

Paul Meunier

La traversée du Canada à vélo



L'AVENTURIER

© Éditions L'Aventurier, 2013 Tous droits réservés

www.editionslaventurier.ca

Edition numérique en partenariat avec IS Edition

www.is-edition.com

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

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

DU MÊME AUTEUR¹

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAUL MEUNIER

LA 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
Courriel : info@editionslaventurier.ca

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

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

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

Site Web : www.guidesulysse.com

*À 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

AB	Alberta
BC	British Columbia (Colombie-Britannique)
MB	Manitoba
NB	Nouveau-Brunswick
ON	Ontario
QC	Québec
SK	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 premier²

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 avions la forme physique et la santé pour le faire. On se disait : « Qui sait ce que l'avenir nous réserve ? » C'est maintenant qu'il fallait réaliser ce vieux rêve, et ma femme partageait heureusement cet avis !

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 odysée 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 mieux³.

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

km², 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 km²). 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 km² (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 km². 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 avions 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 km² 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.

—FIN DE L'EXTRAIT—

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

² 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.

³ Voir *Hommage à nos commanditaires* pour la liste complète.