

Ma cabine au Canada

Le Canadien longe la Fraser River.

Vancouver n'est plus très loin.

Les passagers ont bouclé leur valise après avoir avalé, dans la voiture-restaurant, un copieux petit-déjeuner. Ils s'apprêtent, le cœur gros, à quitter leur cabine : la croisière ferroviaire touche à sa fin ...

Il va vraiment falloir descendre, après les soixante-dix heures de voyage qui ont été nécessaires au convoi, long d'un kilomètre, pour traverser le Canada d'un Océan à l'autre. En 3 jours et 3 nuits, le train gris argent, tiré par 3 gigantesques locomotives diesel, a parcouru 4 466 kilomètres. Il a traversé l'Ontario, le Manitoba, le Saskatchewan et l'Alberta avant d'arriver en Colombie-Britannique. Il a franchi les fantastiques Rocheuses, contourné les Grands Lacs et longé des rivières tumultueuses qui n'en finissaient pas de gronder. Il a évité des ours et, en Ontario, salué des castors qui, fort occupés à entretenir leurs barrages, ont à peine levé la tête. Il s'est faufilé entre les puits de pétrole qui ont colonisé les prairies, jadis habitées par des troupeaux de bisons : elles n'abritent plus aujourd'hui, éparpillées entre les barils, que quelques centaines de vaches. Il s'est écarté, impressionné, pour laisser passer de gigantesques trains de marchandise, composés parfois de plus de 250 wagons, chargés chacun de 2 containers. Il n'a pas franchement respecté ses horaires, mais personne ne songe à le lui reprocher, bien au contraire : ses endémiques retards font partie de son charme, de sa légende. Sans eux, on serait déjà en train de se balader sur le port de Vancouver, on n'aurait pas pu, parce qu'il aurait fait nuit, observer les phoques assoupis sur les convois de grumes qui descendent la Fraser River, que l'activité des draveurs ne dérange

pas le moins du monde. Leur indolence fait un peu penser à celle des voyageurs du Canadien : confortablement installés dans leur cabine, ou dans un des salons aux vitres panoramiques de la Skyline, repus par les excellents repas, ils ont regardé défiler le paysage sans se soucier de la course folle du train, lancé à toute allure pour les emmener à bon port. Ils ont emprunté, un café à la main, la voie transcontinentale construite entre 1881 et 1885 par la Canadian Pacific Railway, pour relier Vancouver à la côte Est du tout jeune Canada : sans elle, la Colombie-Britannique avait menacé de quitter la Confédération pour rejoindre les USA ! Ils ont admiré, un rien engourdis par le rythme ensorcelant des boggies, le Canada en Technicolor, dans toute sa diversité : lacs, plaines, montagnes, villages perdus au milieu de nulle part, baraques en bois et forêts d'érables flamboyants, rien ne leur a été épargné !

Mardi, 9 heures

Le Canadien quitte Toronto au petit matin, avec 2 heures de retard qu'il ne rattrapera jamais.

Les passagers, arrivés la veille pour visiter la ville, rejoignent un à un leur cabine, accompagnés d'un steward.

L'Union Station prend des airs de Staten Island. Sacs à la main, un peu perdu, on se bouscule sur le quai et dans les étroites coursives, à la recherche du bon numéro : de la croisière, ce périple ferroviaire adopte la distance, l'isolement (3 jours et 3 nuits à bord sans mettre pied à terre, sauf quelques minutes, fort appréciées des fumeurs, sur des quais de gare), l'hébergement fonctionnel un rien spartiate (comme si la croisière s'effectuait plus en ferry qu'à bord du Queen Mary), les journées rythmées par les repas servis en smoking au restaurant (tenue correcte exigée au dîner), et l'embarquement, qui ressemble à s'y méprendre à celui d'un paquebot. Le train finit par s'éloigner.

Il fait, tout fier, hurler sa sirène quand il s'extirpe, au pas, de la banlieue de Toronto. Il longe un instant la rive du Lac Huron : on se dépêche de le contempler, avant que ne s'interposent des arbres rabat-joie ...

Il n'y a pas mieux que le Canadien pour découvrir le Canada dans la splendeur de son immensité, pour se laisser envoûter par la diversité colorée de ses paysages, même s'il est parfois tentant d'en descendre, au hasard d'une ville, d'une région, d'une gare, pour se promener, improviser une partie de pêche, déguster une bière au soleil ou s'équiper au Général Store avant d'entamer un trek en montagne ... Il faut, pour apprécier cette parenthèse saccadée hors du temps, hors de la réalité du monde (pas de radio, pas de télé, pas de journaux, pas de réseau pour les téléphones mobiles, pas de wifi), se laisser bercer, adopter sans réserve le tempo du train. Nul besoin de s'occuper, de lire ou de jouer aux cartes, il n'y a qu'à s'asseoir et à regarder, il faut se laisser aller à ne rien faire d'autre que rêver et laisser son regard errer ...

Il n'empêche que Toronto, avant de partir, on a pris le temps de la visiter : la capitale économique du Canada est aussi une ville cosmopolite, composée de quartiers ethniques à forte personnalité, comme l'italien Bathurst, le grec Danford, Chinatown ou le marché de Kensington ... On a parcouru les 12 kilomètres de galeries du PATH Walkway, la ville souterraine, on a mangé, bien sûr, dans une de ses *food courts*. On a déambulé aux pieds des immeubles de son étourdissant quartier d'affaires, très Big Apple. Impossible, par contre, de suivre Yonge Street jusqu'au bout : on aurait bien voulu, mais ses 1896 kilomètres en font, du Monde, la rue la plus longue. On s'est élevé au sommet des 553,33 mètres de la CN Tower (une fois et demi la Tour Eiffel) pour admirer

le panorama et la canopée des buildings étincelants. On a visité le Musée des Gloires du Hockey, *so Canadian*, avant de finir la journée assis à une terrasse du Waterfront, pour lever un toast au dernier des Mohicans : il vivait ici, sur les rives du Lac Ontario, avec son ami Bas-de-Cuir ...

Mercredi, 9 heures

Le Canadien aurait dû arriver à Sioux Lookout, il en est encore loin. L'escale de Hornepayne (c'est ce qui se raconte dans les couloirs) a, cette nuit, duré près de 2 heures, au lieu des 35 minutes prévues : on murmure au petit-déjeuner que c'est à cause des trains de marchandise. Les voyageurs -beaucoup de retraités, deux jeunes mariés, quelques touristes étrangers, un sous-préfet français en goguette qui va refaire en Greyhound le chemin dans l'autre sens avant d'aller camper dans les Appalaches-, sont tous en vacances, leur heure d'arrivée à Vancouver, vendredi matin, importe peu, mais il faut bien parler de quelque chose en beurrant ses toasts : *can I have more coffee, please ?* Le personnel de bord -Québec oblige-, est théoriquement bilingue, il est toutefois conseillé de parler anglais, au moins pour pouvoir papoter avec ses voisins de table : *nice vue, isn't ?*

Le train roule depuis 24 heures, mais il n'a toujours pas quitté l'Ontario. Il ne devrait entrer au Manitoba qu'à 13 heures (c'est mal parti), après 1801 kilomètres de rails.

Les passagers viennent de changer d'heure : le train traversera 3 fuseaux horaire avant d'arriver à Vancouver.

L'expérience vécue en direct est amusante : il est 8 heures 30, puis, une minute plus tard, il est 9 heures 30.

Étonnant Ontario, aux deux tiers recouvert de forêt : depuis le départ, se succèdent sans fin rivières et

marécages. Les Grands Lacs -Supérieur, Michigan, Huron, Érié et Ontario-, alimentés par des milliers de petits, de cours d'eau et de marécages, constituent 18 % des réserves d'eau douce de la planète. *Look at the castor !* Zut, comment dit-on castor ? Ah, oui : beaver. *Look at the beaver !* Trop tard. *A beaver ? are you sure ?*

Mercredi, 19 heures

Le jour commence à décliner quand arrive Winnipeg. Le Canada devient agricole. Pas le temps, c'est dommage, de s'aventurer en ville : Winnipeg est pourtant une cité sympathique, surtout Saint-Boniface, son quartier francophone, dit « quartier français ». Monsieur le capitaine Pierre Gaultier de Varennes, dit La Vérendrye (1685-1749), qui, en 1734, a édifié le premier fort sur les berges de la rivière Assiniboine, pour y faire, avec les Indiens, le commerce de fourrures, était d'origine française, bien que né au Québec : Monsieur René Gaultier de Varennes, son papa, natif d'Angers, est arrivé en Nouvelle-France en 1665, avec le régiment de Carignan, dont il était l'un des officiers. On visite, à Winnipeg, le Fort Gibraltar, à défaut de participer à l'annuel Festival du voyageur : il raconte l'épopée des premiers européens, des peuples autochtones et des trappeurs. On visite aussi le Musée de Saint-Boniface, sur les traces de l'étonnant Louis Riel, on déguste un croissant français (avec un café canadien, dommage) à la boulangerie française, on s'attable dans un restaurant français, à la rencontre des très importantes et très dynamiques communautés francophone et métisse, qui veillent au respect de leurs droits linguistiques ...

Le Baie d'Hudson, un cousin du Canadien qui lui ressemble comme deux gouttes d'eau, relie en 46 heures la capitale du Manitoba à Churchill, célèbre pour ses safaris d'ours polaires, ses bélugas et ses

aurores boréales. On trouve aussi, à l'aéroport de Winnipeg, des vols pour Churchill : une compagnie Charter, la Nolinor, basée à Mirabel (QC), exploite même la ligne à bord de Convair 580, des bimoteurs à hélices qui ont le même âge que les wagons du Canadien.

Winnipeg s'éloigne à peine que la cloche annonce déjà le dîner. L'organisation du restaurant est canadienne, c'est-à-dire rationnelle, mais on mange très bien, à bord du Canadien, à la carte. Les wagons ont le charme et le confort des années 50, chacun, en Première, a sa petite cabine : solo, duo ou familiale, une mini-suite qui peut accueillir 4 personnes. Le jour, le lit est un fauteuil, ou un canapé. Le soir, la cloison s'abaisse, la cabine se transforme en chambre à coucher, avec couette et oreiller. Chacune a son lavabo et ses propres toilettes, qui, recouvertes de skaï, servent le jour de repose-pied ou de siège d'appoint, si l'hôte accueille un invité. Les douches sont à l'extrémité du wagon. Le mieux est d'être matinal, pour ne pas faire la queue dans le couloir, la serviette et la trousse à la main : au suivant !

Jeudi, 5 heures

Saskatoon, enfin, avec 3 heures de retard : la Saskatchewan est le seul État qui, dans les deux sens, se traverse de nuit. On n'en voit donc rien, surtout que, bercé par l'entêtante symphonie à trois temps du train qui fonce à vive allure, on dort bien, à bord du Canadien. Quelques voyageurs s'aventurent tout de même sur le quai, au cours de la demi-heure passée à Saskatoon, d'autres ouvrent juste un œil, pour voir où ils sont, et quelle heure il est, histoire d'en causer au petit-déjeuner, tandis que le Canadien traversera l'Alberta pour rejoindre Edmonton, à 3221 kilomètres de Toronto.

L'Alberta, comme la Saskatchewan, est tapissé de puits de pétrole, et ses plaines, de milliers de Bernaches, les oies sauvages du Canada, qui s'y installent à l'automne : les deux semblent cohabiter en parfaite intelligence avec les vaches.

Saskatoon est un gros bourg, pas désagréable, traversé par la Saskatoon River : on peut y faire son marché fermier, y visiter le Western Museum (il raconte avec force détails l'histoire forcément glorieuse des émigrants), et Wanuskewin, le Parc pédagogique des Nations premières. Les Canadiens adorent désormais les Indiens, leur culture et leurs traditions, dont il ne reste objectivement pas grand-chose : dommage que leurs ancêtres les aient autant massacrés, même si peu de musées racontent l'histoire sous ce jour guerrier. On cultive, à Saskatoon, l'excellente baie de Saskatoon, qui, avec son air de baie polaire, a donné son nom à la Province.

Jeudi, 11 heures

Edmonton, une heure d'arrêt ! La gare est à l'extérieur de la ville, au bord d'une voie rapide. Les voyageurs du Canadien sont coincés sur le quai. Ils ne verront rien -à moins de s'y arrêter au retour-, du West Edmonton Mall, le plus grand centre commercial au Monde après Dubaï : entre les centaines de boutiques, il y a une patinoire, un spectacle d'otaries, deux hôtels, une baleine, un casino, un bateau de pirates, une grande roue, un centre aquatique ... Edmonton est aussi célèbre pour son musée de l'aviation, pour son Fort qui retrace, dans un parc façon Disneyland, l'épopée des pionniers, et pour sa douceur de vivre : il faut le soir, sortir, *on Whyte*, au DaDeO et chez Packrat Louie, il faut, le midi, manger chez Normand's ...

Le Canadien redémarre. Un détail amusant pour nous, Européens, plus habitués au train que les Canadiens :

les gares ne sont pas installées le long des voies, mais bien à l'écart. Il faut que le train manœuvre longuement pour venir s'y amarrer, en marche arrière, sur d'interminables voies de garage.

Idem pour repartir.

Les champs de céréales prennent la place des puits de pétrole : au loin, se profilent les très attendues Rocheuses. Angoisse des passagers : pourra-t-on les admirer, la nuit, à cause du retard, osera-t-elle nous en empêcher ?

Jeudi, 16 heures

Les Rockies Mountains ! Un Canada de carte postale se déroule soudain devant les yeux ébahis des voyageurs émus, des rivières, des forêts, des sommets enneigés, des torrents, des cabanes avec des drapeaux rouges qui flottent au vent, ornés de la célèbre feuille d'érable ...

Le Canadien s'arrête à Jasper en fin d'après-midi, il a rattrapé une partie de son retard.

Les voyageurs s'engouffrent dans les boutiques de souvenirs, s'offrent une glace, achètent des timbres, ou téléphonent à leur famille en attendant l'heure du départ : Jasper est une ville en bois, très touristique, la plus photographiée, paraît-il, du Canada.

Le personnel du train vide les poubelles, et fait le plein des citernes d'eau.

Jasper est le paradis des ours bruns : à chaque coin de rue, une pancarte rappelle aux touristes combien il faut s'en méfier. Un des chefs du train raconte que, la semaine dernière, un élan faisait du lèche-vitrines sur le trottoir, en face de la gare. Une nuit, l'année dernière, c'est un mécanicien qui s'est retrouvé nez à nez avec un grizzly ...

Jasper est aussi le point de départ du train qui rejoint, en 2 jours, Prince George et Prince Rupert, sur la côte Pacifique : il traverse les Rocheuses, ce qui, sur le quai, fait rêver tout le monde.

Rockies for ever.

Vendredi, 10 heures

Le Canadien, qui repart ce soir pour Toronto, arrive à Vancouver au terme d'un épuisant voyage.

Les passagers y retrouvent la terre ferme, après avoir salué et remercié le personnel de bord, toujours aux petits soins.

Ballet de valises et de taxis.

Vancouver Downtown est une presqu'île, qui se termine par le gigantesque Stanley Park, d'où l'on observe, intrigué, le ballet des hydravions. La mer est au bout de chaque rue, qui, toutes, se croisent à angle droit. Vancouver est une ville fraîche et magique.

On se balade sur Robson, la rue commerciale, on emprunte le Burrard Bridge pour rejoindre les plages de Kitsilano, avant d'aller s'encanailler sur Granville Island, au milieu des artistes, des gourmands et des artisans ...

Ce soir, installé au Fairmont Waterfront pour prolonger le plaisir, on aura du mal à trouver le sommeil, loin du rythme syncopé des cahots, de la sirène des trains de marchandise.

Canadien for ever.

Polar Bear Alert !

L'avion se pose au petit matin sur la piste du minuscule aéroport de Churchill, à l'extrême-Nord du Manitoba : dans le hangar qui sert d'aérogare, Kevin et Claude attendent le groupe de touristes qui arrive de Winnipeg, où l'agence Frontiers North les a rassemblés. Ils auraient pu arriver en train, mais le voyage est plus long ...

Le programme millimétré ne laisse guère de place à l'improvisation. Il démarre par un tour de ville en bus scolaire : au-dessus du chauffeur, une impressionnante carabine rappelle que voir des ours

polaires, c'est bien, mais d'assez loin, c'est mieux. Halte à la Bear Jail, la prison des ours : Churchill, chaque année, de la fin de l'automne au début de l'hiver, se retrouve envahi par 1 500 ours blancs, impatients de voir la banquise se former.

L'ours blanc, contrairement à l'ours brun, « hiberne » en été : ici, dès qu'il se réveille, affamé et affaibli par 4 mois de jeun, il fonce vers la Baie d'Hudson. La glace qui va bientôt la recouvrir lui permettra d'aller chasser le phoque (surtout ses bébés, qui arrivent en mars) : en attendant, il se baigne, il s'économise de sieste en sieste, il croque ce qu'il trouve, lapin ou renard des neiges, et s'aventure parfois en ville pour trouver de quoi grignoter.

Il est interdit, à Churchill, de fermer sa porte à clé : les instructions sont d'entrer sans frapper dans la première maison et d'appeler les Rangers quand on se retrouve nez à nez avec un ours, ce qui arrive fréquemment. Les Rangers récupèrent l'ours et l'amènent en prison, où il restera, sans être nourri, jusqu'à ce que l'eau gèle. Ils posent aussi des Bear Trap, des pièges inoffensifs, pour récupérer les ours qui s'approchent trop près des habitations : pas bête, l'ours se constituerait prisonnier s'il savait que de la nourriture l'attend au cachot.

Il n'y a pas que les ours qui, l'hiver, envahissent Churchill : il y a aussi les touristes.

En 2 mois, ce petit village de 1 000 habitants en accueillera 15 000 !

Sans eux, d'ailleurs, il n'existerait plus.

En été, ils reviennent, observer les baleines et les bélugas. Impossible d'aller seul à Churchill, par ses propres moyens : les hôtels et les guides, réservés à l'année, ne travaillent qu'avec les agences ...

Les yeux dans les yeux

L'après-midi, le groupe, toujours à la recherche des ours, survole la région en hélicoptère : cette toundra marécageuse, fréquentée par les caribous, les wapitis et les orignaux, ne va pas tarder à se transformer en banquise. Les touristes, casque sur les oreilles, tentent de repérer, au sol, les ours, dont il n'est pas question, pour ne pas les déranger, de trop s'approcher : en voilà un qui nage, un autre qui trotte ...

Les hélicos se posent quelques minutes à Nunalla, aux confins du Nunavut.

Les pilotes sortent les fusils et les revolvers : on se sait jamais ...

Le clou du safari, ce sont les trois jours en Tundra Buggy, des espèces de camions à plate-forme extérieure montés sur des roues gigantesques, qui sillonnent le Cape Churchill. Là aussi, les touristes scrutent l'horizon, les jumelles à la main.

Après plusieurs ours assoupis, ou carrément endormis, en voilà un qui s'approche par l'arrière du camion blanc. Un seul voyageur, emmitouflé, brave le froid sur la terrasse du Buggy. Il aperçoit l'ours au dernier moment, à moins de trois mètres de lui, qui plonge ses yeux dans les siens, des yeux sombres, désabusés, interrogateurs. Le Buggy s'est arrêté : il y a un autre ours devant, allongé les quatre pattes en l'air sous un buisson, que tout le monde prend en photo. Le regard de l'ours transperce le touriste frigorifié qui n'ose plus bouger, l'échange silencieux se prolonge plusieurs minutes, d'une émouvante intensité, avant que retentisse un cri : a Bear ! a Bear ! Les passagers du Buggy se ruent sur la plate-forme et l'ours leur tourne calmement le dos. Il s'en va en haussant les épaules, abandonnant à sa solitude de voyeur celui à qui il vient de tant donner, pour qui la suite de ce barnum écolo-touristique -traîneau à chien, musée Eskimo, tampon

article pour Voyageur

commémoratif apposé par la poste sur le passeport-,
n'a plus beaucoup d'importance : il ramène chez lui
le regard d'un ours avec qui, seul au Monde, il a
passé quelques minutes de tête à tête ...