

## **De Vancouver à Penetang en vélo (I de III)** **La situation précaire des Franco-Colombiens**

Daniel Marchildon

Number 30, Spring 1984

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/43647ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions l'Interligne

ISSN

0227-227X (print)

1923-2381 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Marchildon, D. (1984). De Vancouver à Penetang en vélo (I de III) : la situation précaire des Franco-Colombiens. *Liaison*, (30), 18–23.

De Vancouver à Penetang en vélo (I de III)

# La situation précaire des Franco-Colombiens

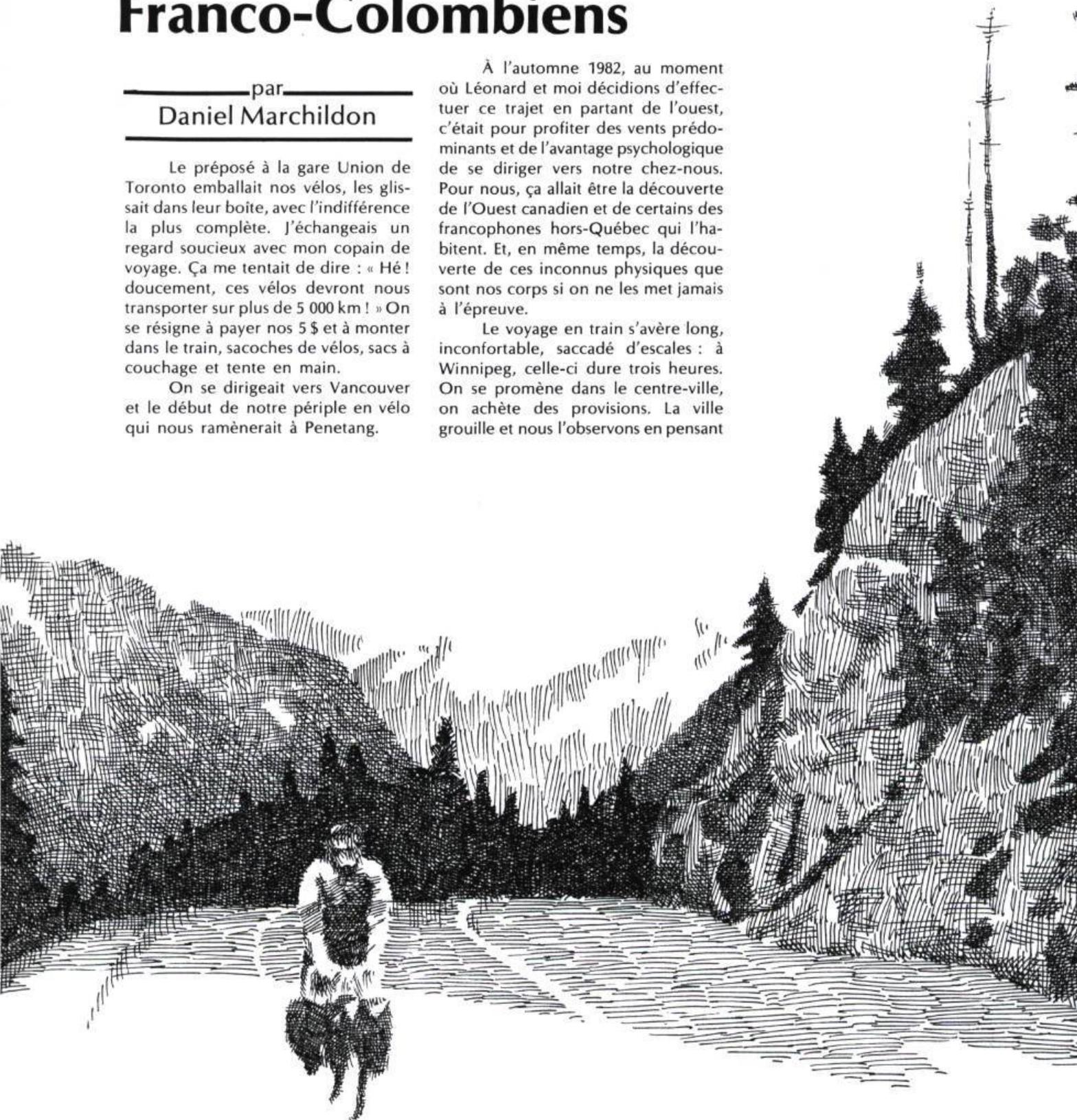
par  
**Daniel Marchildon**

Le préposé à la gare Union de Toronto emballait nos vélos, les glissait dans leur boîte, avec l'indifférence la plus complète. J'échangeais un regard soucieux avec mon copain de voyage. Ça me tentait de dire : « Hé ! doucement, ces vélos devront nous transporter sur plus de 5 000 km ! » On se résigne à payer nos 5 \$ et à monter dans le train, sacoches de vélos, sacs à couchage et tente en main.

On se dirigeait vers Vancouver et le début de notre périple en vélo qui nous ramènerait à Penetang.

À l'automne 1982, au moment où Léonard et moi décidions d'effectuer ce trajet en partant de l'ouest, c'était pour profiter des vents prédominants et de l'avantage psychologique de se diriger vers notre chez-nous. Pour nous, ça allait être la découverte de l'Ouest canadien et de certains des francophones hors-Québec qui l'habitent. Et, en même temps, la découverte de ces inconnus physiques que sont nos corps si on ne les met jamais à l'épreuve.

Le voyage en train s'avère long, inconfortable, saccadé d'escalés : à Winnipeg, celle-ci dure trois heures. On se promène dans le centre-ville, on achète des provisions. La ville grouille et nous l'observons en pensant



que, dans quelques mois, nous la reverrons mais cette fois-là, du point de vue des cyclistes.

Au bureau de poste, je m'adresse en français et le préposé, un vieux type aux cheveux gris, épars, regarde le plancher ; il semble réellement gêné. Il promène son regard partout, sauf dans mes yeux. Finalement, je lui demande mes timbres en anglais. En sortant, je souris à l'affiche qui proclame : « EN FRANÇAIS OU EN ANGLAIS — À VOUS DE CHOISIR, À NOUS DE VOUS SERVIR ». . .

Puis, le Manitoba et la Saskatchewan, avec leurs petites villes sombres, se succèdent. Le terrain plat se faufile allègrement : on pense que cette partie du trajet sera comparativement facile.

Les Rocheuses nous surprennent. Tout en étant bouches bées devant les cimes enneigées qu'on entrevoit à travers les fenêtres du wagon, on commence à craindre la montée qu'il nous faudra faire quand nous aurons à les traverser en vélo. Le train roule entre ces obstacles majestueux, s'acharne à grimper les pentes, à disparaître dans des tunnels.

Tout à coup, j'entends quelqu'un remarquer que l'eau coule dans le sens contraire. Je vérifie. En effet, on vient de traverser le point haut du terrain.

Au matin de la Saint-Jean, on descend du train pour la dernière fois. Un problème avec le dispositif des guidons sur mon vélo nous oblige à prendre plus d'une heure à remonter nos vélos, normalement une opération de 5 minutes. On passe à deux doigts du désespoir avant de trouver la solution. Nous enfignons nos cuissards (culotte avec un chamois concue spécifiquement pour le cyclisme) et on part vers la ville. . .

Après deux heures de désorientation presque complète, de collisions juste manquées — l'une avec une portière d'auto, l'autre avec un camion — on arrive chez une copine, Della. Elle et son compagnon, Geoff, nous hébergent pour quelques jours.

Le lundi après-midi, je commence à tâter le pouls franco-colombien. D'abord je passe une heure avec Lise Ménard, agente d'information à la Fédération des Franco-Colombiens (FFC). Les bureaux, où certains attendent comme moi tandis que d'autres répondent au téléphone, sentent le neuf. C'est sûr que le per-

sonnel y est pour quelque chose car Lise Ménard, quand elle m'assied en face d'elle n'hésite pas à m'avouer qu'elle vit en Colombie depuis 15 mois seulement et que personne de la FFC n'y habite depuis plus de 3 ans. Elle s'empresse de me souligner avoir été mieux accueillie par les anglophones que par les francophones : « Présentement la période d'ajustement (des francophones qui arrivent de l'extérieur) n'est pas possible en français. . . Mais d'ici cinq ans, la situation devrait être très différente. Je crois que de plus en plus de gens qui vont déménager ici auront des ressources à offrir. »

Lise Ménard affiche une spontanéité « calculée ». Tout en tirant sur une cigarette, elle délimite son champ d'action et celui de la FFC : une clientèle de 45 615 francophones en 1981, d'après Statistiques Canada, assimilée à raison de 70%. Or, le « bassin francophone » qui comprend les francophiles, comme me l'explique Mme Ménard, serait de 100 000 personnes.

« Notre première priorité (à la FFC), c'est l'éducation en français pour les francophones. Et, ajoute-t-elle, c'est à partir de l'enseignement qu'on va réussir à garder la langue française en Colombie-Britannique. »

La FFC a consacré beaucoup d'énergie à encourager et à organiser les parents dans leurs démarches pour obtenir des classes françaises, offertes seulement depuis 1978. À l'heure actuelle, 1 000 élèves — dont 20 seulement au niveau secondaire — suivent des cours en français dans 21 districts scolaires.

Dans le but d'apprendre ce qui se passe chez les jeunes francophones qui ne sont pas dans les écoles secondaires franco-colombiennes, je me rends, à quelques minutes de marche de la FFC, aux bureaux de la Fédération jeunesse colombienne (FJC).

J'y rencontre Roger Gaudet, ancien coordonnateur de la FJC et natif de Victoria, qui m'apprend que la FJC vient d'être dissoute en un comité jeunesse relevant de la FCF. Sa moustache noire et ses lunettes s'animent quand il parle : « Il y a trop d'organismes pour le nombre de jeunes en Colombie. »

D'ailleurs, selon lui, la FJC a connu « un recul énorme dans ses activités ». Il y a quelques années la Fédération touchait 600 jeunes. À l'été 1983, son membership ne comptait

plus que 72 membres et, de ceux-ci, une dizaine seulement semblaient manifester un intérêt réel. La relève? Roger Gaudet pivote sur sa chaise tournante : « Il n'y a pas de deuxième génération, la première est assimilée! »

Son expérience personnelle témoigne de cette difficulté de participer à une communauté francophone ayant une vision un peu limitée. « Je suis contre les ghettos francophones, déclare-t-il carrément. Je ne vais pas au centre culturel (à Vancouver) trop souvent parce qu'on m'a demandé pourquoi j'étais pas là, la dernière fois ».

Le lendemain, par un beau soleil de sept heures qui s'aventure au-dessus de la montagne Grouse, juste en arrière de chez Della et Geoff, on charge nos vélos. Geoff et Della ont encore la mine engourdie de sommeil. Léonard et moi, par contre, encouragés par des cafés bien tassés, contenons mal notre enthousiasme et notre ardeur pour la route.

Départ. J'ai proposé à Léonard qu'on remonte l'Île de Vancouver et qu'ensuite on prenne le traversier jusqu'à Prince Rupert pour s'engager sur l'autoroute 16, nommé la Yellowhead, jusqu'à Winnipeg. Léonard a accepté — avec quelques réticences — car nous savons que ce parcours nous allonge de 700 km par rapport à la Transcanadienne, plus fréquentée, plus linéaire et plus directe au Sud.

Les premiers kilomètres commencent par une descente agréable. J'essaye de balancer mon vélo un peu de côte en côte sans tenir les guidons mais je me résigne très vite à reprendre les guidons et maintenir une ligne droite. Les vélos, des Alpines, 18 vitesses, fabriqués par Vélo-Sport au Québec, nous avaient été livrés un mois plus tôt et nous n'en avions pas encore tout à fait l'intimité, ou l'habitude, qui vient seulement avec les kilomètres.

Une heure de route le long d'un chemin tortueux et parfois escarpé qui longe la côte ouest nous amène à Horseshoe Bay où l'on prend le traversier pour l'île de Vancouver. D'une cabine téléphonique, je réussis à contacter Joël Prévost, à Nanaimo, la ville où nous débarquerons. On se donne rendez-vous pour midi.

Avec le port de Departure Bay en vue, on descend à l'entrepont pour se préparer à l'arrivée. Les chauffeurs ont déjà allumé leurs moteurs, et la

tension créée par le vrombissement des engins, l'odeur du carburant et la porte massive qui se baisse tranquillement, nous monte à la tête. Les préposés signalent aux cyclistes de se mettre au premier rang. On se sent comme des marines américains dans une opération amphibie.

La porte touche soudainement le quai et un des matelots baisse le bras. On part à l'assaut !

Nanaimo, deuxième centre de l'île en importance, compte 45 000 personnes et se trouve à 111 km au nord de Victoria. Deux francophones, Léon Labine et Jean-Baptiste Fortier, l'ont fondé en 1853 pour le compte de la compagnie de la Baie d'Hudson, en y érigeant « Le Bastion », un phare transformé aujourd'hui en musée. C'est dans ce centre industriel aux rues grises que je casse la croûte avec Joël Prévost, un des 3000 Franco-Colombiens de la place.

Joël, âgé de 19 ans, travaille à un projet de tourisme francophone initié par le Conseil de la vie française en Amérique. Originaire du Québec, il habite Nanaimo depuis son adolescence. Selon lui, la situation des francophones en Colombie, surtout des jeunes, est précaire. « Ici, c'est partout pareil . . . en dix ans les gens ont pas évolué, c'est-à-dire ceux qui se sont pas assimilés. . . Les jeunes savent pas où se garrocher. »

Pourtant Joël me confie qu'il en est arrivé à s'identifier comme franco-colombien. Il montre une certaine fierté à utiliser le mot. À l'association francophone, les jeunes figurent de façon importante : au conseil d'administration, 6 membres ont moins de 25 ans, soit plus des deux tiers.

« Il faut accrocher le monde en créant un intérêt », estime Joël. Pour lui, l'outil le plus important pour créer cet intérêt, c'est le rock francophone. « Mais la musique prend plus d'un an à se rendre ici . . . ça me prend beaucoup d'énergie sur le plan culturel juste pour survivre. . . Je suis réaliste mais optimiste, et dans le moment je pense à moi. » Joël songe à se rendre dans l'Est, surtout pour améliorer son français écrit que ses études, uniquement en anglais, ont grandement compromis.

Joël me paraît envieux en nous regardant partir ; il a l'allure tourmentée de quelqu'un qui voudrait rester mais qui sait que son destin l'obligera à prendre la route avant trop longtemps.

Il est presque 14h quand on franchit les premiers des 400 km qui nous mèneront à la pointe nord de l'île. Le soleil du matin a disparu. Les nuages nous aspergent de temps à autre. On longe l'autoroute 19, asphaltée, de toute évidence, assez récemment.

On termine la journée vers 17h30 après avoir déniché un endroit assez discret pour allumer un feu. On surprend un jeune chevreuil qui bondit allègrement vers la protection de la forêt. Je fais remarquer à Léonard que ça ne sera pas si facile pour nous si la G.R.C., qui patrouille l'île, nous surprend.

Les villes le long de la côte paraissent revigorées par le tourisme : le long de la 19, les boutiques affichent une nouveauté luisante. Ça grouille d'activités. On roule très rapidement. . .

C'est tard au matin de la fête du Canada, toujours en bravant la pluie, qu'on arrive à Port Hardy, la ville la plus septentrionale de l'île. Au bureau du tourisme, la jeune fille qui nous explique que le traversier pour Prince Rupert ne part pas avant 15h le lendemain devient un peu craintive quand je me fâche contre moi-même pour avoir mal lu l'horaire. Plus d'une journée entière à ne rien faire.

À Port Hardy, on fête le Canada à un tournoi de balle-molle. Sous la pluie, comme de raison. Les gens ici ont l'air immunisés contre la pluie : ils ne s'en rendent même pas compte quand elle se met à tomber. Les personnes qui portent un imperméable sont en minorité.

Sur le traversier en direction de Prince Rupert on rencontre d'autres cyclistes, tous Américains : un couple qui entreprend la route de l'Alaska, un type silencieux qui refait une cinquième fois le même trajet et un autre, Bill, qui empruntera la même route que nous jusqu'à Jasper. Ils vont tous moins loin que nous mais ont l'air mieux équipés.

À Prince Rupert, juste après 8h le lendemain, c'est un nouveau débarquement. Le côté touristique de la ville empiète sur tout le reste. On y passe le temps d'un éclair ; on veut traverser la chaîne des montagnes de l'Ouest assez vite afin d'éviter la pluie. Bill nous souhaite bonne chance, il a décidé de passer la journée à « Rupert », comme on la désigne familièrement dans le coin. Il devrait nous rejoindre le lendemain.

Plus tard, on s'éloigne de quelques kilomètres de l'autoroute afin de rentrer s'approvisionner à Port Edward. D'après la carte, la ville devait se trouver sur l'autoroute : il faut se méfier un peu des cartes. Pas d'autre ville pour les prochains 146 km. Des panneaux nous disent de vérifier notre essence. Je soupèse ma bouteille d'eau.

Pendant toute cette journée-là, on longe la vallée de la Skeena. La route, une ceinture plate sur le côté nord de cette rivière étroite de couleur émeraude, se fraye un chemin à la bordure de montagnes magnifiques. La mince vallée, que le chemin partage avec la Skeena, est davantage encombrée par le chemin de fer.

On dépasse le couple d'Américains en route vers l'Alaska. On rencontre des cyclistes de façon régulière, avec qui on échange habituellement des salutations muettes. Bon nombre sont seuls, les vélos ensevelis sous un équipement monstre. On porte entre 25 à 30 kg chacun, mais il nous reste un peu de place dans nos quatre sacoches.

La 16, ou la Yellowhead prend son nom de Pierre Hatsinaton, un Iroquois métissé avec du sang français et aux cheveux blonds — surnommé ainsi « tête jaune » — qui est arrivé en Colombie au début du XVIIIe siècle à la solde de la compagnie de la Baie d'Hudson. Il a donné son nom à la passe qui traverse les Rocheuses du nord.

À quelques kilomètres de Terrace, un grand centre forestier 145 km à l'est de Prince Rupert, on campe sur un tronçon abandonné de l'autoroute. On a pris l'habitude de planifier méticuleusement la journée suivante : l'arrêt du déjeuner, celui du dîner et la place où l'on achètera la nourriture pour le soir. Le long de la Tête Jaune, une erreur de calcul peut vouloir dire un repas manqué : pour un cycliste, c'est une situation dangereuse.

La musique est forte aujourd'hui : je l'entends à me fendre les oreilles, toujours cette musique thème de *Ghandi*, qui m'inspire depuis le début du voyage. Nous avons, comme d'habitude, très mal aux fesses. Tantôt j'ai une autre chanson contemporaine en tête, tantôt une vieille rengaine absurde, dont le souvenir même me surprend. Mon corps, pour oublier la douleur, incite mon esprit à aller se



perdre dans les replis les plus profonds de mon subconscient. Le corps vit toujours au présent mais la tête se transpose dans le passé et l'avenir. Heureusement.

À 18h, on arrive à New Hazelton. On a roulé plus loin que prévu, environ 160 km en dix heures, surtout comptenu du retard du matin. On vient de faire notre premier « century » (100 milles) comme le dit Bill. Nous sommes fourbus, notre copain américain le premier. Après avoir rempli nos bouteilles d'eau dans une épicerie, on s'éloigne un peu de New Hazelton pour établir un camp. Dans cette petite ville, érigée presque au pied d'une énorme montagne, des hôtels dominent la rue principale. On ne cherche que le sommeil, pas la bière.

Le matin suivant, on perd Bill. Au lever, Léonard et moi avons rangé nos affaires avec une rapidité qui a étonné l'Américain. Prêtextant qu'il en avait pour quelque temps encore, celui-ci nous a suggéré de filer, quitte à ce qu'il nous rattrape. Quelques

heures plus tard, on a compris que nous ne le reverrions plus. Les cyclistes sont avant tout des solitaires.

Le Nord de la Colombie-Britannique se caractérise par son isolement, visible sur une carte routière, très réel dans le vécu. Même le journal local arrive en retard, et les quotidiens de la province ne se rendent pas.

Depuis notre débarquement à Vancouver, je remarque que les produits portent des étiquettes d'un bilinguisme réticent. Seul le nom du produit figure en français et celui-ci en caractères plus petits.

À Prince George on prend le temps de faire notre buanderie. Il était temps. Cette ville de 67 000 habitants, placée à la jonction de la 16 et de la 97, l'artère qui unit le nord au sud, nous remet en contact avec le reste de la province et même du Canada. Le **Journal** d'Edmonton arrive dans les kiosques avant le quotidien de la ville.

On se paye un dîner et une bière au restaurant. On fait le plein des

provisions : 346 km nous séparent de Jasper, prochaine étape au cœur des Rocheuses. Jusqu'à Jasper, il n'y a que le village de McBride.

À 15h30, on regagne l'autoroute, en grim pant une côte raide le long d'un chemin raboteux, achalandé et étroit. Le vent ne veut rien savoir de nous, il nous barre la route ou presque. Néanmoins, on avance.

Peu après, le chemin cahoteux se transforme en autoroute neuve. On traverse une forêt plus ou moins plate où d'innombrables petits sapins se dressent timidement. Un panneau nous apprend que c'est une forêt replantée pour remplacer celle détruite par un incendie en 1970. Dans la distance se dressent de petits monticules : le début des Rocheuses.

Aux bords de la Bowson, une source de montagne, on passe une nuit plaisante à boire du thé. Des autochtones de la réserve voisine font la pêche au bord de la rivière.

Le lendemain matin, on entre à McBride ... sous la pluie. Au seul

restaurant ouvert, on nous sert d'énormes crêpes succulentes. Le propriétaire, un grand Allemand intimidant, connaît Penetang, sa population francophone et son centre de détention, le plus grand hôpital psychiatrique pour malades criminels en Ontario.

— Yeah! that's where they keep the crazy frogs behind bars!, nous dit-il en ricanant.

À la fin du déjeuner, le dépanneur est ouvert et on peut acheter quelques provisions. On s'y rend en suivant la seule route asphaltée de la ville. Je n'ai pas le goût de traîner à McBride.

Grâce au café et aux crêpes, on roule rapidement. Même le temps se met de la partie et nous donne du soleil. Depuis McBride, on se trouve dans une vallée bordée de montagnes, un contraste avec la route tortueuse et escarpée qu'on suit depuis Prince George.

En fin d'après-midi, on en arrive aux monts Robson et Terry Fox, le premier étant le plus haut pic des Rocheuses (3 954 m). De loin, le massif semble bloquer l'autoroute. À la jonction des autoroutes 16 et 5, on passe des chutes, le point le plus à l'est où les saumons du Pacifique se rendent. J'en conclus que les poissons qui effectuent ce périple de 1 000 km ont du cran — après avoir pédalé ces mêmes km, je suis en mesure d'en juger.

Un peu plus loin, le mont Terry Fox commémore la mort du célèbre coureur de fond, victime du cancer.

Le mont Robson, a donné son nom à un parc provincial qui s'étale de la montagne même jusqu'aux portes du parc national Jasper. C'est dans ce premier parc qu'on se mesure au chemin bien incliné qui se faufile entre le flanc des montagnes et la rivière.

C'est à 10h le jour suivant, par une journée pluvieuse, qu'on traverse la frontière de l'Alberta. On perd tout de suite une heure, en changeant de fuseau horaire. Juste avant la frontière, on a franchi la passe de la Tête Jaune. Toute la matinée, on sortait de chaque virage en s'attendant à rencontrer une côte titanesque. En fait, la passe et la route, 1 146 m en élévation, traversent les Rocheuses au point le moins élevé. La Passe à Rogers, le long de la transcanadienne, atteint 1 327 m.

Le fait de changer de province nous donne l'impression d'avoir fini

une étape, d'avoir réalisé de grands progrès. Un changement de carte; notre voyage en est à sa deuxième semaine.

On entre à Jasper en début d'après-midi, moins « écorchés » que prévu mais tout de même un peu trempés. Jasper affiche son allure touristique avec panache : boutiques souvenirs, agences touristiques, pléthore d'hôtels et de restaurants. Et surtout des touristes. Au bureau de tourisme fédéral, je réussis sans trop de peine à me faire servir en français par une anglophone assez compétente.

Au centre-ville, je jase brièvement avec un francophone de Calgary, établi ici depuis 25 ans et son frère québécois, qui vient visiter la province. Il me parle de sa paroisse de 25 000 « Canadiens » à Calgary. J'ai l'impression qu'il exagère. Son frère, qui examine attentivement nos vélos, trouve ça « au bout » des gars de l'Ontario qui parlent français.

Juste à la sortie de Jasper, passé la jonction de la 16 et de la 93, qui mène à Banff et au É.-U., l'autoroute longe la rivière Athabasca. Les montagnes, moins colossales ici, offrent quand même un joli spectacle. À l'oc-

casion on peut distinguer un élan ou même des moufflons qui observent notre passage avec la plus grande nonchalance.

Vers 17h Léonard m'annonce assez tristement qu'il a une crevaison. On entame la réparation au côté de la route. Pour nous il est plus rentable en termes de temps et d'énergie de remplacer la chambre à air que de la rapiécer.

Tandis qu'on travaille, un agent de la G.R.C. place sa voiture juste de notre bord d'un virage. Pendant dix minutes il remet des contraventions pour excès de vitesse à une demi-douzaine de chauffeurs. Son boulot accompli, il reprend la route de Jasper.

J'espère qu'il a atteint son quota, remarque Léonard. ★

La suite de ce reportage paraîtra dans les deux prochains numéros de LIAISON. Daniel Marchildon a bénéficié de l'appui du Conseil des arts de l'Ontario pour la rédaction de ce reportage sur un voyage en vélo qu'il a effectué l'été dernier chez les communautés francophones de l'Ouest.

Les illustrations de cet article sont de Michel Lavigne qui est caricaturiste au *Bonjour Chez-nous* de Rockland.

### Attention aux . . .

## CHANSONNIERS

Si vous êtes un chansonnier professionnel qui réside en Ontario

- vous pouvez faire une demande de subvention du Conseil des Arts de l'Ontario, afin de développer votre talent professionnel
- veuillez communiquer avec le bureau franco-ontarien pour obtenir des renseignements et des formulaires de demande

Dates limites: 1<sup>er</sup> mai, 1<sup>er</sup> novembre



Conseil des Arts de l'Ontario  
Bureau franco-ontarien  
151, rue Bloor ouest  
Bureau 500  
Toronto, Ontario M5S 1T6  
(416) 961-1660