

Paul Meunier

# La traversée du Canada à vélo



*L'AVENTURIER*

© Éditions L'Aventurier, 2013 Tous droits réservés

[www.editionslaventurier.ca](http://www.editionslaventurier.ca)

Edition numérique en partenariat avec IS Edition

[www.is-edition.com](http://www.is-edition.com)

ISBN : 978-2-9811765-3-0 (versions numériques)

ISBN : 978-2-9811765-0-9 (version imprimée)

## DU MÊME AUTEUR<sup>1</sup>

*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<sup>re</sup> éd.), 2004 (2<sup>e</sup> 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 TRAVERSÉE  
DU CANADA À VÉLO

*L'AVENTURIER*

En couverture : le lac Moraine, AB  
Photo de Paul Meunier

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

© Éditions L'Aventurier, 2013 Tous droits réservés  
ISBN 978-2-9811765-3-0 (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](http://www.editionslaventurier.ca)  
Courriel : [info@editionslaventurier.ca](mailto:info@editionslaventurier.ca)

© Éditions L'Aventurier, 2010 Tous droits réservés  
ISBN 978-2-9811765-0-9 (version imprimée)

Dépôt légal — 2<sup>e</sup> 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](http://www.guidesulysse.com)

*À ma femme, Sylvie Paquet, sans laquelle cette odysée  
cycliste n'aurait jamais pu avoir lieu.*

## SOURCES DE RENSEIGNEMENTS

Quatre grandes sources sont à l'origine de l'information sur le Canada, plus précisément sur les provinces, les régions, les villes et villages visités.

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. La deuxième se trouve l'Internet, notamment les sites touristiques tenus par les gouvernements provincial et fédéral. Une troisième source est le lot assez surprenant de brochures touristiques que Sylvie a glanés, par-ci par-là, tout au long du voyage ; c'est fou tout ce que l'on peut y trouver !

Une dernière source, et non la moindre, s'avère ce guide de voyage :

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

**Cet ouvrage est abrégé en Mi.** Cette abréviation est suivie de la page citée ; exemple : Mi 46 signifie que vous êtes dans ce guide Michelin à la page 46.

## ABRÉVIATIONS DES PROVINCES CANADIENNES CITÉES

<b>AB</b>	Alberta
<b>BC</b>	British Columbia (Colombie-Britannique)
<b>MB</b>	Manitoba
<b>NB</b>	Nouveau-Brunswick
<b>ON</b>	Ontario
<b>QC</b>	Québec
<b>SK</b>	Saskatchewan

## AVANT-PROPOS

« La seule véritable réussite,  
c'est d'être capable de vivre selon ses goûts. »  
(Christopher Morley)

À l'été 2005, nous avons traversé le Canada à vélo, du Pacifique à l'Atlantique, soit de Vancouver (BC) à Campbellton (NB). Quand je dis « nous », cela comprend deux cyclistes (Ginette et moi), ma femme (Sylvie) et nos trois enfants (Annabelle, Nicolas et Sarah) âgés alors respectivement de 6, 8 et 10 ans, qui nous soutenaient mentalement et transportaient le matériel en voiture. Il va sans dire que Ginette et moi n'en étions pas à nos premiers coups de pédale, loin de là ! Le vélo est pour nous une passion depuis nos vingt ans. 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 odyssée cycliste. Aussi, nous partagions depuis longtemps ce rêve ou projet commun...

*Le rêve est premier<sup>2</sup>*

Comme le disait Albert Einstein : « La réalité naît du rêve. » Rien n'est plus vrai. Cette traversée du Canada à vélo était le fruit d'un rêve datant de plus de vingt ans, 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 49 ans et de 46 ans), le temps était venu de traverser le Canada à vélo,

car nous avons 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 !

## LA RANDONNÉE DE L'ESPOIR

Il est nécessaire de souligner l'un des aspects essentiels de cette traversée du Canada à vélo : aider les plus démunis de notre monde en ramassant des fonds pour l'organisme humanitaire Développement et Paix. C'est pour cela que nous avons appelé cette traversée *La randonnée de l'espoir*. Il va de soi que l'intégralité des dons recueillis leur est revenue de droit. L'objectif financier était de recueillir entre 100 000 et 200 000 \$, ce qui peut engendrer des retombées jusqu'à 900 000 \$ en 8 ans (selon leur propre mode de calcul qui prend en compte les nouveaux donateurs mensuels obtenus par la traversée). Mais il est impossible de chiffrer ce que nous avons réellement ramassé, car très peu de donateurs ont fait leur chèque à l'ordre de « Développement et Paix — vélo ». L'omission de la mention « vélo » n'a pas permis de cibler les dons provenant spécifiquement de cette traversée. Mais il importe peu de connaître le montant exact que nous avons recueilli, car l'essentiel est que nous l'ayons fait pour Développement et Paix et, aussi, que nous ayons réalisé un vieux rêve.

### *La cause et les médias*

L'hiver fut très occupé. En plus du travail à mi-temps et de l'entraînement, il y a eu les pourparlers et les rencontres avec Développement et Paix afin d'établir des objectifs réalistes qui tenaient compte des attentes de chacun. Nous avons ainsi mieux déterminé la direction que l'on voulait donner à la traversée du Canada à vélo.

Ensuite, il restait à convaincre les médias, car sans leur soutien, il est impossible d'effectuer une collecte de fonds de grande envergure. Les mois de janvier et février ont été émaillés d'appels téléphoniques à des journalistes de la télévision, de la radio et des journaux. Que de temps perdu

avant « de tomber sur la bonne personne » ! Vous pouvez ainsi comprendre que je profite de l'occasion pour remercier le Réseau de l'Information de Radio-Canada (la télévision RDI), notamment M. Jacques Auger, directeur de l'information régionale-TV, et la Première Chaîne FM de Radio-Canada, en particulier M. Jean Hébert. Je remercie aussi *La Revue de Terrebonne* d'avoir suivi hebdomadairement cette odyssée cycliste. (J'écrivais des articles sur mon portable que je leur envoyais par courriel.)

### *Nos convictions*

Si nous avons décidé de pédaler pour Développement et Paix, c'est que nous croyons encore en cet organisme, en sa valeur humanitaire et à son travail durable, et aussi que nous avons décidé de joindre l'utile à l'agréable. Passer l'été en famille en compagnie d'une amie, découvrir du pays par l'effort de nos muscles, c'était évidemment agréable. Aider des gens dans le besoin aux quatre coins de la planète, c'était non seulement utile, mais agréable. De plus, c'était une manière concrète de conscientiser et de responsabiliser nos enfants à l'égard de la communauté humaine, de leur dire que tout être humain est important, que chacun est responsable de tous les autres, et tous de chacun. C'était aussi leur apprendre concrètement que « personne n'a le droit d'être heureux tout seul », comme le disait si bien Raoul Follereau.

### *Qui est Développement et Paix ?*

Fondé en 1967, Développement et Paix est l'organisme officiel de solidarité internationale de l'Église catholique au Canada et le membre canadien de Caritas Internationalis. Leurs objectifs consistent à appuyer les actions des peuples du Sud pour qu'ils puissent prendre leur destin en mains et à sensibiliser les Canadiens sur les questions liées au déséquilibre nord-sud.

Depuis 42 ans, Développement et Paix a soutenu, dans 70 pays, 15 200 initiatives locales dans des domaines comme l'agriculture, l'éducation, l'action communautaire, la consolidation de la paix et la défense des droits humains, ce qui représente une contribution de 531 millions de dollars. Sur ce montant, 130 millions de dollars ont été octroyés à des secours d'urgence.

En 2007-2008, Développement et Paix a acheminé 11,3 millions de dollars pour appuyer 234 projets de développement à long terme dans plusieurs pays du Sud. L'organisme a aussi appuyé 43 projets de secours d'urgence d'une valeur de 4,7 millions de dollars, ce qui porte sa contribution totale pour l'année à 16 millions de dollars.

## 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 deux 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 peut-on 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 ! 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 une récupération plus rapide.

### *Recherche de commanditaires*

Après nous être entendus avec Développement et Paix, j'ai effectué une série d'appels téléphoniques et de lettres afin de présenter ce projet à d'éventuels commanditaires. En trois

mois, j'ai frappé à environ deux cents portes, et seulement quelques-unes se sont ouvertes. Qui dit recherche de commanditaires dit persévérance.

À la mi-février, c'est au Salon du vélo de Montréal (Expodium) que l'on a approché celui qui allait devenir notre premier commanditaire, M. Angelo Vandoni d'Italcycle, alors distributeur au Canada des vélos italiens haut de gamme *Fondriest*. Un mois plus tard, après lui avoir fait parvenir le plan détaillé, je recevais un courriel disant, en partie, ceci : « Je vous donne deux vélos Fondriest Mega Plus que vous pourrez garder à la fin du voyage. » Après avoir lu et relu son courrier électronique avec Sylvie, j'ai aussitôt téléphoné à Ginette, qui n'en croyait pas ses oreilles ! Nous étions devenus propriétaires de deux superbes vélos d'une valeur de 2 300 \$ chacun (sans les taxes) !

Notons que M. Vandoni apparut à un moment critique pour nous, car en mars, le doute de la faisabilité de ce voyage augmentait au fur et à mesure que se précisait son coût réel ! Mais en soustrayant le prix des vélos de notre budget, celui-ci se rééquilibrait comme par magie ! N'était-ce pas là un signe que l'on devait poursuivre ce rêve personnel et humanitaire jusqu'au bout ? C'est ainsi que j'ai interprété cette synchronicité parfaite. Il m'apparaît clairement que cet homme porte bien son prénom, Angelo, car il fut un ange de bonté pour nous. Il en est ainsi de sa femme Marion qui joua un rôle de premier dans sa décision de soutenir cette cause. Comme si ce n'était pas suffisant de nous donner deux vélos, M. Vandoni nous a reçus deux fois à son domicile afin de les positionner à la perfection... Que dire de plus sinon « merci » ?

Deux semaines avant le départ, un second commanditaire d'exception s'adjoignait à cette traversée : M. François Nuckle de *Vie de Velours*. On recherchait, du côté des produits naturels, des suppléments capables de parer aux conséquences négatives qui surviennent souvent dans de tels périple cyclistes, c'est-à-

dire les douleurs aux articulations. Ma seule crainte était de voir mon genou droit flancher, car il était « hypothéqué » avant même le départ (je n'avais qu'à effectuer quelques flexions pour l'entendre grincer). C'est là que sont intervenus les produits *Vie de Velours*. Contenant une hormone de croissance provenant des bois du wapiti, ils ont, entre autres, une fonction régénératrice. Je vous certifie que leurs produits — que l'on a pris quotidiennement tout au long de la traversée — sont efficaces, car nous avons pédalé quelque 5 400 km pendant 66 jours sans abandonner une seule journée pour maux articulaires. D'ailleurs, je continue d'en prendre régulièrement et mon genou droit se porte mieux<sup>3</sup>.

### *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.

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 pour le baptême de l'air des enfants. Puis, après longue réflexion, 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. Encore fallait-il s'assurer que tous nos

bagages entrent dans le coffre de la voiture ! C'est ainsi qu'au printemps, nous faisons nos valises *comme si* l'on partait vraiment. À la suite d'une heure d'essai, nous avons enfin réussi ! Chacun n'avait droit qu'à une petite valise ou à un sac à dos d'environ 40 cm de haut sur 30 cm de large maximum, sauf pour Ginette et moi qui devons aussi apporter nos vêtements cyclistes.

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 tel périple 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... C'est dans ces moments de course et de stress que le doute et le découragement se sont immiscés dans notre esprit :

« Est-il réaliste de partir si long-temps avec des enfants, de les mêler à une telle aventure ? Vont-ils s'ennuyer ? Va-t-on être physiquement capable de suivre le rythme ? » Mais la joie était plus forte que le doute. On s'encourageait et l'on se soutenaient les uns les autres. Puis ce n'est pas parce que l'on vivait une période troublée qu'il fallait s'y abandonner et tout remettre en question. Quand le jour du départ arriva, c'est le cœur léger que nous prîmes l'avion.

## HOMMAGE À NOS COMMANDITAIRES

### *Fondriest et Italcycle*

Nos deux vélos haut de gamme *Fondriest* sont de véritables purs-sangs, gracieuseté de M. Angelo Vandoni d'Italcycle, alors distributeur au Canada de ces montures italiennes. Nos modèles *Mega-Plus* possèdent une fourche en carbone et un cadre en aluminium de haute qualité. Montés en Miche Racing (moyeux et freins) et avec le groupe Mirage de Campagnolo (deux plateaux 53/39 et une cassette de neuf couronnes 13/28), nous vous certifions qu'ils furent à la hauteur de nos attentes. En montagne comme sur le plat, et même face au vent, ils ne nous ont jamais laissé tomber ; au contraire, ils furent nos compagnons de route indéfectibles, soutenant continuellement nos efforts et répondant à la moindre sollicitation de notre part. Leurs grandes qualités, pour n'en nommer que quelques-unes : la géométrie, la qualité de fabrication, la finesse, le rendement, l'efficacité et la nervosité.

### *Vie de Velours*

Cette compagnie nous propose des produits inégalables sous forme d'ampoule, de capsule et de gel, qui nous ont été fournis gracieusement pour toute la famille et Ginette. Leurs produits, 100 % naturels, sont élaborés à partir du cartilage de wapiti — sans léser l'animal. Ce cartilage est un complexe nutritionnel complet contenant des substances synergiques puissantes dont la propriété principale est la régénérescence des tissus. Tous ses composants aident à l'amélioration de la mobilité des articulations et des

conditions arthritiques. Autrement dit, le cartilage de wapiti pur entretient la santé et le bon fonctionnement de la structure articulaire. À cela, ajoutons qu'il renforce le mécanisme du système immunitaire tout en améliorant le développement musculaire et la capacité aérobie. De plus, il stimule les glandes du corps en aidant les organes vitaux à mieux fonctionner et en assurant un rendement optimal de tout l'organisme. Un gros merci à *Vie de Velours* de s'être associée à cette odyssee.

À ces deux commanditaires d'exception se sont ajoutés, entre autres, *Devault La source du Sport* de Repentigny, *Le Choix des Pros* de Terrebonne et *Marinoni*. Le premier est une boutique multisports qui nous a commandités en nous laissant au prix coûtant tout ce dont on avait besoin (cuissards, maillots, souliers). Ce qui n'est pas rien quand je pense à ce que nous avons épargné ! Le second est spécialisé dans les suppléments protéiniques ; ils nous ont fourni gracieusement en protéines de qualité durant toute l'expédition, et même deux mois avant le départ. Notons aussi le côté « bon joueur » de *Marinoni*. Nous avons reçu de cette compagnie de vélos haut de gamme deux casques *LAS* d'une valeur de quelque 200 \$ chacun (avec les taxes) même si *Fondriest*, un de leurs concurrents, nous donnait les vélos.

Un dernier remerciement s'impose à celui qui a créé notre site Web — aujourd'hui fermé —, mon cousin et ami Martin Lortie, infographe. Que d'heures passées dans la création et la mise à jour de ce site, et ce, gratuitement ! Nombreuses sont les personnes qui, grâce à lui, ont pu suivre cette traversée sur Internet durant la saison estivale. Comme on peut le constater, il y a encore du « bon monde » sur Terre !

En plus de ces commanditaires majeurs, nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont soutenus financièrement.

Les voici...

***Catégorie Or (500 \$ et plus) :***

*Devault La Source du sport de Repentigny*  
et le *Comité de partage des Frères Maristes*.

***Catégorie Argent (200 à 499 \$) :***

*La Revue de Terrebonne ;*

*Le Guide des Adresses de Terrebonne ;*

*Le choix des pros* (pour les suppléments protéiniques) et  
*Marinoni* (pour les 2 casques cyclistes *LAS*).

***Catégorie Bronze (20 à 199 \$) :***

*Carrosserie Mike de Lachenaie (Terrebonne) ;*

*Alfa Services Techniques inc. (M. Alain Laflamme) ;*

*Les comptables Marcil, Girard, Associés*

*(Mme Guylaine Marcil, CGA) ;*

*la Banque Laurentienne du Canada (Terrebonne) ; la*

*Caisse populaire Desjardins (Terrebonne)*

et M. Réjean Pitre.

## 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 chambre (protéines dans du jus d'orange, rôties au beurre d'arachide et confiture). Nous évitions ainsi de perdre du temps inutilement en mangeant au restaurant. Les seules fois où nous déjeunions à l'hôtel, c'est quand ce repas était inclus dans le prix. Après le déjeuner, nous embarquions nos bagages dans le coffre de la voiture ; comme tout casse-tête, chaque « pièce » devait être à sa place afin de tout loger (après quelques jours, c'était devenu plus facile). Mon portable et les denrées non périssables étaient déposés sur le siège du passager, ainsi que divers guides touristiques et cartes routières.

Avant de prendre la route, il fallait trouver de la glace pour garder certains aliments au froid dans la glacière. Nous nous assurons 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, presque deux heures s'écoulaient 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 abricots séchés), 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 durant ce voyage, ils ont réussi à augmenter la complicité qui existait déjà entre eux. Ils étaient beaux à voir !

La première chose que nous faisons quand on arrivait à destination était de se trouver un motel ou hôtel. En transportant les bagages à la chambre, nous cachions le poêle à gaz compact Coleman (que la mère de Ginette nous avait généreusement prêté) 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, et Ginette, le lit supplémentaire.

Le souper (des pâtes, une journée sur deux) était l'occasion de partager la journée 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 110-115 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 !

Une fois par semaine, nous logions — autant que faire se peut — dans un hôtel trois étoiles où il y a une buanderie afin de faire la lessive pour la famille et Ginette. Ce genre d'hôtel a généralement une piscine intérieure et un spa, pour le bonheur des petits et des grands !

## CARNET DE BORD

Une semaine avant le départ, nous sentions tous que le compte à rebours était commencé, que bientôt ce vieux rêve de traverser le Canada à vélo se réaliserait. Après tant de préparation, d'entraînement physique, de recherche sur Internet, d'appels téléphoniques, de lettres et de tâtonnements, le tout mêlé de détermination, de courage et de persévérance, nous y sommes enfin arrivés ! Certes, nous avons eu de la peine à quitter nos amis et familles respectives (car nous sommes proches les uns des autres), mais c'est cependant le cœur heureux et rempli de confiance que nous sommes partis...

La veille du départ, nous étions stressés et joyeux à la fois. Notre fille Sarah a versé quelques larmes puisqu'elle avait peur de perdre sa meilleure amie, Audrey, non seulement pour l'été, mais peut-être pour plus longtemps, car elle déménageait une semaine plus tard. Aussi les enfants avaient peur de s'ennuyer de leur chat, de leurs poissons rouges... Comme vous savez, la fatigue et le stress font ressortir bien des petites peurs ! Ce jour-là, il nous semblait que la journée se trouvait trop courte pour effectuer tout ce qui restait à faire. Pour tout dire, j'ai réussi à boucler ma valise à 21 h 15, et Sylvie était fatiguée au point d'avoir mal à la tête. Une thérapie naturelle s'imposait alors pour nous deux : une bonne douche chaude et une bière, et hop ! au lit.

### *La Colombie-Britannique*

Avant de commencer le carnet de bord comme tel, je me permets une courte introduction sur le Canada et la première province visitée. « Avec près de 10 millions de km<sup>2</sup>, soit plus de 18 fois l'étendue de la France, le Canada

est par sa superficie le deuxième pays du monde, derrière la Russie (environ 17 millions de km<sup>2</sup>). Presque aussi grand que l'Europe, ce territoire immense, baigné par les eaux de l'Atlantique à l'Est, du Pacifique à l'Ouest et de l'océan Glacial Arctique au Nord, couvre pratiquement la moitié du continent nord-américain. » (Mi 46) Sa population totale d'un peu plus de 32 800 000 habitants représente pourtant moins de la moitié de celle de la France métropolitaine, nommée l'Hexagone. « La frontière Sud, qui borde les États-Unis, court sur 6 400 km, distance séparant Paris de la frontière chinoise. » (Mi 46)

D'une superficie de 947 796 km<sup>2</sup> (ce qui représente deux fois l'étendue de la France) et d'une population estimée à 4 220 000 habitants en 2005, la Colombie-Britannique — dont la capitale est Victoria — s'avère mer, montagnes et forêts à la fois, une terre unique où tout est grand, à l'image de sa nature omniprésente. En effet, elle offre l'immensité de l'océan Pacifique, la splendeur des Rocheuses canadiennes, la flore luxuriante de la forêt pluvieuse tempérée et une faune riche en grands mammifères, de la baleine au grizzly.

La Colombie-Britannique est divisée en six régions naturelles : Vancouver Côte et montagnes, Thompson Okanagan, les Rocheuses, les Îles, Cariboo Chilcotin, le Nord. Nous avons traversé à vélo les trois premières régions qui sont, comme les autres, dominées par la Cordillère canadienne (jeunes montagnes formées à l'ère tertiaire, soit il y a environ 70 millions d'années). Celle-là constitue l'épine dorsale de cette belle province, et l'un des plus importants systèmes montagneux du monde. Cela explique que 75 % du territoire de la Colombie-Britannique est situé à 1000 m au-dessus du niveau de la mer et doté d'un relief dont l'altitude varie de zéro à presque 6 000 m, ce qui en fait une terre de contrastes caractérisée par un climat variable.

« La Cordillère canadienne occupe la quasi-totalité de la Colombie-Britannique ainsi qu'une partie de l'Alberta et du

territoire du Yukon. Cette bande oblique d'environ 500 km de large sur 2 600 km de long s'étire du Pacifique aux Rocheuses et de la frontière américano-canadienne à la mer de Beaufort [...] Le système montagneux de l'Ouest canadien est communément appelé "Rocheuses", à tort d'ailleurs puisque ces dernières ne désignent qu'une des nombreuses formations de la région. » (Mi 72) À l'Ouest, la première région (Vancouver, Côte et montagnes) est traversée par une immense chaîne de montagnes aux contours déchiquetés nommée Coast Mountains, ou Chaîne Côtière ; à l'Est, on retrouve les montagnes Rocheuses, ou Rocky Mountains ; entre les deux, une grande zone de hauts plateaux qui comprend les pâturages des Cariboo ainsi que les vergers irrigués de l'Okanagan.

Il est à noter que plus de 7 % des terres de la Colombie-Britannique sont couvertes par des glaciers. Ce qui fait d'elle un des endroits de la planète parmi les plus riches en eau, avec près de 24 000 lacs, rivières et ruisseaux, dont 37 grandes rivières.

*Jour 1, 18 juin 2005 — Montréal (QC)-Vancouver (BC)*

Le départ aérien pour Vancouver s'est effectué comme prévu à 9 h 30 de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau de Montréal après une courte nuit de sommeil. Ai-je besoin de dire que l'excitation, l'effervescence et l'enthousiasme étaient palpables ? La journée entière s'est déroulée sans anicroche, ce que nous avons grandement apprécié. Nous avons débarqué à Vancouver à 11 h 30, heure du Pacifique, et récupéré avec joie les bagages et les vélos. ; ceux-ci étaient intacts. Les appréhensions de Ginette et moi se sont alors dissipées, car nous ressentions une légère crainte qu'ils aient été endommagés par le transport.

Mais plus grand encore était l'intérêt que Sylvie et moi portions à nos enfants pour leur baptême de l'air : « Auraient-ils peur ou apprécieraient-ils le vol ? Comment vivrait-il cela ? » se demandait-on avant le départ.

Mais les ayant préparés et rassurés sur le vol, notamment sur le décollage et l'atterrissage, et aussi en leur ayant permis d'exprimer leurs sentiments, on peut dire que leur baptême de l'air fut une expérience positive. La seule ombre au tableau fut que Sylvie, Sarah et surtout Nicolas ont souffert des oreilles — un bon quart d'heure — lors de la descente.

Après avoir récupéré sans anicroche l'auto au stationnement de l'aéroport (Park'N Fly), on a monté nos vélos qui avaient été partiellement démontés afin qu'ils puissent entrer dans une boîte à vélo. Un homme qui travaillait à ce stationnement, et curieux de nous voir assembler nos vélos nous a demandé, en français, s'il ne pouvait pas faire quelque chose pour nous. Au cours du voyage, il ne fut pas rare de rencontrer des personnes qui étaient prêtes à nous aider, comme dans la vie d'ailleurs quand on est ouvert à autrui.

Une douche chaude à l'hôtel Best Western Uptown de Vancouver, un souper à un restaurant italien et une bonne nuit de sommeil ont rapidement rétabli le corps et l'esprit. Le décalage horaire s'était fortement fait sentir : à 21 h, on dormait tous !

### *Jour 2, 19 juin — Vancouver*

Nous nous sommes levés à l'aurore (5 h 30) à cause du décalage horaire. Une fois que le déjeuner fut pris, nous avons une belle et grande journée pour aller visiter le Stanley Park, qui est un îlot de verdure de toute beauté de 405 hectares, adjacent et contigu à Vancouver.

Situé près du cœur de la ville sur l'extrême pointe de la péninsule, le Stanley Park offre un espace de nature et de détente parmi les arbres géants, restes de la forêt primitive qui couvrait jadis toute la région. Il est l'un des plus grands et des plus beaux parcs urbains d'Amérique du Nord, dont 70 % de la superficie est restée sauvage. On peut

en faire le tour à pied ou à vélo le long de l'Océan par de nombreux sentiers pédestres, dont le fameux seawall (9 km), qui épousent les courbes du rivage et offrent de nombreux points de vue sur Coal Harbour, le centre-ville et la rive Nord. On y retrouve plusieurs attractions dont le Vancouver Aquarium Marine Science Centre — avec environ 60 000 spécimens aquatiques du monde entier —, un bel ensemble de mâts totémiques, des plages, des restaurants, une aire de jeu pour les enfants, des tours guidés en carrioles, des navettes gratuites et l'accès au Lions Gate Bridge, un magnifique pont suspendu construit en 1938 par la famille Guinness, qui relie le centre-ville à West et North Vancouver. « Créé en 1886 [...] l'endroit (nommé en l'honneur du gouverneur général de l'époque : Lord Stanley) est devenu si célèbre qu'un séjour à Vancouver ne se conçoit pas sans une promenade dans le parc et une visite à son aquarium. » (Mi 131)

On y a marché beaucoup, et on a aussi pris une navette pour en faire le tour. Parmi les choses à voir, on a apprécié surtout les superbes vues sur la ville et le port de plaisance, les ratons laveurs apprivoisés par les touristes qui se promènent en toute liberté à Prospect Point, là où on a observé l'intense activité portuaire dans le Canal Burrard et le Lions' Gate Bridge, ainsi que les phares et les plages de sable du Pacifique. Aussi, on a été époustoufflé par un artiste à l'œuvre en se promenant sur le bord de la mer : son art aussi singulier qu'éphémère consiste à créer des structures avec des roches arrondies ou pointues mises en équilibre les unes sur les autres !

Comme prévu, nous avons mis nos pieds dans l'Océan en nous disant que l'on refera ce geste à la fin du voyage, mais cette fois, dans l'Atlantique. D'ici là, la route est longue ! Si un jour vous visitez le Stanley Park, apportez votre lunch si vous désirez économiser sur la nourriture qui y est très chère. À Prospect Point, où nous avons dîné, le hamburger se vendait 3 \$ et le hot dog, 3,50 \$.

À la suite de cette journée mémorable, nous avons

mangé de la pizza à la chambre de l'hôtel, et le lit ne s'est pas fait attendre ! Mais avant de clore cette journée, permettons-nous une parenthèse sur Vancouver...

Avec ses 578 041 (en 2006) habitants, Vancouver est la plus grande ville de la Colombie-Britannique, et la huitième au Canada. C'est aussi une des plus belles villes du monde, où la poursuite du bonheur et de la beauté cultivée est prise au sérieux. La ville en témoigne avec ses grands espaces verts (parcs et jardins) et ses 40 000 cerisiers qui fleurissent les rues chaque printemps. J'avoue que cette ville cosmopolite nous a séduits par sa beauté, et aussi par sa taille et son caractère humains. On s'y retrouve très rapidement. On peut y prendre des tramways et des trolleys, comme dans les films ! Nous étions tous agréablement surpris, tout en déplorant que Montréal (QC) les eût bannis dans les années 50 pour les remplacer par des autobus. Vancouver enchante certainement les amateurs de nature, d'art, de culture, de bonne cuisine et d'attractions. Cette jeune ville (1886) est classée au palmarès mondial des villes où il fait bon vivre.

« Métropole de la Colombie-Britannique, troisième agglomération canadienne [2 116 581 hab. en 2006] derrière Toronto et Montréal, Vancouver occupe un site\*\*\* superbe entre le chenal Burrard et le delta du Fraser. La ville couvre une superficie de 113 km<sup>2</sup>. Tournée vers l'Asie, dotée d'un port libre de glaces et bien abritée des remous du large par le détroit de Géorgie, cette métropole du Pacifique bénéficie d'atouts naturels à l'origine de sa spectaculaire croissance. » (Mi 130) Baignée par l'Océan et traversée par la Chaîne Côtière, Vancouver jouit d'un climat doux et tempéré toute l'année ; il y neige rarement.

Ajoutez à cela sa beauté et sa prospérité, et l'on comprend que Vancouver est une ville cosmopolite qui ne cesse d'attirer des citoyens du monde, d'où sa grande diversité culturelle et sociale.

*Jour 3, 20 juin — Vancouver-Agassiz (101 km)*

Même si nous nous sommes réveillés à 5 h, nous ne pouvions pas partir tout de suite à vélo vers Mission, car nous avons une entrevue prévue avec le Réseau de l'Information de Radio-Canada (RDI) de 9 h 30 à 10 h 30, qui a été diffusée la journée même sur le réseau national. Comme première expérience avec les journalistes de la télévision, elle fut agréable et stressante à la fois. Je m'étais auparavant entendu avec Ginette pour répondre à la majorité des questions, y compris celles touchant Développement et Paix, car elle ne se sentait pas très à l'aise devant une caméra.

Après l'entrevue, nous sommes sortis illico presto de Vancouver en auto pour enfourcher nos montures, pour la première fois du voyage, quelques kilomètres plus loin ; il était environ 11 h. On a pédalé sur la route 7 vers Mission (34 742 hab.), qui a toujours été un lieu de rencontre, d'abord pour les Premières Nations, puis pour les communautés agricoles, récréatives et culturelles de la vallée du Fraser — nommée « le cœur vert » de la province, car elle produit des fruits et des légumes en abondance. No-tons que le puissant et boueux fleuve Fraser se trouve le plus grand système mondial de production de saumons. Avec ses 1 368 km entre son embouchure à Vancouver et sa source située dans les Rocheuses, c'est la plus grande rivière entièrement incluse dans le territoire de la Colombie-Britannique. Le fleuve Fraser et les rivières Columbia et Thompson arrosent 70 % de la province.

Nous avons dîné à Mission vers 13 h 30, alors que l'on pensait y coucher ; je n'ai pas besoin de dire que ça roulait à vive allure ! Quel plaisir de pédaler enfin ! Dès les premiers coups de pédale, une délectation infinie et victorieuse nous a envahis, Ginette et moi ; nous étions en pleine euphorie... Le rêve était devenu réalité ! Nous avons du mal à croire que l'on y était, que le moment si attendu était là ; qui plus est, que nous étions en train de le vivre « pour vrai » !

Nous avons couché à Agassiz (2 km à l'est de Kent) dans un motel convenable avec une piscine creusée qui était glacée, car elle venait tout juste d'être remplie, ce que l'on ne nous avait pas dit ! Les enfants furent heureux de s'y baigner quand même. Nous avons trouvé cette première journée de vélo plutôt facile, mais il faut dire que la route était surtout plane et que Ginette et moi carburions à l'adrénaline... Que de joie à l'état pur !

Notons qu'Agassiz, Harrison Hot Springs, Harrison Mills et Ruby Creek forment le District de Kent (6 077 hab.), qui est parsemé de nombreuses fermes, de champs de maïs et de noisetiers, de ranchs d'émeus et d'alpagas (mammifères voisins du lama). Ce dépaysement nous ravissait, et ce n'était qu'un début !

Nous avons soupé au restaurant (lasagnes et pizzas), question de fêter nos premiers coups de pédale, ce qui nous a fait plaisir à tous. De retour au motel, une petite bière bien froide attendait les adultes, et au lit !

#### *Jour 4, 21 juin — Agassiz-Princeton (127/166 km)*

« Les jours se suivent et ne se ressemblent pas », dit le proverbe. La journée s'annonçait plutôt mal. Un fort vent nous était contraire, mais le pire restait à venir... On s'est rendu à Hope (33 km) où nous avons acheté des sous-marins chez Subway afin de dîner en chemin, et de là, on a pris la route 3. À y regarder de près, le trajet de Hope à Princeton semblait montagneux et long (133 km), sans ville ni village sur notre chemin, c'est-à-dire sans aucun point de ravitaillement, car il traverse le Manning Provincial Park. Ce parc de 665 km<sup>2</sup> est très populaire toute l'année, avec des montagnes boisées, des vallées profondes, des prés alpins, des lacs et rivières, des sentiers balisés, des terrains de camping, une station de ski, une faune sauvage abondante et un centre d'interprétation. « Le parc Manning est l'un des deux seuls endroits au Canada où les visiteurs ont accès, en voiture, à des paysages de type subalpin

(l'autre étant le Mt Revelstoke National Park). » (Mi 93)

Porte d'entrée vers l'intérieur de la province, Hope — qui fut en 1848 un poste de traite des fourrures — est nichée entre la Chaîne Côtière et les Cascades, ou Cascades Mountains, et offre aux randonneurs des paysages spectaculaires. C'est aussi la capitale de la sculpture à la tronçonneuse, avec vingt sculptures de bois géantes qui décorent les rues de ses 8 565 habitants.

À la sortie de cette petite ville, une pente abrupte nous attendait — sous un soleil de plomb — dans le calme de sa beauté trompeuse. Notre première ascension commençait : une montée continue de 7 km nous amenait à grimper, en première vitesse (39/28) et d'un seul coup, jusqu'à un pic situé à 500 m plus haut, ce qui constituait une moyenne variant de 9 à 12 km/h. Ouf ! Une claque en pleine face... Une fois atteint ce premier sommet, nous avons redescendu à grande vitesse au niveau de Hope et du fleuve Fraser ; quel plaisir ! Sur notre lancée, on entamait la nouvelle pente devant nous. On se disait alors que le pire était passé, mais on se trompait royalement ! Une ascension incessante de 32 km nous attendait, nous élevant de 1 300 m d'altitude ! Après pratiquement une heure en selle où nos pulsations cardiaques se sont maintenues aux alentours de 160 battements par minute, soit 80 à 92 % de notre capacité cardiaque, nous avons mangé nos sous-marins à un point de vue baptisé The Hope Slide. De là, la route suit la Similkameen River — plus précisément à partir de la Sunshine Valley — jusqu'à Keremeos, que l'on aura atteint demain midi.

The Hope Slide. Le 9 janvier 1965, un glissement de terrain y est survenu quand « une énorme masse rocheuse se détacha du pic Johnson » (à 18 km à l'est de Hope) et dévala dans la vallée de Nicolum Creek, détruisant 2,8 km de la route 3. En dévalant les pentes, 46 millions de mètres cubes de terre et de roches ont comblé au passage le lac Outram, « refoulant ses eaux, et obligeant à reconstruire la route 45

m au-dessus de son niveau antérieur. » (Mi 93)

« L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle », disait Saint-Exupéry au début de *Terre des hommes*. Aujourd'hui, Ginette et moi avons vite découvert nos capacités et nos limites ! Ce fut une belle leçon d'humilité qui nous a empêchés de nous prendre pour des athlètes ! À la suite des longues montées abruptes depuis Hope, nous étions tous les deux claqués. Il faut dire que le passage du col Allison (1342 m), ou Allison Pass, nous a littéralement assenés. Nous avons alors mis à regret les vélos sur les porte-vélos pour nous rendre à Princeton — entassés dans la voiture avec les bagages en écoutant Bob Marley —, car dans le Manning Provincial Park, il n'y a que des terrains de camping, et le temps était venu de chercher un gîte pour la nuit ; de plus, il commençait à pleuvoir. « À regret », ai-je dit, car le pire était passé. Certes, il y avait encore des ascensions et des descentes, mais rien de comparable au passage du col Allison. Oh ! que non. En ce sens, Ginette et moi étions fiers de ce que l'on venait d'accomplir : en franchissant le plus haut col du parc Manning, nous avons réalisé un véritable exploit à nos yeux. Et puis, les enfants étaient heureux d'avoir papa avec eux, et Sylvie a pu prendre congé du volant !

Nous avons trouvé un havre de repos pour la nuit (un modeste motel à 63 \$ la chambre) dans la municipalité de Princeton (2 688 hab.). Après avoir fait une épicerie expéditive, nous avons cuisiné des pâtes sur notre poêle à gaz portatif Coleman, et on s'est couché à 21 h 30. Depuis la fin de l'après-midi, il tombait de la pluie et nous avons entendu de bons coups de tonnerre retentir dans les montagnes. Ça grondait fort parce que Princeton est nichée au pied des Cascades Mountains, à la jonction des rivières Tulameen et Similkameen. Il est à noter que les montagnes, les vallées, les rivières, les quarante-neuf lacs et les belles routes de campagne font de Princeton une destination attrayante toute l'année.

## *Jour 5, 22 juin — Princeton-Penticton (112 km)*

Il est étonnant de voir comment le corps récupère ses forces rapidement quand on l'aide un peu : une bonne nuit de sommeil, des repas bien équilibrés, des suppléments de protéines et des vitamines, ainsi que le complexe nutritionnel naturel *Vie de Velours*, et nous voilà de nouveau frais et dispos.

Il pleuvait encore ce matin, mais la chance nous souriait puisque toute la journée on a pédalé sur une chaussée humide en passant entre les gouttes. Une balade de santé de 112 km, qui nous a conduits de Princeton à Penticton. Une balade de santé, disais-je, du moins en matinée où Ginette et moi avons pédalé 70 km parmi les vallons de la magnifique vallée de l'Okanagan en conservant une vitesse moyenne de 29 km/h malgré deux arrêts. Il faut dire que, la dernière heure, on avait le vent dans le dos.

Un peu avant Princeton, nous avons passé de la région de Vancouver, Côte et Montagnes à celle de Thompson Okanagan. Comme la décrit une brochure touristique de la Société de développement économique de la Colombie-Britannique : « Des pics enneigés aux vallées fertiles, des profondes gorges volcaniques aux lacs bordés de sable fin, des collines semi-arides aux rivières tumultueuses, des parcs immenses et sauvages aux terres d'élevage, le paysage de cette région ensoleillée, qui connaît des climats extrêmes, est d'une diversité inouïe ».

Nous avons dîné à Keremeos, au centre d'information ; les enfants en ont profité pour s'amuser au terrain de jeu situé juste derrière. Le vent soufflait très fort, comme d'habitude, à ce qu'il paraît. C'est dans cette aimable bourgade de 1 250 hab. que nous avons mangé nos premières cerises. Ce n'est pas étonnant, car Keremeos se trouve la capitale canadienne des kiosques et des étals fruitiers. À la saison des fruits, on peut y acheter des cerises, des abricots, des pêches, des poires, des prunes, des pommes, des raisins et du vin. Keremeos est située dans la

vallée de l'Okanagan, qui s'étire autour de la rivière et du lac du même nom ; la région est réputée pour ses vergers et ses vignes. C'est l'utilisation de l'irrigation qui a permis de transformer cette magnifique région en grand producteur de fruits.

À Keremeos, nous avons bifurqué sur la route 3A vers Penticton. Mais ayant ainsi changé de direction (on se dirigeait désormais vers le nord plutôt qu'au sud-est), on avait le vent complètement de face, et comme si cela n'était pas assez, de longues montées se sont ajoutées à ce premier désagrément. Comme consolation, nous avions droit à des paysages des plus bucoliques, par exemple nous avons vu un troupeau de vaches et de bovins qui paissaient paisiblement l'herbe des champs près d'un magnifique saule pleureur. Après avoir monté encore et toujours depuis Olalla, Sylvie nous attendait pour la collation dans une longue pente abrupte... Ginette et moi avons alors commis l'erreur de jugement d'arrêter ! La pente était si raide que Ginette a chuté de vélo en essayant de repartir, mais sans dommage corporel, heureusement. En haut de cette montée, à quelque 500 m seulement de notre lieu d'arrêt se trouvaient le sommet ainsi qu'un beau lac, le Yellow Lake. Nous aurions pu arrêter là si nous avions su, mais la vue du sommet se dérobaît derrière un détour... On ne nous y reprendra plus !

Au Yellow Lake, nous avons pu observer des canards, des oies sauvages (des bernaches) et des cygnes, car ce lac ne se trouve qu'à quelques minutes à vol d'oiseau du Vaseux Lake dont les abords sont une réserve pour ces palmipèdes. À l'approche de ces deux lacs, le paysage devient plus beau, plus spectaculaire, avec des pentes dénudées et d'énormes rochers. On peut aussi observer sur les coteaux des troupeaux de mouflons (mammifères voisins des moutons, dont le mâle porte de longues cornes recourbées).

Nous avons couché à Penticton au motel Bel Air pour 85 \$ la nuit, cela comprend une chambre fermée, une cuisine, un sofa-lit et une piscine extérieure ; super ! Puis

nous avons pris la collation de 4 heures de l'après-midi au Tim Hortons. Le soir venu, nous avons cuisiné des pâtes à la chambre, mis à jour les photos et le carnet de bord, puis Sylvie a massé nos cuisses et nos mollets endoloris avec le gel Vie de Velours. Nous en avons grandement besoin !

« La ville tire son nom de l'amérindien salish *Pen-taktin*, "endroit où rester pour toujours". Située sur un isthme entre les lacs Skaha et Okanagan, elle doit à ses plages et à son site\* enchanteur une intense activité touristique. » (Mi 101)

### *Jour 6, 23 juin — Penticton*

Même si on s'était levés aussi tôt, ce matin-là était différent, car nous avons pu cuisiner sur une cuisinière et utiliser un grille-pain, ce qui faisait changement de notre poêle à gaz portatif et des rôties parfois trop rôties !

Puisque la journée s'annonçait très belle, j'ai décidé de faire aligner le plus tôt possible ma roue avant (car je n'avais pu éviter un trou avant Hope) afin de prendre du bon temps en famille. Ginette, qui se cherchait un maillot sans manches, en profita pour m'accompagner. On s'est fait conseiller la boutique *The Bike Barn*, qui non seulement tient en stock une quantité inouïe des vélos haut de gamme, mais qui possède un grand atelier où travaillent, sans se nuire, six ou sept mécaniciens des plus compétents. Wow ! J'avoue que jamais nous n'avions pensé trouver une telle boutique de vélo dans une ville de 30 985 habitants ! En quinze minutes, ma roue était remise à neuf... et on n'avait même pas eu le temps de faire le tour du propriétaire !

Au retour, Ginette et moi avons arrêté à un café Internet afin de brancher mon portable pour envoyer des photos ainsi que la mise à jour de mon carnet de bord, mais sans succès. On ne peut pas tout avoir ! Pendant ce temps, Sylvie et les enfants sont allés à un magasin à 1 \$ pour effectuer de petits achats, et de retour au motel, ils ont profité de la piscine extérieure.

Nous avons pique-niqué ensemble sur des tables à côté de la piscine, puis nous sommes aussitôt partis à la plage au Skaha Lake où nous avons passé tout l'après-midi ; on se sentait en vacances ! Les alentours du lac sont aussi beaux que le lac lui-même. Eh ! oui. Dans cette charmante ville, on trouve de tout, même des plages de sable fin avec une aire de jeu, au grand bonheur des enfants. De la plage, nous voyions par instants des avions-taxis et des bimoteurs survoler en rase-mottes ce lac avant d'atterrir à Penticton. Il est à noter que le lac Skaha est classé trois étoiles par le guide Michelin.

Après un souper quelque peu médiocre (car on a mis peu de temps à cuisiner et beaucoup à s'amuser à la plage), les enfants nous ont donné un spectacle de danse et de chant. Quel beau moment !

*Jour 7, 24 juin — Penticton-Vernon (114 km)*

C'est avec joie que nous avons repris nos vélos ce matin. La route 97, qui est en grande partie une autoroute à deux voies<sup>4</sup> de Penticton à Spallumcheen, s'avère beaucoup plus achalandée que les routes parcourues jusqu'à maintenant.

Elle s'avère même dangereuse compte tenu du peu d'accotements qu'elle offre ; de plus, elle se caractérise par de longues côtes, pas aussi raides que celles que l'on avait connues entre Hope et le col d'Allison, mais tout de même assez pour en décourager plusieurs ! Heureusement que la forme physique était au rendez-vous, c'en était même marquant ; on grimpait à 15 km/h en moyenne. Il semble que la journée de repos d'hier fut bénéfique !

La magnificence de la vallée de l'Okanagan valait amplement l'effort que nous avons dû déployer dans ces longues montées. C'est que la route 97 « suit les rives [ouest] du lac Okanagan sur lequel elle offre de jolies vues. Vers Summerland [10 713 hab.], elle court au pied d'impressionnantes falaises blanches, et se poursuit à travers les vignes et vergers irrigués qui occupent les

terrasses limoneuses dominant le lac. Eaux bleues miroitantes, espaces agricoles verdoyants et collines sèches et rocailleuses produisent d'harmonieux contrastes. » (Mi 101) Sylvie et les enfants firent des arrêts fréquents pour admirer le lac et les montagnes, et pour photographier des bernaches. Ginette et moi aurions pris volontiers la piste cyclable *Trans Canada Trail* à Penticton, mais hélas ! elle est en gravier.

Ensuite, cette route pittoresque nous a conduits dans le village de Peachland (4 654 hab.). Selon des légendes amérindiennes, c'est dans le lac Okanagan que vivait le monstre Ogo-pogo dont les extrémités de son corps étaient identiques (ce qu'exprime son nom qui se lit dans un sens comme dans l'autre). Bien que personne ne l'ait jamais vu, une statue le représente dans le Parc municipal de Kelowna ! Il est à noter que le lac Okanagan a une superficie de 34 802 hectares, ou 87 000 acres, et une profondeur moyenne de 76 m (249 pi).

Après Westbank (31 879 hab.), nous avons traversé un pont flottant qui nous a permis de rejoindre la ville de Kelowna (105 621 hab.) sur la rive est du lac Okanagan. Cette ville, qui fêtait son centenaire en cette année 2005, est la plus peuplée que nous avons croisée depuis Vancouver. Le pont flottant, construit en 1958, se trouve le plus ancien d'Amérique du Nord, dont une partie peut s'élever pour laisser passer les bateaux. C'est le premier que nous traversions de notre existence ; impressionnant ! Situé sur notre gauche à la sortie du pont, le City Park était peu fréquenté ; on y retrouve des terrains de jeu et une plage municipale de sable fin du lac Okanagan. Nous y avons dîné et pris du bon temps, mais il faisait un peu trop froid pour se baigner.

En sortant de Kelowna, la route s'éloigne du lac Okanagan pour rejoindre un petit lac, le Duck Lake, et un moyen, le Wood Lake, à la hauteur de Lake Country, qui compte 9 267 habitants. Nous sommes encore dans une région fruitière. Puis la route sinueuse offre de fort belles

vues sur lac Kalamalka, classé trois étoiles par le guide Michelin, qui n'est séparé que par une étroite bande de terre du lac Wood.

Le trajet de Kelowna à Vernon est moins vallonneux que celui parcouru en matinée. Avec ses 33 494 habitants, la ville de Vernon est située au cœur de la région nord de l'Okanagan, dans une vallée reconnue pour sa production laitière et son cheptel bovin. Au nord de Vernon s'étend une verdoyante région d'élevage. À l'entrée de la ville, nous avons trouvé un motel sans prétention, le Hi-Way-man, et nous en profitons pour acheter une bouteille de vin rosé de la région afin de fêter la Saint-Jean-Baptiste, fête nationale du Québec. Une bouteille à trois, cela ne nous a pas empêchés de pédaler le lendemain matin !

#### *Jour 8, 25 juin — Vernon-Sicamous (60/75 km)*

Après avoir déjeuné à la chambre, nous sommes sortis de Vernon en auto, car il pleuvait fort. Les routes 97 et 97A offrent de superbes paysages, mais à cause de la pluie intermittente, nous avons perdu inutilement du temps à débarquer et à rembarquer les vélos des porte-vélos. Nous avons croisé de petites villes discrètes, dont Armstrong (4 256 hab.) et Enderby (3 000 hab.) où nous avons pu pédaler. À celle-là, j'ai parié que le cycliste professionnel Lance Armstrong gagnerait, pour la septième fois consécutive, le Tour de France 2005 ; en effet, bien qu'il eût de sérieux concurrents en la personne de Ulrick et de Basso, je ne croyais toutefois pas qu'ils pouvaient le battre.

Après avoir dîné au Tim Hortons de Sicamous, nous avons repris la route en auto, car la pluie intermittente s'était transformée en pluie continue. La route 97A s'achevant à Sicamous, nous avons poursuivi notre chemin sur la 1 (la Transcanadienne) jusqu'à Craigellachie (26 km), en remontant la vallée de la Eagle River. C'est là que fut planté le dernier crampon, *the last spike*, du chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) le 7 novembre 1885, soudant

ainsi l'Est à l'Ouest tel que la Colombie-Britannique l'avait expressément exigé lorsqu'elle entra dans la Confédération canadienne le 20 juillet 1871.

Après avoir visité l'endroit et monté à bord d'un ancien wagon du CP, ce que les enfants ont fort apprécié, nous avons décidé de revenir sur nos pas jusqu'à Sicamous pour y passer l'après-midi. Étant donné que Ginette et moi nous sentions déjà assez mal d'avoir « sauté » aujourd'hui quelques kilomètres, il n'était pas question d'ajouter à notre culpabilité en se rendant à Revelstoke en voiture ! Nous nous disions : « Nous sommes venus ici pour pédaler, et non pour rouler en auto ! »

De retour à 14 h à Sicamous (4 800 hab.), qui est bâtie entre les lacs Shuswap et Mara, nous avons loué immédiatement une chambre au Best Western afin de profiter au maximum du temps qu'il nous restait. Depuis une semaine, nous avons connu des chambres somme toute moyennes, et nous voici dans un hôtel trois étoiles où nous nous payions du bon temps à la piscine intérieure et aux spas (deux intérieurs et un extérieur), ce qui, soit dit en passant, relaxe grandement les muscles. Les enfants étaient aux anges, et nous aussi ! Nous avons choisi de « faire contre mauvaise fortune bon cœur », c'est-à-dire de ne pas nous laisser abattre par la pluie, car de toute façon, on n'y peut jamais rien. Nous avons mis en pratique ce que Malraux disait : « toute situation présente au moins un élément positif ; il faut le trouver et travailler dessus. » Un autre élément positif s'ajoutait à la piscine et aux spas : on a pu faire une vraie épicerie ! Ginette, Sarah et moi sommes revenus à la chambre avec sept sacs à provisions ; il ne restait plus qu'à les faire entrer dans la voiture ! J'ai pu envoyer par courriel à mon cousin Martin des photos ainsi que le carnet de bord afin qu'il les mette sur notre site Internet ; de plus, on a pris notre courrier électronique (20 messages), car je n'avais pas pu relier mon ordinateur à Internet depuis Vancouver (les motels n'offrant généralement pas cette connexion).

En fin de compte, nous avons pu pédaler un peu plus que les deux tiers du trajet. Avant le départ, Ginette et moi avons choisi de ne pas rouler sous la pluie afin de ne pas risquer d'attraper un rhume ou une grippe, ce qui nous aurait soit retardés, soit contraints à voyager en voiture. Ce que l'on ne souhaitait surtout pas...

*Jour 9, 26 juin — Sicamous-Revelstoke (71 km)*

À notre grande joie, la pluie avait cessé durant la nuit ; le soleil était revenu et la température était clémente, une belle journée, quoi ! À partir de Sicamous, le paysage change : les montagnes sont partout... Parlons-en des montagnes !

« Les Selkirk et les Monashee, qui appartiennent à la chaîne des monts Columbia, se situent dans la partie Sud-Est de la Colombie-Britannique [là où nous sommes], entre le sillon des Rocheuses et le plateau intérieur. La Transcanadienne franchit les deux et offre sans discontinuer des paysages fortement heurtés de pics rocheux, de crêtes acérées et de glaciers, ou d'agréables vallées boisées à moindre altitude. » (Mi 97)

À la première collation de la matinée, nous nous sommes rendus à Craigellachie pour la seconde fois, mais cette fois-ci, en vélo ! Hier, ce que l'on n'avait pas remarqué en voiture, c'est que la route monte sans cesse, et il en fut ainsi toute l'avant-midi. Notre vitesse moyenne de 24,5 km/h en dit long sur les longues pentes ascendantes mais peu raides, et surtout sur le vent du nord que l'on avait de face, car il s'engouffrait dans la vallée comme dans un couloir. Nous n'avions pas encore connu un tel vent du voyage.

À quelques kilomètres de Craigellachie, nous avons passé le col Eagle, ou Eagle Pass. Si j'en parle, c'est que sa découverte s'avère assez étonnante. On la doit à Walter Moberly en 1865, ingénieur pour le CP, qui a suivi le vol

d'un aigle dans les montagnes.

Ne fallait-il pas qu'il soit très proche de la nature pour en arriver à percevoir ce passage à travers les monts Monashee (qui signifie « montagnes de la paix » en gaélique) ? Ce col est devenu une voie de passage pour le CP et la Transcanadienne.

Ensuite la vallée se rétrécit et la pente s'accroît à Three Valley Gap (47 km), qui jouit d'un beau site au bord du lac de ce nom où plongent des falaises escarpées. Huit kilomètres plus loin, nous avons franchi le col des Three Valley, puis redescendu avec vélocité dans la vallée du Tonakwatla. Mis à part cette descente, nous avons continuellement monté jusqu'à Revelstoke, où on a dîné d'ailleurs.

Nous avons décidé de passer l'après-midi à Revelstoke et d'y coucher, car la route d'ici à Golden fait 148 km sans escale, et dans les montagnes en plus ! Nous en avons profité pour faire la lessive pour toute la famille et pour acheter de la nourriture. Aussi, nous avons marché au centre-ville de cette petite communauté de 7 782 habitants dont les quelques boutiques étaient fermées, comme tous les dimanches d'ailleurs. Nous avons tout de même pu nous acheter et déguster des cornets de crème glacée !

Située « au confluent de la Columbia et de l'Illecillewaet, [Revelstoke] occupe un joli site\* montagneux entre les Monashee à l'Ouest et les Selkirk à l'Est [...] C'est un centre de villégiature d'hiver et d'été, grâce à la proximité du Mount Revelstoke National Park. » (Mi 98)

*Jour 10, 27 juin — Revelstoke*

Nous avons pris une journée de repos à Revelstoke à cause de la pluie. Après avoir déjeuné au motel (car il était inclus), notre première décision fut de déménager, car la salle de bain puait le rideau de douche en plastique non lavé depuis longtemps. Et tant qu'à changer, aussi bien trouver

un établissement plaisant ; c'est ainsi que l'on s'est retrouvé au Best Western de Revelstoke. (Pour faire le plus vite possible, Ginette et moi sommes partis en éclaireur pendant que Sylvie et les enfants relevaient les nombreux messages sur Internet. Les encouragements de nos proches nous réchauffaient le cœur.) Nous avons déjà associé les jours de pluie à des hôtels où nous pouvions vraiment relaxer, soit dans un spa ou à la piscine. En effet, il aurait été terrible d'être confiné entre quatre murs à ne rien faire. Mais on a réussi à éviter cela !

Puisqu'hier les boutiques étaient fermées, nous sommes retournés au centre-ville pour nous y promener. Nous avons également arrêté dans un café sympathique : les adultes ont savouré leur premier expresso ou café au lait du voyage pendant que les enfants prenaient du chocolat chaud avec des biscuits maison. Ce café est contigu à un magasin d'antiquités fort joli dans lequel nous avons tous flâné, Sylvie et Ginette plus que les autres ! Les enfants ont été émerveillés par de vieux jouets en bon état.

Après un repas rapide au McDonald's, nous avons passé une bonne partie de l'après-midi à reprendre nos forces et à relaxer à la piscine et au spa de l'hôtel. J'en ai aussi profité pour écrire et envoyer mon article hebdomadaire sur ce voyage à *La Revue de Terrebonne*, ainsi qu'un petit mot aux amis et à la famille. Fidèles à la tradition de cette traversée, nous nous couchons de bonne heure après avoir mangé des sandwichs et regardé un film en famille avec Ginette.

*Jour 11, 28 juin — Revelstoke-Golden (148 km)*

Ginette et Sylvie ont mal dormi ; de plus, nous avons tous eu de la difficulté à reprendre notre rythme. Nous n'avons quitté l'hôtel qu'à 9 h 40 ! Pour notre défense, soulignons qu'il pleuvait un peu ce matin-là ! Ginette et moi avons enfourché nos montures avec joie pendant que Sylvie et les enfants allaient chercher des provisions, car il n'y a aucun

point de ravitaillement d'ici Golden. Une heure plus tard, ils nous avaient rejoints sur la route. Nous avons dîné de simples sandwiches sur le bord de la route, comme cela est arrivé à plusieurs reprises lors de cette traversée.

La route 1 remonte la pittoresque vallée de l'Illecillewaet aux versants encaissés et traverse le Mount Revelstoke National Park en serpentant à travers les monts Selkirk. Elle offre de très belles vues sur les monts Columbia dont les sommets sont couverts de neiges éternelles. « C'est super époustouflant et enchanteur », disait Sylvie.

Après 48 km, la route de Golden — classée \*\* par Michelin — pénètre dans le Glacier National Park. Nous avons alors monté et monté jusqu'au Rogers Pass (72 km), un col enneigé situé à 1 327 m d'altitude, où l'on a admiré un des plus beaux décors de montagnes du voyage.

« C'est un arpenteur du Canadien Pacifique, Albert Rogers, qui, en remontant la vallée de l'Illecillewaet, découvrit le col qui porte son nom, écourtant de 240 km le voyage en chemin de fer. » (Mi 99) Il est à noter que cela constituait un exploit remarquable, car les Selkirk étaient alors présumés infranchissables.

Au sommet du col Rogers, le panorama qui se déroule est merveilleux : d'un côté, les monts Tupper et Hermit ; de l'autre (au Sud), la chaîne Asulkan, le glacier Illecillewaet, et les cimes de la chaîne Sir Donald et du mont Cheops. On y voit un double arc de bois commémorant l'achèvement de la Transcanadienne en 1962, ainsi que deux ou trois paravalanches (constructions robustes contre les avalanches) que nous avons traversés lors de la descente vers Golden. L'un des plaisirs de grimper est bien de redescendre ! La route sinueuse amorce sa descente dans la vallée du Connaugh puis du Beaver. « Elle quitte ensuite le parc et, à hauteur de Donald, franchit la Columbia dont elle suit le cours jusqu'à Golden, au creux du sillon des Rocheuses. Au cœur de la vallée de la Columbia supérieure, le nœud ferroviaire de Golden est davantage

connu aujourd'hui pour les multiples activités récréatives que l'on y pratique. » (Mi 100)

Depuis une dizaine de jours, nous n'avons cessé de prendre de l'altitude, et aujourd'hui, c'était évident à cause de la bruine, car nous étions parfois dans les nuages au sens littéral du terme. L'asphalte se trouvait alors mouillé, et nous aussi ! Puis on redescendait et la chaussée redevenait sèche... et le scénario recommençait. Toute la journée, on s'est baladé ainsi entre ciel et terre ; c'était fantastique, voire hallucinant... En plein été, nous nous retrouvions entourés de neige non seulement au sommet des montagnes, mais de temps en temps à la portée de la main au point que Sylvie a trouvé qu'il faisait froid en short !

Malgré des montées à couper le souffle, Ginette et moi avons assuré, ou si vous préférez, on a maîtrisé la situation, ce qui nous a permis de conserver une moyenne de 22 km/h. Nous éprouvions de la fierté en regardant ce que l'on avait accompli. Aujourd'hui encore, les muscles et le cœur n'ont pas flanché ; qui plus est, notre performance fut meilleure que lorsque nous avons franchi le col Allison.

Il est à noter que nous avons traversé un fuseau horaire à notre grande surprise, ce qui fait que nous sommes arrivés à Golden (4 020 hab.) à 17 h plutôt qu'à 16 h, ce qui ne nous a pas empêchés de prendre un *sundae* au McDonald's. Nous avons ensuite déniché un motel abordable avec trois lits (65 \$), le Ponderosa Motor Inn, avant de nous cuisiner des pâtes à la chambre. Pendant que Sylvie et Ginette parlaient ensemble, j'ai été avec Annabelle, Nicolas et Sarah dans le spa situé dans une petite salle charmante à côté de la réception, ce qui nous a permis d'être ensemble pendant que mes muscles se détendaient. Nous nous sommes couchés à 22 h, heure des Rocheuses.

*Bilan philosophique* — Que de pure joie en cette journée ! Je savourais chaque seconde qui passe même si c'était

souvent difficile, même lorsque nous montions continuellement ou que la bruine nous mouillait. Bref, je vivais dans le présent, conscient de sa valeur infinie. Celui-ci m'apparaissait comme éternel, comme un temps à vivre absolument, car cet instant présent ne reviendra jamais, pas plus que je referai ce trajet à vélo. Moment magique que j'ai vécu intensément, avidement, consciemment... La joie à l'état pur ; l'orgasme, mais qui dure plus longtemps ! Dans la vie, il y a de ces moments ineffables où on touche du doigt le paradis sur Terre, et aujourd'hui était l'un de ces moments. Quelle journée sublime !

Aussi, nous avons vécu une vérité simple et profonde, à savoir rien n'a de sens que si on s'y donne, ou s'y « échange », comme le disait St-Exupéry. Le paysage que nous admirions du haut d'une montagne que nous avons gravi par la force de nos muscles, et que nous avons payé d'effort et de souffrance s'avère bien plus beau et signifiant que celui qui est donné comme ça, sans peine. Ainsi, la beauté du sommet se révèle pleinement que lorsqu'on en a fait, lentement et péniblement, l'ascension.

*Jour 12, 29 juin — Golden (BC)-Banff (AB) (134 km)*

Nous nous sommes réveillés à 7 h, mais notre corps ressentait le décalage horaire : pour lui, il était encore 6 h ! Mais il s'est fait durement fouetter dès notre départ de l'hôtel, car on n'avait à peine pédalé 200 ou 300 m qu'une pente escarpée et serpentine de 18 km avec peu d'accotements nous attendait avant même que nous ayons eu le temps de nous échauffer. Ouf ! Que les dix premières minutes furent pénibles ! Mais nos muscles n'ont pas flanché ; nous avançons parfois en première vitesse.

Une fois le sommet atteint, c'est-à-dire une bonne heure plus tard, la route redevient plus humaine pendant une courte période. Certes, elle comporte encore des montées et des descentes, mais relativement courtes (1 ou 2 km) ; quelques kilomètres avant Field, elle se remet à grimper.

C'est au centre d'information de cette petite ville de quelque 300 hab. que nous avons dîné ; nous y avons rencontré des cyclistes québécois (M. et Mme Bergeron) qui, comme nous, traversaient le Canada à vélo jusqu'à Saint-Paulin, leur ville d'origine. Située dans l'étroite vallée du Kicking Horse, Field est le pivot central du Yoho National Park. « Yoho » est une exclamation d'admiration et d'émerveillement dans la langue crie, émerveillement inspiré par les parois rocheuses, les chutes spectaculaires, les glaciers éternels et les pics qui s'élancent vers le ciel.

Après des montées à n'en plus finir où nous avons fourni de grands efforts, la Transcanadienne franchit les Rocheuses au Kicking Horse Pass (1 643 m). Ce col, sur la ligne de partage des eaux, marque la frontière entre le parc national de Banff (AB) et de Yoho (BC). « Il doit son pittoresque nom de "col du cheval qui rue" à un incident dont James Hector, géologue de l'expédition Palliser (1857-1860), fit les frais. Assommé par son cheval, le pauvre homme resta si longtemps inconscient que ses hommes, le croyant mort, faillirent l'enterrer. » (Mi 119) De là, la route descend jusqu'au lac Louise.

La première partie du trajet (Golden-Lake Louise, 78 km) a été complétée avec succès. Ce fut une victoire pour nous, car il y a eu plusieurs ascensions où nous aurions pu abandonner. Ginette et moi étions les premiers étonnés de nos exploits. Mais ce fut également une leçon d'humilité, car si les dix derniers jours en montagne nous ont permis de nous rendre compte de nos forces, ils ont également mis en lumière nos limites. Pour un cycliste, la montagne, c'est l'épreuve ultime ; face à elle, on ne peut mentir !

Aussi, l'atteinte du lac Louise constituait la fin d'une étape, celle de la Colombie-Britannique. À vrai dire, pédaler dans cette belle région nous a emballés et enchantés au plus haut point malgré que cela représentait la portion la plus difficile du voyage. Il faut dire qu'à nos yeux, c'est aussi la plus belle province du Canada, celle que nous

avons le plus aimée. De Golden à Banff, notamment jusqu'au lac Louise, les paysages que nous offre la route figurent parmi les plus magnifiques qu'il nous a été donné d'admirer de notre existence. « Que de beauté ! » me répétais-je souvent.

Le Lake Louise est situé dans le parc national de Banff, qui fut le premier parc créé au Canada (en 1930) et le plus célèbre par son relief extraordinaire et ses superbes stations de villégiature de Banff et du lac Louise — accessibles par le train du Canadien Pacifique dès les années 1880. En 1885, c'était une petite réserve naturelle de 26 km<sup>2</sup> établie autour des sources sulfureuses de Banff, qui fut agrandi deux ans plus tard.

« Ce furent les Amérindiens Stoney qui, en 1882, firent découvrir le fameux lac Louise — qu'ils appelaient le “lac aux petits poissons” — à Tom Wilson, membre de l'équipe chargée des relevés topographiques pour le futur chemin de fer. Wilson le baptisa Emerald Lake en raison de sa couleur, mais le nom fut changé deux ans plus tard en Lake Louise ». (Mi 118) Le nom fut donné en référence à la princesse Louise, duchesse d'Argyll (1848-1939), quatrième fille de la reine Victoria et épouse du gouverneur général du Canada. Le lac Louise est célèbre pour ses pics enneigés et ses eaux limpides bleu vert et émeraude, qui nous ont enivrés de beauté. Nous avons conclu que ce magnifique lac glaciaire, que les montagnes Rocheuses enserrent de partout, mérite grandement sa renommée. Le célèbre Fairmont Chateau Lake Louise, hôtel luxueux du Canadien Pacifique édifié en 1890 et achevé en 1925, bénéficie d'un point de vue inégalé sur le lac Louise. Il fait partie des hôtels construits par le président de la compagnie du CP, William Van Horne, afin de mettre en place une infrastructure hôtelière de luxe pouvant accueillir les voyageurs opulents venant de l'Est. Mais compte tenu du prix exorbitant de ses 489 chambres, nous avons décidé de nous loger à Banff.

Du Lake Louise à Banff (56 km), la Transcanadienne suit

la rive sud de la vallée de la Bow. Non seulement la route possède un accotement des plus spacieux, mais en plus elle descend la majorité du temps en offrant de belles vues de la chaîne Sawback au Nord-Est et des sommets de la ligne de partage des eaux au Sud-Ouest.

Nous sommes arrivés à Banff à 17 h 30, et j'avoue que la recherche d'un hôtel abordable fut ardue ; de plus, nous étions tous fatigués et affamés, ce qui n'aidait pas ! Nous avons trouvé une chambre avec trois lits « queen » (143 \$/jour), mais disponible pour une nuit seulement, ce qui nous a forcés à déménager le lendemain matin. Nous avons mangé de la pizza à la chambre et pris une bière bien méritée sur le balcon qui donne sur les montagnes...

« On visitera Banff demain », s'est-on dit.

Bien que j'aie eu mal au sinus maxillaire droit toute la journée (car il était obstrué), cela n'enleva rien à ce que je vivais, ni à la beauté des paysages que nous avons tous vraiment admirée. Terminons la journée par un mot sur les Rocheuses...

« Véritables joyaux de l'Ouest canadien, cette chaîne de quatre parcs nationaux contigus — Banff, Yoho, Jasper et Kootenay — représente l'une des attractions naturelles les plus courues du pays. Renommés dans le monde entier, leurs merveilleux paysages à la topographie heurtée, leur végétation et leur faune variées attirent chaque année quelque six millions de visiteurs [...] Les Rocheuses [...] s'élèvent fréquemment au-dessus de 3 000 m. Elles se dressent en une barrière continue d'environ 1 550 km qui s'étend du sud-ouest de l'Alberta à l'est de la Colombie-Britannique. Cet arc montagneux constitue la chaîne la plus à l'est de la Cordillère canadienne. » (Mi 109)

*Jour 13, 30 juin — Banff*

Banff fut la première ville visitée en sol albertain, et la dernière entourée des sommets enneigés des Rocheuses.

C'est une ville chaleureuse à grandeur humaine où, comme Vancouver, nous pourrions vivre — s'il nous fallait déménager dans l'Ouest. Nichée à 1 380 m d'altitude entre des montagnes majestueuses, Banff s'est développée dans la large et plate vallée de la Bow. Cette jolie ville de 8 352 habitants a su conserver le charme d'une bourgade alpestre en dépit d'une intense activité touristique qui se reflète sur le prix des hôtels ! Nous y avons rencontré plusieurs jeunes québécois qui sont venus pour y travailler durant la saison estivale ou pour plus longtemps.

Après avoir pris un déjeuner continental à l'hôtel (il était inclus dans le prix), nous avons rapidement changé de chambre. Puis nous tous sommes partis explorer le lac Moraine, qui se trouve à 14 km du lac Louise. Sur le bord de la route, nous avons vu trois cerfs du Canada qui rumaient l'herbe paisiblement, insouciant du danger ; nous nous sommes même arrêtés pour mieux les photographier, et ils n'ont pas bougé !

La seule route qui y conduit (Moraine Lake Road) « s'élève au-dessus de la vallée de la Bow et offre tour à tour une vue\*\* impressionnante du mont Temple (3 549 m), puis des pics glacés des Wenkchemna, également appelés Ten Peaks. » (Mi 119)

Quel magnifique lac ! D'un bleu turquoise comme le lac Louise, le lac Moraine est bordé d'un côté par les montagnes et, de l'autre, par la dense forêt qui se rend jusqu'à la rive. Il baigne dans une atmosphère de totale quiétude qui n'a de comparable que sa beauté grandiose et émouvante, à faire rêver. On le retrouve imprimé au verso des billets de 20 \$ de 1969. Subjugué, j'en ai pris une cinquantaine de photos ! Les plus belles vues s'obtiennent au sommet d'un éboulis de roches qui barre l'extrémité nord du lac à laquelle on accède par un sentier en tout au plus dix minutes.

Après avoir dîné au McDonald's de Banff, nous partons visiter le Fairmont Banff Springs qui fait partie, comme le Château Lake Louise, de la chaîne hôtelière de luxe

construite par le président du Canadien Pacifique. À son ouverture en 1888, ce château de 250 chambres, qui exploitait les sources thermales, était le plus somptueux et plus spacieux établissement hôtelier du monde. Situé au confluent de la Bow et de la Spray, on voit de la terrasse arrière (accessible aux non-résidents) les vallées du même nom et les belles montagnes qui encerclent Banff. Ça vaut le détour !

Nous sommes ensuite retournés à l'avenue Banff (qui est à quelques minutes seulement de Banff Springs Hotel) pour y débarquer Sylvie et Ginette afin qu'elles puissent faire les boutiques pendant que moi et les enfants sommes allés au Sulphur Mountain. À seulement 3,5 km du centre-ville, une télécabine du Banff Gondola nous a conduits au sommet (à 2 285 m) en huit minutes où se déroule une vue panoramique des plus admirable sur Banff et les montagnes qui l'entourent, et sur la vallée de la Bow et de la Spray. En bordure des sentiers, nous avons vu des mouflons à grosses cornes de tellement près que nous aurions pu les toucher. Le seul hic fut que la remontée et la descente en télécabine ont causé bien des peurs, voire des angoisses à Nicolas qui frôlait alors l'hystérie. On ne l'y reprendra pas de sitôt !

De retour à Banff, un arrêt au café *Second Cup* a permis de reprendre les esprits ! J'ai y siroté un expresso pendant que les enfants prenaient du chocolat chaud. Ce que l'on ne savait pas, c'est que Ginette et Sylvie venaient à peine d'en sortir.

Il est à noter que cela faisait 15 ans aujourd'hui que Sylvie et moi étions mariés. Nous avons tous célébré l'événement au restaurant *The old spaghetti factory*. Même si nous n'avons pas vraiment eu de temps pour nous deux, cet anniversaire de mariage passera dans les annales... Ce n'est pas tous les jours qu'on l'on fête à Banff !

*Les Prairies*

Avant d'aller plus loin, je me permets une courte introduction sur les Prairies, nom donné à l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. D'une superficie de 1 960 681 km<sup>2</sup>, ces grandes plaines s'étendent entre les montagnes Rocheuses à l'Ouest et le Bouclier canadien à l'Est. À cause de la déforestation accrue des terres, les Prairies sont ordinairement très venteuses — on en sait quelque chose ! Ce qui est étonnant, c'est qu'elles s'avèrent très cultivées et pourtant peu peuplées (quelque 5,1 millions d'habitants).

Contrairement à une opinion répandue, les Prairies ne sont pas complètement plates. Elles « forment un plateau légèrement incliné qui s'élève progressivement de l'Est (240 m) vers l'Ouest (1 050 m à Calgary) en trois paliers : le premier s'achève par l'escarpement du Manitoba (altitude maximum 831 m) ; le second se termine par le coteau du Missouri, dont les 879 m sont visibles depuis Moose Jaw ; le troisième prend fin au pied des Rocheuses. » (Mi 173)

Il est surprenant que le grenier à blé du Canada ait jadis été taxé de territoire impropre à l'agriculture par nul autre que John Palliser, chef de l'expédition scientifique britannique (1857-1860), et par la *Royal Geographical Society* dont le but était d'analyser la colonisation possible des Prairies. Il serait probablement surpris de voir aujourd'hui la richesse des pâturages qui a fait de la région, notamment des Cypress Hills (AB, SK) et de la vallée de Pembina (MB), la seconde zone d'élevage du pays derrière les Cariboo (BC). Aussi pourrait-il admirer le quadrillage régulier des champs qui est parsemé de fermes modèles — exploitant le blé, l'orge, l'avoine et autres céréales, le colza (dont le canola), le lin et le tournesol — où se dresse la silhouette typique des silos à céréales. Anciennement construits en bois, ils « scandent le tracé de la voie ferrée qui dessert de nombreuses communes rurales. Les premières sentinelles silencieuses se dressèrent dès les années 1800, puis elles suivirent l'avancée vers l'Ouest des rails à travers le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, protégeant les céréales des insectes et des éléments. On

dénombrerait 6 000 silos élévateurs à la fin des années 1920 [...] On estime à près de 900 les silos élévateurs traditionnels qui ponctuent encore l'horizon de la prairie comme autant de points d'exclamation colorés. » (Mi 175) Les silos sont toujours nécessaires, car les Prairies produisent quelque 25 millions de tonnes de blé et 11 millions de tonnes d'orge par an, soit 5 % des récoltes mondiales qu'elles exportent vers plus de 60 pays.

« Si la culture des céréales demeure incontestablement l'épine dorsale de l'économie des Prairies, l'élevage vient en seconde position grâce en particulier aux contreforts de l'Alberta du Sud (l'Alberta est la province possédant le plus grand nombre de fermes d'élevage). Après la signature des traités amérindiens dans les années 1870, l'élevage se développa dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan, dont les vastes espaces constituaient d'excellents pâturages, même en hiver » (Mi 175). C'est qu'un vent chaud et sec provenant de l'Ouest appelé chinook fait fondre la neige et, du coup, découvre l'herbe. Encore aujourd'hui, ces deux provinces sont le domaine des cow-boys.

« Bien que l'agriculture soit la première source de revenus de la Saskatchewan, elle ne vient qu'en seconde position au Manitoba et en troisième (après la pétrochimie et l'extraction minière) en Alberta [...] La production pétrochimique de l'Alberta n'est surpassée que par celle du Québec et de l'Ontario. C'est l'Alberta qui produit aujourd'hui la grande majorité des hydrocarbures et du gaz naturel canadiens. » (Mi 178) La découverte de gisements de pétrole dans les années 1880 — ainsi qu'en 1914 à Turner Valley et en 1947 à Leduc — donna le coup d'envoi à l'industrie extractive albertaine. La capitale de l'Alberta, Edmonton, est presque exactement au centre de la province, et la plus grande partie de ses réserves de pétrole s'y trouve.

La construction du Canadien Pacifique (1881-1885) eut des répercussions positives sur le peuplement des Prairies :

en moins de trente ans, elles sont passées de 150 000 habitants en 1805 à 1 500 000. Aussi, la colonisation de l'Ouest fut soutenue par les mesures incitatives du gouvernement fédéral de Wilfrid Laurier qui proposa non seulement de payer une partie de la traversée en train, mais de donner des terres aux colons. Avec cette marée humaine qui se déversa sur l'Ouest, il était nécessaire d'assurer la loi et le maintien de l'ordre, d'où la création de la Northwest Mounted Police (Police montée du Nord-Ouest) en 1873. Ce flot d'immigrants participèrent à la création d'une société multiculturelle dont la population passe aujourd'hui la barre des 3 183 000 hab. en Alberta, de presque un million en Saskatchewan et de 1 165 944 hab. au Manitoba.

L'Alberta et la Saskatchewan entrèrent dans la Confédération en 1905, ce qu'avait déjà fait le Manitoba en 1870. L'Alberta — et le lac Louise — tire son nom de la princesse Louise Caroline Alberta, 4<sup>e</sup> fille de la reine Victoria. L'ouest de l'Alberta est protégé par les montagnes rocheuses. L'Est est une prairie plate et sèche où il peut faire très frais (-35 °C en hiver) ou très chaud (35 °C en été). Le centre et le sud de la province sont les régions canadiennes les plus susceptibles aux tornades et aux orages violents en raison de la chaleur d'été. Le sud de l'Alberta est presque un désert sans pluie en été ; c'est là qu'est situé Calgary, reconnu pour ses ranchs et son élevage du bétail.

*Jour 14, 1er juillet — Banff-Calgary (128 km)*

Voici une journée bénie des dieux ! Nous avons maintenu une vitesse moyenne de 32 km/h malgré deux arrêts et le dîner ; c'est dire que nous roulions beaucoup plus vite que cela, car nous repartions toujours doucement afin de nous échauffer.

Nous avons quitté Banff à 9 h. La température a atteint 20 °C en après-midi, ce qui est idéal pour pédaler. Nous roulions longuement à quelque 40 km/h. Il faut dire que

l'on avait le vent dans les voiles et que, depuis le lac Louise, c'en était fini des montées à tuer un bœuf ! Les pentes sont relativement douces sur cette section de la Transcanadienne ; elles ne dépassaient que rarement 2 km de long, ce qui diminuait notre vitesse à 15 km/h environ. Mais étant donné les descentes rapides et le vent favorable, nous avons établi la moyenne la plus élevée du voyage jusqu'à maintenant.

Il est à noter que les pluies diluviennes que l'Alberta a connues il y a une quinzaine de jours à amener une prolifération des moustiques au point que nous avons dû prendre notre première collation dans la voiture. En une dizaine de secondes, nous avons plein de maringouins sur les jambes ! Ça n'avait aucun bon sens ! Par bonheur, ils ne nous incommodaient pas lorsqu'on roulait.

Le plus étonnant fut le changement radical de paysage : les sommets de neiges éternelles s'estompaient peu à peu pour faire place à des montagnes plus petites, à des collines puis, à mi-chemin, à des plaines. Nous avons croisé l'ancienne petite ville minière de Canmore (22 km) ; avec ses 11 442 habitants, elle est aujourd'hui une destination prisée des sportifs en raison de sa situation au pied des Rocheuses. Après plus de 100 km, nous avons pris le temps de dîner et de nous reposer sur la pelouse d'une halte routière réservée aux camions, mais qui était déserte. De là, nous nous trouvions à quelques coups de pédale de Calgary, que nous avons gagnée à 14 h 30.

Nous avons logé au Royal Inn pour 99 \$, ce qui constitue un bon rapport qualité/prix si on tient compte que c'est un hôtel trois-étoiles ; nous avons vite essayé le spa ! Après le souper de pâte et le visionnement des photos, le lit ne se fit pas attendre, mais pas sans avoir pris auparavant une bière pour célébrer la fête du Canada !

*Jour 15, 2 juillet — Calgary-Brooks (144/185 km)*

« Bâtie en terrain plat au confluent de la Bow et de l'Elbow, entourée de collines peu à peu submergées par les quartiers résidentiels, Calgary est aujourd'hui l'une des deux métropoles de l'Alberta [l'autre étant Edmonton] et se signale de loin par la gerbe de tours qui jaillissent du centre-ville, tandis qu'à l'horizon se découpent les crêtes enneigées des Rocheuses. » (Mi 184) La prospérité et la croissance de Calgary sont dues en grande partie à la richesse pétrolière de l'Alberta — à laquelle s'ajoute l'appoint de l'agriculture et de la haute technologie — et à l'absence de taxes sur les ventes. Cette ville, qui est la plus prospère de la province la plus riche du Canada, fut l'hôte des XVes Jeux olympiques d'hiver en 1988. Le tremplin olympique pour le saut à skis fut la première chose que nous avons vu de la ville en arrivant hier par la Transcanadienne.

Située dans le sud de la province dans une région de collines et de plateaux, la population de la métropole atteignait le million d'habitants en 2002, ce qui fait d'elle la ville la plus peuplée de l'Alberta, et la cinquième au Canada. Calgary tire son nom d'une plage de l'île de Mull en Écosse.

Les premiers colons arrivèrent avec Sam Livingston au début des années 1870. Cinq ans plus tard, la Police montée du Nord-Ouest fondait Fort Brisebois, un poste de contrôle du trafic des spiritueux, qui sera baptisé Fort Calgary. Quand le CP y construisit une gare en 1883 qui amena dans sa foulée une nuée d'immigrants, le petit hameau qui s'était greffé autour du fort grandit tellement qu'il devint un centre commercial important, nommé ville en 1894. La terre fut divisée en ranchs et les éleveurs y conduisirent leur bétail. L'ère des cow-boys et des rodéos venait de commencer.

Contrairement à nos habitudes, nous avons déjeuné au Tim Hortons, car nous ne pouvions faire des rôties dans notre chambre à cause du détecteur de fumée. Le ciel était si gris et menaçant que nous sommes allés voir la Calgary Tower (191 m). Nous avons finalement enfourché nos vélos

vers 9 h 30. Il faisait un froid de canard (6 ou 7 °C), et le vent soufflait de 30 à 35 km/h). J'avais mon bonnet cycliste sous mon casque, mes gants d'automne, deux paires de bas et mes couvre-chaussures, et il en était ainsi de Ginette qui avait remplacé le bonnet par un bandeau. Malgré que nous ayons pédalé aux alentours de 40 km (il faut dire que nous partions dans une côte descendante), nous n'avons même pas eu le temps de nous échauffer que 2,5 km plus loin, nous mettions nos vélos sur les porte-vélos ! Il s'était mis à pleuvoir, et nous étions gelés.

Fidèles à notre philosophie de « faire contre mauvaise fortune bon cœur », nous avons arrêté dans un Tim Hortons où nous en avons bavardé longuement avec deux médecins cyclistes de Montréal. Puis prenant notre courage à deux mains, et aussi parce qu'ils nous avaient fait sentir coupable de ne pas pédaler sous la pluie, nous avons repris la route vers 11 h. Et la pluie recommença sous forme de gouttelettes. Nous avons pédalé une vingtaine de kilomètres sous une pluie fine avant que le beau temps revint.

Nous avons dîné vers 13 h 30 sur le bord d'une route de campagne perdue au milieu de nulle part, en beurrant notre pain avec une fourchette de plastique sur la glacière dans le coffre de la voiture, et en mangeant dans la voiture puisque nous gelions littéralement au grand vent. C'était un spectacle amusant et pathétique à la fois.

Nous avons repris la route 30 min plus tard malgré le vent et le froid, mais comme hier, nous avons un vent de dos. Nous gelions presque autant que ce matin, car nous roulions très rapidement avec peu d'effort, et bien que la pluie ait cessé, l'asphalte restait trempé. Nous avons vu nos premiers champs de trèfle et de canola ; c'était de toute beauté ! Du reste, comme partout en Alberta, nous traversions surtout des prairies d'élevage sans arbres ni habitations visibles de la route ; quelques bêtes (chevaux, vaches et bovins), par-ci par-là, nous saluaient au passage ! Toute la journée, ce fut le même spectacle... Les Prairies, c'est la tranquillité totale, les

vastes espaces à perte de vue... Mais où donc sont passés les habitants ? Parlant de la route, elle est incroyablement droite et plate, mis à part quelques vallons, notamment sur les côtés de la route.

Puisque nous avons « sauté » des petits bouts en voiture quand il pleuvait trop, nous sommes arrivés à Bassano après avoir pédalé 96 km en un temps record. Ginette et moi avons alors décidé de pousser jusqu'à Brooks, 48 km plus loin ; trajet que nous avons effectué d'un coup en une heure dix minutes environ. À 17 h, nous étions rendus à Brooks après avoir roulé à un train d'enfer. Nous ne pédalions que très rarement en deçà de 35 km (on se réchauffait à cette vitesse-là !). Ah ! que nous aurions aimé faire le trajet au complet, car nous avions le vent dans les voiles !

À Brooks, nous avons déniché à un motel modeste. Bien que la chambre « fumeurs » empestait la cigarette — dont nous nous sommes accommodés tant bien que mal —, les émanations de bouse qui régnaient dans la ville étaient plus difficiles à supporter ! C'est que Brooks est une communauté rurale de 10 000 habitants qui se trouve entourée de prairies d'élevage. Et même si dans la publicité on la décrit comme un paradis de la chasse et de la pêche, et qu'on y retrouve un aqueduc des années 1920 qui est une merveille architecturale, encore faut-il tolérer cette odeur infecte pour profiter vraiment des attraits et activités touristiques ! Aussi, la clientèle du motel laissait à désirer. Ginette s'est fait interpellé par les sifflements d'un groupe de camionneurs ivres. Nous avons passé la soirée cantonnée à la chambre... c'était plus sécuritaire !

*Jour 16, 3 juillet — Brooks-Medicine Hat (110 km)*

Dès notre réveil à 6 h 40, le soleil était au rendez-vous. Après avoir déjeuné au motel (il était inclus dans le prix), nous avons pris la route avec joie. Les 110 km ont été effectués en matinée dans des prairies d'élevage quasi

désertiques où il y avait trop de moustiques pour s'arrêter ! Nul besoin de dire que ça roulait très vite ; on avait un vent de dos pour la troisième journée consécutive, et l'asphalte était neuf sur presque les deux premiers tiers du trajet. Nous avons aperçu nos premiers chiens de prairie (petits rongeurs creusant des terriers que l'on retrouve uniquement dans les Prairies). Aussi, nous avons vu nos premières stations de pompage de pétrole dans les champs.

Pendant les 68 premiers km, nous pédalions entre 35 et 42 km ; ensuite, la chaussée se détériora et devint cahoteuse, raboteuse et crevassée, ce qui a eu pour effet direct de diminuer notre vitesse ; notre moyenne a alors chuté à 32 km/h pour la journée, ce qui est tout de même très bien. Mais une moyenne ne dit pas grand-chose, car c'est un chiffre irréal qui se situe entre deux extrêmes, soit la plus basse et la plus haute vitesse. En effet, si on s'échauffe doucement pendant une dizaine de minutes et qu'ensuite on pédale constamment à 35 km/h pendant une heure, notre moyenne sera aux alentours de 28-30 km/h, ce qui ne reflète pas la réalité.

À Medicine Hat, nous avons déniché un motel, le Ramada Inn. Il est à noter que cette ville de 56 048 habitants possède la plus grande réserve de gaz naturel du monde ; de plus, elle se distingue par ses 2 500 heures ou plus d'ensoleillement par an, ce qui fait d'elle la « sunniest city in Canada ». Auparavant, nous avons essayé de dîner dans un parc où les moustiques nous ont délogés, mais on en trouvé un autre où il y en avait beaucoup moins. Nous avons profité de l'après-midi pour faire la lessive au motel tout en nous baignant à sa piscine intérieure. Aussi, j'ai fait du vélo avec les enfants dans les rues résidentielles de la ville ; c'était la première fois depuis le début du voyage, et ils ont bien aimé cela, notamment Nicolas. Et moi, j'étais heureux d'être avec eux.

Une anecdote : après avoir soupé chez Pizza Hut, nous avons fait 5 ou 6 fois le tour de la ville pour trouver le quartier historique, qui semblait bien attrayant dans un

guide touristique de la région, mais qui était si petit que nous ne l'avons pas vu.... Nous avons bien ri ! Il est à noter que le chant d'un d'oiseau se fait entendre aux passages piétonniers pour signaler aux gens qu'ils peuvent traverser ; que c'est chouette !

*Jour 17, 4 juillet — Medicine Hat (AB)-Swift Current (SK)*  
*(159/226 km)*

Dès nos premiers coups de pédale, la Transcanadienne s'annonçait encore plate. (Les seules habitations se trouvent dans des bleds perdus atteignables, ordinairement, par des chemins en gravier ou en terre.) Mais nous nous trompions. Après Medicine Hat, le paysage change radicalement : ce n'est plus les plaines que nous avons connues en Alberta, mais des collines et des vallons verdoyants. C'est probablement parce que la route passe au nord du Cypress Hills Interprovincial Park ; ce parc renferme la zone la plus élevée et l'une des collines les plus accidentées de l'Alberta à Terre-Neuve-et-Labrador. Mais une chose n'avait pas changé depuis Calgary : quand nous arrêtons sur le bord de la route, les moustiques nous prenaient pour collation !

Walsh fut la dernière ville que nous avons croisée en sol albertain ; vers 11 h 30, nous avons déjà traversé en Saskatchewan. Mais puisque Sarah était déçue de quitter l'Alberta sans rapporter un souvenir, Sylvie a fait demi-tour pour acheter quelques cartes postales à un magasin touristique près de la frontière. La route s'enlaidit alors au point que nos clochettes suspendues au guidon (pour éloigner les ours, paraît-il) n'arrêtaient pas de sonner ! Dès notre entrée en Saskatchewan, les collines surgissent des plaines, rien que des collines sans arbres ni habitations.

À nos 1 000 km à nos odomètres, Ginette et moi avons vu un cerf sur une colline désertique. Ce fut un instant magique que nous n'oublierons pas. (En réalité, nous avons plus de kilomètres que cela, car nos deux odomètres avaient fait des siennes en Colombie-

Britannique à cause de la bruine qui nous tombait dessus en haute altitude.)

Après 104 km, nous nous sommes rendus en auto à Gull Lake (1 191 hab.) pour y dormir (car il n'y avait aucun village d'ici là), mais nous n'y avons trouvé qu'un motel minable réservé principalement aux camionneurs de passage. Nous avons alors poursuivi notre route à vélo qui nous a semblé bien longue (55 km) — jusqu'à Swift Current (16 072 hab.), où nous avons trouvé un Best Western. Nous y avons profité de la piscine et du spa ; Ginette et moi préférons le spa afin de relaxer les muscles fessiers qui faisaient mal depuis quelques jours. Je n'avais pas pensé, au départ de cette traversée, que ce serait ces muscles-là qui seraient les plus endoloris ! Aussi, j'ai envoyé un article à *La Revue de Terrebonne*, ainsi que des photos et les dernières mises à jour du car-net de bord à Martin pour qu'il les mette sur notre site Internet.

Nous avons soupé au restaurant, puis mis les enfants au lit ; la journée les avait épuisés. En regardant les photos de la Colombie-Britannique, un brin de nostalgie nous envahit ; les montagnes nous manquaient ! (Moyenne de la journée : 28 km/h.)

### *Jour 18, 5 juillet — Swift Current-Caronport (131/153 km)*

Après avoir déjeuné à l'hôtel (car il était inclus dans le prix), nous avons pris la route en maillot pendant que Sylvie et les enfants allaient se ravitailler ; il faisait 22 °C le matin, et la température dépassa les 32 °C en après-midi. Je le souligne parce que c'était la première matinée du voyage où, dès le départ, nous portions nos maillots. En contrepartie, nous avons roulé les quatorze premiers kilomètres sur la pire route jusqu'à maintenant. En plus des innombrables crevasses, la route à deux voies était en construction. Nous roulions entre des tas de gravier étendus en longue bande large sur la route ou, quand c'était impossible, sur un accotement des plus affreux qui ne

cessait de faire tinter nos clochettes. Il en était ainsi depuis Gull Lake. Il y avait tellement peu de trafic que nous pouvions rouler en plein milieu de l'autoroute ! Nous ne pensions pas qu'il existait au Canada des routes plus abîmées qu'au Québec. La Colombie-Britannique et l'Alberta offrent des routes asphaltées si bien entretenues qu'elles pourraient se voir décerner le premier prix, toutes provinces confondues — si un tel prix existait.

Aujourd'hui, la route était assez plate jusqu'au coteau du Missouri (1 840 pi), qui se situe entre Chaplin et Caronport. Le coteau sépare les plaines plates de Regina à l'Est des paysages qui défilent en Alberta à l'Ouest. En pédalant, nous avons vu trois faons, des canards et canetons, des chiens de prairie et un pluvier qui nous a suivis sur plus d'un kilomètre ! Aussi, nous avons arrêté sur le bord de la route à Herbert pour mieux regarder un troupeau d'alpagas qui rumaient l'herbe des champs sur le bord d'un faux lac, dû aux pluies diluviennes d'il y a une dizaine de jours.

Nous avons dîné — à l'air conditionné — au Subway à Morse, qui est une commune rurale de 248 hab. située en face du Reed Lake, où nous avons observé un pélican blanc qui devait être égaré ou se reposait, car sa réserve naturelle est à 480 km environ d'ici, en ligne droite. En effet, le lac Lavallée, qui se trouve au nord du Prince Albert National Park, accueille la seconde colonie de pélicans d'Amérique du Nord.

Dès le départ du Subway, Ginette a eu deux crevaisons de pneus, car la nouvelle chambre à air a immédiatement percé. Une troisième dernière crevaison est survenue 10 km plus loin ! En examinant le pneu de plus près, je me suis rendu compte qu'une infime broche y était logée, provenant probablement des carcasses de pneus de camion traînant en bordure de la route. Mais cette réparation — sous un soleil de plomb — nous a permis de remarquer que le guidon était desserré, probablement à la suite des secousses causées par la route défoncée. En ce sens, ce fut un mal pour

un bien, car sans cette dernière crevaison, Ginette aurait pu avoir un accident. Aussi, cet arrêt forcé nous a permis de rencontrer deux jeunes québécoises qui pédalaient de Vancouver à Montréal. Leur vélo de montagne chargé de bagages nous rappelait ces voyages où Ginette et moi transportions notre matériel, et la chance que nous avons aujourd'hui de rouler librement ! Ce fut une belle rencontre, mais courte. J'ai toujours admiré ces individus qui décident délibérément de vivre leur rêve, aussi fou soit-il.

Une dizaine de kilomètres avant Chaplin, nous avons roulé sur une chaussée fraîchement asphaltée. À cause de la chaleur, nos pneus gommés soulevaient du gravier goudronné que nous recevions dans le dos et sur les jambes, ainsi que dans les lunettes et sur le casque... Bref, ce fut une journée atroce sur le plan de la route.

À Chaplin, nous avons vu d'immenses mines de sel à ciel ouvert qui de loin ressemblaient à des bancs de neige, témoins d'un temps où la mer recouvrait cette région. Étonnés et sceptiques, nous avons touché et goûté au sel avant de nous photographier sur un « banc de sel » ! Quelques kilomètres avant Caronport, nous mettions les vélos sur les porte-vélos, car nous en avons assez de cette route quasi impraticable... Ras-le-bol ! C'était des vélos de montagne qu'il nous aurait fallu aujourd'hui !

À Caronport (1 040 hab.), nous avons loué une chambre dans un bel hôtel tout neuf et abordable. Il faut dire que la route infecte nous a empêchés de rouler vraiment ! N'eût été cet inconvénient de taille, nous y serions fièrement rendus à vélo... Je vous raconte une anecdote à propos de l'hôtel : nous avons une belle chambre, mais l'eau était temporairement non potable à cause d'un bris d'aqueduc. On nous a alors gracieusement offert des bouteilles d'eau pour nos besoins. Nous avons terminé la soirée devant la télévision en écoutant le film *Simone* avec Al Pacino après avoir cuisiné des pâtes à la chambre avec de l'eau embouteillée !

*Jour 19, 6 juillet — Caronport-Regina (92 km)*

Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous avons pris la route de Regina à 8 h 45. La météo annonçait 32 °C comme hier, mais à la différence qu'aujourd'hui nous pédalions face à un vent d'au moins 30-40 km/h ; en conséquence, notre vitesse maximale fut de 24 km. Nous avons l'impression d'avancer sur les freins, ou de monter une montagne sans fin. Par bonheur, nous avons roulé les vingt et un premiers kilomètres jusqu'à Moose Jaw sur la plus belle chaussée depuis hier. Après cela, la route se détériore un peu, mais sans jamais sombrer dans l'horrible. Quelques kilomètres plus loin, on quitte le coteau du Missouri pour les plaines cultivées ; il me semble que rien n'est plus beau que des champs de canola ! Voilà trois jours que nous n'en avons pas vus.

Nous avons pris notre première collation à Moose Jaw (34 707 hab.). Sylvie en a profité pour photographier les enfants à côté d'une immense sculpture d'un orignal, symbole de la ville. « Situé à 71 km à l'ouest de Regina au cœur d'une plate région à blé, Moose Jaw est un nœud ferroviaire important pour l'agriculture de la région, ainsi qu'un centre industriel [...] La ville doit son nom au coude en forme de mâchoire d'orignal que la rivière dessine à cet endroit, mais il est plus probable qu'il provienne du mot cri *Mossegaw*, qui signifie "vents chauds". » (Mi 203) Il est à noter qu'en Alberta et Saskatchewan, on a croisé des trains de marchandises plusieurs fois par jour.

À la hauteur de Pense (560 hab.), nous avons rencontré un homme de 70 ans environ qui nous a invités à dîner chez lui. Cette histoire extraordinaire a commencé au croisement de la Transcanadienne et d'une route secondaire lorsque Ginette lui a demandé s'il y avait des tables de pique-nique — à l'ombre — dans le coin. (Le chemin vers Pense étant en gravier, nous ne voulions pas pédaler pour rien.) Arrivés à son domicile, sa femme et son

père nous ont accueillis avec chaleur. Nous avons sorti la glacière et la bouffe de la voiture pour dîner sur leur terrasse, à l'ombre. Cela faisait vraiment du bien parce que nous roulions sous un soleil vif et chaud. Dans leur hospitalité légendaire, la dame nous a servi de la boisson gazeuse, du jus, des raisins et des cerises, des biscuits à la crème pendant que monsieur donnait des sucreries et des bonbons aux enfants. De vrais grands-parents gâteau ! Nous avons passé un très beau moment avec eux. En deux heures, le couple hollandais Henry et Nell Sandstra ainsi que son père de 95 ans se sont raconté. Nous avons appris qu'il y a beaucoup de Hollandais installés sur des terres en Alberta du Sud. Il a été notre « bon Samaritain » !

Toute bonne chose ayant une fin, nous avons repris la route (droite et à perte de vue), qui passe au travers des prairies cultivées. Notre destination, Regina, nous est apparue de très loin, telle une pierre précieuse surgie de la terre. Mais à la vitesse que nous pédalions face au vent, nous avions l'impression d'avancer à pas de tortue et de ne jamais y arriver !

Regina est une ville qui semble avoir poussé en plein champ ! Même à sa porte, il y avait un champ de canola, et par la fenêtre de notre hôtel Days Inn, nous pouvions en voir un autre à 1 km à peine ! Après cela, ai-je besoin de dire que Regina est située au sein d'une riche région cultivée d'une platitude exemplaire, même si Ginette et moi avons l'impression de monter sans cesse non seulement à cause du vent, mais parce que de la perception visuelle est faussée par les longues distances visibles à l'œil nu. (Dans les plaines, on peut voir facilement à plus de 40 km.) Le nom de cette ville fut donné par la princesse Louise en l'honneur de sa mère, la reine Victoria.

« Lorsque la Saskatchewan devint une province du Canada en 1905, Regina devint sa capitale et dut l'accélération de sa croissance à l'arrivée massive d'immigrants de tous les horizons [...] Malgré un départ quelque peu fragile au cours du 20e s. [elle] connaît un

développement soutenu depuis la Seconde Guerre mondiale [...] telle un mirage, Regina émerge aujourd'hui d'un véritable océan de blé, sa grâce sereine lui valant à juste titre l'épithète de "reine de la Prairie". » (Mi 205) Important centre agricole, Regina anime aussi l'industrie de la potasse dont la province est le premier producteur mondial. La Saskatchewan s'avère également riche en hydrocarbures et sulfates de sodium (par exemple à Swift Current).

À l'hôtel, les enfants se sont baignés à la piscine avec une glissade d'eau ; Ginette et moi avons profité du spa afin de relaxer nos muscles fessiers très endoloris. Au souper à la chambre, je me suis rendu compte que j'avais oublié mon short à Caronport ; il était probablement resté sur le lit. Ce n'est pas tant sa valeur qui me frustrait, mais le fait que je n'avais pas le temps de magasiner pour le remplacer. Le reste du voyage, on a pu me voir toujours avec le même short marine en fin de soirée. Bof, la vie continue...

Aujourd'hui, j'ai réussi à rejoindre un journaliste à Regina pour une entrevue (demain) au Réseau de l'Information ; il nous avait été recommandé par M. Auger de Radio-Canada. D'ici là, le mot d'ordre était « dodo », mais pas avant d'avoir visionné les photos de la journée sur le portable et mis à jour le carnet de voyage.

### *Jour 20, 7 juillet — Regina*

Après avoir déjeuné et lavé du linge, nous avons quitté l'hôtel vers 9 h 45 pour aller voir le Saskatchewan Legislative Building, qui est le plus grand bâtiment législatif au Canada. « Achevé en 1912, le majestueux bâtiment cruciforme du Parlement, coiffé du traditionnel dôme central, jouit d'un site agréable sur des jardins à la française en bordure du lac. » (Mi 206) Situés entre le Parlement et le Wascana Lake, les magnifiques jardins de la reine Elizabeth II ont été dédiés en son honneur le 18 mai 2005 à l'occasion du centenaire de la province. Il s'y trouve

une plaque commémorative de sa venue et une statue qui célèbre le 50e anniversaire de l'accession de Sa Majesté au trône en tant que reine du Canada le 2 février 1952. Cette statue la représente montant son cheval préféré, Burmese, qui est né et a été élevé à Fort Walsh en Saskatchewan.

Il est à noter que le Parlement et les jardins de la Reine font partie du très beau Wascana Park, qui était très peu fréquenté quand nous y étions. Avec ses 930 hectares, ce parc urbain se trouve l'un des plus grands d'Amérique du Nord. Ce qui nous a étonnés de Regina, c'est son peu de résidents (son agglomération compte 200 854 hab.). Nous avons circulé au centre-ville en voiture sans ne jamais être gênés par la circulation. Cette remarque est aussi vraie pour toutes les villes des Prairies sauf Calgary.

Après l'agréable détour au Parlement et aux jardins de la Reine Elizabeth II, nous sommes retournés chercher les vélos à hôtel pour l'entrevue télévisée, qui s'est déroulée dans le parc Wascana, où nous avons vu un lièvre ! Nous avons parlé vivement de *La randonnée de l'espoir*, de nos motivations et convictions profondes, et nous avons invité la population canadienne à donner généreusement à Développement et Paix en faveur des plus démunis de la planète.

Ensuite, nous savons vu la parade de la Royal Canadian Mounted Police (RCMP) au Training Academy à 12 h 50. C'est ici que le fameux corps policier possède son centre de formation. Créé en 1873 sous le nom de Northwest Mounted Police « pour faire respecter la loi dans l'Ouest canadien, il joua un rôle essentiel dans l'histoire du pays en mettant notamment fin au trafic de "l'eau de feu", en négociant avec les tribus amérindiennes les traités qui permirent une colonisation pacifique des Prairies, et en aidant les pionniers à s'établir dans l'Ouest [...] Son carrousel est un spectacle renommé, dans la grande tradition de l'art équestre militaire, rehaussé par l'éclat du célèbre uniforme. » (Mi 206-207) L'inspection des troupes accompagnée de la fanfare proposait de bonnes figures

militaires, mais il manquait la cavalerie pour laquelle nous nous étions déplacés. En ce sens, nous sommes restés sur notre appétit, ce qui n'enlève rien à la beauté de la parade. « Rien de grandiose, mais impressionnant », comme le soulignait Sylvie.

Après avoir dîné au McDonald's vers 14 h, nous avons cherché une rue piétonne dans le centre-ville, où l'on a pris un café au Thimoty's, notre troisième expresso, café au lait ou chocolat chaud en 3 semaines. Je n'ai pas besoin de vous dire que nous l'avons siroté ! Le café se trouve au rez-de-chaussée de l'une des deux tours à bureaux (de 23 étages, si ma mémoire est bonne), les McCollum Hill Center Tower où nous avons pris l'ascenseur pour déboucher au dernier étage dans des bureaux... Oups ! Ce sont les mêmes tours que nous voyions de la Transcanadienne à plus de 30 km.

Sur le chemin du retour, nous avons fait notre épicerie et acheté deux minidisques pour la caméra. Puis nous nous sommes baignés à la piscine et dans le spa ; cela préfigurait une soirée calme. Une journée passée en famille, cela fait du bien au cœur.

### *Jour 21, 8 juillet — Regina-Whitewood (137/175 km)*

Dès le départ, la journée s'annonçait difficile à cause d'un violent vent de face. La moyenne de la journée en dit long : 22 km/h. Ginette et moi trouvons plus agréable de pédaler dans les montagnes, car au moins, on descend toujours à un moment donné, contrairement à un vent de face qui est comme une montée à n'en plus finir. Malgré cela, je peux vous dire sincèrement qu'il n'y a pas eu une seule fois du voyage où j'aurais voulu être ailleurs, même les journées de vent contraire, ou encore de fatigue ou de chaleur extrême. J'ai apprécié chaque seconde qui passait, chaque coup de pédale, chaque paysage au maximum, bref j'ai savouré chaque instant de ce périple comme le bien le plus précieux, comme quelque chose d'unique qui ne

reviendra plus... Oui, chaque instant, ou presque ! En ce sens, je me disais que ce vent faisait partie du voyage, de notre réalité et que, partant, je devais l'accepter pour en jouir, ou du moins en rire.

À Balgonie, au croisement de la Transcanadienne et de la route 10, nous avons décidé de visiter Fort Qu'Appelle, situé à une quarantaine de kilomètres au nord. Puisque c'était un détour, nous avons mis les vélos sur les porte-vélos pour ensuite rejoindre la Transcanadienne, par la route 210, une trentaine de kilomètres plus loin. « Creusée il y a quelque 12 000 ans par les eaux de fonte des glaciers, la verdoyante vallée de la Qu'Appelle s'étend du lac Diefenbaker jusqu'à la frontière Saskatchewan-Manitoba, formant un vaste sillon vallonné aux rebords abrupts et au fond plat parsemé de lacs. Dans ce couloir — large de plus de 2 km et profond de 120 m — coule un petit cours d'eau qui doit son nom à l'écho que renvoie la vallée dans les méandres. » (Mi 207)

À Fort Qu'Appelle (2 265 hab.), nous avons visité le minuscule musée local et le centre d'information situés dans l'ancienne gare, mais seules les jolies vues de la vallée de la Qu'Appelle valent le déplacement. De retour sur la route 1, nous avons pédalé jusqu'à Indian Head (1 933 hab.), où nous avons pique-niqué — à l'ombre — sur l'une des tables d'un casse-croûte. Cet agréable détour a eu pour conséquence que nous n'avons pédalé que 42 km en matinée.

La route s'est poursuivie face au vent jusqu'à Wolseley (854 hab.), où nous avons savouré d'énormes crèmes glacées. Puis nous avons pédalé jusqu'à Broadview (632 hab.) en passant par Grenfell (1 067 hab.), mais il n'y avait aucun motel décent vacant. Il se faisait tard et nous étions sans toit. Le temps jouait contre nous ; il était urgent de dénicher quelque chose avant le souper, car l'expérience nous avait appris que les motels convenables affichaient souvent « complet ». Nous avons alors embarqué les vélos sur les porte-vélos et mis le cap sur Whitewood (984 hab.),

qui est à 21 km de Broadview. Sur les deux motels, un seul avait des chambres libres, mais si petites que nous avons été obligés d'en louer deux (une chambre pour les enfants et moi et une autre pour Ginette et Sylvie). Pour la seule fois du voyage, nous étions en face d'une propriétaire qui avait l'air bête. Elle nous a même chargé les draps et les oreillers supplémentaires !

Le soir venu, nous avons rencontré de nouveau les deux filles qui traversaient le Canada à vélo, Caroline et Marylin, à qui nous avons offert une bonne douche, car elles faisaient du camping. Une heure plus tard, une autre cycliste, Danielle (une Montréalaise qui pédalait seule de Vancouver à Winnipeg), est venue rejoindre notre groupe. Nous avons beaucoup échangé avec elles jusqu'au coucher, notamment sur ce voyage. Ce fut un beau moment passé avec des personnes qui partagent la même passion que nous pour le vélo. Exceptionnellement ce soir-là, nous nous sommes couchés à 22 h 30.

Au réveil, Marylin et Caroline, qui avaient installé leur tente derrière le motel sans avoir préalablement demandé la permission ; elles se sont fait engueuler par le propriétaire, qui fulminait de colère !

*Jour 22, 9 juillet — Whitewood (SK)-Brandon (MB)*  
*(133/187 km) 68*

Avant d'enfourcher nos montures, nous avons salué respectueusement les trois cyclistes. Un vent de face fort et cinglant (de 40 à 60 km/h) nous attendait, le genre de vent qui fait chuter une moyenne aux alentours de 18-19 km/h malgré tous les efforts ! En plus, la journée s'annonçait orageuse, humide et très chaude, « collante », quoi ! À cela, venait s'ajouter une autre difficulté : la route était très abîmée. En conséquence, nous n'avons atteint le Manitoba (69 km) qu'à 14 h, après avoir croisé Fleming (97 hab.), le dernier village saskatchewanais sur la route 1.

Nous avons poursuivi notre chemin jusqu'à Virden, la

première ville (3 109 hab.) du Manitoba, où nous pensions dormir. Mais les quatre motels étaient remplis sauf un ; il faut dire qu'il ressemblait plus à un taudis qu'à un logis ! Après avoir pédalé un peu, nous nous sommes rendus rapidement à Brandon pour prendre possession de la dernière chambre au Days Inn que Sylvie avait réservée après plusieurs appels téléphoniques en vain. Comme nous l'avions expérimenté hier, les chambres vacantes étaient rarissimes non seulement parce que c'était une fin de semaine où il y avait un tournoi de hockey, mais surtout parce que les pluies diluviennes, qui s'étaient abattues sur les Prairies, avaient causé des inondations qui forcèrent plusieurs habitants à quitter leur maison pour se réfugier dans des établissements hôteliers.

À Virden, nous avons pris une bonne crème glacée avant de mettre les vélos sur les porte-vélos pour nous rendre à Brandon, car la chambre n'était retenue que pour une heure. Il fallait donc se dépêcher si nous ne voulions pas nous retrouver sans toit, sans quoi nous aurions pédalé. Prenant les choses avec philosophie, c'est-à-dire avec détachement et sérénité, nous avons trouvé un avantage de loger à Brandon : l'hôtel possède une piscine et un grand spa, ce qui était bien utile pour Ginette et moi, qui désirions relaxer nos muscles endoloris, et agréables pour Sylvie et les enfants. Puisqu'il se faisait tard, nous avons commandé de la pizza et soupé à huit heures.

### *Jour 23, 10 juillet — Brandon*

Aujourd'hui, ça n'allait pas fort. Que nous étions lents ce matin-là ! Le temps était orageux ; qui plus est, quand nous étions fin prêts à partir à 10 h, l'orage s'avérait imminent. Nous avons alors repris une autre chambre (celle que nous avions était réservée), car nous ne voulions pas nous faire attraper par la pluie sur la route. Le plus comique dans tout cela (vaut mieux en rire), c'est que nous avons laissé la chambre et descendu nos bagages ! Il

faut dire que par la fenêtre de notre chambre qui donne sur l'ouest, le ciel était dégagé, et ce n'est que lorsque nous sommes sortis pour mettre les bagages dans la voiture que nous avons vu qu'il en était tout autrement à l'est, où nous allions.

Cette journée de repos forcé fut un bien pour un mal, car non seulement l'orage éclata une trentaine de minutes plus tard, mais en plus Annabelle, qui ne filait pas du tout au réveil, s'était mise à faire de la fièvre, Sylvie avait mal à la tête, et moi, j'étais fatigué. Nous en avons profité pour nous reposer, et pour faire la lessive et l'épicerie. Après avoir dîné au McDonald's, nous avons un visité rapidement cette ville de 39 716 habitants pendant que Ginette allait au cinéma, puis nous nous sommes reposés à la chambre d'hôtel. Ensuite Sarah, Nicolas et moi sommes allés à la piscine pendant que Sylvie dormait avec Annabelle. Après avoir vomi en soirée, celle-ci se porta mieux, mais la nuit fut tout de même un peu agitée. Ce sont là des impondérables de la vie... Il faut faire avec.

*Jour 24, 11 juillet — Brandon-Portage La Prairie (126 km)*

Heureusement, Sylvie et Annabelle se portaient mieux aujourd'hui ; la journée de repos d'hier et la nuit de sommeil furent réparatrices. Nous avons pris la route vers 8 h 45, et à la suite des orages d'hier, le vent était tombé. Que demander de plus sinon un peu de vent dans le dos ? Et c'est ce que nous avons eu en matinée. La joie de pédaler était encore plus forte aujourd'hui que les derniers jours passés à se débattre comme des forcenés face au vent. Ginette et moi avons repris joyeusement notre vitesse de croisière, soit 30 à 32 km/h. Quel bonheur ! Nos vélos ronronnaient de satisfaction comme des chatons, et nous aussi ! Il faut dire que le vent favorable se doublait d'une route plus belle que les derniers jours, ce qui était facile à battre !

Après avoir dîné sur le bord de la route, nous arrivons à

Portage La Prairie (12 976 hab.) vers 15 h 30. Les vingt derniers kilomètres ont été plus difficiles pour Ginette, car elle avait ses menstruations, ce qui a eu pour conséquence de freiner son ardeur. Si je parle de quelque chose d'aussi intime, c'est pour lui rendre hommage, car je l'ai trouvée étonnamment forte et courageuse d'en avoir fait autant. Je lui tire mon chapeau !

À l'hôtel Super 8 où nous logions, il y a une piscine chauffée avec glissade d'eau et un spa, ainsi que le déjeuner compris pour 89 \$ ; il fut impossible pour nous de résister à une telle aubaine ! Annabelle a fait sa première glissade (de 4 ou 5 m) dans la piscine, ce qui l'a grandement valorisée. Après le souper, je suis retourné m'amuser avec les enfants à la piscine et dans le spa. Puis j'ai téléphoné à ma cousine Annie qui habite dans la région, soit à Saint-Léon. Nous nous sommes entendus qu'après-demain en matinée nous lui rendrions visite ; voilà cinq ou six ans que je ne l'avais pas vue.

### *Jour 25, 12 juillet — Portage La Prairie-Winnipeg (76 km)*

Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous avons pris la route sous un soleil de plomb.

La Transcanadienne est ici bien entretenue, mais comme la majorité des routes du Manitoba, il n'y a pas d'accotements ou si peu. Par exemple, nous avons aujourd'hui roulé 35 km d'un coup sur la voie de droite de la route 1, car l'accotement est en gros gravier. Puis à notre grande joie, l'accotement asphalté est revenu sur une distance d'une dizaine de kilomètres, et même s'il ne consiste qu'en une bande de roulement étroite d'un demi-mètre à peine, cela est mieux que rien !

Les routes du Manitoba sont généralement plus belles que celles de la Saskatchewan, mais moins bien entretenues qu'en Colombie-Britannique et en Alberta. Mais il arrive parfois qu'elles soient crevassées et cahoteuses, voire quasi impraticables avec un vélo de course. Or, lorsque cela se

double d'un d'accotement inexistant ou en gravier, les grains de sable qui s'écoulaient du sablier nous apparaissaient comme des éternités ! C'est ce qui nous est arrivé en matinée ; Ginette et moi nous sentions comme des trapézistes qui travaillent sans filet ! Certes, il y avait un risque réel, mais à l'ordinaire, les automobilistes et camionneurs s'éloignaient de nous, et même se tassaient dans la voie de gauche si possible, mais quand ils ne le pouvaient pas, ils nous frôlaient littéralement en déplaçant beaucoup d'air. Cela mettait nos nerfs à rude épreuve.

Aujourd'hui comme hier, nous avons vu des terres cultivées dévastées par les pluies diluviennes qui s'étaient abattues sur les Prairies voilà une dizaine de jours. À certains endroits, il restait encore un bon pied d'eau qui submergeait le canola et le blé ; c'était un spectacle désolant.

Nous avons dîné à un Subway juste avant Winnipeg, vers 12 h 45. Il fallait y entrer rapidement si nous ne voulions pas servir de repas aux moustiques ! Il y en avait même quelques-uns à l'intérieur, surtout dans le vestibule. Puis nous nous sommes mis rapidement à la recherche d'un hôtel ; nous en avons trouvé un tout près d'un centre d'achat vers 13 h 30. Nous avons ainsi l'après-midi pour nous reposer et relaxer. J'en ai profité pour confirmer notre rendez-vous à ma cousine Annie ainsi qu'à un journaliste de Radio-Canada -TV pour une entrevue anticipée dans cette ville.

Après un court repos et un détour par la piscine — qui venait d'être refaite et sentait encore la peinture à plein nez —, nous sommes allés en famille au centre commercial prendre la collation et acheter quelques souvenirs, ainsi qu'un poulet cuit et du riz pour souper. Durant ce temps, Ginette se reposait à la chambre d'hôtel.

Malgré les odeurs de peinture (ce qui est moins désagréable que les émanations de goudron dans les corridors, car on refaisait la toiture), les enfants se sont bien amusés à la piscine. Leur capacité d'adaptation est

étonnante ; ils se sont adaptés aussi bien au changement d'hôtel qu'au train-train quotidien et au déplacement en voiture.

Avant de clore la journée, un petit mot sur Winnipeg, qui signifie « eau boueuse » en langue crie. Avec ses 619 544 hab., soit presque la moitié de la population manitobaine, c'est la 8e ville en importance au Canada. Aussi, elle est le centre géographique du Canada, ce qui fait d'elle un *leader* reconnu dans le commerce international du centre du continent. « Sise au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, au cœur même du pays, la capitale du Manitoba joue depuis plus d'un siècle le rôle de ville-relais pour de nombreux immigrants en route vers le Canada occidental, d'où son épithète de “porte de l'Ouest”. Non loin de Winnipeg, à l'Est et au Nord, le relief calme de la grande Plaine canadienne fait brusquement place à un affleurement de roches, boisé et criblé d'un véritable chapelet de lacs : la ligne de contact entre la Prairie et le Bouclier marque ainsi la division entre l'Ouest et l'Est de façon spectaculaire. » (Mi 212)

### *Jour 26, 13 juillet — Winnipeg*

Après le déjeuner à l'hôtel, nous sommes aussitôt partis pour Saint-Léon (1 h 45 de route en voiture, soit 150 km au sud-ouest de Winnipeg), où vivent ma cousine Annie, son mari Gaétan et leur garçon, Cédric (2 ans). La municipalité rurale de Lorne, qui englobe St-Claude et de St-Léon, compte une population totale de 2 033 habitants dont près de 550 personnes (environ 27 %) ont le français comme langue maternelle. (Durant ce temps, Ginette est allée au centre d'achat, et en a profité pour se reposer.)

Les parents d'Annie venaient d'arriver la veille pour leur rendre une longue visite. Quelle agréable surprise de voir aussi ma tante et mon oncle ! Nous demeurons à 8 km de distance, et c'est au Manitoba que nous les avons rencontrés ! Quel moment agréable passé en famille ! Après avoir dîné sur

la terrasse (hamburgers, salade, vin), Annie et Cédric sont venus nous montrer leurs énormes tracteurs et moissonneuses batteuses, ce qui a bien impressionné les enfants. (Ils cultivent du blé, de l'orge et du canola sur la terre familiale de Gaétan, qui a plus de 2 000 hectares.) Mais auparavant, nous avons observé de près une éolienne à axe horizontal située à quelque 500 m de leur demeure, et construite sur leur terre. Nous fûmes estomaqués par la taille gigantesque de la tour et des trois pales qui tournent rondement ; de loin, nous n'avions pas l'impression qu'elle pouvait être « si grosse » !

AirSource Power a investi 187 millions de dollars pour construire le premier parc d'éoliennes du Manitoba, créant ainsi une nouvelle source d'énergie propre pour la province et de nouvelles possibilités économiques. Ce projet de 99 mégawatts, qui est situé dans les municipalités rurales de Lorne, Pembina et Saint-Léon, prévoit l'installation de 63 aérogénérateurs en deux phases et devrait produire assez d'électricité pour alimenter environ 35 000 foyers, ou encore couvrir les besoins énergétiques totaux des villes de Portage-la-Prairie et de Morden réunies.

Nous avons dû quitter leur agréable compagnie à 15 h pour retourner à Winnipeg. La région de Lorne offre de beaux paysages champêtres : des terres et de jolis vallons, de villages et de grosses fermes, surtout agricoles. Nous avons également vu notre unique troupeau de bisons du voyage ; ceux que nous avons croisés antérieurement étaient dans des camions réfrigérés sur lesquels nous pouvions lire « Bison » !

Après le souper, j'ai confirmé au journaliste de RDI notre rendez-vous demain matin à 9 h, et puis au lit... C'est fatigant les journées de congé !

*Jour 27, 14 juillet — Winnipeg (MB)-Kenora (ON) (154/205 km)*

La journée a mal commencé : notre entrevue avec un journaliste de RDI a été annulée à la dernière minute par manque de cameraman, car c'est le temps des vacances ! En quittant à 8 h 15 l'hôtel, cela nous a permis de visiter le centre-ville de Winnipeg et d'y voir le Legislative Building.

« L'élégant bâtiment néoclassique du Parlement (1920) en calcaire de Tyndall se tient dans un beau jardin anglais, non loin de la résidence du lieutenant-gouverneur de la province. Au sommet du dôme se dresse une sculpture en bronze de Charles Gardet, Golden Boy, qui tient d'une main une gerbe de blé (richesse de la province) et, de l'autre, brandit le flambeau symbolisant l'esprit d'entreprise du Manitoba. » (Mi 217) Mais ce qui a le plus attiré notre attention fut la centaine d'ours peints et décorés à la main que l'on retrouve par-ci par-là dans la ville.

À la sortie de Winnipeg, plus précisément à la jonction de la Transcanadienne et de la route 59, nous avons visité le *Winnipeg Mint*, une des deux succursales (avec Ottawa) de la Monnaie royale canadienne où sont fabriquées les pièces ainsi que la monnaie numismatique pour les collectionneurs. Aussi, nous avons été photographiés avec un véritable lingot d'or d'une valeur de 250 000 \$ à côté d'un garde de sécurité bien armé ; c'est probablement la seule fois de notre existence où nous avons pu en toucher un ! La visite guidée de 45 minutes — bien appréciée — débute dans le hall d'entrée orné de plantes exotiques et de fontaines. Elle expose les procédés de fabrication des pièces ainsi que l'histoire de la Monnaie canadienne, avant de nous conduire le long des ateliers vitrés où on peut voir les machines fonctionner.

Avec ces deux visites touristiques, nous avons enfourché nos vélos vers 10 h 30 avec un grand vent de face et puis de côté. Nous avons appris hier que l'été, dans les Prairies, le vent peut souffler jusqu'à 65 km/h, et aujourd'hui est l'une de ces journées très venteuses ! Certes, il est toujours difficile pour nous de mesurer avec exactitude

la vitesse du vent, même si l'expérience aide grandement. Après 45 minutes (15 km seulement), le vent était si fort qu'il nous inclinait à tel point que Ginette n'en pouvait plus ; nous avons alors arrêté un peu. Nous roulions le vélo dangereusement penché ; il aurait suffi d'une bonne rafale pour faire une chute. C'est dans cet intermède que nous avons rencontré Ali, un universitaire ontarien qui pédalait seul de Vancouver à Ottawa, ou plutôt il faisait partie d'un groupe d'étudiants en chiropraxie qui se relayaient à tour de rôle, roulant ainsi une journée sur dix. Nous nous sommes donné rendez-vous à Sainte-Anne pour dîner — s'il y a lieu.

Par bonheur, le vent avait diminué après le dîner, ce qui nous a permis de rouler aux alentours de 26 km/h, ce qui est toutefois insuffisant pour distancer les mouches à chevreuil qui avaient dorénavant remplacé les moustiques. L'une d'elles m'a tourné autour pendant 3 km comme si je faisais du surplace ! À l'extrémité est de la Sandilands Provincial Forest, la route est si crevassée qu'elle devint quasi impraticable à vélo cycloportif, ressemblant aux pires routes de la Saskatchewan. Comme je le disais à Sylvie en farçant à peine : « Si nous avions eu un dentier cet après-midi, nous l'aurions perdu ou cassé tellement nous étions secoués ! » Cela en dit long sur la chaussée épouvantable qui nous a conduits à mettre, à contrecœur, nos montures sur les porte-vélos. Aussi, il nous fallait dénicher un motel dans ce coin perdu avant que tout ne soit loué. Nous avons alors « sauté » une quinzaine de kilomètres en voiture jusqu'à Falcon Lake, où le seul motel vacant était très dispendieux, puis une dizaine d'autres jusqu'au West Hawk Lake, dernière municipalité avant de traverser en Ontario, où nous n'avons rien trouvé non plus. C'est deux localités font partie d'une division territoriale comptant 670 hab., située dans le Whiteshell Provincial Park.

À la frontière entre le Manitoba et l'Ontario, nous avons arrêté au kiosque touristique afin de réserver une

chambre d'hôtel à Kenora (16 500 hab.), la première ville en sol ontarien quand on arrive de l'ouest par la Transcanadienne. Ce fut l'occasion pour Ginette et moi d'enfourcher à nouveau nos vélos, car la route était redevenue praticable. Nous nous apprêtions à pédaler rapidement les 50 km qui nous séparaient de Kenora, mais 15-20 km plus loin, une crevaison du pneu avant du vélo de Ginette nous força temporairement à nous arrêter ; réparation oblige ! Quelques minutes après nous être remis à rouler gaiement dans les vallons du Bouclier canadien — ce qui nous enchantait au plus haut point, car nous en avions assez des plaines et du vent —, un orage s'abattait sur notre tête, nous obligeant à nous rendre à Kenora en voiture. C'est à croire que tous les éléments de la nature s'étaient liés contre nous aujourd'hui ! Or, nous savons bien que lors d'un voyage quel qu'il soit, il y a des journées plus difficiles que d'autres, et qu'il faut les accepter ; ainsi va la vie ! Puis il n'y a pas eu que du négatif, nous avons tout de même vu deux faons, ce qui n'est pas rien !

Nous avons couché au Days Inn où nous avons bien profité de la piscine et du spa. Mais l'un des plus beaux moments de la journée fut lorsque nous avons vu un ours noir par la fenêtre de l'hôtel, dans le stationnement juste à côté des tables de pique-nique, soit à une quinzaine de mètres ; quelle bête ! Malheureusement, Ginette n'a pu le voir, car elle était partie téléphoner à son amoureux, Jean-Guy, ce qui nous a permis de la taquiner un peu !

### *L'Ontario*

Voici une brève présentation de cette province qui entra dans la Confédération lors de sa création en 1867. Avec quelque 13 millions d'habitants (en 2008), l'Ontario représente approximativement 38 % de la population totale canadienne. D'une superficie de 1 076 395 km<sup>2</sup>, c'est le « cœur économique et financier du Canada (...) Son territoire, qui s'étend des Grands Lacs, au Sud, à la baie

d'Hudson, au Nord, offre une variété infinie de paysages : villes modernes et dynamiques, campagnes paisibles, immensités sauvages du Bouclier canadien... Avec environ 200 000 km<sup>2</sup> de lacs, l'Ontario, "belle eau" en iroquois, mérite décidément son nom. » (Mi 221)

Puisque les deux prochaines semaines se passent en Ontario du Nord, disons sommairement que cette région correspond aux territoires situés au nord de la Baie Georgienne et du lac Nipissing, ce qui inclut les Grands Lacs. « L'altitude n'y dépasse guère 460 m, à l'exception de quelques crêtes rocheuses plus élevées à proximité du lac Supérieur [...] La population du Nord ontarien est très clairsemée, sauf dans les zones d'exploitation minière. À l'exception de quelques fermes dans le Nord-Est, l'agriculture est virtuellement inexistante. Les vastes étendues forestières de la région alimentent toutefois scieries et usines de pâte à papier. Comme dans toutes les provinces, la grande majorité de la population est massée dans le Sud, formé ici par une péninsule oblique cernée de lacs et de rivières : baie Georgienne, lacs Huron, Érié et Ontario, Saint-Laurent et rivière des Outaouais. » (Mi 221-222) Grâce aux Grands Lacs qui tempèrent le climat, le sud de l'Ontario connaît des hivers moins rudes et des étés plus longs que le Nord.

Un dernier mot s'impose sur le Bouclier canadien qui couvre non seulement l'Ontario du Nord, mais pénètre dans le Sud à hauteur des Mille-Îles. Constitué d'un socle de roches cristallines vieilles de 4 milliards d'années figurant parmi les plus anciennes de la Terre, « le Bouclier forme sur près de la moitié du territoire une large couronne autour de la baie d'Hudson. Il fut mis à nu par les glaciers qui, il y a 10 000 ans, couvraient encore presque tout le Canada [...] Cette énorme masse de glace en mouvement, par endroits épaisse de 3 km, a déblayé toutes les roches plus récentes, et profondément marqué le paysage : roc nu et lisse, bosselé, raclé par les invasions et reculs glacières, myriades de lacs, de marécages et de rivières au cours

hésitant, blocs erratiques ou rochers transportés par le fleuve de glace et abandonnés au hasard de la fonte. L'abondance des sources d'énergie hydraulique — c'est grâce au Bouclier que le Canada possède un quart des réserves mondiales d'eau douce — et la richesse du sous-sol caractérisent cette région au sol peu fertile ». (Mi 46)

*Jour 28, 15 juillet — Kenora-Dryden (140 km)*

En Ontario, la route 1 s'appelle désormais la 17. Nous étions heureux de pédaler à nouveau en terrain montagneux ; les plaines avaient fait place à de jolis vallons entre lacs et forêt. Il s'agit de jeter un coup d'œil à une carte routière pour se rendre compte de l'une des caractéristiques majeures du Bouclier canadien : le nombre incalculable et incommensurable de lacs de toutes tailles. À vélo, nous en croisons un toutes les quatre ou cinq minutes environ ! À la suite des deux dernières semaines passées dans les Prairies, c'était agréablement dépaysant !

J'ai éprouvé aujourd'hui de la douleur au genou droit, comme cela m'était arrivé quelques fois, surtout en Colombie-Britannique, mais grâce aux ampoules *Vie de Velours*, cela ne m'a pas empêché de terminer la journée en beauté. Cependant, j'ai compensé la faiblesse momentanée de ce genou par un surplus d'effort de mon autre jambe ; en conséquence, mon mollet gauche était drôlement sensible ! Vers 14 h, le vélo de Ginette a eu une autre crevaisson, sa cinquième, mais cette fois-ci, c'était le pneu arrière. La réparation s'est effectuée sur le bord de la route sous un soleil de plomb.

Toute la journée, nous avons roulé avec un léger vent dans le dos qui nous aidait à monter les côtés, ainsi qu'à conserver un bon rythme malgré la chaleur accablante. Moyenne de la journée : 27 km/h.

Nous avons eu de la difficulté à trouver une chambre d'hôtel vacante à Dryden (8 800 hab.), qui compte pourtant quelques établissements hôteliers ; en effet, nous avons

loué la dernière au Holiday Inn. Il faut dire que c'est la seule « vraie » ville entre Kenora et Thunder Bay ! Plusieurs automobilistes s'y arrêtent donc pour passer la nuit. Après nous être fait livrer de la pizza, nous nous sommes baignés à la piscine de l'hôtel, qui était bien chaude et accueillante. Les enfants comme les adultes s'y sont bien amusés ! Les chambres de cet hôtel offrent une prise pour le réseau Internet, ce qui m'a permis d'envoyer à Martin la dernière mise à jour des photos et du carnet de bord pour qu'il puisse les mettre sur notre site Web. Avec tout ça, je me suis couché vers 23 h 20. « Comment sera le réveil demain matin à 7 h ? » me demandais-je.

*Jour 29, 16 juillet — Dryden-Ignace (105 km)*

Une autre journée passée sous un soleil de plomb (32 °C ou plus), mais contrairement à hier, nous pédalions face à un vent qui nous freinait dans les descentes et nous modérait sensiblement dans les montées. À cause de cela, cette journée-ci fut plus difficile que celle d'hier, où nous avions pourtant pédalé 30 km de plus. Force est de constater que le vent fait toute la différence, encore plus que les montées et les pentes.

Tout ce que nous avons vu aujourd'hui pourrait se résumer à deux mots, du bois et des lacs, ce qui n'est pas désagréable du tout ! Nous nous trouvions dans une forêt montagneuse en Ontario du Nord — à hauteur de Rouyn-Noranda en Abitibi (QC) —, et cela paraissait à cause des moustiques, notamment des maringouins et des mouches noires, ou brûlots, qui en voulaient à notre peau ! Dès que nous arrêtions, nous étions assaillis de toute part ; par exemple, nous avons dîné dans une belle aire de pique-nique où nous avons dû manger rapidement tout en marchant constamment pour ne pas nous faire dévorer en entier ! Or, à quelques pas à l'ombre sous les arbres, il y avait d'attirantes talles de bleuets qu'il fallait payer de sa personne pour y goûter !

Après le dîner, nous avons aperçu un ourson noir sur le bord de la route. Puis Sylvie et les enfants sont partis à Ignace (à 40 km) pour réserver une chambre pendant que Ginette et moi poursuivions notre route. À la suite de notre difficulté d'hier à nous loger, nous avons décidé de ne pas courir le risque de se retrouver sans toit, d'autant plus qu'Ignace est une petite municipalité de 1 700 hab. avec deux ou trois motels maximum. Sylvie a trouvé une chambre passable datant vraisemblablement d'une quarantaine d'années : tapis orange, bain et lavabo jaunes, murs en préfini brun, le tout d'origine ! En plus, l'eau était tellement ferreuse qu'elle en était non potable.

Après une bonne glace, nous sommes allés à la plage de sable du Agimak Lake, où l'eau est assez chaude. Les enfants s'y sont amusés comme dans un conte de fées ! Puis nous avons soupé dans un restaurant familial du genre casse-croûte. Sarah et Annabelle ont eu la diarrhée, et Sylvie, des flatulences, à moins que ce soit un effet néfaste de la chaleur ou d'une déshydratation légère.

### *Jour 30, 17 juillet — Ignace-Upsala (107 km)*

Après une nuit chaude et humide, nous étions tous heureux de nous lever à 6 h 30. Le temps est resté humide, mais le soleil ardent, la forêt et les lacs furent au rendez-vous, comme hier. Une belle journée, quoi ! Il faut dire que la chaleur ne m'incommode pas trop, contrairement au vent de face qui soufflait de plus en plus fort au fur et à mesure que la journée avançait. Mais le pire, c'est que Ginette et moi n'avions pas dîné...

À English River, nous n'avons pas vu la famille qui nous attendait en retrait de la route pour manger à l'ombre, et elle non plus. Oups ! Nous avons alors continué à pédaler, en nous disant qu'elle nous rejoindrait sur la route, pendant qu'elle nous attendait à ce point de rendez-vous manqué ! Quelques kilomètres plus loin, nous les avons

attendus vainement une trentaine de minutes sous un soleil insoutenable (il n'y avait pas ombre, hormis dans la forêt remplie de moustiques). Heureusement qu'il nous restait chacun deux abricots séchés et quelques noix mélangées pour dîner ! Mais le problème le plus grave fut le manque d'eau ; nos bouteilles étaient à sec, et nous étions à 40 km environ du prochain village, Upsala. Mais sans eau, sous un soleil de plomb et face à un vent de 35-40 km/h, c'était une mission périlleuse. Nous en étions venus à être attirés par l'eau qui coulait dans le fond des fossés... Et nous guignions de vieilles bouteilles de boisson gazeuse et d'eau qui traînaient en bordure du chemin et dans lesquelles il restait quelques gorgées infectes, mais nous avons su résister à la tentation ! Nous avons plutôt choisi de pédaler en espérant voir surgir Sylvie et les enfants. Mais les secours n'arrivant pas, nous avons espéré un miracle ; on était dimanche après tout ! Nous avons même pensé à arrêter un véhicule pour demander à boire, mais cette solution était vouée à l'échec, car ça roulait à plus de 100 km/h.

Après plus de 85 km face au vent sous un soleil ardent, avec comme seul « carburant » un petit déjeuner et quelques noix, voici que tout à coup la vie nous souriait... À un demi-kilomètre devant nous, une fourgonnette est tombée en panne. Au début, nous pensions que le conducteur s'arrêtait pour se soulager sur le bord de la route, mais lorsqu'il a ouvert le capot, nous avons compris qu'il n'en était rien. Nous l'avons vite rejoint et abordé, et il nous a raconté en français que son moteur avait des ratées sans raison apparente ! Nous lui avons expliqué notre situation urgente, et sa femme nous a donné à boire ainsi que deux pommes, en plus de remplir chacun notre bouteille d'eau. Nous étions alors certains d'atteindre Upsala, une vingtaine de kilomètres plus loin. Ces bons Samaritains ne se sont sûrement pas rendu compte de la portée de leur geste... Il faut avoir viscéralement senti la soif pour comprendre toute l'importance de ce simple don. Une heure plus tard, en pédalant en « mode économie », nous

arrivions à Upsala en même temps que Sylvie et les enfants, qui nous cherchaient désespérément. Le stress et le doute les faisaient revenir sur leur pas à English River au lieu de poursuivre leur chemin en se disant que nous avions roulé ; ils croyaient même qu'il nous était arrivé un accident et que nous gisions, abandonnés peut-être, sur le bord de la route. Retrouvailles à la fois heureuses et remplies d'amertume, d'irritation.

Nous avons bu de l'eau fraîche à satiété et du lait au chocolat au seul restaurant d'Upsala, qui est située au nord des Mille Lacs (région primée pour la pêche), et nous y avons également mangé un gros hamburger. Ensuite, exténué, je me suis endormi sur le-champ sur le lit de notre chambre de motel — que Sylvie venait de louer — pour me réveiller une demi-heure plus tard. Une bonne douche a suivi. Ginette a fait la démarche inverse. Quelle histoire de fous !

Après nous avoir cuisiné des pâtes à la chambre — qui est passable mais propre, mais qui n'avait pas l'eau potable, comme hier —, Sylvie et les enfants sont allés au lac se baigner en faisant bien attention aux ours qui rodaient dans le bois d'à côté, car on les avait avertis. C'était aussi chaud et humide que la dernière nuit ; en plus, un orage a éclaté lorsque nous nous sommes couchés, ce qui n'a pas empêché personne de dormir ! Nous étions tous épuisés.

*Jour 31, 18 juillet — Upsala-Thunder Bay (127/140 km)*

À notre grand étonnement, il est une heure plus tard à Upsala qu'à Ignace, ce qui fait que nous avons enfourché nos montures à 9 h 10 seulement. Or, ce ne fut qu'en matinée que nous avons officiellement traversé le méridien de Greenwich qui nous a fait passer de l'heure du Centre à l'heure de l'Est.

À la suite du manque d'eau et de nourriture d'hier, Ginette et moi pensions avoir hypothéqué notre santé

pour la journée, mais ce ne fut pas le cas. Nous nous en étions à peu près remis à 90 % grâce aux suppléments de protéines et de vitamines que nous avons pris en arrivant au motel, ainsi qu'à la nuit de sommeil réparateur.

Si certaines choses changeaient, l'une d'elles était constante depuis notre entrée en Ontario du Nord : la présence des mouches noires et des moustiques. L'une des singularités du trajet d'aujourd'hui est le nombre élevé de camions transportant des billes de bois que nous avons croisés et qui déplaçaient énormément d'air au passage, ce qui s'avérait désagréable et parfois apeurant.

Parce que le ciel était couvert, la matinée fut fraîche (assez pour enfiler le coupe-vent), ce que nous avons apprécié, car au moins le soleil ne nous brûlait plus. Comme les journées précédentes, le vent commençait à se lever vers 9 h 30, et plus le temps passait, plus il soufflait fort. Durant la première heure à vélo, nous l'avons eu dans le dos, mais après le dîner, nous y avons goûté ! Qui plus est, la pluie s'en est mêlée, ce qui nous a contraints à embarquer les vélos sur les porte-vélos sur une distance d'une quinzaine de kilomètres, le temps de sortir de la zone pluvieuse. Cette bonne stratégie nous a permis de pédaler les 32 km qui nous séparaient de Thunder Bay (115 000 hab.) sur une chaussée plutôt mauvaise, soit, mais descendante. Aussi, le vent qui venait subitement de tourner ; en conséquence, nous l'avions à nouveau dans le dos.

En moins d'une heure, nous étions de retour à la civilisation, qui avait pris le visage chaleureux d'un *Tim Hortons* situé à l'entrée de la ville. Après cinq jours à pédaler en forêt, un simple café et une petite gâterie nous procuraient beaucoup de joie ! Cela faisait un mois, jour pour jour, que nous avions débarqué à Vancouver, et voilà que nous comptons 2 736 km à nos odomètres après 23 jours de vélo comme tel.

Nous avons couché à l'hôtel Days Inn dans une suite

abordable (c'était la seule chambre libre) où il y a 2 pièces séparées, 2 divans-lits, un grand lit, 2 téléviseurs, une grande salle de bain, un réfrigérateur, un micro-ondes, un bureau de travail, ce qui faisait royalement changement des deux derniers motels où il n'y avait même pas l'eau potable ! Après la misère, l'abondance et le luxe ! Nous appelions Ginette « Mme la comtesse », car elle avait sa propre pièce fermée avec un téléviseur.

Nous avons soupé au Montana, qui est un restaurant en bois rond s'apparentant à Moe's et Bentley's, pour fêter notre premier mois de voyage, et surtout le rêve devenu réalité, ainsi que la persévérance et le courage de tous.

Nous avons pris une bière en fût et des arachides en écale avant de manger des côtes levées, ou du poulet, ou un hamburger en nous rappelant divers souvenirs, ainsi que les moments magiques, ou ceux qui nous ont particulièrement marqués. Ce fut un temps de partage merveilleux, ineffable. L'essentiel n'était pas le repas comme tel, mais ce qu'il a permis comme conversation et échange, ou mieux, l'essentiel fut le renforcement des liens qui nous unissent toujours. Aujourd'hui encore, ce moment-là est l'un des beaux souvenirs que je conserve de cette aventure cycliste, un instant de pure joie et de relation aux autres.

### *Jour 32, 19 juillet — Thunder Bay*

« Thunder Bay se trouve presque au cœur du sous-continent canadien, au bord du lac Supérieur. Grâce à la situation qu'il occupe, à l'extrémité ouest du parcours canadien de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, c'est un port à la fois important et bien équipé [...] De nombreuses lignes de chemin de fer et routes déversent sur les quais toutes sortes de marchandises à acheminer vers l'Est : potasse, charbon et, bien sûr, blé des Prairies, temporairement stocké dans neuf énormes élévateurs à céréales dont les imposantes silhouettes

dominent la ville. » (Mi 273)

Le lac Supérieur est le plus grand lac d'eau douce du monde. (La mer Caspienne est plus grande, mais salée.) Pour vous donner un aperçu de sa superficie, imaginez qu'il est plus vaste que la République tchèque, et qu'en faire le tour par la route donne 1 300 mi, ou 2 092 km ! Il baigne l'Ontario (au nord) et les états américains du Minnesota, Wisconsin et Michigan (au sud). Plus de 200 rivières débouchent sur ce lac, qui se jette dans le lac Huron par la rivière Sainte-Marie. Celle-ci nécessite des écluses pour franchir la différence de 7,5 m entre les lacs Supérieur et Huron. D'où le nom de lac Supérieur que des explorateurs français lui ont donné en raison de son altitude plus élevée par rapport à tous les autres Grands Lacs. Plusieurs villes importantes se trouvent aux abords du lac Supérieur, notamment Duluth, Minnesota, Thunder Bay, Ontario, Marquette, Sault Ste. Marie et Michigan. Autour du lac, les terres canadiennes et américaines présentent d'importantes ressources minières, dont le cuivre, le fer, l'argent, l'or et le nickel. Plusieurs villes se sont développées grâce à une activité minière actuelle ou passée ; partant, le lac est devenu une voie importante du transport du minerai.

Le lac Supérieur fait partie d'un ensemble lacustre appelé les Grands Lacs, qui constitue le plus grand groupe de lacs à eau douce du monde ; de plus, les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent composent le système d'eau douce le plus grand du monde. Les Grands Lacs sont dus en partie au retrait des inlandsis (glaciers continentaux des terres polaires). Ceux-là forment « une véritable mer intérieure couvrant une superficie égale à environ la moitié de la France. Il se compose de cinq étendues d'eau douce reliées entre elles par un complexe réseau de chenaux, qui se déversent aujourd'hui dans l'Atlantique par le Saint-Laurent. Il s'agit des lacs Supérieur (à la fois le plus grand, le plus profond et le plus froid), Huron, Érié, Ontario et Michigan. Tous, à l'exception de ce dernier, bordent l'Ontario dont ils

adoucissent sensiblement le climat. » (Mi 221) Avec les Grands Lacs et la mer intérieure de la baie d'Hudson, une autre particularité impressionnante du Canada est la présence de quelque 2 millions de dépressions lacustres. Cela dit, revenons à notre carnet de bord...

Avec le changement d'heure hier, nous nous sommes réveillés exceptionnellement à 7 h 30, et nous avons pris cela relax ; après tout, nous avons la journée devant nous ! Au début de la matinée, Ginette et moi avons trouvé une boutique de vélo afin d'y laisser les nôtres pour les faire vérifier et ajuster par des mécaniciens spécialisés pendant que Sylvie envoyait des courriels aux amis. Au retour, nous avons fait des courses, puis nous avons déposé Ginette au centre commercial (qui devait aller chez la coiffeuse) pendant qu'en famille, nous sommes allés à la découverte de la ville. Notre première halte s'est effectuée au front de lac où, du parc Marina, nous avons vu non seulement les jetées qui protègent le port des violentes tempêtes du Lac Supérieur (en automne, certaines vagues atteignent jusqu'à 12 m), mais également les gigantesques terminaux céréaliers. Mais à cause du froid et du vent, nous ne sommes pas restés assez longtemps pour voir passer des laquiers. Ces navires commerciaux longs et étroits (222 m X 23 m) sont aptes à franchir les écluses des Grands Lacs.

Après le dîner, nous avons visité les jolis *International Friendship Gardens*, qui sont une forme de salutation à notre héritage multiculturel : les résidents de diverses origines ethniques ont créé des jardins fleuris et des monuments uniques afin de les représenter. Nous y avons passé une heure et demie très agréable ; les enfants ont pu s'ébattre et batifoler tout en s'éduquant ! Ça vaut le détour.

Ensuite, place à un expresso ou café au lait au *Starbuck Coffee*, ainsi qu'au bouquinage ! C'est que ce café est contigu à une immense librairie, où nous avons flâné à notre gré. Cela fait partie des joies simples de la vie ! Une fois les derniers achats effectués, je suis retourné à l'hôtel débarquer

Sylvie et les enfants — qui sont allés à la piscine — pendant que Ginette et moi allions récupérer nos vélos. Après l'inspection de routine, la monture de Ginette a demandé des petits soins : roue alignée, réparation de son gros pignon, ajustement des vitesses. Nous sommes fin prêts pour demain...

*Jour 33, 20 juillet — Thunder Bay-Schreiber (145/194 km)*

Le temps était gris ce matin-là ; qui plus est, dès les premiers coups de pédale, nous roulions face au vent. J'avoue que cela devenait tannant à la longue, car en théorie, nous aurions dû l'avoir dans le dos — j'ai bien dit « en théorie » ! À la sortie de Thunder Bay, situé sur une esplanade qui surplombe le lac Supérieur, nous avons visité le Terry Fox Monument qui commémore ses efforts héroïques pour ramasser des fonds destinés à la lutte contre le cancer. Je n'aurais manqué pour rien cet arrêt afin de rendre hommage à ce jeune homme qui m'a marqué par son courage et sa détermination. Pour ceux qui ne le connaissent pas, voici une courte biographie.

Terry Fox est né à Winnipeg (MB) et a été élevé à Port Coquitlam (BC), petite ville située près de Vancouver. Très sportif dans l'adolescence, il n'avait que 18 ans lorsque les médecins diagnostiquèrent un cancer des os et amputèrent sa jambe droite jusqu'à mi-cuisse en 1977. Durant son séjour à l'hôpital, il fut très affecté par la souffrance des autres malades cancéreux, notamment des enfants. C'est à ce moment qu'il décida de courir le Canada d'un bout à l'autre afin de recueillir des dons pour la recherche sur le cancer. Il appela cette cause le Marathon of Hope (Marathon de l'Espoir). Dixhuit mois plus tard, soit le 12 avril 1980, Terry commença son marathon à Terre-Neuve, dans la ville de St. John's. Au début, on ne porta que très peu attention à ce jeune unijambiste, mais l'enthousiasme grandit peu à peu et l'argent entra. Il traversa les provinces atlantiques, le Québec et l'Ontario à raison de 42

km par jour. Mais le 1er septembre de la même année, après 143 jours et 5 374 km de course, il dut abandonner juste avant Thunder Bay, car le cancer était réapparu dans ses poumons. Il décéda le 28 juin 1981 à l'âge de 22 ans. L'un de nos héros canadiens était mort, mais ce qu'il a laissé après lui est extraordinaire.

Sur le monument de pierre surmonté d'une statue de bronze de Terry Fox, nous pouvons lire : « Avec un peu de volonté, les rêves peuvent devenir réalité. » N'est-ce pas ce que nous vivions humblement, ce dont nous étions les témoins ? Nous pouvons comprendre que ce jeune homme a inspiré plusieurs personnes, dont moi-même. Ce fut un autre beau moment du voyage... Il est à noter que le nom de notre traversée (La randonnée de l'espoir) est un clin d'œil à Terry Fox et à son Marathon de l'espoir !

De là, nous avons pédalé 7 km avant de nous heurter à de longs travaux de construction ; nous avons alors pris, à contrecœur, la voiture jusqu'à Nipigon, car la route était malheureusement devenue impraticable. Il arrivait que la construction cessât momentanément, mais la route était en si mauvais état et souvent sans accotement qu'après quelques essais, nous avons dû à nouveau jeter l'éponge ; c'était frustrant ! En général, la route 17 ne laissait filtrer la circulation que sur une seule voie pour les deux directions (l'autre étant en construction), ce qui avait pour conséquence d'apporter un flot ininterrompu de véhicules qui nous empêchaient de pédaler.

À Nipigon, nous avons dîné au centre d'information, où nous avons aperçu un ourson dans le bois. Au final, nous n'avons pu pédaler que 61 km en matinée. Même si le propriétaire de la boutique de vélo nous avait prévenus de la situation, cela n'était pas moins décevant pour autant. En réalité, nous espérions qu'il avait exagéré un peu ! Ginette et moi avons hâte de rouler pour vrai, surtout après une journée de repos. En visant à coucher à Schreiber ce soir, nous avons encore 84 km devant nous.

Après le dîner, nous avons enfin enfourché nos vélos pour

de bon, avec le trafic en moins, car après Nipigon, la majorité des véhicules empruntent la route 11 tandis que nous avons poursuivi sur la 17, qui longe la rivière Nipigon. La route offre constamment de jolies vues sur la baie du même nom et ses îles, où conifères et rochers forment un paysage typique des rives du lac Supérieur. 27 km après Nipigon, au lieu dit Kama Rock Cut, le point de vue sur la baie de Kama est particulièrement beau.

À partir de Nipigon, la route devient sinueuse, et le paysage change : nous pédalions en montagne. Depuis la Colombie-Britannique, nous n'avons pas monté en première vitesse pendant 2, 3 ou même 4 km, ce qui en dit long sur le genre de pentes ! Nous avons gravi trois de ces côtes-là, de quoi en crever plusieurs, et beaucoup d'autres qui jouaient dans la gamme des 2 km et moins. Dans tous les cas, il nous fallait monter en continu, car compte tenu du coefficient élevé de la pente, il aurait été difficile, peut-être même impossible de redémarrer. On la monte ou on ne la monte pas ; il n'y a pas de demi-mesure. Quel sentiment de victoire quand nous conquérions les sommets les uns après les autres !

À 17 h, nous étions rendus à Rossport, qui est à une vingtaine de kilomètres avant Schreiber, où il n'y a qu'une auberge dont le prix des chambres était exorbitant. Nous avons alors poursuivi notre chemin jusqu'à Schreiber (1 313 hab.) où nous avons fini par dénicher un hôtel décent après quatre vaines tentatives. En montant à notre chambre au deuxième étage, Ginette et moi nous rendions bien compte que les muscles de nos jambes étaient bien fatigués ; vite, les protéines ! Farce à part, il n'y a rien de mieux pour nourrir les muscles et les rétablir.

*Jour 34, 21 juillet — Schreiber-Marathon (98 km)*

Une belle journée ensoleillée entre monts et vallées, avec un léger vent de face de 10-15 km/h ; moyenne de 22

km/h. Contrairement à hier où la route était parfois plate, aujourd'hui nous n'avions droit qu'à de moyennes ascensions et descentes (1 à 2 km), mais sans aucune commune mesure avec celles d'hier qui étaient littéralement venues nous chercher ! On peut dire que la moitié du trajet s'est effectuée en montée, et comme nous descendions beaucoup plus vite que l'on montait, nous avons l'impression erronée de continuellement grimper. Certaines descentes nous demandaient de freiner, car au-delà de 60 km/h avec un vent de face ou parfois de côté, nos vélos se mettaient à canter et à trépider un peu ; j'avoue même une fois avoir eu peur de perdre le contrôle... Ça donne des sueurs froides dans le dos ! Mais ne nous méprenons pas, ce ne sont pas les vélos qui sont en cause, mais le vent !

Nous sommes arrivés à Marathon vers 15 h 15 où, après une collation somme toute moyenne au Donuts Robin, nous avons immédiatement loué une chambre. Dans cette ville de 4 416 habitants, les hôteliers semblent tous se connaître. En conséquence, nous avons payé 114 \$ (taxes incluses) pour une chambre sans déjeuner, ce qui est dispendieux pour une petite ville ! Nous avons terminé la journée au restaurant, où les adultes ont mangé un souvlaki pendant que les enfants dégustaient de la pizza ; ça faisait changement des pâtes !

La communauté minière et de pâte à papier de Marathon est située approximativement à mi-chemin entre Thunder Bay et Sault Ste. Marie, sur le bord du lac Supérieur. Pendant plus de 40 ans, la ville n'a été soutenue que par cette industrie. Puis avec le développement des mines d'or Hemlo au début des années 1980, Marathon a vu la croissance de sa population presque doublée.

*Jour 35, 22 juillet — Marathon-White River (95 km)*

Le réveil fut pénible pour Sylvie qui aurait encore dormi. La télévision, qui s'était allumée toute seule vers 5 h 20, l'a réveillée ainsi que les pleurs et les tousotements du bébé de

la chambre voisine. Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous nous sommes renseignés au centre d'information sur les hôtels, pour ce soir, à White River.

Cette journée fut une balade de santé si nous la comparons aux deux précédentes, car les « montagnes russes » se sont terminées à Marathon environ. Presque la moitié du trajet s'est effectuée sur le plat ou un faux plat montant, et les ascensions ne dépassent généralement pas 1 km. Il est à noter que le paysage est très différent d'hier, car à partir de Marathon, la Transcanadienne quitte le rivage du Lac Supérieur pour s'enfoncer dans les terres où nous avons roulé sur de l'asphalte neuf.

Nous avons dîné dans le stationnement d'une station-service où il y avait des tables de pique-nique, une petite aire de jeu pour les enfants et un tipi, ainsi qu'un dépanneur où nous nous sommes procuré un *Seven Up* à trois ! De là, nous étions à une heure à vélo (28 km) de White River. Nous y sommes arrivés à 14 h 30, même si nous avons pris notre temps pour manger. Chemin faisant, le paysage figure parmi les plus désolants, car la forêt avait été dévastée par le feu — d'origine humaine — sur 36 636 hectares. Moyenne de la journée : 28 km/h. Une vraie balade de santé !

Dans cette petite ville de quelque 1 000 habitants, il y a tout ce qu'il faut : une épicerie, un joli parc où les enfants ont pu s'amuser, un dépanneur à même la station-service où nous nous sommes acheté des cornets dès notre arrivée ! Nous avons facilement déniché une belle et grande chambre pas chère dans l'un des deux hôtels de la ville, ou plutôt un appartement meublé de 5 pièces et demie ! Nous en avons profité pour nous cuisiner un bon bœuf fiesta aux légumes. Évidemment, nous avons visité le petit musée local consacré à Winnie the Pooh, ainsi que le parc fleuri et l'aire de pique-nique où se trouve une statue colorée de l'ourson mesurant 25. On dirait que la ville entière tourne autour de Winnie, et pour cause.

C'est à White River, en 1914, que le capitaine Harry Colebourn (vétérinaire de l'armée canadienne à Winnipeg) a acheté pour 20 \$ un ours qui avait été pris par un trappeur. La Première Guerre mondiale l'ayant amené en France l'année même, il plaça son ourson surnommé Winnipeg (puis Winnie), en raison de sa ville d'origine, au zoo de Londres. C'est cet ours qui inspira les histoires de Winnie the Pooh à Alen Alexander Milne (1882-1956) pour son fils Christopher Robin.

*Jour 36, 23 juillet — White River-Wawa (94 km)*

Une autre belle journée, passée surtout entre monts et vallées. En effet, il y a eu beaucoup plus de montées et de descentes qu'hier, mais nous avons eu un petit vent dans le dos durant une heure, ce qui est mieux que rien ! Le reste de la journée, c'était le scénario habituel : aucun vent en début de matinée et, plus le temps passait, plus nous l'avions de face ! Nous croisons sur notre route des rivières et des lacs, moins qu'en Ontario du Nord, mais assez pour avoir rendu le trajet agréable.

Au dîner à 12 h 30, nous avons déjà pédalé 72 km et nous pensions parcourir les 22 derniers en 45 min environ ; erreur ! Le vent s'était levé amenant des bourrasques de plus de 35 km/h en pleine face ! Une heure plus tard, nous arrivions fièrement à Wawa. Ce petit trajet n'était pas donné !

Avec ses quelque 3 700 hab., Wawa — qui signifie « oie sauvage » en ojibwa — est située à côté du Wawa Lake sur une colline surplombant le lac Supérieur. C'était plaisant de retrouver ce lac après un détour de deux jours par les terres. À l'entrée de la ville, il y a The Famous Wawa Goose Monument et le centre d'information touristique où nous avons marqué un temps d'arrêt avant de nous trouver un motel accueillant, mais dispendieux pour l'endroit. Puis nous avons fait le tour de ville en 10 min pour terminer par le magasin général, où nous avons dégusté des glaces —

que nous attendions patiemment depuis ce midi ! Moyenne de la journée : 23 km/h.

*Jour 37, 24 juillet — Wawa-Sault Ste. Marie (153/225 km)*

Après avoir déjeuné au restaurant de l'hôtel, Ginette et moi avons pris la route pendant que Sylvie et les enfants sont allés à l'épicerie faire les provisions. Dès le réveil, la journée s'annonçait plutôt nuageuse, ce qui n'était pas désagréable en soi puisque le soleil avait tapé fort dernièrement !

Nous avons pédalé, entre monts et vallées, face à un vent frénateur, et tout un ! « Mais quand l'aura-t-on dans le dos ? » se demandait-on. Ce n'était pas tant décourageant que frustrant, car nous faisons beaucoup d'efforts pour peu de résultats ! Certaines montées continues faisaient jusqu'à 3 km facilement, et il ventait tellement qu'il nous fallait pédaler dans les descentes au lieu de, normalement, freiner !

De Wawa à Montreal River (105 km), la route quitte le Lac Supérieur pour traverser le Lake Superior Provincial Park sur 84 km, c'est-à-dire que seulement la moitié du trajet a suivi le rivage... Mais quel rivage ! Par exemple, en matinée, nous avons collationné à la Old Woven Bay, qui est une vraie belle petite baie avec une plage de sable fin, où les enfants ont trempé leurs pieds dans l'eau froide et claire. Plusieurs kilomètres plus loin, nous avons dîné à la Katherine Cove Bay, une autre baie aussi belle où un goéland affamé a volé la moitié de mon sandwich au poulet — que j'avais, la veille, désossé avec soin. Ces deux superbes baies quasi désertes offrent une vue splendide sur le lac Supérieur. Nous avons l'impression qu'elles étaient pour nous seuls ! Après le dîner, la pluie nous a momentanément arrêtés ; en contrepartie, le vent a un peu faibli.

Il est à noter que, de White River à Sault Ste. Marie,

nous étions dans l'Algoma, région sauvage de forêts et de lacs qui inspira largement les peintres du Groupe des Sept<sup>5</sup>. « La traversée de l'Algoma fait découvrir la beauté sauvage du Bouclier canadien. À partir de la baie Batchawana, la route longe longuement la rive du lac Supérieur, tantôt en corniche et tantôt au niveau de l'eau, laissant apprécier les caps, les anses, les îles, les rochers, et les hautes falaises de granit que viennent battre les eaux du plus profond des Grands Lacs. Les sections les plus pittoresques se remarquent autour de la baie d'Alona [...] et de la baie d'Agawa [...] Des belvédères jalonnent la route. » (Mi 269)

À notre départ, nous pensions loger à Montreal River, qui est pratiquement à mi-chemin entre Wawa et Sault Ste. Marie, et voilà que nous découvrons avec surprise qu'il n'y a qu'un camping ! Nous avons alors repris la route de Sault Ste. Marie, qui est la prochaine ville à 120 km, sachant par avance que nous ne nous y rendrions pas à vélo. Nous avons alors pédalé le plus que nous avons pu, et à un moment donné, nous n'avons pas eu d'autres choix que d'embarquer dans la voiture. En réalité, cela faisait un peu notre affaire puisque le vent nous était littéralement « rentré dedans » ; de plus, la dernière semaine à rouler face au vent, entre monts et vallées, nous avait épuisés ! La journée de repos de demain était la bienvenue. Nous avons couché au Days Inn, qui n'est pas un hôtel récent, mais propre et bien situé (près de la St. Mary's River). Sylvie y a accordé une entrevue téléphonique à un journaliste de Radio-Canada — Radio. Toute la journée, j'avais attendu impatientement de connaître le vainqueur du Tour de France, et voilà qu'à notre arrivée à la chambre d'hôtel, les nouvelles télévisées m'ont confirmé que Lance Armstrong avait gagné pour une septième fois consécutive ; c'est du jamais vu en plus d'un siècle. J'étais heureux comme un enfant ! Mon héros a gagné ! J'aurais bien aimé que mon cousin Martin fût ici pour partager avec nous cet instant

heureux, car lui aussi est un adepte du Tour de France, dont il n'a certainement pas manqué de suivre toutes les étapes télévisées. Mais je savais pertinemment qu'au retour, nous allions en parler longuement ! Ce n'était que partie remise... Entre-temps, l'événement méritait d'être fêté en grand ! Après avoir soupé à la chambre, nous sommes tous descendus au pub de l'hôtel célébrer la victoire d'Armstrong avec « une » bière chacun et du jus pour les enfants, tout en regardant la dernière étape du Tour de France à la télé. Le pub étant peu achalandé, nous avons osé demander la télécommande d'un poste de télévision à la serveuse ! Quel beau moment ! Aussi, nous y avons rencontré deux religieuses dans la cinquantaine qui avaient presque terminé leur voyage organisé au Canada. Nous avons partagé et ri avec elles, notamment avec l'une d'elles qui avait l'énergie de sœur Angèle ! Non seulement l'organisme Développement et Paix leur était connu, mais elles avaient déjà œuvré pour lui. Le monde est petit !

*Jour 38, 25 juillet — Sault Ste. Marie (74 566 hab.)*

« Face à son homonyme américain dans l'État du Michigan, Sault Ste. Marie [...] garde les rapides de la rivière St. Mary qui relie le lac Supérieur au lac Huron. C'est une ville tranquille, malgré d'importantes industries (papier et surtout sidérurgie) et l'intense navigation qui emprunte les écluses [...] L'endroit fut baptisé par le père Marquette qui y établit en 1668 la mission jésuite de Sainte-Marie-du-Sault. » (Mi 268)

Les deux villes de Sault Ste. Marie sont reliées par l'*International Bridge* depuis 1962, que nous pouvions voir nettement de l'hôtel, prenant alors conscience que nous étions dans une ville frontalière des États-Unis. En matinée, nous avons fait la lessive à la buanderie du centre commercial situé juste en face de l'hôtel. J'en ai alors profité pour écrire un article pour *La Revue de Terrebonne* en sirotant un bon expresso, ou mieux, deux expressos au café

*Second Cup*, qui est à deux pas de la buanderie, où les femmes et les enfants m'ont rejoint après avoir fait du lèche-vitrine et quelques achats.

Après avoir dîné de simples sandwiches et de crudités à la chambre de l'hôtel, nous sommes aussitôt partis à pied visiter le chapiteau baptisé en l'honneur de la première femme astronaute canadienne, Roberta Bondar, le Roberta Bondar Park & Tent Pavilion. Ce lieu de rencontre extérieur se trouve au centre-ville de Sault Ste. Marie, au bord de la rivière Sainte-Marie et tout près de l'hôtel. L'emplacement peut accueillir divers événements comme des concerts, des festivals et des congrès locaux. Cette installation est dotée d'une scène, d'un amphithéâtre, de loges, d'une cuisine, de tables et de chaises, ainsi que d'un système de sonorisation.

La toile de la tente recouvre plus de 20 000 pi<sup>2</sup> et elle sert de toile à la plus grande œuvre d'art publique du Canada. Dix vues artistiques saisissent les nombreux paysages et cultures qui, ensemble, évoquent la véritable expérience canadienne à Sault Ste. Marie.

Ensuite, nous avons marché le long de la rivière vers le Sault Ste. Marie Canal National Historic Site où nous avons vu l'écluse à l'œuvre, ce qui a grandement impressionné les enfants. Aussi, nous avons vu un laquier circuler lentement sur la rivière. « La section entre les lacs Huron et Supérieur est l'une des plus fréquentées de la voie maritime. Quatre écluses géantes, sur la rive américaine, voient défiler chaque année plus de 73 millions de tonnes de fret. À l'intérieur même de l'unique écluse canadienne, fermée depuis quelques années, une nouvelle écluse inaugurée en juillet 1998 facilite aujourd'hui le passage des bateaux de plaisance. » (Mi 268) La première écluse fut construite en 1798 par la compagnie du Nord-Ouest afin de faciliter le passage de ses canots d'écorce chargés de fourrures.

Après avoir savouré des cornets au Dairy Queen, nous avons été acheter — sans Ginette qui est retournée se reposer à l'hôtel — une selle de vélo plus confortable (la

BG2 Sport de *Specialized*), car celle que j'avais me donnait drôlement mal aux muscles fessiers. (Une selle étant comme une brosse à dents, il faut trouver celle qui nous convient le mieux !). Après avoir mangé de la pizza au pub de l'hôtel, je l'ai installée avec entrain ; j'étais comme un gamin qui avait déjà hâte de l'essayer !

*Jour 39, 26 juillet — Sault Ste. Marie-Thessalon (86 km)*

Il pleuvait ce matin, ce qui a eu pour effet que nous avons pris le temps de déjeuner et de mettre à jour le journal de bord ; en plus, nous étions tous un peu fatigués, notamment Ginette et moi. Était-ce une conséquence des coups de pédale qui s'accumulaient inéluctablement dans notre corps ? Probablement. Il nous fallait décider rapidement si nous demeurions à l'hôtel ou si nous courions la chance de rouler pareil. Mais avant, nous avons écouté la météo télévisée — qui annonçait un dégagement en après-midi. Nous avons alors choisi de partir pour ne pas être en retard sur notre horaire, en nous disant « nous pédalerons ce que l'on peut. »

Puisque nous devons laisser la chambre à 11 h, nous en avons profité pour dîner au Tim Hortons en attendant patiemment le retour du beau temps. Après le dîner, le gérant de l'hôtel (à qui nous avons laissé le numéro de notre cellulaire) nous a avertis que le colis que nous attendions était arrivé. Nous venions de recevoir un paquet de *Vie de Velours* contenant des chandails et des casquettes pour nous tous. Comme entendu avec ce commanditaire d'exception, nous avons promis de les porter le plus souvent possible pour publiciser leurs produits de qualité.

Finalement, nous avons enfourché nos Fondriest à 13 h 45, en nous demandant ce que nous pourrions bien parcourir comme distance. La route 17 est aussi belle que la région agricole qu'elle traverse ; nous avons croisé quelques vaches et chevaux, et même une famille d'amish qui se promenait en carriole. (Un amish est un membre d'une

secte mennonite des États-Unis et du Canada, caractérisée notamment par le pacifisme et la simplicité du mode de vie. Certains refusent même l'électricité.) Trois heures plus tard, nous étions déjà rendus à Thessalon. Il faut dire que nous avions enfin le vent dans le dos. Notre moyenne de l'après-midi fut de 31 km/h sur un terrain surtout plat, mais avec quelques bonnes montées qui faisaient sensiblement chuter notre vitesse. Ça roulait tellement que nous aurions pu doubler le trajet si nous n'étions pas partis si tard à cause de la pluie. Or, il avait fallu nous secouer vaillamment au dîner, car nous étions un peu léthargiques à cause de la fatigue matinale qui s'était prolongée avec le temps morose. C'est alors qu'il y avait eu « la » parole prophétique de Ginette : « On est ici pour pédaler. » Parole aussi simple que vraie... qui nous a requinquées d'un coup en remettant en perspective la raison fondamentale du voyage.

Cette promenade à vélo m'a permis d'essayer ma nouvelle selle et de la positionner le mieux possible pendant nos deux arrêts-ravitaillements. Je pouvais d'emblée sentir la différence : elle est plus confortable, mieux adaptée à mon fessier sans gras ! Encore une journée ou deux, et je peaufinais son positionnement idéal.

À Thessalon (1 386 hab.), nous avons facilement déniché un petit motel propre et sobre (le Carolyn Beach Motor Inn) donnant sur le Lac Huron, plus précisément sur le North Channel. Mais puisqu'il faisait froid à partir de 17 h (14-15 °C avec un vent de 25 km/h), nous avons admiré le magnifique coucher du soleil par la fenêtre panoramique de notre chambre. La température n'a toutefois pas empêché les enfants de s'amuser sur le rivage et d'édifier des inukshuks (petits monticules de pierres servant de repères pour les Inuits). Notons que la propriétaire semblait nous connaître ! « C'est vous qui traversez le Canada à vélo pour Développement et Paix ? » nous demanda-telle à brûle-pourpoint. Elle avait écouté l'entrevue radiophonique que Sylvie avait don-née à un journaliste de Radio-Canada voilà

deux jours.

Le lac Huron (que nous allons longer dans les jours à venir est le troisième plus grand lac d'eau douce du monde après les lacs Supérieur et Michigan. Le lac Huron sert de frontière naturelle entre l'État américain du Michigan et la province canadienne de l'Ontario. En bref, le lac Supérieur se jette dans le lac Huron, qui se déverse à son tour dans le lac Érié, puis dans le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'Atlantique.

*Jour 40, 27 juillet — Thessalon-Massey (128 km)*

Au réveil, le lac miroitait sous le soleil ; c'était froid, mais de toute beauté. Après avoir déjeuné au restaurant de l'hôtel (où les rôties étaient très chères), nous avons pédalé 85 km avant de dîner à 13 h. Il faut dire que nous avons pris une pause-café vers 11 h au Tim Hortons de Blind River (4 000 hab.), ce qui nous a permis de reporter le dîner. Notons que la route et la région sont aussi jolies qu'hier ; nous avons même croisé un canard qui traversait le chemin avec insouciance !

Chemin faisant, on a rencontré un monsieur Allemand (Godehard Rauch), âgé de 65 ans environ, qui traversait seul le Canada avec un vélo de montagne chargé comme un mulet ; nous l'avons croisé pour la première fois voilà plus d'une semaine.

Nous avons pédalé ensemble une trentaine de minutes, puis nous l'avons invité à partager notre repas (dans un terrain de camping), ce qu'il a consenti avec joie. Ce fut une belle rencontre avec quelqu'un qui partage non seulement la même traversée que nous, mais également une passion commune pour le vélo, le voyage et la découverte. Étant donné qu'il est grand et costaud avec une barbe blanche et un petit ventre, les enfants l'ont vite surnommé Santa Claus, ce qui avait l'air de lui faire plaisir.

L'une des caractéristiques du jour présent fut le changement subi de la direction du vent. En général, nous

l'avons eu de face la première heure, ensuite de côté, puis de dos avant et après le dîner. C'est une journée comme je les aime, c'est-à-dire où l'on va jusqu'au bout de soi mais sans s'éreinter, ce qui apporte une fierté et une joie intenses.

Même si nous aurions pu continuer, nous avons loué une chambre à Massey, car Ginette et moi avons suffisamment de kilomètres aujourd'hui. (Rappelons qu'il ne s'agissait pas tant de dépasser nos limites personnelles que de conserver assez d'énergie pour pédaler avec joie jour après jour, et aussi pour profiter de la présence des autres.) Après avoir soupé des pâtes à la chambre, les enfants ont fait du vélo dans la cour du motel ; ensuite, j'ai joué avec eux au soccer. (Le ballon que nous avons apporté a servi plusieurs fois.)

#### *Jour 41, 28 juillet — Massey-South Baymouth (153 km)*

C'est aujourd'hui que nous avons modifié notre trajet initial, plus précisément à partir de McKerrow où nous avons bifurqué sur la route 6 plutôt que de poursuivre sur la 17 jusqu'à Ottawa. La première raison qui a guidé ce choix est que nous voulions montrer aux enfants Wasaga Beach, les chutes du Niagara et les Mille-Îles ; la deuxième, c'est que nous avons préféré la « civilisation » au « bois » ; la troisième est que nous voulions reprendre les kilomètres que nous avons « sautés » (à cause de la pluie ou du mauvais état de la route) en allongeant ainsi notre trajet d'environ 500 km.

Et puis en étant à l'avance sur notre itinéraire, nous pouvions nous le permettre.

Le déjeuner continental étant offert à partir de 8 h seulement, nous avons décidé de faire nos bagages et de les ranger immédiatement dans la voiture. Mais ce déjeuner inclus était un attrape-nigaud, car nous avons le choix entre un petit muffin et une rôtie ! Nous étions de mauvaise humeur envers le propriétaire qui faisait de la « fausse représentation » ; de plus, nous étions restés sur notre

appétit. Nous avons alors réussi à lui emprunter un grille-pain afin de prendre un vrai déjeuner.

Au moment du départ, je me suis rendu compte que j'avais laissé les clés de la voiture à l'intérieur et que les portes étaient verrouillées ! Après avoir téléphoné à la CAA, nous avons attendu impatiemment l'arrivée du garagiste. Avec toutes ces mésaventures, nous avons enfourché nos montures qu'à 9 h 30, heureux de partir enfin.

Cela augurait une journée qui n'allait pas être de tout repos. En effet, nous en avons bavé autant à cause de la route généralement abîmée que d'un vent de face qui soufflait aussi fort que dans les prairies, notamment en après-midi. Aussi, il y a plusieurs côtes que nous avons parfois montées en première vitesse, ce qui en dit long sur leur inclinaison ! Nous avons même dû pédaler lors de certaines descentes tant le vent soufflait fort, et malgré tous nos efforts, nous ne dépassions guère 25 km/h. Le vent nous nuisait plus que le mauvais état de la route ; quelquefois, il faisait vaciller dangereusement nos vélos dans les descentes, et notre cœur aussi ! Si j'avais un conseil à donner à de futurs cyclistes qui voudraient faire la traversée du Canada, cela serait de passer plutôt par Sudbury, à moins d'avoir un vélo de montagne.

Il y a tout de même eu des moments agréables ainsi que de belles choses à voir, par exemple la rencontre imprévue de « Santa Claus », notre collation au Tim Hortons de McKerrow, ainsi que la traversée du pont pivotant à Little Current, que nous avons vu tourner d'ailleurs. Mais le plus beau, ce sont les vues que nous avons sur les baies Sheguiandah et Manitowaning. C'est dans cette dernière baie que les enfants ont acheté des souvenirs amérindiens (des petits canots en écorce de bouleau, en piquants de porc-épic et en herbe douce).

Il est à noter que de Little Current à South Baymouth (64 km), nous étions sur l'île la plus grande du lac Huron, l'île Manitoulin, qui est la plus grande île du monde dans un lac. Et cette île contient le lac Manitou, qui est le plus grand lac

du monde se trouvant sur une île dans un lac. Vous me suivez ?

Dans la minuscule ville de South Baymouth, qui fait partie de la municipalité de Tehkummah (367 hab.), nous avons eu du mal à dénicher une chambre à prix raisonnable. Notre motel est situé juste en face du petit port ; lorsque le traversier y entra en faisant retentir sa sirène, les enfants et Sylvie ont accouru pour le voir. Nous avons hâte d'embarquer à bord, surtout les enfants. Ginette et Sylvie ont profité du fait que je mangeais un hamburger à la chambre en compagnie des enfants pour aller prendre une bière sur une terrasse donnant sur la baie.

*Jour 42, 29 juillet — South Baymouth-Owen Sound (110 km)*

À 6 h 30, nous étions tous levés afin de ne pas manquer le traversier, le M.S. Chi-Cheemaun, ce qui signifie « grand canot » en ojibwa. En effet, avec ses 365 pi (105 m) de longueur, il mérite bien son nom ; c'est le plus grand transbordeur des Grands Lacs. Complétant le trajet South Baymouth et Tobermory (48 km) en moins de deux heures, à une vitesse moyenne de 29 km/h, il peut transporter 638 passagers et 143 automobiles, y compris des véhicules récréatifs. Les deux premiers étages de la cale sont consacrés aux véhicules, puis les trois autres, aux passagers, à la cafétéria, à la salle de jeu et à la boutique. Nous avons pris notre collation sur le traversier, ainsi que du grand air sur le pont. Si nous regardions à notre droite, nous avions une vue sur le Lac Huron et la baie Georgienne. Quelle belle traversée !

« Cette immense baie (Georgian Bay en anglais), nommée en hommage au roi George IV d'Angleterre, est séparée du lac Huron par la péninsule Bruce et l'île Manitoulin. La variété de ses paysages en fait une région de villégiature très populaire. Les peintres du groupe des Sept en immortalisèrent les rives Nord et Est, sauvages,

parsemées d'une véritable poussière d'îlots ». (Mi 230)

Tobermory est une bourgade de quelque 700 hab. située à la pointe de la Bruce Peninsula, où les eaux du lac Huron et de la baie Georgienne se mêlent. En réalité, cette baie peu profonde (92 m max.) constitue la partie la plus orientale du lac Huron ; mais contrairement au lac, la baie se trouve entièrement à l'intérieur du Canada. La région de Bruce Peninsula est caractérisée par de vastes étendues d'eau peu profonde qui dépassent rarement 25 m et qui, en général, ont moins de 10 m. La région du Main Channel est reconnue pour ses courants violents qui, associés aux fréquentes tempêtes, ont fait sombrer plus d'un navire. Entre le canal et la péninsule se trouve le Fathom Five National Marine Park, que nous avons traversé avant d'accoster le quai. Premier parc marin au Canada, « il englobe 20 îles, baignées par les eaux traîtresses de la région de Tobermory. Les plongeurs peuvent explorer les 22 épaves recensées d'embarcations à voile ou à vapeur qui ont fait naufrage ici depuis le milieu du 19<sup>e</sup> s. » (Mi 232-233)

Ayant débarqué vers 11 h 15 à Tobermory, nous avons commencé à pédaler à 11 h 30. Après une douzaine de kilomètres, nous pénétrons dans le Bruce Peninsula National Park (sur environ 15 km), renommée pour ses pistes qui longent le spectaculaire escarpement du Niagara ; et qui dit escarpement dit pente raide ! La route 6 se détériora rapidement, mais le pire, c'est qu'il n'y a aucun accotement pavé sur une chaussée des plus étroites où circule souvent un flot ininterrompu de véhicules, surtout en après-midi à partir de Wiarton, qui fait partie de la municipalité de South Bruce Peninsula (8 060 hab.). Quand je dis « aucun accotement pavé », cela signifie que nous devons rouler sur la route malgré le trafic. Après le dîner, je n'ai pas eu le choix de prendre « volontairement » l'accotement en gravier lorsqu'un semi-remorque n'avait plus de place où se tasser, car il croissait au même instant d'autres véhicules en sens inverse. Journée très dangereuse donc, notamment les 35 derniers kilomètres (de

4 h 15 à 5 h 30, un vendredi en plus) qui ont été les plus risqués de tout le voyage.

En mangeant un *sundae* au McDonald's à Owen Sound, Ginette et moi nous disions : « Le plus beau, ce n'est pas d'avoir fait 110 km en commençant si tard à pédaler, c'est simplement d'être arrivé à destination en un seul morceau, vivant ! » Une heure plus tôt, Sylvie et les enfants étaient partis réserver deux chambres au Best Western d'Owen Sound, une pour Ginette et Jean-Guy qui venait la rejoindre pour trois jours, et une autre pour notre famille. Ce bel hôtel était notre récompense d'une semaine somme toute assez difficile. J'avoue que si Sylvie avait été là, nous aurions probablement « sauté » les 30 ou 35 derniers kilomètres tellement c'était dangereux pour notre vie. Or, elle était venue à notre rencontre mais sans nous voir, car nous étions à l'intérieur du McDonald's en train de collationner. Moyenne de la journée : 26 km/h.

Le plus étonnant après six semaines à pédaler dans toutes sortes de conditions, c'est qu'un trajet de 110 km nous apparaissait « normal » ; qui plus est, il ne nous exténuait pas. Le corps s'adapte... mais il a aussi ses limites. En ce sens, n'allez pas imaginer que Ginette et moi sommes respectivement une superfemme et un superhomme qui, le soir venu, iraient danser ou fêter comme si de rien n'était ! Je le répète : nous étions au lit en même temps que les enfants aux alentours de 21 h 30 !

### *Jour 43, 30 juillet — Owen Sound*

Avec ses 21 431 hab., la jolie cité d'Owen Sound fut l'une des cinq communautés nommées « Capitale culturelle du Canada » en 2004. Située à l'extrémité sud de la baie du même nom qui elle-même fait partie de l'immense baie Georgienne, Owen Sound est plus qu'une ville touristique où on pratique beaucoup la voile et les sports nautiques, c'est également une ville industrielle et un port commercial doté de grands silos.

Après avoir déjeuné au restaurant, nous avons profité de la matinée pour faire la lessive à l'hôtel, ainsi que passer à une boutique de vélo afin d'effectuer un examen de routine de ma monture, qui avait dernièrement été secouée par les mauvaises routes, mais tout était beau. Il faut dire que nos Fondriest sont à la fois solides en plus d'être confortables et performants. Sylvie n'a pu résister à la tentation d'acheter une paire de sandales Merrell à moitié prix, d'autant plus qu'elle en avait grandement besoin.

Après avoir dîné au Tim Hortons, nous sommes partis en famille à Wasaga Beach (73 km), qui est une station balnéaire très populaire de la baie Georgienne, reconnue pour sa plage d'eau douce la plus longue du monde (14 km de plage de sable blanc). En fait, il y a six plages dont les entrées sont clôturées (de 1 à 6) et deux plages sans barrières (Allenwood et New Wasaga Beach). Nous étions dans la région 5 ; et parce que la plage se trouve à l'intérieur du Parc provincial de Wasaga Beach, il a fallu payer pour y entrer. Nous y sommes bien amusés, notamment les enfants. C'est une plage très sécuritaire pour ceux-ci, car ils pouvaient longuement avancer dans le lac sans que danger ; de plus, il n'y a pratiquement pas de vagues ou si peu. À l'entrée dans l'eau, celle-ci semble un peu « boueuse » tellement le sable fin se mélange parfaitement avec l'eau douce, mais quelques mètres plus loin, elle redevient belle et propre.

Après avoir mangé un *sundae* au McDonald's sur le chemin du retour, une heure plus tard, nous nous sommes encore « payé la traite » au Starbucks Coffee ; cela faisait si longtemps que nous n'avons pas pu résister à l'attrait d'un café au lait ou expresso ! Puis nous avons acheté un poulet rôti à l'épicerie pour le manger sur le bord de la baie Owen Sound derrière l'hôtel. Il est à noter qu'il y avait du trafic sur la route 26, qui longe la baie Georgienne, car c'était la fin de semaine de la fête nationale des Ontariens.

Durant ce temps, Ginette était avec Jean-Guy, qui était venu la rejoindre hier soir. Cela faisait tout bizarre d'être en famille sans Ginette, car depuis 43 jours qu'elle vivait avec nous 24 h sur 24 ; en ce sens, elle faisait partie de la famille. Comme le soulignaient avec simplicité les enfants :

« Il manque quelqu'un. » Mais nous comprenions très bien qu'ils voulaient être seuls, car ils ne s'étaient pas vus depuis le départ de Montréal !

Puisque nous logions au Best Western, j'en ai profité pour envoyer des photos et le carnet de voyage à Martin afin qu'il mette à jour notre site Web (il a fait un si bon travail que je le remercie encore une fois). À la suite de ces deux heures à trier les photos, à les choisir et les envoyer, je suis allé relaxer seul dans le spa avant de coucher.

#### *Jour 44, 31 juillet — Owen Sound-Guelph (128/137 km)*

Après avoir déjeuné au restaurant en famille, nous avons croisé Ginette et Jean-Guy qui y entraient lorsque nous le quittions. C'est la première journée du voyage que je pédalais seul (Ginette prenant du temps bien mérité avec son compagnon).

La route 6 est passable — souvent sans accotement —, mais elle est cependant en meilleur état que la dernière fois où nous avons pédalé. Comme je le disais hier, la longue fin de semaine de la fête nationale ontarienne amena beaucoup de gens sur la route. Ces jours-là, je dirais :

« Certes, on est ici pour pédaler, et non pour se faire tuer ! » À trois reprises en une heure, je me suis fait littéralement frôler par un camion et deux véhicules récréatifs, car je ne pouvais faire autrement que de rouler sur la route. Quand je dis « littéralement frôlé », je parle de quelques centimètres à peine... C'est alors que j'ai délibérément « sauté » en voiture une dizaine de kilomètres, soit la section la plus dangereuse du trajet. La vie vaut mieux que quelques kilomètres de plus ou de moins ! J'ai ensuite pédalé jusqu'à Durham, où Ginette et

Jean-Guy nous ont fortuitement rencontrés juste avant le dîner. Pendant que Sylvie achetait des victuailles, j'effectuais le dernier ajustement de ma selle lorsque, fâcheusement, le collet s'est cassé en le serrant un peu trop fort ! Je devais donc reprendre son positionnement vertical à zéro, ce qui ne m'enchantait guère. Mais cela s'est fait plus rapidement que prévu.

Le pire du trafic étant passé, l'après-midi fut des plus agréables. Aussi, la route était relativement plus belle que ce matin, et les paysages étaient charmants : il y a de ravissants vallons, des fermes d'élevage et agricoles. Sur l'une de ces fermes, nous avons vu une famille d'amish qui vivait comme au début du siècle passé. Nous avons collationné dans une brocante ; les enfants étaient heureux d'y trouver une toilette, et Sylvie a pu s'acheter une sacoche en cuir, qui se porte à la ceinture, pour 3 \$.

Nous avons rejoint Ginette et Jean-Guy comme convenu à l'hôtel Holiday Inn Express à Guelph (106 170 hab.), située à 100 km à l'ouest de Toronto. Nous nous sommes bien amusés ensemble à la piscine et dans le spa. Puis nous sommes partis souper en famille sur la terrasse d'un bon restaurant italien sympathique dont les prix étaient abordables (The Noodle Factory). Ce fut un moment très plaisant que nous avons prolongé en sirotant une bière en fût, pour la première fois de l'été sur une terrasse.

#### *Jour 45, 1er août — Guelph-Niagara Falls (36 km)*

Au réveil, Jean-Guy était déjà parti, car son travail l'appelait. Après avoir déjeuné à l'hôtel avec Ginette, nous avons enfourché nos vélos jusqu'au lac Ontario, plus précisément jusqu'au croisement de la route 6 et de l'autoroute 403, puis nous avons embarqué dans la voiture jusqu'à Niagara Falls. Dans deux jours, nous referons à vélo cette section du trajet en sens inverse. L'autoroute QEW (Queen Elizabeth Way) longe en grande partie le lac

Ontario, offrant de jolies vues sur celui-ci. Nous avons collationné à un Tim Hortons vers 10 h 30 pour le bonheur des petits et des grands !

Il est à noter que le lac Ontario (4<sup>e</sup> des Grands Lacs) contient près de quatre fois plus d'eau que le lac Érié (qui est 5<sup>e</sup>). D'une profondeur moyenne de 86 m, il couvre 311 km d'ouest en est, et 85 km du nord au sud.

Nous sommes entrés à Niagara Falls (80 000 hab. environ), vers 11 h 30, par le Niagara Parkway, qui passe devant les chutes. Laissant notre voiture dans un parc de stationnement, nous sommes aussitôt allés voir les chutes avant de dîner à 13 h 30. Après nous être émerveillés devant tant de splendeur, nous avons marché sur la promenade de Table Rock à Rainbow Bridge (de la chute canadienne à américaine), qui longe la Niagara. Cette rivière du centre-est de l'Amérique du Nord relie les lacs Érié et Ontario, et sépare le Canada des États-Unis (l'Ontario de l'État de New York). Si la majestueuse chute canadienne est une force brute de la nature qui saisit par sa puissance, la chute américaine est plutôt ample et apaisante. Nous avons vu un bateau du Maid of the Mist qui, après avoir longé les chutes américaines, s'immobilise brièvement devant la forme de fer à cheval des chutes canadiennes (Horseshoe Falls) au milieu des tourbillons et des vapeurs d'eau. Entre les deux chutes se trouve Goat Island, île américaine qui divise la Niagara River en deux bras : une partie de ses eaux passent à l'ouest par les chutes canadiennes, qui s'étalent sur 800 m, et l'autre partie des eaux s'écoulent à l'est par les chutes américaines, larges de 300 m.

« En dévalant une immense falaise à mi-chemin entre les lacs Érié et Ontario, le Niagara crée de spectaculaires chutes d'eau (Niagara Falls) dont la beauté attire chaque année quelque 12 millions de visiteurs. Leur hauteur (50 m environ) n'est pas exceptionnelle, mais leur ampleur et la puissance des eaux qui s'y engouffrent ne peuvent

manquer d'impressionner [...] À la dernière époque glaciaire, le Niagara, déversoir du lac Érié dans le lac Ontario, dévalait l'escarpement du Niagara à hauteur de Queenston, rongant les tendres roches schisteuses à la base de la falaise, puis sapant la couche de calcaire dur du sommet. L'érosion a depuis fait reculer la chute de 11 km (au rythme de plus d'un mètre par an), creusant la gorge que nous voyons aujourd'hui. » (Mi 246)

Il faisait 31 °C (à l'ombre) en après-midi ; j'avoue que Ginette et moi étions heureux de ne pas pédaler. Sarah était légèrement incommodée autant par le soleil ardent que par la chaleur, mais la visite d'une boutique de souvenirs lui a fait du bien ! Nous sommes descendus à la chambre de notre hôtel Best Western vers 3 h 30, et nous sommes allés immédiatement nous rafraîchir dans l'eau de la piscine. Son aménagement (de type tropical) est le plus beau que nous avons vu du voyage : arbres, plantes, oiseaux exotiques en cage, carpes japonaises dans un bassin d'eau, bistro, abri de jardin avec tables, bancs de parc, aire de jeu pour les enfants, sans compter la décoration avec des banderoles multicolores... C'est en ce lieu si inspirant que j'ai mis à jour mon journal de bord. Les enfants s'y sont bigrement amusés.

Nous avons soupé sous l'abri de jardin de la piscine après y avoir pris une bière. Le soir venu, nous avons passé lentement en voiture devant les chutes illuminées du Niagara ; c'est un spectacle haut en couleur ! Mais il y a tellement de monde et de trafic qu'il a été impossible de stationner pour marcher sur la promenade. Puis nous sommes revenus par le centre-ville de Niagara Falls où il y a plein de bruit, d'agitation et de néons bigarrés. C'est très touristique, et c'est peu dire...

*Jour 46, 2 août — Niagara Falls*

Cette journée de congé a été consacrée entièrement aux

enfants, qui la méritaient bien ! Ce sont eux qui ont choisi de visiter MarineLand. Après les manèges, nous sommes allés voir le spectacle des otaries, des phoques et des morses à l'amphithéâtre et puis celui de dauphins sous un immense chapiteau. Après le dîner, ce fut la visite au bassin des orques et à celui des bélugas, ainsi que quelques tours de manège.

Le parc de MarineLand est grand, et nous avons marché beaucoup sous un soleil de plomb. Si les manèges ont été bien appréciés des petits, les spectacles des animaux marins ont eu la palme d'or. Il est à noter que le prix d'entrée était cher (40 \$ par adulte et 30 \$ par enfant). Vers 4 h de l'après-midi, un orage éclata nous forçant à nous réfugier dans un parc d'attractions intérieur avec divers jeux vidéo. Ce fut l'occasion de « gagner » de petites babioles (entendons-nous pour dire qu'elles ont été payées au prix fort). Une heure plus tard, nous pouvions retourner à la piscine de l'hôtel et dans le spa, mais pas avant d'avoir fait un petit détour au Starbucks Coffee pour un expresso, ou un café au lait, ou un chocolat chaud avec des biscuits ; il faut bien garder les bonnes habitudes ! Après le souper assez tardif à la chambre, ce fut le dodo. Que c'est épuisant les journées de congé !

*Jour 47, 3 août — Niagara Falls-Burlington (117 km)*

Voici une autre journée où nous avons pédalé sous un soleil de plomb, assurément la plus chaude du voyage (35 à 37 °C à l'ombre). Nous avons roulé sur le Niagara Parkway (Nord), qui suit la rivière jusqu'à son embouchure sur le lac Ontario. Ginette, deux amis et moi avons déjà fait ce trajet à vélo — avec nos bagages — jusqu'à Lachenaie, voilà une vingtaine d'années. Nous savions donc que cette route tranquille jusqu'à Niagara-on-the-Lake offre de fort jolies vues, en plus d'être bordée de parcs et d'aires de pique-nique, de maisons cossues, de domaines et de jardins magnifiques.

Après avoir traversé l'avenant quartier résidentiel de Niagara Falls, la route croise un beau terrain de golf dont la vue sur la gorge est splendide, puis elle passe à côté de deux centrales électriques (Sir Adam Beck Generating Station au Canada, et Robert Moses Generating aux États-Unis). Un peu plus loin, nous nous sommes arrêtés quelques instants pour admirer la belle horloge florale, qui change d'année en année.

C'est là que nous avons perdu Sylvie et les enfants ! Ginette et moi avons repris la route pendant qu'ils allaient admirer de plus près l'horloge florale, puis Sylvie s'est trompée de route à un embranchement qui portait à confusion ; j'ai réussi tant bien que mal à la joindre sur le cellulaire. En conséquence, nous les avons attendus une bonne heure dans la charmante et paisible ville de Niagara-on-the-Lake (13 839 hab.), mais cela m'a permis de rencontrer une cousine de ma mère (Lise Lortie), ce qui confirme le proverbe : « Le monde est petit. » N'empêche que « la Terre est grande » ; nous en faisons l'expérience depuis presque sept semaines !

Niagara-on-the-Lake. « On croirait un pittoresque village d'Angleterre, posé par magie à l'embouchure du Niagara sur le lac Ontario. Fondée par les loyalistes, première et éphémère capitale du Haut-Canada en 1792, reconstruite après avoir été rasée par les Américains en 1813, la ville semble n'avoir pas changé depuis. Ses gracieuses demeures du 19<sup>e</sup> s. entourées de jardins et ses rues bordées d'arbres en font une agréable villégiature d'été. » (Mi 248)

À 12 km de Niagara-on-the-Lake, nous croisons Queenston qui, avec ses belles maisons entourées de verdure, est l'une des plus anciennes localités de la péninsule (1770). On peut y visiter la Laura Secord Homestead où vécut cette héroïne du Haut-Canada. En 1813, elle passa à travers les lignes ennemies pour prévenir l'armée britannique, stationnée à 30 km, que Queenston était occupé

par les troupes américaines, ce qui permit, deux jours plus tard, la victoire anglaise de Beaver Dams.

À la hauteur de Port Weller, qui fait partie de St. Catharines (129 170 hab.) que nous avons rejoint par la route 87, nous avons traversé le pont levant qui franchit le canal Welland. « Ouvert en 1829, le premier canal Welland permettait à la navigation de relier les lacs Érié et Ontario. Élargi, redressé, le canal actuel fait partie de la voie maritime du Saint-Laurent. Long de 45 km, il traverse la péninsule du Niagara entre St. Catharines et Port Colborne, et compte huit écluses franchissant au total une dénivellation de 99 m entre les deux lacs. » (Mi 249)

Après St. Catharines, nous avons dîné sous le parasol d'une table de pique-nique dans un verger dont le propriétaire vendait ses propres produits fruitiers sous diverses formes (biscuits, tartes, confiture, etc.). Un peu plus loin, nous nous informions du chemin dans un grand kiosque fruitier ; nous en avons profité pour acheter des cerises et des abricots de la région. (Les routes en Ontario sont parfois mal indiquées, notamment les routes secondaires. Que de fois nous avons cherché ou demandé notre chemin dans le sud de l'Ontario !) À Jordan, nous avons bifurqué pour aller rejoindre la route 81 Ouest, qui passe par la Niagara's Twenty Valley, région vinicole qui enjambe les localités de Jordan, Vineland et Beamsville. Cette vallée de 32 km est le centre de la zone vinifère du Niagara ainsi qu'une région agricole extraordinaire.

Cela paraissait que nous étions dans la péninsule du Niagara, considérée comme « le jardin du Canada à l'Est ». Cette riche plaine, parsemée de faible ondulation, bénéficie d'un climat assez doux à cause de l'influence modératrice des Grands Lacs : les étés y sont longs et parfois humides, et les hivers sont moins rudes qu'ailleurs. En effet, ce microclimat permet à la péninsule d'être une importante région d'arboriculture fruitière où poussent vignes, pêchers, pruniers, pommiers, abricotiers et cerisiers. C'était agréable de pédaler dans un milieu si fertile, où nos

yeux se sont régalez autant que nos papilles gustatives ! Avouons que ce n'est pas tous les jours que nous avons la chance de voisiner avec des pêcheurs ou des vignes !

Le temps que nous avons perdu à Niagara-on-the-Lake n'a jamais été rattrapé de la journée, même si nous avons terminé plus tard que d'habitude de rouler. Il faut dire que nous ne poussions pas très fort sur les pédales à cause de la canicule. L'eau et le jus contenus dans nos bouteilles thermales devenaient imbuables en un temps record. À notre collation de 3 h de l'après-midi, nous avons tous mangé goulûment un cornet dans un dépanneur en plus d'y avoir acheté un contenant de 4 litres d'eau froide ; je dois avoir bu presque un litre à moi seul ! Mais ma figure rougie et mon organisme « surchauffé », qui ne revenait pas à la normale, m'indiquaient qu'il était déjà trop tard : je m'étais déshydraté.

Aux alentours de Grimsby, le vélo de Ginette a eu une autre crevaison, que j'ai rapidement réparée sous l'ombrage d'un arbre. Nous avons gagné Burlington (150 836 hab.) vers 17 h 15 où nous avons loué une chambre à l'hôtel Holiday Inn. Après la douche, Ginette et moi avons rejoint Sylvie et les enfants à la piscine. Nous avons décidé de souper au restaurant de l'hôtel, car les repas pour enfants étaient gratuits, ce qui a permis aux adultes de se désaltérer avec une bière en fût bien froide !

*Jour 48, 4 août — Burlington-Pickering (67/90 km)*

Exceptionnellement, nous avons déjeuné à l'hôtel (c'était gratuit pour les enfants) puis rejoint la Lakeshore Road, qui longe le lac Ontario jusqu'à Toronto et qui, ensuite, s'appelle la Kingston Road. C'est là que les affaires se sont gâtées : Ginette ne réussissait pas à fixer, ou clipser, son soulier dans la cale de sa pédale, car il manquait la vis d'ajustement. Passage obligé donc à une boutique de vélo, où nous avons attendu l'ouverture à 10 h. Après une vérification complète du vélo, elle a dû changer les pédales,

le dérailleur arrière (qui avait été probablement endommagé lors d'une chute avant le départ) et la chaîne. Finalement, nous sommes sortis de la boutique vers midi. Entretemps, Nicolas a eu une nouvelle coupe de cheveux, car à côté de la boutique, il y avait un barbier... N'est-ce pas cela « faire une pierre deux coups » ?

Après un essai sur route, Ginette s'est aperçue que les vitesses avaient été bien mal ajustées... Retour à la boutique avant de dîner. N'allez pas croire que le vélo soit en cause ; au contraire, même le propriétaire nous confirmait qu'il s'avérait très bon. Mais n'importe quel vélo qui roule quelque 4 000 km en six semaines, dans des conditions routières parfois infectes, aurait bien besoin de bons soins. Nous étions satisfaits de nos *Fondriest*, et ce, jour après jour. Durant ce temps, Sylvie et les enfants nous attendaient patiemment dans une belle aire de jeu sur le bord du lac Ontario.

Nous avons enfin pédalé vers 14 h ! Il est à noter que « la péninsule ontarienne est également la plus grande région industrielle du pays, surtout à l'extrémité occidentale du lac Ontario, dans la zone comprise entre Toronto et Hamilton, communément appelée Golden Horseshoe. » (Mi 222) C'est dans cette zone plutôt achalandée que nous avons roulé jusqu'à Oakville (144 738 hab.) puis à Mississauga (612 925 hab.), dernière ville avant Toronto, que nous avons atteint à l'heure de pointe. Depuis Hamilton (490 268 hab.), les villes se touchent littéralement, c'est-à-dire que nous passions d'une ville à l'autre sans même nous en apercevoir. Nous avons décidé de « sauter » Toronto en voiture, car avec ses quelque 3 millions d'habitants, c'était risqué gros que de traverser la plus grande ville du Canada à l'heure d'affluence ! Nous avons logé au Confort Inn de Pickering (87 139 hab.), qui est la première ville à l'est de Toronto. Le but était d'enfourcher nos vélos, demain matin, sans perte de temps.

La première chose qui a attiré notre attention en entrant dans Toronto par le front du lac, construit entre 1850 et

1950 pour accueillir les installations florissantes du port, ce fut la Tour du CN. Avec ses 553,33 m, c'est « la plus haute structure autoportante du monde », dit le livre Guinness des records, qui est devenue, avec sa forme audacieuse effilée comme une fusée, le symbole de la ville. Elle fut construite en 1976 par le Canadien National qui désirait montrer la force de l'industrie canadienne. Originellement prévue comme antenne de radio et de télévision, elle est aujourd'hui l'une des principales attractions touristiques de Toronto avec près de 2 millions de visiteurs par an. En 1995, la Société immobilière du Canada (une société de la Couronne) acheta la tour, la renommant Tour nationale du Canada — qui est une appellation moins courante que Tour du CN. À 447 m, le SkyPod est le plus haut poste d'observation du monde ouvert au public. Le panorama qui se déroule — sur la ville, sa banlieue, le lac Ontario, ses rives et ses îles — est superbe. Entre 342 et 351 m d'altitude, il y a aussi un restaurant tournant (qui accomplit un tour complet en 72 min), une plate-forme d'observation ainsi qu'un plancher transparent. La Tour CN fait partie des sept merveilles du monde moderne, selon l'American Society of Civil Engineers.

La population du Grand Toronto (North York, Scarborough, Toronto, York, East York et Etobicoke) comptait 5 715 386 hab. en 2004. Un tiers de la population du Canada habite dans un rayon de 160 km autour de Toronto — qui soit dit en passant, possède la rue la plus longue du monde (Yonge Street, 1 896 km). « Dynamique, cosmopolite, stimulante, Toronto est le cœur culturel et financier du Canada. La plus vaste métropole du pays est également une de villes les plus peuplées d'Amérique du Nord. La capitale de l'Ontario jouit d'une économie ferme, soutenue par les biotechnologies, les nouveaux médias, l'industrie du cinéma et les productions télévisées. » (Mi 276)

*Jour 49, 5 août — Pickering-Trenton (145 km)*

Nous avons enfourché nos vélos à 8 h, avec un léger vent de dos. Les 25 premiers kilomètres environ, nous passons d'une ville à l'autre, ce qui signifie trafic et feux de circulation. En effet, jusqu'à Oshawa, c'est encore le Golden Horseshoe, mais pour rejoindre cette ville, on doit traverser Ajax (73 753 hab.) et Whitby (87 413 hab.). Quelques kilomètres après Oshawa, c'est la campagne avec ses fermes agricoles et d'élevage. Notons que la route 2 est vallonneuse ; cela nous plaisait bien.

Oshawa est située à 56 km à l'est du centre-ville de Toronto. Sa population s'élevait à environ 150 000 hab. en 2004. Son nom, en langue iroquoienne (en seneca), signifie « croisement des courants ». À l'origine, Oshawa était un poste de traite pour le commerce de la fourrure. L'industrie automobile, notamment la division canadienne de General Motors, a toujours été le cœur et l'âme de l'économie d'Oshawa. Depuis sa fondation en 1876 en tant que McLaughlin Carriage Company, les quartiers généraux de GMC de même que des usines d'assemblage majeures se trouvent dans la ville. C'est surtout la croissance de l'industrie automobile d'Oshawa qui a donné l'impulsion industrielle à cet ancien centre d'abattoirs porcins qu'était Toronto. Oshawa est également le site d'établissement de la Windfields Farm, un élevage de chevaux où est né le plus célèbre cheval de course canadien, Northern Dancer.

Étant partis tôt, nous avons réussi à pédaler 98 km avant de dîner à l'ombre au parc municipal de Grafton, où il y a une aire de jeu pour les enfants ; nous avons conservé une moyenne de 28 km/h, que nous avons maintenue toute la journée malgré les villes et les vallons. Nous pensions coucher à Brighton, mais les deux motels visités sentaient le renfermé et l'humidité. Nous avons alors décidé de poursuivre notre chemin jusqu'à Trenton, 14 km plus loin, où nous avons loué deux chambres au Guest Inn (70 \$), car Jean-Guy arrivait vers 18 h pour

passer sa semaine de vacances avec Ginette et, par conséquent, avec nous. Nous avons soupé au motel, puis nous nous sommes couchés tôt afin de compenser notre lever à 6 h 30.

Trenton est au cœur de la ville fusionnée de Quinte West (quelque 43 000 hab.), qui inclut Sidney, Murray et Frankford. La ville combine un solide secteur urbain avec une ancienne communauté agricole rurale. Aussi, Trenton abrite l'une des bases militaires aériennes des Forces canadiennes les plus importantes du Canada, ce qui contribue à sa riche diversité. Située le long de la belle Bay of Quinte, Quinte West est la porte méridionale du canal de Trent-Severn, qui est une région idéale pour la pêche, le canot ou les vacances. Ce n'est pas pour rien qu'il y a deux marinas ! Ce canal qui serpente sur 386 km est, selon Parcs Canada, « l'un des plus beaux réseaux de navigation du monde. »

Ginette et moi étions ravis que cette journée soit plus facile que celle d'hier. J'étais fier de moi, car au lever, avant même de donner le premier coup de pédale, j'avais un mal d'estomac qui m'élançait au dos (à la même hauteur). Peut-être était-ce une conséquence de ma déshydratation ? Ce malaise ne m'a pas quitté de la journée au point que je n'ai dîné que d'un mélange de protéines et de quelques bouchées de riz. Heureusement que j'avais pris une collation auparavant au Tim Hortons, vers 11 h. Pour rien au monde je n'aurais manqué cette journée où nous avons enfin un vent de dos !

*Jour 50, 6 août — Trenton-Gananoque (118 km)*

De Niagara Falls à la fin du voyage, nous nous levions à 6 h 15 (max.) afin d'enfourcher nos vélos vers 8 h, car la température était plus fraîche. Aussi, cela nous permettait de terminer la journée plus tôt, ce qui nous laissait plus de temps à passer avec les enfants. Au départ du motel, nous sentions la fraîcheur dans le fond de l'air, ce qui s'avérait

agréable. Mais contrairement à hier, nous avons eu un vent de côté. Jean-Guy nous suivait en voiture sur les clignotants, ce qui avait pour avantage de forcer les conducteurs à s'écarter de nous et, comme inconvénient, de créer parfois un léger embouteillage... « L'enfer est pavé de bonnes intentions », dit le proverbe.

Nous avons dîné au Tim Hortons de Kingston, mais 30 km avant, j'avais dû arrêter deux minutes pour prendre un anti-inflammatoire, car je me sentais tout courbaturé, avec un mal de ventre qui m'élançait encore. Je pensais bien que c'en était terminé, mais non ! Cela a duré jusqu'à 14 h 30 avant de s'estomper à 75 % environ. J'ai fouetté un peu mon corps sur l'heure du dîner afin de reprendre la route pour parcourir les derniers 28 km jusqu'à Gananoque. La route était si belle que cela en valait la peine. En sachant que nous prenions congé demain, nous avons poussé plus fort sur les pédales que d'habitude : le trajet a été effectué en 50 minutes... Ça roulait !

Avec quelque 116 000 hab., Kingston est située à la jonction du Saint-Laurent et du lac Ontario, plus précisément à la source du fleuve, au début de la région des Mille-Îles. On peut alors comprendre le double rôle de centre stratégique et commercial que Kingston a joué au cours des siècles. Ancienne capitale du Canada, elle est située à 240 km de Toronto, à 260 km de Montréal et à 180 km d'Ottawa.

À la quatrième tentative, nous avons déniché une chambre à l'hôtel Best Western de Gananoque, mais puisqu'on n'avait pas accès à la connexion Internet, nous avons déménagé au Holiday Inn situé juste à côté (j'avais un article à envoyer à *La revue de Terrebonne* et des photos à Martin). Le souper fut extrêmement plaisant : une bouteille de vin blanc de Niagara Falls, des pâtes, un bon fromage Brie avec du pain de campagne et une entrée de salade, le tout dégusté lentement sur la terrasse arrière de l'hôtel sous un parasol ; le bonheur, quoi ! Deux heures auparavant, en allant faire l'épicerie en famille, nous avons rencontré à

l'improviste « Santa Clauss ». Dans la vie, il y a de ces rencontres fortuites qui font toujours plaisir !

*Jour 51, 7 août — Gananoque*

Nous avons vite fait de terminer la lessive commencée hier à notre arrivée à l'hôtel, ce qui nous a permis de visiter en famille la charmante ville de Gananoque (5 167 hab.), notamment le centre-ville et ses boutiques où nous avons acheté quelques souvenirs. Après avoir fait le lunch, nous nous sommes rendus avec Ginette et Jean-Guy au village d'Ivy Lea (10 km au nord-est de Gananoque) pour embarquer à bord d'un bateau de la *Gananoque Boat Line*. Pour voir le château Boldt (situé du côté américain) et effectuer l'excursion en bateau d'une heure, et non celle de trois heures, il faut partir obligatoirement de là. En attendant l'embarquement des passagers à 13 h 30, nous avons pique-niqué sous l'ombrage des arbres qui entourent le kiosque de cette flotte de cinq navires à trois ponts qui naviguent sur les Mille-Îles.

« À sa sortie du lac Ontario, le Saint-Laurent est encombré d'un millier d'îles et d'îlots [...] Les eaux scintillantes, bordées de forêts, et les rochers de granit rose lentement érodés par les glaciers attirent les habitants des deux pays dont la frontière passe entre les îles. C'est, pour le Nord-Est du continent, l'une des régions de vacances les plus anciennes et les plus courues, naturellement dédiée au nautisme. » (Mi 239)

La promenade sur le fleuve Saint-Laurent constitue une manière séduisante de voir les Mille-Îles, égayées de bateaux de plaisance et de yachts, ainsi qu'un moment de détente où nous pouvions être tous ensemble. Ce tour nous plut grandement ; il correspondait aux souvenirs inoubliables que j'en avais gardés lors d'une randonnée à vélo avec des amis (de Niagara Falls à Lachenaie) voilà une vingtaine d'années. Les abords du Saint-Laurent et plusieurs îles sont parsemés de résidences principales ou

secondaires, de la simple cabane sur un îlot rocheux aux palaces de Millionnaire's Row sur l'île Wellesley, sans compter le château de George C. Boldt sur Heart Island. Vers la fin du 19<sup>e</sup> s., ce millionnaire allemand entreprit de bâtir un château de Rhénanie grandeur nature ! La grandiose structure de six étages et de 120 pièces devait témoigner de son amour pour sa femme Louise. Mais en 1904, lorsqu'elle mourut subitement, Boldt or-donna aux ouvriers d'arrêter sur-le-champ les travaux. Le cœur brisé, il ne retourna jamais sur l'île, laissant pendant 73 ans le château à la merci des éléments et des vandales. Lorsque la direction du pont des Mille-Îles acquit la propriété en 1977, il a été décidé que le château serait entretenu au moyen des revenus tirés de son exploitation afin d'en faire bénéficier les générations futures.

Après cette excursion en bateau, nous sommes retournés en famille au centre-ville de Gananoque pour savourer une crème glacée avant d'aller nous rafraîchir dans la piscine. Nous avons soupé de la pizza (de *Pizza Hut*) sur la terrasse arrière de l'hôtel où Ginette et Jean-Guy nous ont rejoints avec leur poulet cuit. Quelle belle journée !

### *Jour 52, 8 août — Gananoque-Morrisburg (106 km)*

Après avoir déjeuné à l'hôtel, nous avons pris la route à 8 h 15 avec un léger vent de dos. Nous en avons bien besoin, car Ginette et moi étions quelque peu « hypothéqués » : elle avait mal dormi et, du coup, était fatiguée, et moi, en pleine nuit, j'ai eu à nouveau mal au ventre. Cela durait depuis trois jours, mais ça n'a pas suffi pour m'arrêter de pédaler ; il en était ainsi de Ginette.

Le Thousand Islands Parkway et la route 2 sont fort jolis et pittoresques, balisés de maisons ancestrales, de fermes et de petits villages de style anglais aussi accueillants les uns que les autres ; de plus, ils suivent les rives du fleuve Saint-Laurent et offrent de belles vues sur celui-ci. Il nous arrivait d'y voir passer lentement un pétrolier ou un

navire. Sylvie, les enfants et Jean-Guy en ont profité pour s'arrêter à des endroits stratégiquement beaux afin de voir le fleuve et les Mille-Îles de plus près, ou encore le superbe Thousand Islands International Bridge qui relie le Canada aux États-Unis.

Nous avons dîné dans un parc en bordure du fleuve sous l'ombrage d'un gros abri métallique, où il y avait une petite colonie de bernaches. Je me souviens que les toilettes étaient d'une malpropreté exemplaire, et aussi qu'il nous fallait bien regarder où nous marchions afin d'éviter les nombreuses crottes de chien qui jonchaient le gazon. Mais la jolie vue sur le fleuve compensait largement ces légers désagréments ; la preuve, nous y sommes restés une heure !

La route s'est poursuivie, moins belle qu'en matinée, jusqu'à Morrisburg (2 400 hab.). Sitôt arrivés à 14 h, nous avons collationné de *sundae* au McDonald's d'une station-service. Après mûre réflexion, nous avons opté pour loger à cette communauté majoritairement agricole afin de nous reposer plutôt que de continuer malgré l'après-midi encore jeune. Il faisait environ 32 °C sans compter l'humidité atmosphérique ; c'était un temps « écrasant ». Nous avons loué deux chambres à The McIntosh Country Inn & Conference Centre où nous avons passé le reste de la journée à la piscine extérieure. Nous nous disions que cet après-midi détendu contribuerait sûrement à nous remettre en forme de pied en cap.

Nous avons invité Ginette et Jean-Guy à se joindre à nous pour souper, à notre chambre ; au menu, deux poulets cuits, des crudités, de la bière allemande, et une soirée mémorable de blagues ! Nous avons bien ri, même les enfants.

Il est à noter que Morrisburg est l'hôte de l'Upper Canada Village. « La construction du barrage de Cornwall, en faisant monter les eaux du Saint-Laurent, noya huit villages. La région, colonisée par les loyalistes à la fin du 18e s., possédait des bâtiments anciens que l'on résolut de

préservé en les réunissant près de Morrisburg. Ainsi naquit, à la fin des années 1950, Upper Canada Village, illustration d'une communauté du Haut-Canada de 1860 à 1867 : plus de 500 maisons, édifices religieux, bureaux, boutiques et autres bâtiments composent un village entier de 27 ha. C'est l'un des villages restaurés les plus connus du Canada et une attraction touristique très populaire, car une vingtaine de ces édifices historiques sont aujourd'hui ouverts au public. » (Mi 302) D'ailleurs, Upper Canada Village a été reconnu comme l'un des 10 meilleurs lieux historiques en Amérique du Nord. En 2000, il a gagné le prix de l'attraction nationale et internationale no 1 au Canada.

*Jour 53, 9 août — Morrisburg (ON)–Vaudreuil-Dorion (QC) (125 km)*

À 5 h 45, Sylvie écrivait son journal de bord dans la salle de bain pour ne pas faire de bruit ! Nous sommes partis tôt, avec un vent de dos et une chaleur accablante... Rien n'est parfait ! La route offre de magnifiques vues sur le bord du Saint-Laurent, en plus de croiser des résidences cossues, de belles fermes agricoles et d'élevage.

Nous avons collationné à l'entrée de Cornwall (45 640 hab.) dans un immense parc de toute beauté. Parce que les routes ne sont pas toujours bien indiquées en Ontario, nous pédalions sur la route 2 quand, on ne sait comment, nous nous sommes retrouvés sur la 34, ce qui nous a causé un détour inutile de 13 km.

Nous avons dîné au Québec, plus précisément à Saint-Zotique (4 158 hab.). Cela faisait bizarre non seulement d'entendre parler et de s'exprimer en français, mais aussi de voir des institutions et des marchés typiquement québécois, par exemple des Caisses populaires Desjardins, des Métro et des Uniprix ! La route 2, devenue la 338, est pire au Québec qu'en Ontario, surtout le long du canal Soulanges, mais elle offre néanmoins de belles vues sur celui-ci et sur ses

anciennes écluses aujourd'hui fermées. Le canal Soulanges est une voie navigable qui relie le lac Saint-François (à l'ouest) au lac Saint-Louis (à l'est). Le canal fut construit en 1899 et demeura en fonction jusqu'à l'avènement de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959.

À 15 h, nous étions déjà rendus à destination ; nous avons aussitôt réservé deux chambres au motel La Seigneurie de Vaudreuil. « Bof ! Les chambres sont peu chères et propres, mais sans plus », comme le disait Sylvie. Vaudreuil-Dorion est une ville de 19 920 hab. située dans la région administrative de la Montérégie. Elle est le fruit d'une fusion entre les anciennes villes de Vaudreuil et Dorion le 16 mars 1994.

Après une bonne douche, nous sommes partis sur-le-champ au centre d'information touristique pour vérifier le chemin le plus simple pour nous rendre au traversier d'Oka, ainsi que son horaire. Nous y avons fait une rencontre sympathique où je pouvais enfin m'exprimer dans ma langue maternelle et philosopher un peu sur l'importance de vivre ses rêves et sur la nécessité impérieuse de se donner des moyens concrets pour les vivre. Ensuite, place aux glaces ! Compte tenu du prix relativement bas du motel, cela nous a permis de souper au Harvey's !

### *Le Québec*

Permettons-nous une courte introduction sur cette province avant de poursuivre le carnet de voyage comme tel. Le Québec est situé dans l'est du pays, bordé à l'ouest par l'Ontario et la baie d'Hudson, au nord par l'océan Arctique, à l'est par Terre-Neuve-et-Labrador et le Nouveau-Brunswick, et au sud par les États-Unis. Ses vastes territoires offrent une gamme de paysages très diversifiés.

D'une superficie d'environ 1 542 000 km<sup>2</sup>, ce qui représente environ 15 % du territoire national, le Québec pourrait contenir trois fois la France ou cinq fois le Japon.

La densité de sa population est très faible avec 4,96 hab./km<sup>2</sup> (le Nord est presque inhabité). Avec une population d'environ 7,8 millions d'habitants en 2009, il occupe la 2e place au Canada, après l'Ontario. Quelque 6 millions de Québécois sont francophones, plus de 600 000 anglo-phones et 75 000, Amériindiens ou Inuits. Plusieurs milliers parlent les langues italienne, grecque, portugaise, vietnamienne, russe... Comptant près de la moitié du Québec, l'agglomération de Montréal est la plus importante.

« Si l'essentiel des activités économiques québécoises repose sur le secteur industriel (22 % du produit intérieur brut) et celui des services (65 %), la province continue néanmoins à exploiter ses abondantes ressources naturelles et à poursuivre des activités traditionnelles comme l'agriculture, la pêche et les fourrures [...] Le tiers de la production canadienne de pâtes et papiers provient du Québec, ainsi qu'une tonne sur sept du papier journal produit dans le monde. » (Mi 309) Cela est sans compter ses fabuleuses ressources hydroélectriques ainsi que la richesse de son sous-sol (or, argent, cuivre, fer, zinc, nickel, plomb). Aussi, le Québec compte parmi les cinq plus gros producteurs d'amiante du monde.

*Jour 54, 10 août — Vaudreuil–Dorion-Lavaltrie (101 km)*

Après avoir déjeuné tôt à la chambre, nous avons joyeusement enfourché nos vélos pour nous rendre à Hudson (5 600 hab. environ) afin de prendre le traversier d'Oka. À partir de Vaudreuil-sur-le-Lac (900 hab.), la route longe le lac des Deux-Montagnes et offre de jolies vues sur celui-ci et ses rives de sable. (Avec sa quarantaine de kilomètres de longueur et ses 150 km<sup>2</sup> de superficie, le lac des Deux Montagnes correspond en réalité à la dernière section de la rivière des Outaouais.) Chemin faisant, nous avons vu la maison de l'auteur-compositeur-interprète et poète Félix Leclerc (1914-1988) qui, durant les années

1950 et 1960, résida à Vaudreuil sur le chemin de l'Anse. Sa modeste maison était à vendre depuis une semaine au bas prix de 500 000 \$ !

En quelques coups de pédale (12 km), nous étions rendus à la Traverse d'Hudson, qui possède quatre bacs ou bachots des plus pittoresques d'une capacité d'une dizaine de voitures chacun. La traversée de dix minutes nous a conduits sur le quai d'Oka, construit en 1867. C'est en 1909 que l'on mit sur pied ce service de traversier qui n'a pas cessé depuis. C'est une expérience à faire au moins une fois dans sa vie !

À partir d'Oka (3 194 hab.), nous avons pédalé sur la route 338, qui est mal entretenue jusqu'à Côte Terrebonne. La section de Deux-Montagnes à Bois-des-Filion était la plus achalandée. Aussi, la chaussée était parsemée de flaques d'eau par-ci par-là, mais par chance, nous passions entre les gouttes !

C'était à la fois agréable et déconcertant de pédaler en terrain connu, notamment de Bois-des-Filion à Lachenaie, où nous avons dîné chez mon unique sœur, Jocelyne. Cette dernière section était pour nous « la route du bonheur », qui conduit à retrouver les siens le temps d'un repas et d'une conversation des plus pétillante. Un merci sincère à Jocelyne et à son mari, Mike, ainsi qu'à Rémi (leur fille, Julie, n'était pas là) et à notre filleul Pierre-Luc pour nous avoir accueillis avec tant de chaleur et d'enthousiasme, comme si nous étions des héros ! De son côté, Ginette est allée manger chez sa mère (à un demi-kilomètre) avec Jean-Guy. Il est à souligner que ni Sylvie ni les enfants n'ont été à notre domicile sauf moi, car ils avaient peur de ne plus vouloir repartir ! (J'ai été y chercher un vaporisateur nasal à base d'antibiotique afin de soigner une vilaine congestion qui s'était transformée en sinusite depuis Gananoque.) J'ai été stupéfait, en ouvrant la porte de notre maison : mes parents avaient fait sabler et vernir les planchers de bois franc — qui en avaient grandement besoin ! Mais je ne l'ai pas dit à personne pour ne pas gâcher

la surprise.

Nous sommes repartis à 14 h ; ce fut l'occasion pour saluer chaudement la mère de Ginette, Lorraine, et son beau-père, Émilien. Ginette et moi en avons beaucoup à nous raconter en pédalant ! Nous avons gaiement rejoint les rives du Saint-Laurent à Repentigny (54 550 hab.) où nous avons arrêté quelques instants pour saluer amicalement un de nos commanditaires d'exception, Devault La Source du sport. La route 138 (l'ancienne 2) offre de belles vues sur le fleuve entre Repentigny et Lavaltrie (5 967 hab.), où nous avons mis un terme à la journée à cause de la pluie. Nous avons alors embarqué dans la voiture pour aller coucher à Ste-Geneviève-de-Berthierville (à 25 km), car il n'y a aucun établissement hôtelier d'ici là. Le motel que nous avons déniché sur le bord du fleuve est vieux, mais propre ; il ne vaut cependant pas les 80 \$ que nous avons dû déboursier par chambre ! Nous avons soupé à l'intérieur, car la pluie était continue et ne semblait pas vouloir s'arrêter de sitôt.

Je sentais que le voyage tirait à sa fin même si nous avions encore quelques centaines de kilomètres devant nous, ce qui me rendait un peu triste et nostalgique. Aussi, Ginette et moi avons du mal à imaginer que nous avons autant pédalé ; le trajet de Vancouver à Lavaltrie ne fut pas effectué en avion, mais à vélo ! Les émotions de la journée ont fait que nous avons vite sombré dans le sommeil.

*Jour 55, 11 août — Lavaltrie-Trois-Rivières (94 km)*

Malgré un léger vent de face, non seulement le trajet s'est bien effectué, mais aussi il a été agréable. Après avoir déjeuné tôt à la chambre, nous sommes retournés — comme prévu — sur le lieu même où nous avons cessé de pédaler hier à Lavaltrie. La route 138 longe souvent les rives du fleuve Saint-Laurent, offrant de belles vues sur celui-ci, et quand elle s'en éloigne, par exemple à hauteur du lac Saint-Pierre où elle traverse de petites villes — telles que

Maskinongé (2 233 hab.), Louiseville (7 744 hab.) et Yamachiche (2 674 hab.) —, la route est aussi plaisante, mais différemment. Nous nous sommes arrêtés à Maskinongé pour collationner, à La Caillette, de glaces et de leur réputé fromage en grains qui fait « kwick kwick » lorsqu'on le mâche, comme le disait Sarah. Quand j'étais jeune, c'était une sortie familiale que nous faisons de temps en temps. Certaines choses n'ont pas changé, telles les têtes de vache empaillées, accrochées au mur, qui bougent mécaniquement de gauche à droite !

Nous sommes arrivés à l'hôtel Days Inn à Trois-Rivières vers 14 h, après un dîner détendu dans un parc en bordure du Saint-Laurent aux environs de Pointe-du-Lac ; les enfants se sont bien amusés dans une structure de jeu en bois, ainsi que sur la rive de sable du fleuve. Vers 15 h 30, nous avons eu une entrevue avec une journaliste de la télévision de Radio-Canada au sujet de cette traversée pour Développement et Paix.

Il est à noter que c'était la première fois du voyage que nous avons eu droit à deux chambres à moitié prix à la suite d'une discussion avec le gérant du Days Inn au sujet du reportage télévisé (qui se déroulait devant l'hôtel). Ensuite, nous avons visité le Vieux-Trois-Rivières où nous avons siroté un expresso, ou un café au lait, ou un chocolat chaud sur la terrasse d'un café fort sympathique, le Café Morgan, qui ressemble étrangement à certains cafés parisiens. Le café ou le chocolat chaud était d'autant plus délicieux que le dernier datait de si longtemps ! Puis nous avons marché jusqu'au port, qui offre de jolies vues sur le fleuve, où nous avons observé un bateau de plaisance provenant des îles Caïmans d'une valeur de 30 millions de dollars américains ! Son propriétaire n'est sûrement pas professeur à mi-temps et écrivain comme moi !

Nous étions de retour à l'hôtel juste à temps pour écouter les nouvelles télévisées de 18 h à Radio-Canada où, pour la première fois du voyage, nous pouvions voir un de nos reportages. Dès le début de la soirée, je me sentais

fatigué ; je soupçonnais fortement que la congestion nasale qui m'accompagnait depuis deux ou trois semaines était en cause ! Je me suis couché tôt, en même temps que les enfants.

Trois-Rivières (46 264 hab.) est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à mi-chemin entre Québec et Montréal, au confluent de la rivière du Saint-Maurice et du fleuve. Aujourd'hui, son économie est orientée principalement vers le secteur des services bien que l'industrie papetière soit encore dynamique. En 2002, le processus de fusion des municipalités a donné lieu à un regroupement des municipalités qui compte une population globale de 125 000 hab. L'origine de son nom, qui date de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, fait référence aux trois chenaux que forme la rivière Saint-Maurice à son embouchure avec le Saint-Laurent en s'écoulant entre les deux îles qui s'y trouvent.

*Jour 56, 12 août — Trois-Rivières–Québec (141 km)*

Dès le réveil, la journée s'annonçait plutôt difficile non seulement à cause d'un léger vent de face, mais surtout parce que j'avais évacué mon déjeuner ; en conséquence, je ne possédais aucune puissance dans les jambes. Je pense qu'il y avait plus qu'une simple déshydratation ; les maux intestinaux et musculaires assez fréquents depuis une semaine, n'étaient-ils pas aussi des manifestations sensibles de la fatigue du voyage ? Certes oui ! Le corps parle, il faut l'écouter, dit-on. En ce sens, ces « signes » en disaient long. Les kilomètres s'ajoutaient non seulement à l'odomètre, mais également dans notre organisme. Jusqu'à maintenant, les journées dites de repos avaient beaucoup plus servi à visiter en famille qu'à me reposer. Sur ce point, Ginette était plus sage que moi ! Mais je me disais : « Demain sera une vraie journée de repos où j'écouterai mon corps. Mais pour l'instant, c'est mon corps qui va m'écouter et il ira où je lui dirai d'aller ! » Cela dit, même si ma volonté a poussé mon corps dans ses derniers retranchements, celui-ci ne

pouvait pas me donner plus d'énergie qu'il en avait !

Cette limite physique fut compensée par une route agréable, émaillée de petits villages, de maisons ancestrales et de jolies vues sur le fleuve. Sylvie et les enfants ont photographié le Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap au Cap-de-la-Madeleine, situé à 5 km à l'est de Trois-Rivières. Cette imposante basilique octogonale (1955-1964) fut construite sur le site de l'église du père Désilets (1888) où s'étaient produits des faits miraculeux, dit-on. Encore aujourd'hui, c'est un important lieu de pèlerinage.

Chemin faisant, nous avons rencontré un monsieur de 65-70 ans qui a roulé avec nous environ une heure ; il n'en était pas à ses premières armes, vous pouvez me croire ! Ce fut un moment agréable où nous avons bavardé et poussé sur les pédales un peu plus fort que je ne l'aurais fait s'il n'avait pas été là. Ah ! Sacré orgueil ! Nous avons pris notre première collation sur le site du vieux presbytère de Batiscan, qui a été construit en 1816. Mais parce que nous y sommes arrivés avant les heures d'ouverture, nous n'avons pu le visiter, sauf Jean-Guy qui a pris le temps d'attendre. Quelques kilomètres plus loin, à Sainte-Anne-de-la-Pérade, Sylvie a acheté des fraises dans un kiosque en bordure de la route. Elle en a profité pour informer la propriétaire que nous traversions le Canada à vélo afin de ramasser des fonds pour Développement et Paix. Sylvie ne manquait pas une occasion d'en parler, comme nous d'ailleurs.

Du haut de ses 33 m (ou 108 pi), les doubles clochers de l'église de Sainte-Anne-de-la-Pérade en font un point de repère dans le paysage. Nous avons aperçu son imposante silhouette, qui se détachait nettement sur le ciel, avant même de traverser le pont qui franchit la rivière Sainte-Anne par la route 138. Il paraît qu'on la voit autant de l'autoroute 40 que des routes secondaires, du fleuve, et même de l'autre rive. Au Québec, peu d'églises paroissiales présentent un aspect aussi grandiose que l'église de cette ville de 2 151 hab., qui fut construite de 1855 à 1869.

Nous avons dîné aux environs de Deschambault, Port-

neuf ou Cap-Santé sur une table de pique-nique derrière un grand kiosque de fruits et de légumes établi sous un chapiteau. Puis la route s'est poursuivie jusqu'à la côte à Donnacona, que nous avons bien montée malgré notre peu d'énergie qui s'en allait toujours en diminuant. Je me souviens qu'à partir de Neuville, nous étions vidés au point que les plus petites montées nous demandaient un grand effort. Ginette et moi éclations souvent de rire tant cela était déconcertant pour nous ! C'est dans les environs de Neuville (3 346 hab.) que nous avons collationné de cornets achetés dans une station-service ; j'étais littéralement à plat, et Ginette n'en menait pas large non plus. Heureusement, il ne nous restait plus que 30 km d'ici Québec. Disons que c'est notre détermination qui a eu raison de ces derniers kilomètres. Soit dit en passant, Neuville a été choisie parmi les 20 plus beaux villages du Québec par le magazine *L'Actualité* en mai 1997.

Nous étions fiers de nous lors de notre entrée à Québec en voiture par l'autoroute 73, car nous disions en souriant : « Mission accomplie ! » Ayant manqué la « bonne » sortie, nous nous sommes perdus dans Québec avant de trouver l'hôtel Best Western du centre-ville où Sylvie avait réservé, cet après-midi, une chambre par téléphone (Ginette et Jean-Guy sont allés ailleurs). Dès notre arrivée, j'ai pris une douche chaude pendant que Sylvie et les enfants ont fait une saucette dans la piscine intérieure où je les ai ensuite rejoints. Une petite soirée tranquille commençait agréablement ce temps de repos bien mérité. Il est à noter que l'hôtel est situé dans le quartier Saint-Roch qui, à la faveur d'un programme de revitalisation de la Ville de Québec, revit depuis quelques années au point de devenir, il paraît, le nouveau centre de création artistique de la capitale. Il n'en demeure pas moins que ce quartier n'est pas très riche.

*Jour 57, 13 août — Québec*

Fondée par l'explorateur français S. de Champlain en 1608, Québec demeure la seule ville fortifiée d'Amérique du Nord à avoir conservé ses remparts, qui regroupent de nombreux bastions, portes et ouvrages défensifs ceinturant toujours le Vieux-Québec. La Haute-Ville, située sur le cap Diamant, avec ses églises, ses couvents et autres monuments, et la Basse-Ville, avec ses quartiers anciens, forment un ensemble urbain qui est un des meilleurs exemples de ville coloniale fortifiée. Le Vieux-Québec a été déclaré site du patrimoine mondial par l'UNESCO en 1985. Québec a célébré ses 400 ans le 3 juillet 2008, faisant d'elle la plus vieille ville francophone d'Amérique, d'où son surnom de Vieille Capitale, qui a su garder son caractère et son charme « vieille France ».

Québec compte environ 586 500 hab. (en 2005) ; sa communauté métropolitaine se chiffre à 717 600 hab. C'est la faible largeur du fleuve entre les villes de Québec et de Lévis, sur la rive opposée, qui a donné le nom à la ville. En effet, *Kébec* est un mot algonquin qui signifie « là où le fleuve se rétrécit ».

Sylvie était plutôt matinale depuis quelques jours. Elle se réveillait à 5 h 30 et se levait vers 6 h pour écrire son carnet de bord sans faire de bruit afin de n'éveiller personne. Une heure plus tard, nous étions tous levés. Je suis parti à la buanderie (située à un coin de rue de l'hôtel) avec Sarah et Nicolas pour laver mes vêtements cyclistes et, durant le cycle de lavage, nous en avons profité pour déjeuner à un restaurant tout proche. Je trouvais bien plaisant d'être ainsi avec deux de mes enfants pendant qu'Annabelle avait préféré découvrir à pied le quartier Saint-Roch avec sa mère.

De retour à l'hôtel vers 9 h 30, nous sommes aussitôt partis dans le Vieux-Québec ; j'ai décidé de me reposer tout en visitant tranquillement ! Le ciel, qui était couvert, s'est rapidement ensoleillé avec une température extrêmement clémente (25,26 °C), ce qui s'avérait très agréable pour marcher. C'était plaisant de parcourir en famille les étroites

rues pavées et tortueuses de la Haute-Ville et de la Basse-Ville.

La Haute-Ville, visitée en premier, « forme le cœur du Vieux-Québec. Champlain y fit bâtir Fort Saint-Louis en 1620. Le quartier garda pendant plus de deux siècles sa vocation religieuse et administrative. Au 19<sup>e</sup> s. apparurent d'élégants quartiers résidentiels ». (Mi 333) Naturellement, nous avons arpenté la Place d'Armes où se trouve le Château Frontenac (baptisé en l'honneur du comte de Frontenac), qui est un magnifique hôtel construit en plusieurs étapes sur le site de l'ancienne résidence du gouverneur : commencé en 1890, il n'a été terminé qu'en 1925. Face au château se trouve la terrasse Dufferin (nommé en l'honneur de Lord Dufferin, gouverneur général du Canada de 1872 à 1878), qui offre de spectaculaires vues sur le fleuve Saint-Laurent et la Basse-Ville. C'est un endroit que les enfants ont particulièrement apprécié, tout comme les remparts de la vieille ville, la rue du Trésor — où des artistes exposent leurs toiles ou gravures — et la cathédrale Notre-Dame-de-Québec. Toujours dans la Haute-Ville, le Séminaire de Québec est la plus ancienne institution d'enseignement supérieur du Canada (1663) qui abrita l'Université Laval jusqu'en 1950, et le monastère des Ursulines, le plus vieil établissement pour jeunes filles d'Amérique du Nord (1639).

Puis nous sommes descendus dans la Basse-Ville.

« Elle fut à l'origine un comptoir de fourrures établi par Champlain autour de son "Habitation" au début du 17<sup>e</sup> s. En 1970, le gouvernement du Québec entama la restauration du quartier. De nos jours, restaurants, boutiques et galeries d'art pullulent autour des pavés chargés d'histoire de la place Royale, ainsi que le long de la rue du Petit-Champlain, typique du 18<sup>e</sup> s. » (Mi 337) Soulignons que la place Royale est le cœur de la Basse-Ville, car jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> s., elle fut le centre de l'activité économique de Québec. Nous ne nous sommes pas rendus jusqu'au

Vieux-Port, qui joua un rôle primordial dans le développement du Canada jusqu'au jour où il périclita à la fin du 19<sup>e</sup> s.

Après presque trois heures de marche, nous sommes retournés à notre chambre d'hôtel pour dîner de victuailles (pains, pâtés, fromage et crudités) que nous avons achetées au passage. Après une courte pause, nous sommes allés — à deux pas de l'hôtel — sur la rue Saint-Joseph, qui était fermée à la circulation pour la fin de semaine, où se déroulait une fête publique remplie d'animation : jeux gonflables, amuseurs, musiciens, artisans... Sur cette rue se trouve un magasin de jouets du nom de *Benjo* où les enfants peuvent jouer librement avec certains jouets. Imaginez leur bonheur ! Sur le parvis de l'église Saint-Roch, qui est la plus grande église de la ville, nous avons mangé notre premier blé d'Inde de l'été. Oh ! qu'il était bon, mais pas autant que ceux que l'on retrouve dans la région de Terrebonne et de Laval ! Il faut dire que mon père étant, entre autres, agriculteur, je suis devenu un fin gourmet en la matière ! Il est à noter qu'il y avait beaucoup de chiens à cette fête. C'est que saint Roch fut sauvé par un chien, d'où le fait qu'il a été nommé par l'Église catholique le « patron des animaux domestiques ».

Après une courte marche en famille sur la rue Saint-Joseph, j'ai fait une halte de presque deux heures dans un café Van Houte pour trier doucement les photos à envoyer à Martin afin qu'il les mette sur notre site Internet. Évidemment, j'ai en profité pour prendre deux expressos pendant que Sylvie et les enfants s'amusaient bien à la fête et chez *Benjo*. Ils sont venus m'y rejoindre pour la collation de 4 h de l'après-midi, et puis ils m'ont tous conduit avec enjoyment à ce fameux magasin de jouets. Retournant avec les enfants à l'hôtel pour se baigner dans la piscine et pour relaxer dans le spa, Sylvie a poursuivi seule sa tournée des étals et des kiosques de produits artisanaux avant de revenir à la chambre pour transférer les photos de la journée sur le portable.

Ensuite, nous sommes revenus sur la rue St-Joseph pour dénicher un bon restaurant à prix abordable où nous avons mangé un steak frites ; depuis les Prairies, on en rêvait ! Pendant que la fête se poursuivait sur la rue en musique et en chanson, nous nous rendions compte que certaines personnes commençaient à boire excessivement et devenaient, du coup, moins sympathiques pour les enfants, c'est alors que nous avons décidé de retourner à l'hôtel pour nous coucher tôt.

*Jour 58, 14 août — Québec–Saint-Jean-Port-Joli (91 km)*

Réveil à 5 h 45. Après avoir déjeuné à la chambre, nous sommes immédiatement partis pour prendre le traversier, où nous avons rejoint Ginette et Jean-Guy ; nous en avons à nous conter ! Il est à noter que c'est la dernière demi-journée que Jean-Guy passa avec nous, et le moral de Ginette s'en ressentait. Le traversier prend 10 min à parcourir le kilomètre qui relie Québec à Lévis. C'est plus rapide et plus agréable de traverser ainsi en bateau que de prendre la voiture pour sortir de Québec par les autoroutes.

La Ville de Lévis est issue du regroupement de dix municipalités, sur la rive sud de Québec, dont la population totale s'élève à près de 125 000 résidants ; Lévis comme telle compte 40 926 hab. Liée à Québec par les ponts de Québec et Pierre-Laporte ainsi que par le service des traversiers, Lévis constitue le principal pôle de développement économique et urbain de la région Chaudière-Appalaches.

Dès la sortie du traversier, la magnifique piste cyclable de 13,5 km du « Parcours des Anses » nous était accessible ; cela commençait bien la journée même si, aujourd'hui encore, un léger vent de face était au rendez-vous. Sylvie, les enfants et Jean-Guy nous ont rejoints à Beaumont (2 153 hab.) par la route 132. Cette route, qui suit les rives du Saint-Laurent, offre de belles vues sur le fleuve ainsi que sur

l'île d'Orléans. Les villages, qui se succédaient au rythme des coups de pédale, ont tous un cachet particulier qui les rend uniques. Nous avons dîné dans une aire de jeu pour enfants à Montmagny (11 814 hab.), connue principalement pour son festival de l'oie blanche en octobre et son festival international de l'accordéon durant la fin de semaine de la fête du Travail. Ginette et Jean-Guy ont mangé en tête-à-tête au McDonald's, puis il est parti pour Terrebonne vers 14 h après nous avoir salués ; trois heures plus tard, il reprenait son travail... Ce fut une journée remplie d'émotion pour Jean-Guy et Ginette.

Chemin faisant, nous avons rencontré à nouveau « Santa Claus » sur la route ; quel plaisir de le revoir ! Voilà déjà un peu plus d'un mois que nos chemins ne cessaient de se croiser... Heureux hasard, destin ou synchronicité, qu'importe puisque le résultat était toujours le même : une grande joie pour nous tous !

À Saint-Jean-Port-Joli, nous avons trouvé un motel sur la route 132 qui offre de fort jolies vues sur le fleuve. Une fois bien installés dans notre chambre, nous avons savouré des sorbets maison à la Boulangerie Sibuet, qui vend également du pain artisanal, des viennoiseries, des chocolats maison, des produits du terroir, des soupes-repas et des sandwiches. Aussi, nous y avons acheté une tarte aux pommes et aux bleuets que nous avons dégustée lentement au souper. Puis Sylvie et les enfants se sont assis dans de vieilles chaises de bois sur le bord du fleuve pour observer le ciel étincelé de jaune, d'orangé et de rouge sous le magnifique coucher du soleil.

Avec sa population de 3 500 hab., Saint-Jean-Port-Joli représente un village touristique incontournable. De nombreuses sculptures sont présentes sur l'ensemble de son territoire. Cette localité a été désignée Capitale culturelle du Canada en 2005, en reconnaissance de ses réalisations dans le domaine des arts et de la culture.

*Jour 59, 15 août — Saint-Jean-Port-Joli–Rivière-du-Loup  
(98 km)*

Nous avons pédalé face au vent, mais cela était largement contrebalancé par de magnifiques vues sur le fleuve Saint-Laurent et ses îles ; par exemple, dans la région de Saint-Jean-Port-Joli, nous pouvions distinguer clairement L'Isle-aux-Grues et l'Isle-aux-Coudres. De La Pocatière à Sainte-Luce-sur-Mer, en passant par Kamouraska, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles et Rimouski, c'est la région du Bas-Saint-Laurent, caractérisée par des plaines fertiles et des plateaux, et aussi par la splendeur du fleuve.

Nous avons atteint rapidement La Pocatière (4 468 hab.), qui est à la pointe de la recherche dans le secteur agroalimentaire, puis Saint-Denis où nous avons collationné devant une somptueuse résidence victorienne, la Maison des Chapais — que Sylvie et les enfants ont visitée. Elle fut construite en 1833 par Jean-Charles Chapais, fondateur de la paroisse qui s'illustra sur la scène politique canadienne en tant qu'un des pères de la Confédération, et Georgina Dionne, fille du seigneur de Kamouraska. La maison comporte trois étages aménagés avec les meubles originaux et plusieurs dépendances.

Quelques coups de pédale et nous avons gagné Kamouraska. Il est difficile d'imaginer que ce village de 701 hab. était l'un des plus peuplés du Bas-Saint-Laurent au 18<sup>e</sup> s. Ses petites rues sinueuses, sa promenade le long du rivage, ses quais et ses jolies maisons en font un lieu de villégiature typique. Quand la mer se retire sur plus de 2 km, elle laisse à découvert des battures à perte de vue.

Entre Kamouraska et Saint-André (658 hab.), nous avons rencontré à nouveau « Santa Claus » avec lequel nous avons pédalé et dîné dans une halte d'hébertisme où il fallait payer pour les tables de pique-nique et les toilettes. Cela nous a tellement frustrés que nous avons préféré manger sur le bord du coffre de la voiture plutôt que d'accepter cette règle inconvenante... Bienvenue au Québec ! Puis le « Père Noël » est re-parti avant même que nous ayons terminé notre repas... Un homme

sympathique, rieur, enjoué et philosophe : « Écoute ton corps. Bien moi, c'est lui qui m'écoute ! C'est la tête qui fait marcher le corps, et non l'inverse. Moi, je dis à mes jambes : "Pédalez", et ils pédalent ! » disait-il.

À Notre-Dame-du-Portage (1 307 hab.), il y avait jadis un sentier de portage tracé entre le Saint-Laurent et le lac Témiscouata qui permettait de rejoindre le fleuve puis la baie de Fundy. Ce sentier avait une importance stratégique comme route postale et sentier militaire. La collation que nous venions d'y prendre ne nous a pas empêchés d'en redemander une autre à notre arrivée à Rivière-du-Loup (18 374 hab.), d'autant plus qu'il y a un Tim Hortons ! Cela faisait si longtemps... Puis il fallait bien fêter la dernière journée des dix ans de Sarah ! Nous avons ensuite trouvé un joli motel sur la route 132, le Saint-Patrice, mais comme hier, le prix des chambres était gonflé. Que voulez-vous ? Nous étions dans une ville touristique et, qui plus est, en haute saison !

Vers 16 h 30, nous étions à l'ombre d'un abri sur la terrasse du motel. Après le souper (un poulet cuit, des frites, de la sauce, de la salade de choux et des légumes achetés à l'épicerie du coin), nous avons pris une bière sur la terrasse d'où nous pouvions voir un peu le fleuve de l'autre côté de la rue. Notons que c'est dans ce motel que Sylvie a oublié son carnet de bord, mais après en avoir avisé le propriétaire par téléphone, il lui fut envoyé par la poste à notre domicile... Ouf !

Avant de clore la journée, un mot sur Rivière-du-Loup. Pôle économique, capitale culturelle du Canada en 2003 et ville de l'année au Québec en 2004, elle se distingue par son dynamisme, sa localisation stratégique et son histoire. Dès la fin du XVIIe siècle, cette seigneurie se révèle un important poste de traite des fourrures.

*Jour 60, 16 août — Rivière-du-Loup–Rimouski (110 km)*

La première chose que nous avons faite au réveil fut

de souhaiter « joyeux anniversaire » à Sarah, qui fêtait aujourd'hui ses 11 ans. Aussi, nous lui avons offert un petit cadeau de la part de toute la famille, acheté hier au motel : deux charmants bélugas en belle poterie fabriqués par des artisans de Charlevoix. Ginette lui a donné une boîte de succulents chocolats... Sarah était vraiment heureuse.

Après les quinze premiers kilomètres, nous avons enfin eu un vent de dos ; et quel vent ! C'est la journée que nous attendions depuis longtemps ! Non seulement que « ça roulait », mais cela fait du bien au moral ! Ce fut une journée de pure joie !

Comme hier, la route suit les rives du fleuve Saint-Laurent et offre de splendides vues sur celui-ci, en plus de croiser des localités ou villages dont certains ont particulièrement attiré notre attention... Installée entre le fleuve et les collines verdoyantes, L'Isle-Verte (1 519 hab.) réunit des paysages naturels et « humanisés » par plusieurs siècles d'occupation. Au milieu du 19<sup>e</sup> s., cette municipalité était déjà un village florissant avec ses multiples entreprises dont les produits étaient transportés en goélette sur les marchés du Québec. Quelques kilomètres plus loin, nous avons gagné Trois-Pistoles (3 739 hab.). La petite histoire veut qu'un marin ait perdu dans la rivière son gobelet d'argent d'une valeur de trois pistoles (la monnaie de l'époque). Terre de légendes, l'endroit était déjà fréquenté par les baleiniers basques avant la venue de Jacques Cartier ! Après Saint-Simon (454 hab.), nous avons gagné Saint-Fabien (1 893 hab.), qui est non seulement un « village de la mer » avec ses résidences d'été près des hautes falaises, mais aussi un « village de la terre » avec ses champs et ses tourbières.

Nous avons pris le temps de dîner dans un parc municipal à Bic (2 915 hab.) tout en conversant avec « Santa Claus », que nous venions de rencontrer à nouveau ! Ce village de vacances est bordé par la mer et les paysages tout en relief du parc national du Bic. Quelques kilomètres plus loin, la fameuse côte du Bic — dont Ginette me parlait depuis une

heure — nous attendait... Quelle montée ! Mais j'avoue que je m'attendais à pire à cause de la façon dont elle en parlait ; il faut dire qu'elle s'y était déjà colletée ! Est-ce parce que nous en avons connu de plus rudes, notamment dans l'Ouest, ou que sa mémoire avait grossi l'obstacle, ou que nous étions au maximum de notre forme ; ou mieux, ne serait-ce pas un subtil mélange de « toutes ces réponses » ? Probablement. Nous avons certes connu quelques bonnes montées aujourd'hui, mais pas dans la catégorie du Bic ; pour cela, il nous faudrait remonter en Ontario du Nord ! Le fait est que nous l'avons gravi en première vitesse, et que cela a réveillé autant les muscles des jambes que les pulsations cardiaques !

De là, nous étions à environ 18 km de Rimouski ; nous y sommes arrivés à 14 h 30 où nous sommes tombés sur l'hôtel Comfort Inn — qui était sur notre chemin. À mi-chemin entre Québec et Gaspé, cette ville de 42 105 hab. est la capitale océanographique de la province. Depuis le fleuve jusqu'à la terrasse qui la surplombe, Rimouski s'étale en gradins. À l'horizon, le fleuve et l'île Saint-Barnabé forment un panorama en mouvance selon les saisons et le rythme des marées.

Après avoir déchargé les bagages de la voiture, nous sommes tous allés de bon cœur au Tim Hortons pour fêter Sarah. Selon son choix (Sylvie et moi lui avons proposé trois restaurants), nous avons soupé à La Cage aux Sports, ce qui, encore une fois, a fait plaisir à tout le monde ! Cette soirée a été mémorable à tous les égards... et la joie était palpable. Puisque c'était fête, chacun a commandé l'assiette de son choix... au diable la dépense ! Comme c'est la coutume de l'endroit, les enfants ont patienté en mangeant gratuitement du maïs soufflé que les adultes ont agrémenté d'une bière en fût ! Nous avons pris le temps de fêter Sarah et de lui dire de mille et une manières « je t'aime, et je suis fier de toi ». Oh ! oui. Ce fut une soirée mémorable.

*Jour 61, 17 août — Rimouski-Matane (98 km)*

Pour un cycliste, c'est une journée bénie des dieux ! Nous avons eu droit au plus beau vent dans le dos depuis l'Alberta, le genre de vent qui fait que l'on manque de vitesses ! Nous pédalions entre 38 et 43 km/h pratiquement sans effort au point que le trajet s'est entièrement effectué en matinée. En contrepartie, il faisait froid, très froid ! Mais cela, nous l'acceptons sans protester, et si tel était le prix à payer pour avoir un tel vent, nous étions prêts à aimer cette indécente température ! Que dire de plus sinon que la route révèle toute la majesté et la magnificence du fleuve ? Nous ne cessons de nous émerveiller à tous les détours !

La péninsule gaspésienne commence à Sainte-Flavie (940 hab.), à l'endroit où la route 132 se divise en deux pour former une boucle itinérante d'environ 885 km. C'est là que nous avons changé d'itinéraire. En théorie, nous devons prendre la vallée de la Matapédia et passer par Mont-Joli pour aller rejoindre Campbellton (NB). Si nous avons respecté ce trajet, nous aurions pédalé les 210 km de Rimouski à Campbellton en deux jours (aujourd'hui et demain), c'est-à-dire que le périple aurait pris fin promptement... Pas question ! Nous avons alors décidé de faire le tour de la Gaspésie, car nous voulions faire découvrir Gaspé et Percé aux enfants ; nous en avons le temps à la condition d'effectuer ce grand détour en auto. Nous étions ainsi assurés de retrouver tout au long de ce nouveau parcours des paysages spectaculaires de mer et de montagnes, de vallées, de baies et de côtes aux aspects des plus diversifiés. Nous avons choisi de ne pédaler que la distance initiale ou un peu plus. En gagnant aujourd'hui Matane à vélo, il ne nous restera plus que 111 km à parcourir, ce que nous effectuerons samedi en pédalant de Bonaventure à Campbellton.

À 9 km à l'est de Sainte-Flavie, nous avons croisé le petit village paisible de Grand-Métis (280 hab.), connu pour les Jardins de Métis. Il semble que le nom Métis provienne

du mot micmac *mitisk* signifiant « bouleau et tremble », qui sont des essences d'arbre se retrouvant en quantité autour de la rivière. Deux kilomètres plus loin, nous rejoignons Les Boules (402 hab.), qui tient son nom des rochers aux formes arrondies présents dans le Saint-Laurent juste en face du village. Cette municipalité est contiguë à Métis-sur-Mer (630 hab.) et la plage rejoint les deux villages. Ce dernier village se démarque de ceux environnants par la grande beauté et la richesse de ses habitations. Lieu de villégiature depuis sa fondation, Métis-sur-Mer est demeuré la destination estivale préférée de plusieurs anglophones.

C'est dans les environs de ce dernier village que j'ai bien failli mourir... Je descendais une côte sans accotement avec vélocité lorsqu'un camion et un autobus se sont croisés à ma hauteur, me laissant comme seule bande de roulement l'étroitesse de la ligne blanche qui était complètement fissurée et crevassée. En freinant légèrement, j'ai réussi à me modérer à 40 km environ, mais à cette vitesse-là, je serrais mon guidon fermement pendant que j'étais secoué par les tremblements convulsifs de mon vélo. En une fraction de seconde, j'ai eu le temps de dire une prière pendant que les roues du camion et de sa longue remorque passaient à moins d'un centimètre de mon épaule et de mon guidon gauches, me faisant dangereusement osciller de droite à gauche. La montée fulgurante d'adrénaline fut telle que je n'ai pas eu vraiment le temps d'avoir peur, sinon après coup ! J'étais encore sous le choc plusieurs minutes plus tard ; je respirais à plein poumon, heureux d'être en vie, car je savais pertinemment que j'aurais pu passer sous les roues pendant le mouvement de roulis.

La route s'est poursuivie calmement, parsemée de villages de pêcheurs, offrant toujours d'aussi belles vues sur le fleuve. Nous sommes passés par Baie-des-Sables (660 hab.), qui est reconnue pour son patrimoine architectural : en plus du quai, de l'ancien moulin et de l'imposant

clocher de son église, il y a des maisons ancestrales. 17 km plus loin, nous gagnions Saint-Ulric (1 650 hab.), qui continue à développer des entreprises agricoles et commerciales. Depuis 1999, le parc éolien Le Nordais exploite 57 éoliennes ; 24 de celles-ci sont situées à l'intérieur des terres de cette municipalité.

Nous sommes arrivés à Matane (14 978 hab.) vers midi trente ; nous étions heureux de dîner au McDonald's — au chaud — en prenant tout notre temps, d'autant plus qu'il y a une aire de jeu pour les enfants aménagée au sous-sol. Puis nous sommes allés au barrage Mathieu-d'Amours, construit au centre-ville en 1971, pour observer les saumons qui remontent le cours de la rivière Matane (de mi-juin à octobre) par une passe migratoire de 44 m. Quel spectacle ! Certains saumons sautaient littéralement un mètre ou deux hors de l'eau. Vous avez sûrement deviné que Matane, capitale mondiale de la crevette, est reconnue également pour sa pêche au saumon. Cette ville constitue le pôle où convergent deux mondes, l'un tourné vers le fleuve devenu mer, l'autre axé sur la rivière. Notons que Matane est le centre urbain et commercial de la région. Son nom vient d'un mot micmac signifiant « vivier de castor ».

Le motel que nous avons déniché était directement sur le bord du fleuve, et même s'il faisait toujours aussi froid, cela n'enlevait rien des vues superbes qui s'offraient à nous. Après que Sylvie et Ginette ont fait une petite épicerie, il s'est mis à pleuvoir jusqu'aux alentours de 20 h, ce qui nous a toutefois permis d'assister, de la grève, à un coucher de soleil des plus magnifiques.

Il est à noter que nous sommes aujourd'hui passés de la région du Bas-Saint-Laurent à la Gaspésie (quelque 139 000 hab.). Sa superficie correspond à peu près à celle de la Belgique, laquelle compte en revanche plus de 10 millions de personnes ! La péninsule est bordée par l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent et par la baie de Chaleur.

*Jour 62, 18 août — Matane-Percé*

Après avoir déjeuné à la chambre, j'avais calculé qu'il y a 407 km d'ici Percé, ce qui nous laissait le temps de visiter en chemin. Comme hier, la route 132 offre toujours de splendides vues sur le Saint-Laurent et sur la côte. Le fleuve s'élargit constamment à tel point que nous perdions de vue l'autre rive. Que de photos prises en cette journée au tournant d'un détour, d'une falaise ou à l'entrée de villages de pêcheurs !

Après Grosses-Roches (457 hab.), qui tire son nom du fait de la présence d'un grand nombre de petits rochers sur son territoire, nous avons rencontré sur notre chemin un village typique de la Gaspésie, Les Méchins (1 220 hab.). Après 69 km, nous avons arrêté à la halte routière de Capucins, qui est un village à vocation agricole de moins de 280 hab., où il y a une vue unique sur la baie des Capucins et le parc Le Nord-dais de Cap-Chat (2 913 hab.). Cette dernière localité est devenue synonyme d'énergie éolienne : on y trouve 76 éoliennes à axe horizontal exploitées sur une base commerciale. À l'est du parc, vous verrez aussi Éole, la plus haute éolienne à axe vertical du monde (110 m). Un centre d'interprétation vous propose d'en connaître tous les secrets. Après quelques photos, nous avons repris la route jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, qui fut en partie détruite par un incendie en 1915. La destruction n'ayant été que partielle, il reste de très belles maisons ancestrales à l'est de l'église. Avec ses 6 960 hab., c'est la ville la plus densément peuplée entre Matane et Gaspé. C'est à Sainte-Anne-des-Monts que se termine l'estuaire du Saint-Laurent ; après cette ville, on parle du Golfe, qui est une vraie mer ! Aussi, c'est ici qu'on peut prendre la route 299 pour aller dans le Parc national de la Gaspésie, qui comprend 25 des 40 plus hauts sommets du Québec, ou encore pour traverser la péninsule du nord au sud jusqu'à New Richmond.

« Après le parc de la Gaspésie, la route 132 longe la côte et gravit des falaises. Superbes vues sur les montagnes, les vallées, la mer et les pittoresques villages de pêcheurs. » (Mi 315) À La Martre (270 hab.), nous avons été charmés par un beau phare rouge encore opérationnel sur la falaise : le Musée de phares (1906). Un peu plus loin, lorsque le village de Mont-Saint-Pierre nous est apparu au détour de la route arpentant la côte, nous fûmes tous séduits par sa beauté naturelle, ou si vous préférez, par l'harmonie qui existe entre cette ancienne vallée glaciaire, la montagne et la baie. Surplombant la mer avec ses 411 m, la pente abrupte du mont Saint-Pierre est aujourd'hui l'endroit idéal pour les activités de plein air, notamment pour la pratique du vol libre.

Nous avons dîné entre Matane et Percé dans une halte routière avant Grande-Vallée, qui surplombe cette ville et le Saint-Laurent ; la vue était tellement spectaculaire que nous y avons passé à peu près 45 min malgré le vent glacial. Située à l'embouchure de la rivière Grande-Vallée, cette localité tient son nom de la large vallée très fertile formée par la rivière. Malgré le déclin de la pêche, le village a su prospérer grâce au développement du secteur forestier et de celui des services.

À 120 km de Grande-Vallée, nous avons collationné de *sundae* au McDonald's de Gaspé à 3 h 30 de l'après-midi, après avoir monté et descendu plusieurs côtes abruptes. Gaspé, c'est un incontournable du tourisme en Gaspésie ! C'est ici que Jacques Cartier planta sa croix en 1534. Son toponyme provient de *Gespeg* en micmac, qui signifie « fin des terres ». Avec une population de 15 130 hab., Gaspé regroupe plus de 17 villes et villages, ce qui en fait l'une des plus grandes villes en superficie du Québec. Avec les rivières de York, Dartmouth et Saint-Jean qui débouchent sur Gaspé, on peut y pratiquer la pêche, la randonnée, le nautisme et bien d'autres activités de plein air.

25 km avant Percé, le charmant village de Belle-Anse

offre une vue imprenable sur l'anse, le rocher Percé et l'île Bonaventure... Nous sommes arrivés à Percé vers 17 h. Après avoir loué une chambre au motel Bellevue, marché dans la ville et fait quelques boutiques, nous avons déniché un bon restaurant de fruits de mer pour fêter notre traversée du Canada à vélo. Nous nous sommes ainsi retrouvés au *Fou de Bassan* où j'ai dégusté un homard et partagé une bouteille de vin blanc avec Sylvie et Ginette, pendant que Nicolas a enfin mangé un saumon, et Sylvie, un blanc de poulet à la sauce au miel et aux canneberges... Un dîner de roi ! Nous nous sommes remémoré les beaux moments du voyage tout en écoutant jusqu'à 22 h un chansonnier qui a magnifiquement interprété, entre autres, des chansons de Cabrel. Quelle soirée mémorable !

### *Jour 63, 19 août — Percé-Bonaventure*

Depuis les années 30, Percé est un village à vocation touristique, qui compte aujourd'hui quelque 4 000 hab. Avant l'arrivée des Européens, c'était un lieu de pêche de prédilection pour les Micmacs, et au 17<sup>e</sup> siècle, il s'avérait le plus important centre de pêche de la Gaspésie. Le village doit son nom à son impressionnant rocher de calcaire jaune et rouge que la mer a percé. La gigantesque falaise de 438 m de longueur sur 88 m de hauteur était autrefois rattachée au rivage, c'est-à-dire au mont Joli. Le rocher Percé constitue l'attrait touristique naturel le plus célèbre de la province. Sa beauté, ses dimensions et sa couleur nous ont émerveillés. On peut s'y rendre à pied, et même atteindre le trou à marée basse par le côté sud. Formé au fond de la mer il y a 350 millions d'années, le rocher Percé surgit des profondeurs tel un navire renfloué. Dans leur récit de voyage, les découvreurs des Amériques mentionnent la présence de deux trous dans cette falaise. C'est que l'une des arches s'est écroulée le 17 juin 1845, formant le monolithe à droite du trou actuel (vue de Percé).

Après une courte marche jusqu'au quai, nous embarquions (sauf Ginette) à 9 h sur un des bateaux des *Bateliers de Percé* qui passe près du Rocher et fait le tour de l'île Bonaventure (4,16 km<sup>2</sup>) avant de nous y débarquer. Cette île est en fait un parc provincial qui héberge sur ses falaises la deuxième plus grande colonie de fous de Bassan du monde (120 000), ainsi que plusieurs autres espèces d'oiseaux (macareux, cormorans, godes, etc.). Près de 200 000 oiseaux marins y nichent en toute sécurité durant la saison estivale. Avant d'accoster à l'Île, nous avons vu du bateau plusieurs phoques venus se réchauffer au soleil sur des rochers à fleur d'eau. Sur l'île Bonaventure, l'excursion commença par une marche de 2,8 km pour nous rendre aux falaises où nichent les fous de Bassan, que nous avons observés longuement. C'est impressionnant de voir et d'entendre tant d'oiseaux en si peu d'espace. Cette randonnée pédestre vaut bien les 45-50 min pour l'aller seulement, mais Annabelle l'a trouvée un peu longue.

De retour, nous avons dû laisser la chambre et embarquer les bagages dans la voiture, puis nous avons dîné avec Ginette vers 13 h sur une table de pique-nique du motel sur le bord de l'océan Atlantique. Quel agréable moment ! Ensuite, nous avons poursuivi notre visite de la ville et de ses petites boutiques avant de quitter Percé pour Bonaventure (137 km) vers 15 h 30, que nous avons gagnée en 2 h environ.

Mais avant de partir, nous avons touché à l'eau de l'Océan et pris des photos de circonstance telle que nous l'avions fait à Vancouver lorsqu'on avait mis nos pieds dans le Pacifique. Ainsi se confirme la devise de cette traversée du Canada à vélo : d'un océan à l'autre. Oui ! Nous pouvons dire que nous avons pédalé d'un océan à l'autre puisqu'à hauteur de Matane, le golfe du Saint-Laurent, salé d'ailleurs, est devenu la mer, et de-main nous arriverons à Campbellton à vélo, qui est située sur une des baies de l'océan Atlantique, soit sur la baie des Chaleurs.

Chemin faisant, nous avons traversé L'Anse-aux-Gascons, à l'extrémité est de la baie des Chaleurs. La baie est protégée des vents par les éléments naturels qui l'entourent et jouit d'un microclimat qui tempère ses eaux ; en ce sens, elle mérite bien son nom ! Depuis Gaspé, il y a un nombre élevé de plages sablonneuses que nous avons croisées, ce qui nous a grandement étonnés.

À Bonaventure, nous avons déniché un bel hôtel abordable (77 \$ sans les taxes) du côté de la baie des Chaleurs, le Riôtel, situé en face de l'église Saint-Bonaventure dont la voûte est recouverte d'œuvres du peintre Georges S. Dorval. Le soir venu, nous avons eu droit à un magnifique coucher de soleil sur la baie qui étincelait sous la pleine lune, ce qui créait un effet miroir hallucinant.

*Jour 64, 20 août — Bonaventure (QC)-Campbellton (NB)  
(120 km)*

Ce matin, Ginette et moi étions frénétiques. Non seulement cela faisait deux jours que nous n'avions pas pédalé, mais surtout nous étions conscients que c'était la dernière journée à vélo du voyage. Soulignons que nous étions bien habillés pour le départ, car il faisait froid, mais nous avions le sourire fendu jusqu'aux oreilles !

La route 132, agréablement vallonneuse, longe en majeure partie la baie des Chaleurs, offrant ainsi de splendides vues sur celle-ci. Aussi, nous avons croisé de charmants villages et de jolies fermes agricoles, par exemple à Saint-Siméon. La première heure, nous avons eu par bonheur un léger vent de dos, ce qui nous a permis de parcourir 78 km avant de dîner malgré les vallons qui nous ralentissaient un peu. Nous avons mangé dans un parc à Nouvelle (1 960 hab.) où il y avait beaucoup de mouches noires (nous avons nos capuchons sur la tête afin qu'ils ne nous piquent pas dans le cou). Avant de reprendre la route, nous avons rencontré un couple cycliste sympathique au

dépanneur avec lequel nous avons parlé une bonne heure, et l'un d'eux avait un vélo *Fondriest* comme les nôtres (un *Mega Plus*) ! Et juste comme nous nous apprêtions à partir, Jean-Guy arrivait en voiture !

Avec tout cela, nous avons enfourché nos vélos à 14 h 30 pour nous rendre d'une traite à Campbellton (42 km). Le temps fort nuageux amenait quelques gouttes de pluie à nous tomber sur la tête, mais c'est surtout l'adrénaline et l'excitation de pédaler les derniers kilomètres de ce périple qui ont fait que nous avons poussé plus fort que d'habitude. Notre arrivée à Campbellton constituait une belle victoire. Quand j'ai traversé le Pont interprovincial reliant Pointe-à-la-Croix (QC) à Campbellton (NB), un sentiment intense de fierté et de triomphe m'habitait, et il en était ainsi de Ginette, de Sylvie et des enfants. Nous pouvions claironner haut et fort : « Mission accomplie ! Nous avons vécu notre rêve ! » Total du voyage : 5 392 km. Notre grand détour par les chutes de Niagara nous a permis de reprendre les kilomètres « sautés »... C'est vraiment super !

Dès notre arrivée à Campbellton (7 798 hab.), nous avons pris un café ou un chocolat chaud avec une tartelette aux pacanes au Tim Hortons — tradition oblige ! Puis nous avons loué deux chambres à l'hôtel Howard Johnson, situé à deux pas du café et du Pont interprovincial. Après une bonne douche, nous avons tous fêté dignement la fin de cette odysée mémorable à une brasserie bien tenue, contiguë à l'hôtel — on y accède directement sans sortir. Les assiettes étaient aussi bonnes que l'ambiance était à la joie ! Il y a même un four à bois, ce qui a permis à Sylvie et à moi de déguster une délicieuse pizza grecque pendant que Nicolas savourait un saumon grillé ; évidemment, une bière bien méritée accompagnait ce repas.

Malgré l'heure avancée de l'Est qui s'appliquait au Nouveau-Brunswick, nous nous sommes couchés à 22 h. D'une part, nous voulions être en forme pour le retour demain ; d'autre part, nous étions tout simplement

épuisés !

*Jour 65, 21 août — Campbellton (NB)-Montmagny (QC)*

Après avoir déjeuné à la chambre, nous avons pris le chemin du retour. La traversée était bel et bien terminée, je m'en rendais encore plus compte ce matin, ne fût-ce qu'en ne pédalant pas. La route 17 vers Edmundston (17 313 hab.) est joliment montagneuse et boisée, mais la pluie a rendu ce trajet relativement long. Nous y sommes arrivés pour dîner à 11 h 30 où nous fûmes chaleureusement accueillis par un comité composé d'une dizaine de personnes, organisé par Mme Bérubé, responsable de Développement et Paix dans ce diocèse. Mais Ginette et Jean-Guy étant retournés directement à leur domicile (car il travaillait demain), ils n'ont pu assister à cette petite fête en notre honneur. Nous avons eu droit à un buffet chinois offert par cette dame charmante, ainsi qu'à la présence d'un journaliste (Jean-Louis Pedneault) du *Journal Le Madawaska* qui a rédigé un bel article sur la traversée du Canada à vélo.

Nous avons quitté ces gens débonnaires vers 14 h 30 avec un tas de souvenirs : épinglettes, crayons, dossiers sur la région, etc. Nous avons roulé sous la pluie jusqu'à Montmagny (11 724 hab.), au Québec, où nous avons loué une chambre dans un motel. Après un souper au McDonald's, nous nous sommes remis de nos émotions !

« Demain, nous rentrons à la maison », se disait-on. Il est à noter que la ville est particulièrement connue pour son festival de l'oie blanche au mois d'octobre et son festival international de l'accordéon durant la fin de semaine de la fête du Travail.

*Jour 66, 22 août — Montmagny-Lachenaie*

Nous sommes partis tôt de Montmagny, et le trajet semblait interminable. Nous étions à la fois heureux et

nostalgiques : heureux de rentrer chez nous et de revoir les nôtres ; et aussi nostalgiques, tristes et un peu déprimés que ce merveilleux périple soit terminé. Quand on a vécu quelque chose d'extraordinaire et de si intense, le retour à la vie quotidienne et ordinaire n'est pas facile. J'en sais quelque chose !

Nous sommes arrivés à Lachenaie pour dîner chez mes parents, où nous fûmes accueillis à bras ouverts, en héros ! Nous avions tant à nous conter... Cela faisait drôle d'être de retour dans notre patelin, à notre domicile, dans nos affaires au lieu de vivre dans des valises, quoique cela n'était pas si désagréable que ça ! Avoir eu plus de temps devant nous, nous aurions volontiers prolongé cette traversée jusqu'à Halifax avec « Santa Claus », qui s'y rendait... Manière de prolonger le voyage, car nous voulions — notamment moi — qu'il ne se termine jamais.

Mais quel magnifique voyage ! Qui plus est, nous venions de réaliser un vieux rêve, et cela nous a tous grandis. Eh oui ! les rêves sont faits pour être vécus... Quel sera le prochain que nous vivrons ? La côte ouest des États-Unis à vélo !

— *FIN* —

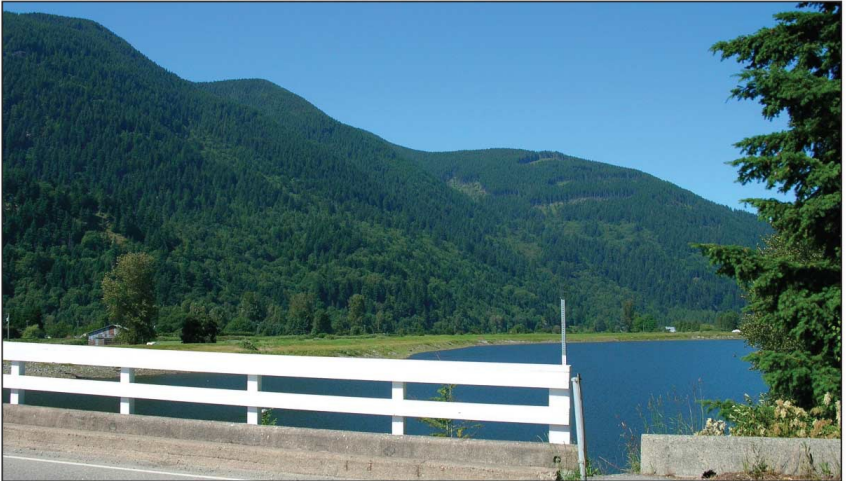
# ALBUM PHOTO



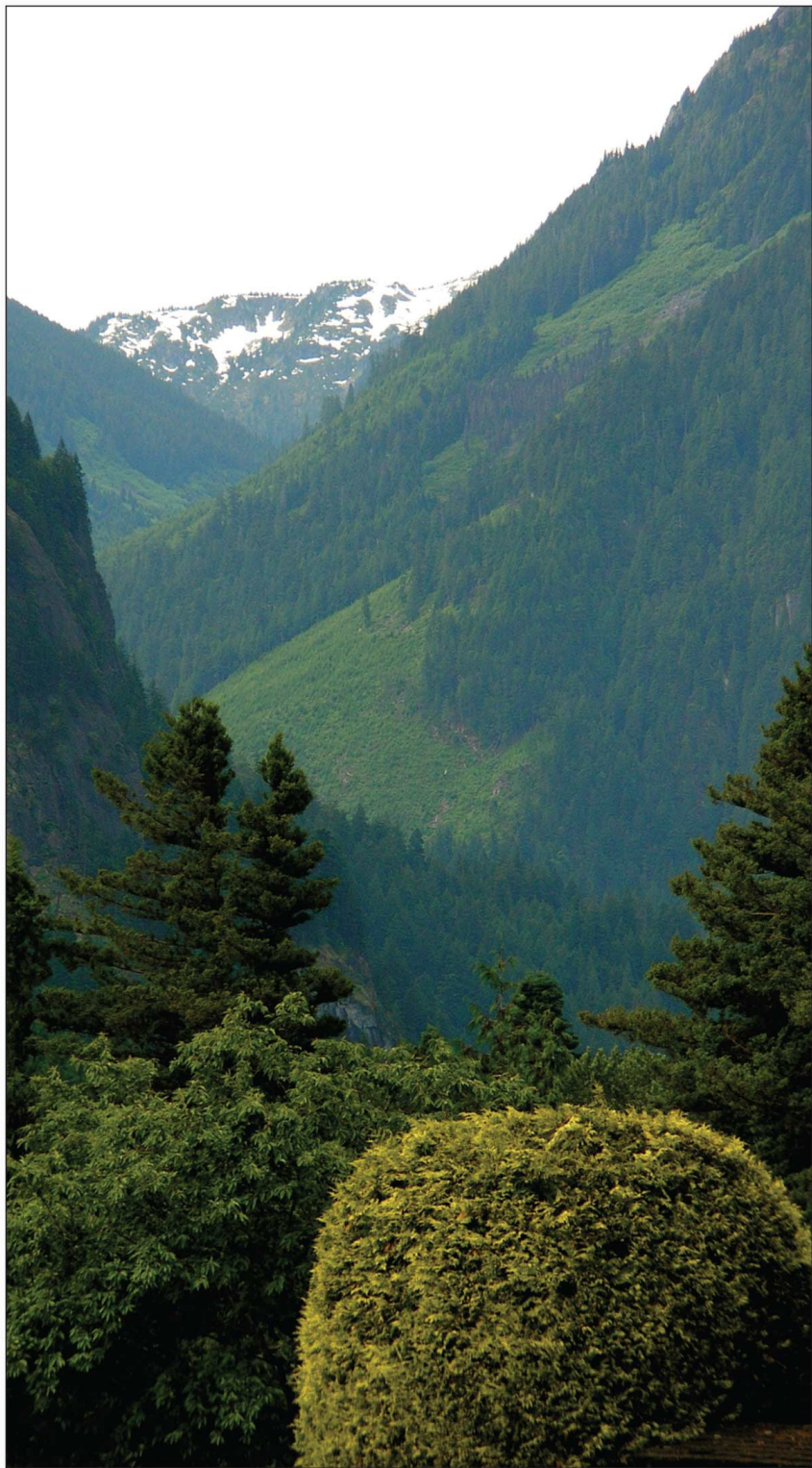
1er dodo du voyage — Vancouver, BC



Jour 2, Stanley Park, Vancouver, BC — Seawall 9 km



Jour 3, rivière Nicomen Slough, BC



Jour 4, district de Kent, BC



Jour 5, vallée entre Keremeos et Penticton, BC



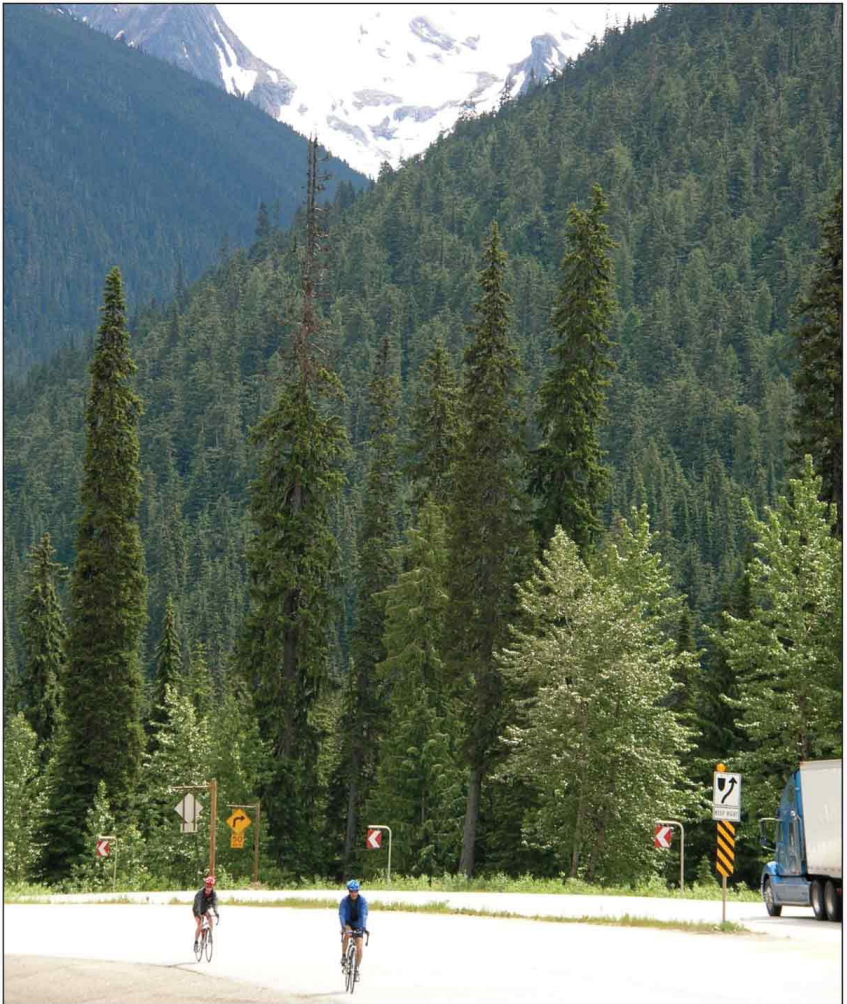
Jour 6, Penticton — Skaha Lake, BC



Jour 8, Vernon, BC



Jour 9, entre Sicamous et Craigellachie, BC



Jour 11, Roger's Pass (1327 m), BC



Jour 17



Jour 20, les jardins de la reine Elizabeth II, Regina, SK



Jour 24, pédaler sur l'autoroute 1, MB



Jour 26, Saint-Léon, MB



Jour 27, réparation, ON



Jour 30, région d'Ignace, ON





Jour 36, région d'Obatanga Park, ON



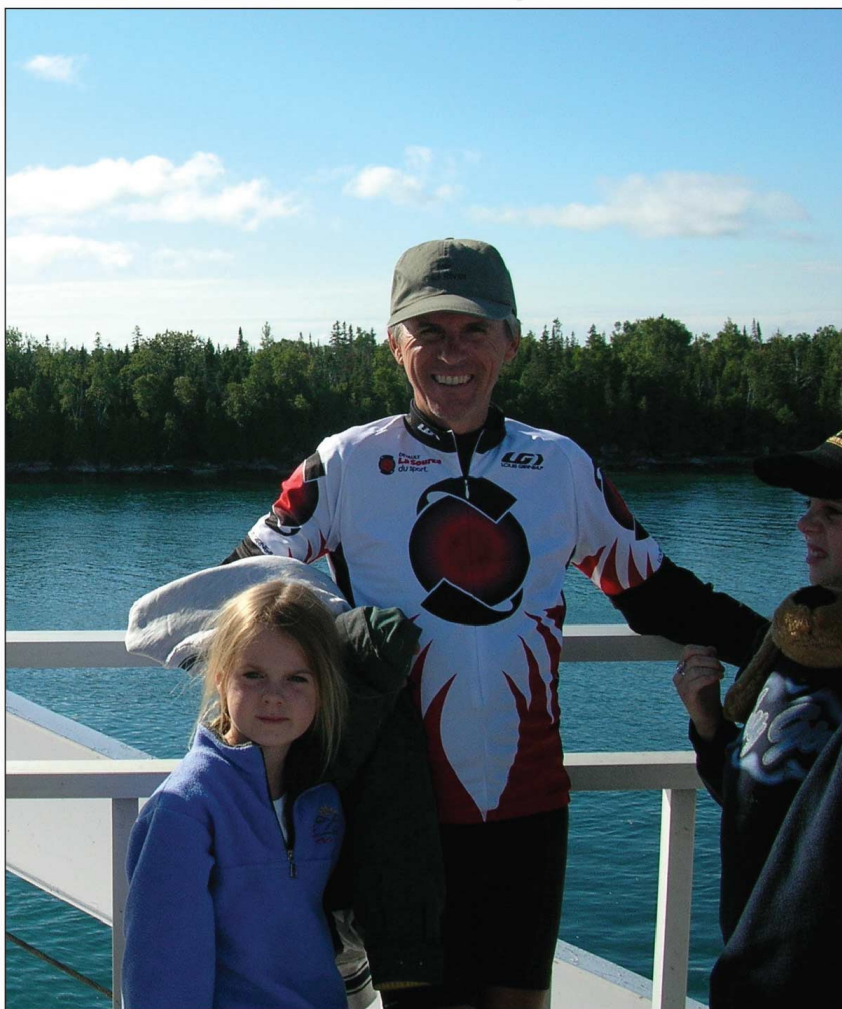
Jour 39, North Channel — lac Huron, ON



Jour 40, région de Blind River, ON



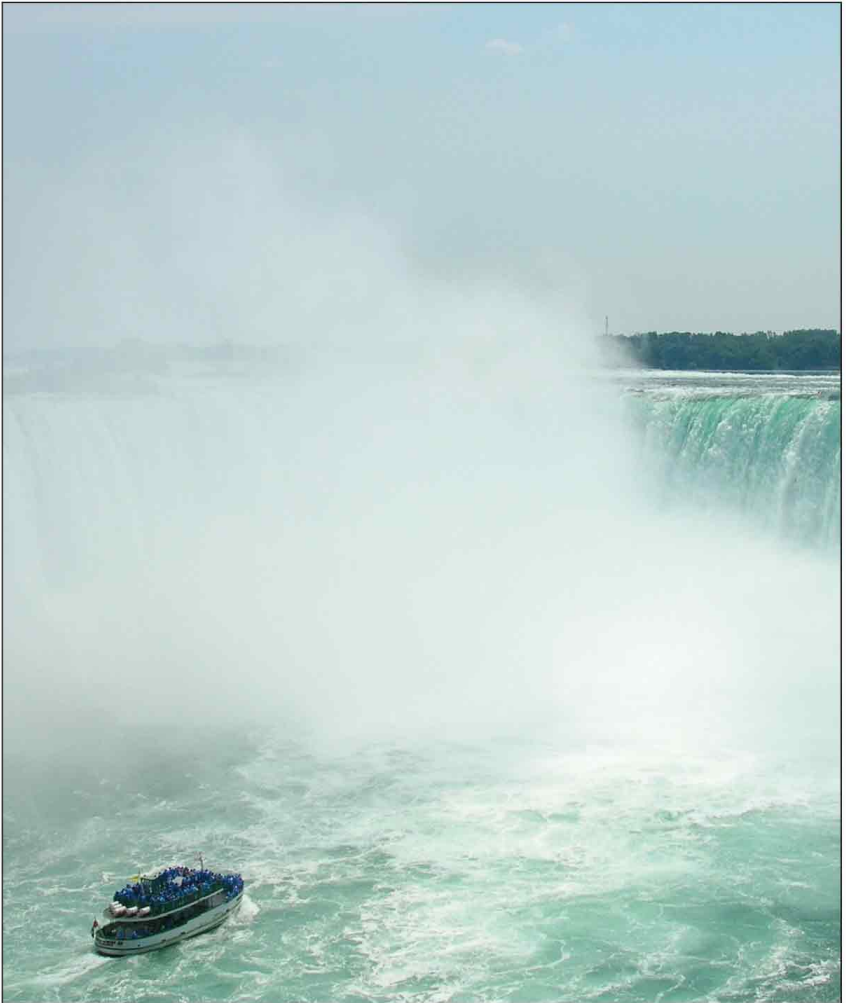
Jour 41, baie Sheguiandah — Île Manitoulin, ON



Jour 42, sur le traversier pour Tobermory, ON



Jour 42, Cove Island Lighthouse — Bruce Peninsula, ON



Jour 45, Niagara Falls, ON



Jour 46, MarineLand, Niagara Falls, ON



Jour 47, Niagara's Twenty Valley, ON



Jour 49



Jour 51, promenade sur les Mille-Îles, ON



Jour 52, heureux comme des rois!



Jour 53, perdus!



Jour 54, de passage chez nous (à Lachenaie), QC



Jour 57, le Vieux-Québec, QC



Jour 58, vue sur l'Ile d'Orléans, QC



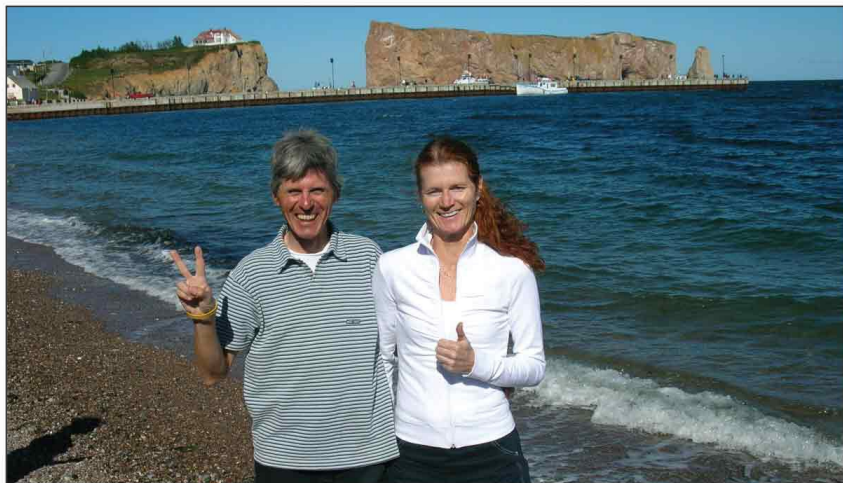
Jour 60, vue du sommet du Bic, QC



Jour 61, Saint-Ulric, QC



Jour 62, vue de Grande-Vallée, QC



Jour 63, d'un océan à l'autre, QC



Jour 64, mission accomplie! Pointe-à-la-Croix



Jour 65, dîner à Edmundston (NB) organisé par Développement et Paix

## **Table des matières**

DU MÊME AUTEUR

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS

ABRÉVIATIONS DES PROVINCES CANADIENNES  
CITÉES

AVANT-PROPOS

Le rêve est premier

LA RANDONNÉE DE L'ESPOIR

La cause et les médias

Nos convictions

Qui est Développement et Paix ?

PRÉPARATION DU VOYAGE

Recherche de commanditaires

Itinéraire et organisation

HOMMAGE À NOS COMMANDITAIRES

Fondriest et Italcycle

Vie de Velours

Catégorie Or (500 \$ et plus) :

Catégorie Argent (200 à 499 \$) :

Catégorie Bronze (20 à 199 \$) :

LA ROUTINE QUOTIDIENNE

CARNET DE BORD

La Colombie-Britannique

Jour 1, 18 juin 2005 — Montréal (QC)-Vancouver (BC)

Jour 2, 19 juin — Vancouver

Jour 3, 20 juin — Vancouver-Agassiz (101 km)

Jour 4, 21 juin — Agassiz-Princeton (127/166 km)

Jour 5, 22 juin — Princeton-Penticton (112 km)

Jour 6, 23 juin — Penticton

Jour 7, 24 juin — Penticton-Vernon (114 km)

Jour 8, 25 juin — Vernon-Sicamous (60/75 km)

Jour 9, 26 juin — Sicamous-Revelstoke (71 km)

Jour 10, 27 juin — Revelstoke

Jour 11, 28 juin — Revelstoke-Golden (148 km)

Jour 12, 29 juin — Golden (BC)-Banff (AB) (134 km)

Jour 13, 30 juin — Banff

## Les Prairies

Jour 14, 1er juillet — Banff-Calgary (128 km)

Jour 15, 2 juillet — Calgary-Brooks (144/185 km)

Jour 16, 3 juillet — Brooks-Medicine Hat (110 km)

Jour 17, 4 juillet — Medicine Hat (AB)-Swift Current (SK) (159/226 km)

Jour 18, 5 juillet — Swift Current-Caronport (131/153 km)

Jour 19, 6 juillet — Caronport-Regina (92 km)

Jour 20, 7 juillet — Regina

Jour 21, 8 juillet — Regina-Whitewood (137/175 km)

Jour 22, 9 juillet — Whitewood (SK)-Brandon (MB) (133/187 km) 68

Jour 23, 10 juillet — Brandon

Jour 24, 11 juillet — Brandon-Portage La Prairie (126 km)

Jour 25, 12 juillet — Portage La Prairie-Winnipeg (76 km)

Jour 26, 13 juillet — Winnipeg

Jour 27, 14 juillet — Winnipeg (MB)-Kenora (ON) (154/205 km)

## L'Ontario

Jour 28, 15 juillet — Kenora-Dryden (140 km)

Jour 29, 16 juillet — Dryden-Ignace (105 km)

Jour 30, 17 juillet — Ignace-Upsala (107 km)

Jour 31, 18 juillet — Upsala-Thunder Bay (127/140 km)

Jour 32, 19 juillet — Thunder Bay

Jour 33, 20 juillet — Thunder Bay-Schreiber (145/194 km)

Jour 34, 21 juillet — Schreiber-Marathon (98 km)

Jour 35, 22 juillet — Marathon-White River (95 km)

Jour 36, 23 juillet — White River-Wawa (94 km)

Jour 37, 24 juillet — Wawa-Sault Ste. Marie (153/225 km)

Jour 38, 25 juillet — Sault Ste. Marie (74 566 hab.)

Jour 39, 26 juillet — Sault Ste. Marie-Thessalon (86 km)

Jour 40, 27 juillet — Thessalon-Massey (128 km)

Jour 41, 28 juillet — Massey-South Baymouth (153 km)

Jour 42, 29 juillet — South Baymouth-Owen Sound (110 km)

Jour 43, 30 juillet — Owen Sound

Jour 44, 31 juillet — Owen Sound-Guelph (128/137 km)

Jour 45, 1er août — Guelph-Niagara Falls (36 km)

Jour 46, 2 août — Niagara Falls

Jour 47, 3 août — Niagara Falls-Burlington (117 km)

Jour 48, 4 août — Burlington-Pickering (67/90 km)

Jour 49, 5 août — Pickering-Trenton (145 km)

Jour 50, 6 août — Trenton-Gananoque (118 km)

Jour 51, 7 août — Gananoque

Jour 52, 8 août — Gananoque-Morrisburg (106 km)

Jour 53, 9 août — Morrisburg (ON)–Vaudreuil-Dorion (QC) (125 km)

Le Québec

Jour 54, 10 août — Vaudreuil–Dorion-Lavaltrie (101 km)

Jour 55, 11 août — Lavaltrie–Trois-Rivières (94 km)

Jour 56, 12 août — Trois-Rivières–Québec (141 km)

Jour 57, 13 août — Québec

Jour 58, 14 août — Québec–Saint-Jean-Port-Joli (91 km)

Jour 59, 15 août — Saint-Jean-Port-Joli–Rivière-du-Loup (98 km)

Jour 60, 16 août — Rivière-du-Loup–Rimouski (110 km)

Jour 61, 17 août — Rimouski-Matane (98 km)

Jour 62, 18 août — Matane-Percé

Jour 63, 19 août — Percé-Bonaventure

Jour 64, 20 août — Bonaventure (QC)-Campbellton (NB) (120 km)

Jour 65, 21 août — Campbellton (NB)-Montmagny (QC)

Jour 66, 22 août — Montmagny-Lachenaie

ALBUM PHOTO

<sup>1</sup> Les livres suivants correspondent à la version imprimée ; on les retrouve aussi en version ePub.

<sup>2</sup> 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'appivoisement, l'amitié, la liberté, le bonheur, la responsabilité et le sens de la vie.

<sup>3</sup> Voir *Hommage à nos commanditaires* pour la liste complète.

<sup>4</sup> Seuls l'Ontario et le Québec interdisent de pédaler sur les autoroutes. D'ailleurs, nous avons roulé sur la Transcanadienne de la Colombie-Britannique jusqu'en Ontario.

<sup>5</sup> En 1920, des artistes modernes se rassemblent sous le nom de Groupe des Sept. Le goût pour les grands espaces motive le groupe à peindre les paysages accidentés de l'Ontario du Nord.