'on est libre de choisir sa direction⁴ ». Le vélo devient un symbole de liberté.

Aussi, les liens entre le vélo et le corps sont étroits : on fait corps avec lui, et même on ne fait plus qu'un. Comme le dit Armstrong : « Aucun autre véhicule, quels que soient ses agréments, ne suscite la familiarité physique qu'on acquiert avec un vélo. Par moments, je jugerais que le vélo n'est que le prolongement de mes bras et de mes jambes [...] À vélo, on est sous son propre pouvoir, dirigé par sa propre main. On est à soi-même sa roue et son moteur⁵. ». C'est qu'aussi perfectionné et léger qu'il soit, le vélo est mû non seulement par la puissance musculaire, mais également par la volonté et le courage ; il est dirigé autant par le corps que par la tête, le cœur et l'expérience. Là est l'essentiel du vélo. Tous les éléments constitutifs de l'être l'humain sont coordonnés dans une même direction. À vélo, on est un.

Accepter la réalité telle qu'elle est

À vélo, on est confronté aux éléments, notamment à la température et au vent, et aussi aux conditions de la route. Par expérience, tout cycliste sait bien que le moindre vent, la moindre montée ou descente ont une incidence sur la virée. Quand on enfourche sa monture, on doit s'adapter à ces moindres changements ; qui plus est, on doit accepter d'emblée les conditions de dame Nature et de la route, sinon on reste à la maison ! Cette capacité d'adaptation et d'acceptation acquise à vélo sert tout au long de la vie et

souvent dans des domaines bien éloignés de celui-ci. Aussi, dans cette confrontation aux éléments et à la route, on se découvre, car elle permet de mieux connaître ses capacités et ses limites. Comme le dit Armstrong : « C'est dans une meilleure connaissance de soi-même que la souffrance trouve sa récompense. ». N'est-ce pas là l'un des beaux enseignements du vélo ?

Ce qui constitue le côté sublime du vélo, c'est que l'on a beau rouler sur les mêmes routes, les conditions font en sorte que ce n'est jamais routinier. Telle journée, on a un vent de face incroyable, et telle autre, un vent de dos ou aucun, et cela est sans compter les variations intérieures telles que l'état de santé et la motivation. Il y a tellement d'éléments qui entrent en compte qu'aucune promenade à vélo n'est parfaitement identique à une autre. Cela explique probablement que des sentiments y sont associés.

On se souvient de telle journée bénie des dieux, car non seulement tous les éléments étaient favorables, mais aussi toutes les conditions intérieures. Il y a aussi les souvenirs qui laissent un goût amer, les journées où rien n'allait comme on voulait, où le corps était incapable de suivre l'esprit, impuissant à mettre le pas dans la foulée de ses désirs et où, en plus, les éléments jouaient contre soi. Mais qu'importe ! Chaque virée étant unique, il faut la prendre comme telle, fût-ce pour en rire ! Cela invite à accepter et à aimer la vie telle qu'elle est, et non telle que l'on voudrait qu'elle soit.

Une question de discipline

Dans la vie, tout est question de discipline, même les choses simples. La peine que j'ai à m'astreindre régulièrement à un entraînement cycliste me fait réaliser la peine que j'ai à bien vivre. Il y a un art de vivre qui est intérieur à un art de pédaler. La discipline, ou plutôt

l'autodiscipline consiste à s'imposer à soi-même des règles de conduite et de vie. Car « qu'est-ce que la discipline sinon l'empire du soi sur soi ? » (P. Bourget)

Mais il ne faut pas confondre la rigueur et la raideur ! La discipline ne doit jamais supprimer le principe de plaisir. Ce qui est bon pour son corps et son esprit doit également être agréable, même si on doit surmonter certaines résistances de sa part, notamment au début. Quand on est discipliné, on s'astreint volontiers à l'entraînement physique. Il arrive même qu'un jour qu'il y ait un manque si on cessait l'entraînement. Aussi, la discipline contribue à sa propre croissance et à son humanisation, car sans discipline, serait-on simplement humain ? J'en doute fort. Voilà ce que nous enseigne le vélo, que la discipline est l'un des éléments indispensables d'un art de vivre et que, pour grandir, on a besoin autant de discipline que de l'air que l'on respire !

Effort et souffrance

Qu'on le veuille ou non, il y a toujours de la souffrance qui résulte d'un effort physique. Si quelqu'un veut s'éviter à tout prix la souffrance, qu'il s'éloigne du sport en courant ! Certes, il y a différent niveau de souffrance, et il revient à chacun de voir ce qu'il peut accepter. Outre le bagage génétique et le « sérieux » de l'entraînement, la valeur d'un sportif réside dans sa capacité d'accepter la souffrance et les sacrifices inhérents à son entraînement. Comme le dit Armstrong : « Il suffit d'une minute, après un mois de souffrance, pour décider de celui qui va gagner. Autrement dit, le vainqueur est celui qui est prêt à souffrir plus que les autres. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Tout dépend de votre désir de gagner. J'ai assez de volonté pour souffrir. Sans aucun doute⁶. »

Du reste, si le vélo implique l'acceptation de la souffrance,

paradoxalement, la joie est plus forte. Si tel n'était pas le cas, être sportif reviendrait à dire que l'on est masochiste ! Comment ne pas être heureux lorsqu'on sait que l'on a donné le meilleur de soi-même, ou que l'on a été au bout de soi ? « Toute réussite repose sur le sacrifice. L'expérience de la souffrance est semblable à une exploration, elle mène à la découverte de quelque chose d'inattendu et de révélateur. Au-delà des limites extrêmes de la douleur, de la peur, de l'incertitude, on accède à un sentiment de plénitude, d'expansion de ses propres capacités. La souffrance est bonne en ce qu'elle pousse l'âme et le corps à s'améliorer. »

Que dire de plus, sinon que « l'effort est le grand incompris dans cette histoire ? Le sport est lié à l'effort. L'activité physique est liée à l'effort. Monter une côte, même "à son rythme", c'est accepter de se faire mal, un peu ou beaucoup, selon nos intentions et notre forme physique. Si vous attendez de vos développements qu'ils réduisent les dénivelés en de pures abstractions, si vous attendez de votre vélo qu'il vous épargne toute trace de souffrance, changez d'activité, achetez-vous une mobylette », écrivait Pierre Bouchard dans « Petit train ne va pas vite : *Vélo Mag*, mai 1998.

Finalement, le vélo apprend à vivre au présent, ou invite à vivre intensément le moment présent. Quand je veux me recentrer, vivre avec avidité chaque seconde, ou saisir l'éternité dans l'instant qui passe, j'enfourche mon vélo. Rien d'autre n'existe... Il n'y a que moi, le vélo, la route et le paysage, ainsi que les battements de mon cœur qui me répètent inlassablement que je suis en vie et que je dois profiter pleinement de chaque instant de mon existence.

– FIN –

ALBUM PHOTO



Jour 2, Victoria Inner Harbour et le Parlement, BC



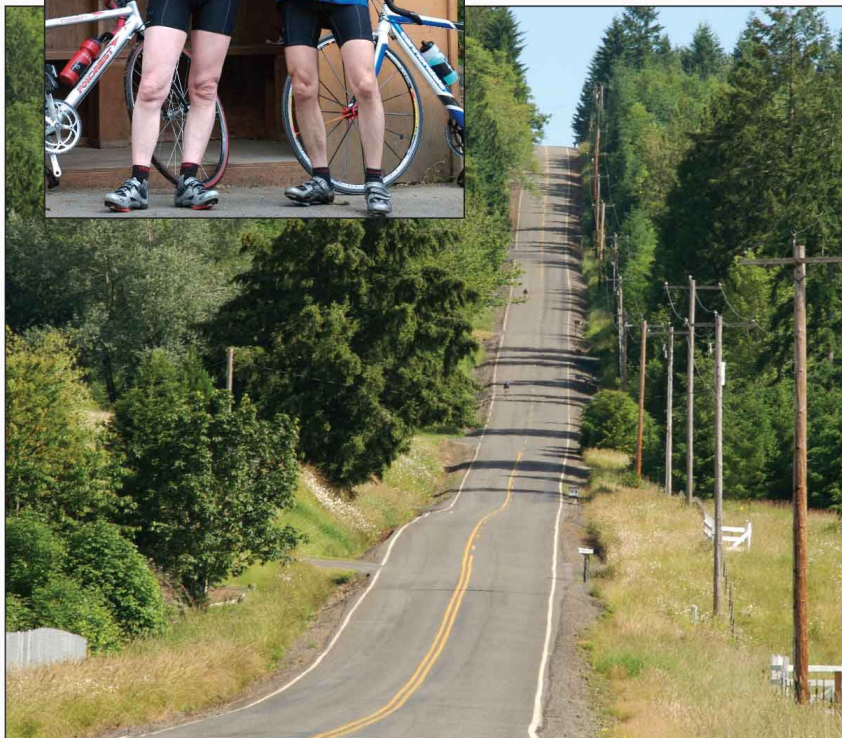
Jour 3, Deception Pass, WA



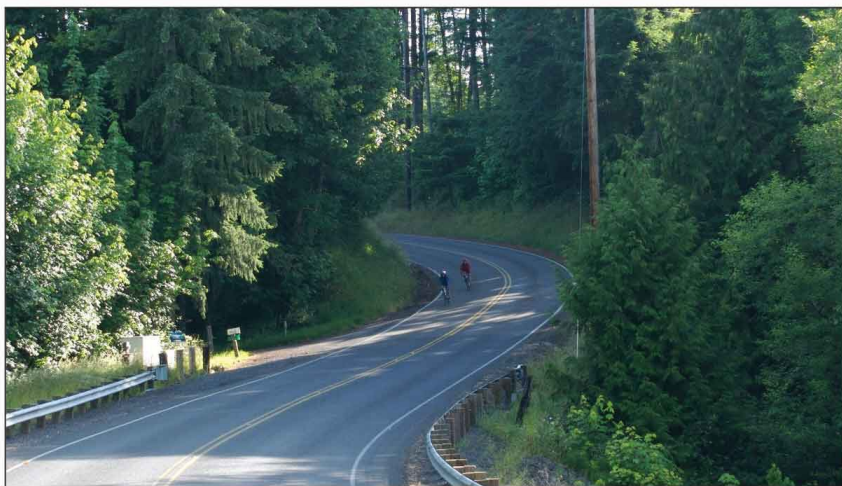
Jour 4, Coupeville - Vue sur le Mt Baker, WA



Jour 5, sous la pluie



Jour 7, ça descend



Jour 8, belle route sinueuse



Jour 9, vue de l'Astoria Column, OR

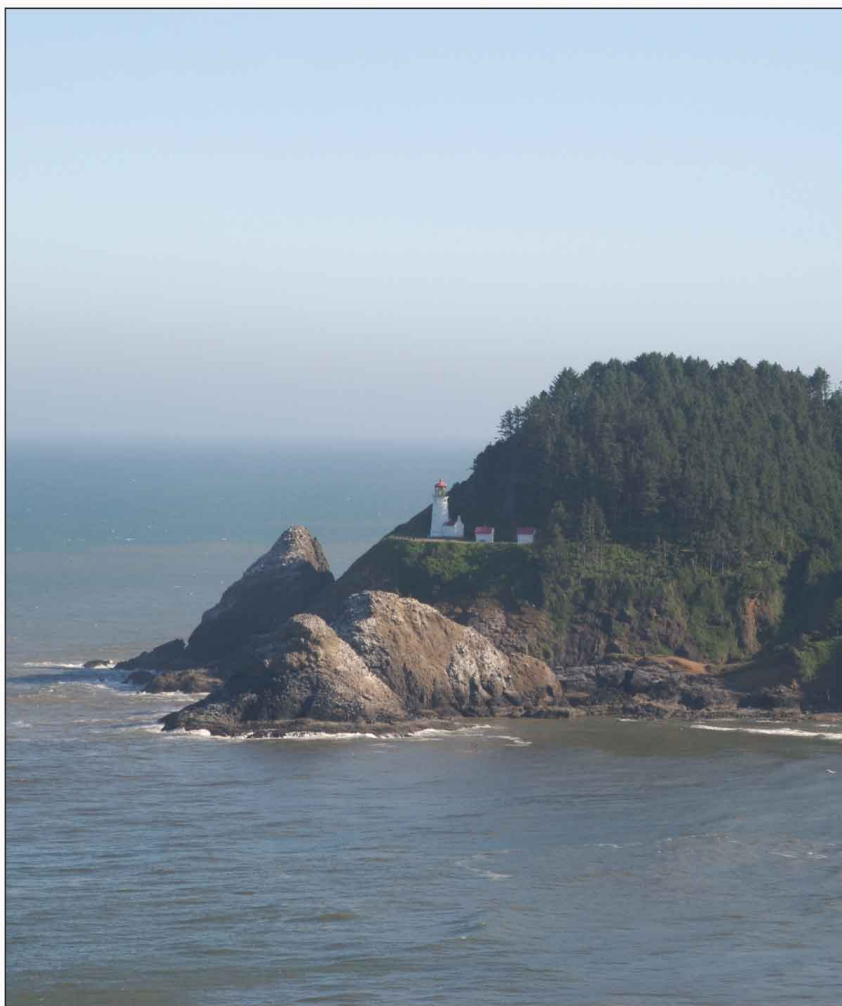
Jour 10,
région de Cannon Beach, OR



Jour 11, Oceanside vue de Cape Meares, OR



Jour 12, région de Searose Beach, OR



Jour 13, Heceta Head Lighthouse, OR



Jour 14, région d'Ophir, OR



Jour 15, Samuel H.
Boardman State Park, OR



Jour 16, Battery Point Lighthouse, CA

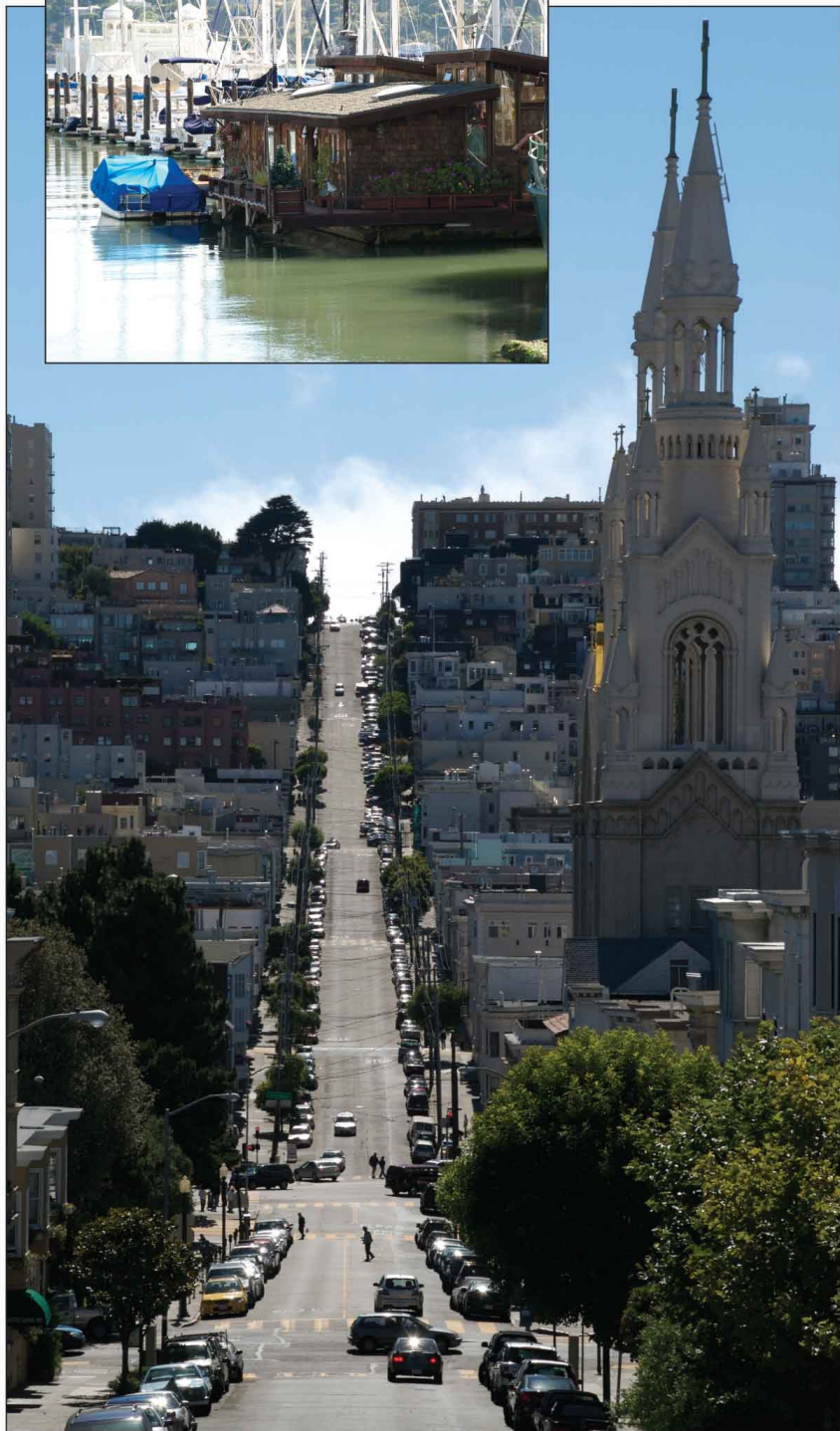


Jour 17, "Big Tree", CA



Jour 18, Avenue of the Giants, CA

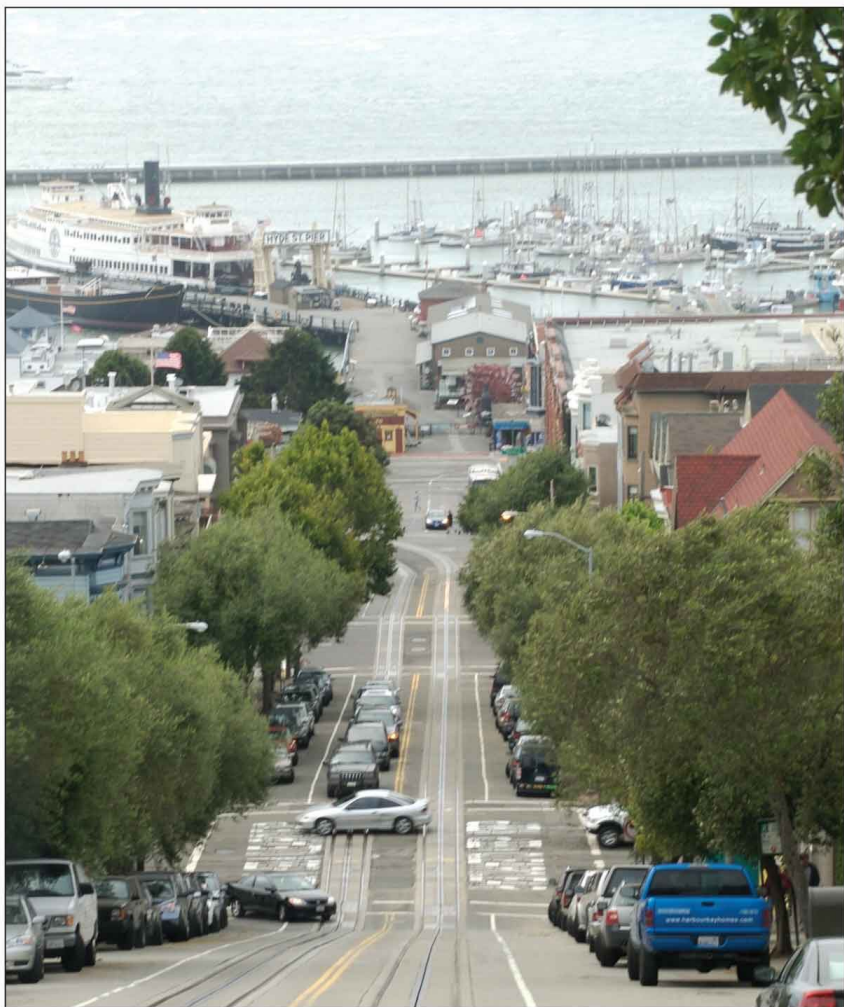
Jour 22, maisons flottantes,
Sausalito, CA



Jour 22, San Francisco, CA



Jour 23, Golden Gate, San Francisco, CA



Jour 23, vue du tramway, San Francisco, CA

Jour 24,
région de Miramar, CA



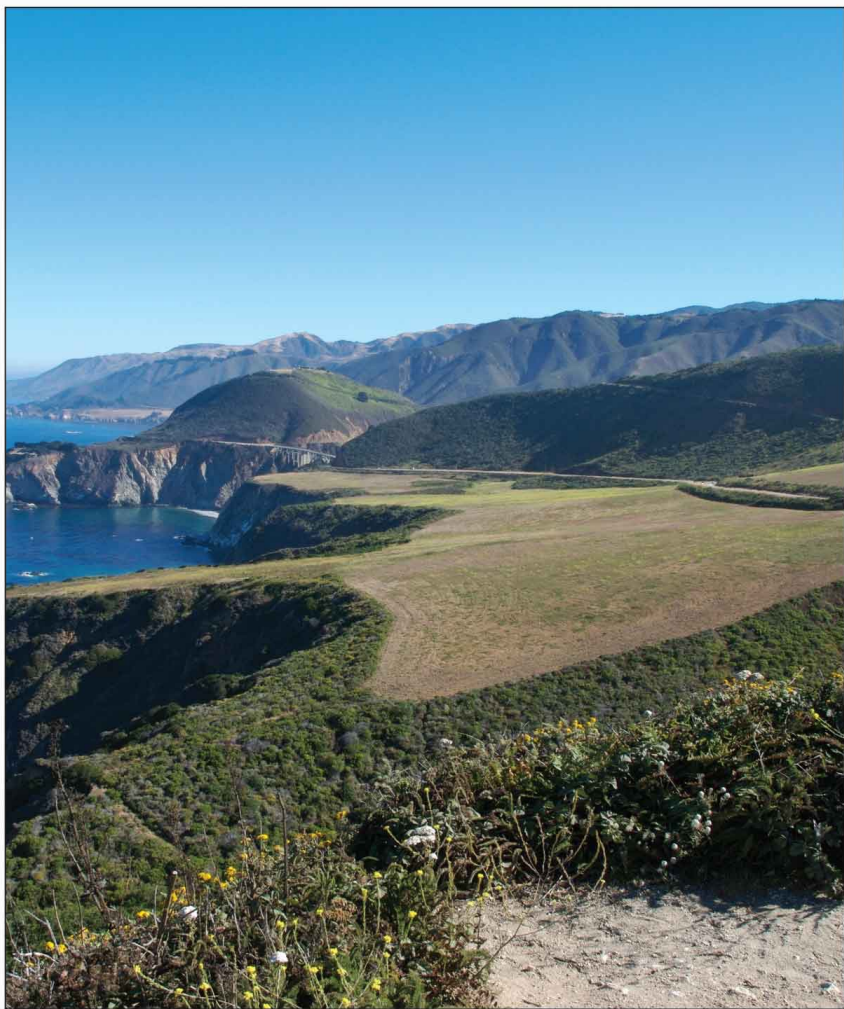
Jour 25, Pomponio State Beach, CA



Jour 26, Monterey, CA



Jour 27, aquarium de Monterey, CA



Jour 28, Pacific Coast Highway (la 1), CA



Jour 29, Neptune Pool du Hearst Castle, San Simeon, CA



Jour 30, Santa Barbara, CA



Jour 31, Plage de Malibu, CA



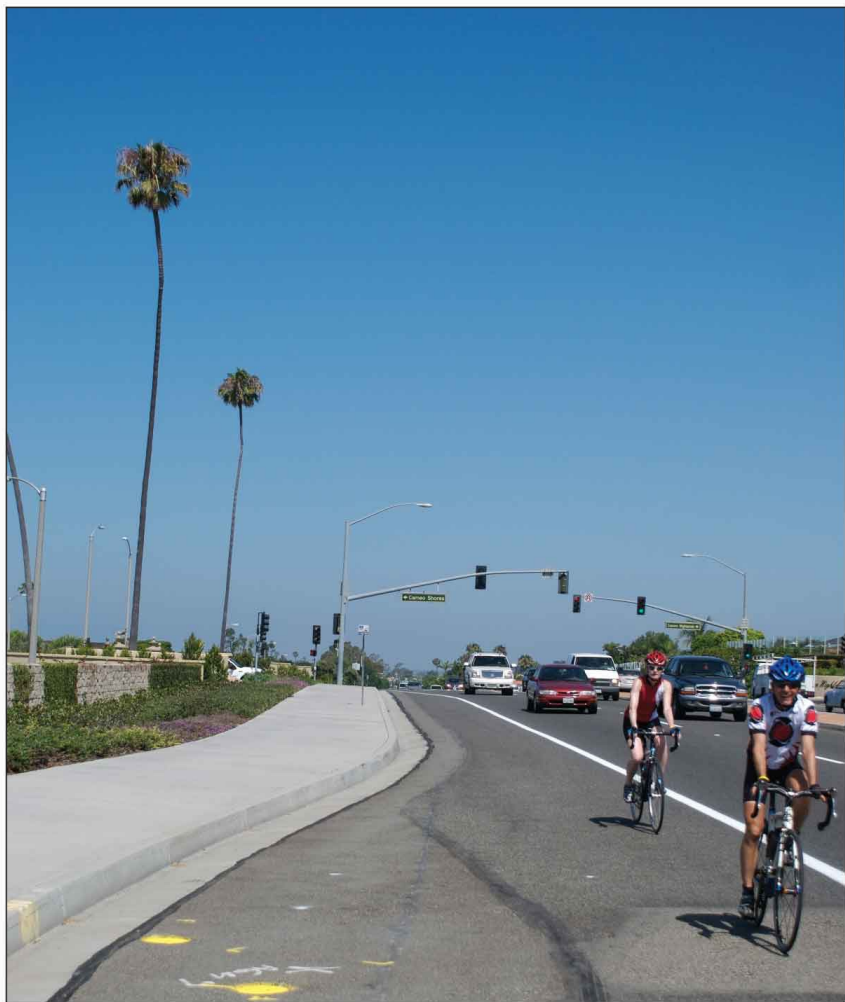
Jour 32, Walk of Fame, Hollywood, CA



Jour 32, Scorpio et Queen Mary, Long Beach, CA



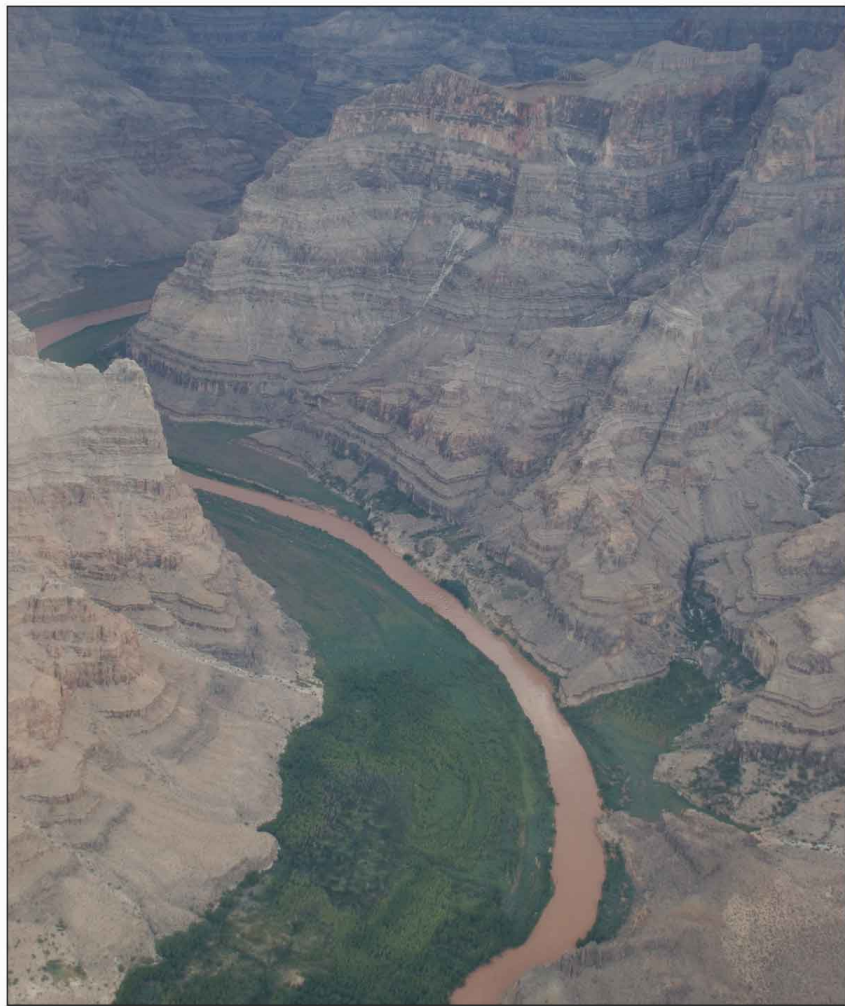
Jour 32, piste cyclable, Long Beach, CA



Jour 33, Newport Beach, CA



Jour 35, San Diego, CA



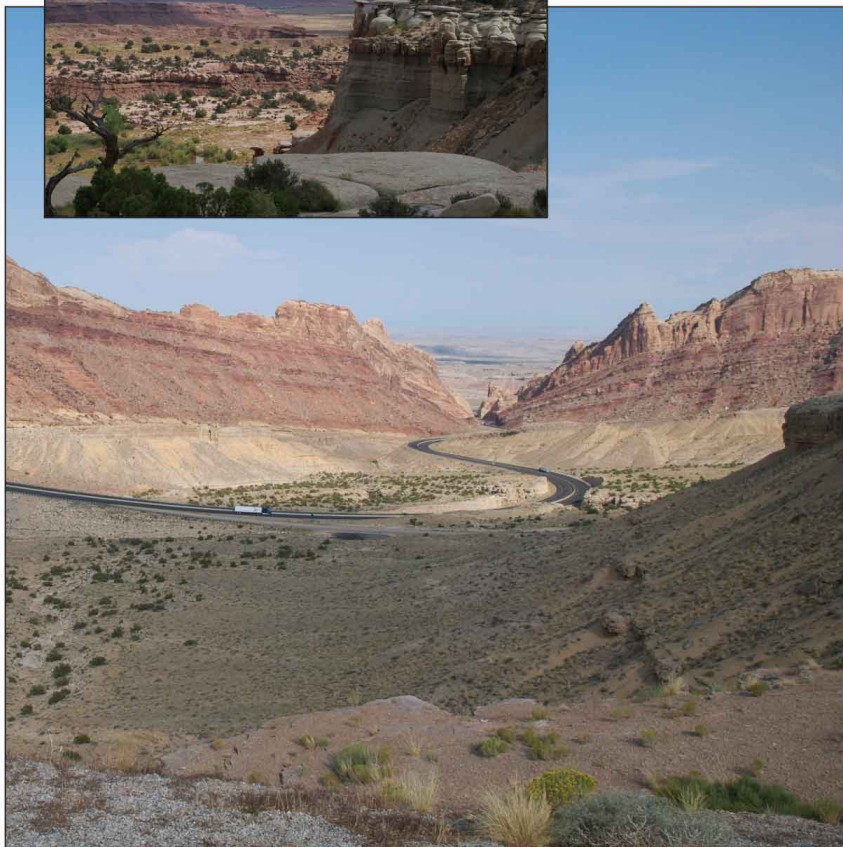
Jour 37, Grand Canyon, la Colorado



Jour 38, Las Vegas



Jour 39, Castle Valley (UT)



Jour 39, Spotted Wolf Canyon



Jour 40, le Colorado

Table des matières

DU MÊME AUTEUR

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS

BIBLIOGRAPHIE RESTREINTE ABRÉVIATIONS DES GUIDES UTILISÉS

ABRÉVIATIONS DES PROVINCES CANADIENNES ET DES ÉTATS AMÉRICAINS CITÉS

AVANT-PROPOS

Le rêve est premier

PRÉPARATION DU VOYAGE

La cause

Itinéraire et organisation

Dernier sprint et imprévus

LA ROUTINE QUOTIDIENNE

CARNET DE BORD

Jour 1, 24 juin 2007 — Montréal (QC)-Vancouver (BC)

Jour 2, 25 juin — Vancouver-Victoria

Jour 3, 26 juin — Victoria (BC)-Oak Harbor (WA) (31 km)

L'État de Washington

Jour 4, 27 juin — Oak Harbor-Poulsbo (85 km)

Jour 5, 28 juin — Poulsbo-Shelton (54 km)

Jour 6, 29 juin — Shelton-Centralia (90 km)

Jour 7, 30 juin — Centralia-Castle Rock (72 km)

Jour 8, 1er juillet — Castle Rock (WA)-Astoria (OR) (108 km)

L'État de l'Oregon

Jour 9, 2 juillet — Astoria

Jour 10, 3 juillet — Astoria-Tillamook (110 km)

Jour 11, 4 juillet — Tillamook-Lincoln City (93 km)

Jour 12, 5 juillet — Lincoln City-Florence (104 km)

Jour 13, 6 juillet — Florence-North Bend (61 km)

Jour 14, 7 juillet — North Bend-Gold Beach (107 km)

Jour 15, 8 juillet — Gold Beach (OR)-Crescent City (CA) (92 km)

La Californie

Jour 16, 9 juillet — Crescent City
Jour 17, 10 juillet — Crescent City-Arcata (80 km)
Jour 18, 11 juillet — Arcata-Garberville (63 km)
Jour 19, 12 juillet — Garberville-Fort Bragg (83 km)
Jour 20, 13 juillet — Fort Bragg-Gualala (98 km)
Jour 21, 14 juillet — Gualala-Larkspur (76 km)
Jour 22, 15 juillet — Larkspur-San Francisco
Jour 23, 16 juillet — San Francisco
Jour 24, 17 juillet — San Francisco-Half Moon Bay (60 km)
Jour 25, 18 juillet — Half Moon Bay-Santa Cruz (60 km)
Jour 26, 19 juillet — Santa Cruz-Monterey (52 km)
Jour 27, 20 juillet — Monterey
Jour 28, 21 juillet — Monterey-San Simeon (105 km)
Jour 29, 22 juillet — San Simeon-Santa Barbara
Jour 30, 23 juillet — Santa Barbara-Port Hueneme (60 km)
Jour 31, 24 juillet — Port Hueneme-Santa Monica (65 km)
Jour 32, 25 juillet — Santa Monica-Long Beach
Jour 33, 26 juillet — Long Beach-San Clemente (67 km)
Jour 34, 27 juillet — San Clemente-Del Mar (63 km)
Jour 35, 28 juillet — Del Mar-San Diego (57 km)
Jour 36, 29 juillet — San Diego (CA)-Las Vegas (NV) (585 km)
Jour 37, 30 juillet — Las Vegas et Grand Canyon
Jour 38, 31 juillet — Las Vegas
Jour 39, 1er août — Las Vegas (NV)-Green River (UT) (658 km)
Jour 40, 2 août — Green River (UT)-Fort Morgan (CO) (700 km)
Jour 41, 3 août — Fort Morgan (CO)-Lincoln (NE) (685 km)
Jour 42, 4 août — Lincoln (NE)-Geneseo (IL) (620 km)
Jour 43, 5 août — Geneseo (IL)-Durand (MI) (620 km)
Jour 44, 6 août — Durand (MI)-Belleville (ON) (602 km)
Jour 45, 7 août — Belleville (ON)-Lachenaie (QC) (350 km)

POSTFACE

Le vélo comme art de vivre

Accepter la réalité telle qu'elle est

Une question de discipline

Effort et souffrance

ALBUM PHOTO

¹ Ces réflexions sur le rêve sont des extraits d'un de mes livres, *La philosophie du Petit Prince : ou le retour à l'essentiel*, Montréal, Carte Blanche, 2003 et 2004, 296 p. En approfondissant *Le Petit Prince* de Saint-Exupéry, j'aborde différents thèmes, par exemple l'amour, l'appropriation, l'amitié, la liberté, le bonheur, la responsabilité et le sens de la vie.

² ARMSTRONG, Lance et Sally JENKINS, *Chaque Seconde Compte*, Paris, Albin Michel, 2003, 320 p. ; pp. 262.

³ *Ibid.*, p. 264.

⁴ *Ibid.*, p. 263.

⁵ *Ibid.*, p. 263-264.

⁶ *Ibid.*, p. 277.