

Marie-Julie Gagnon

CARTES POSTALES
du Canada



*Tous droits de traduction,
d'adaptation et de reproduction
réservés pour tous pays.*

© Éditions Michel Lafon, 2017
118, avenue Achille-Peretti – CS 70024
92521 Neuilly-sur-Seine Cedex

www.michel-lafon.com

À Jo et Maya : je vous aime !

*À Nikki et Nathalia, compagnes de voyage de ma
première traversée du pays en train, ainsi qu'à tous les
copains et collègues avec qui j'ai partagé des bouts de route
au Canada au cours des dernières années!*

À Caro et Marcus, aussi !

À tous ceux qui aiment rêver les yeux grands ouverts.

Avant-propos

Le Canada n'est pas un mais plusieurs pays. Sa diversité est géographique bien sûr, mais aussi culturelle. Le dépaysement est souvent là où on ne l'attend pas. Qui pourrait ainsi soupçonner l'existence de paysages quasi lunaires en Alberta, là où des dinosaures se baladaient il y a 75 millions d'années, alors qu'on est occupé à contempler les Rocheuses ? Que dans la vallée de l'Okanagan, en Colombie-Britannique, on fait vieillir du vin dans une pyramide inspirée par celles d'Égypte ? Qu'il est toujours possible de croiser des chercheurs d'or au Yukon ?

Québécoise originaire du Lac-Saint-Jean, je vis dans la région montréalaise depuis une vingtaine d'années. Il m'a fallu fouler le sol de

Cartes postales du Canada

trois autres continents et épouser un Africain rencontré en Asie, où j'ai vécu pendant quinze mois, pour éprouver le besoin d'explorer plus en profondeur le pays émetteur de mon passeport. C'est le regard de mon mari, mais aussi de tant de personnes croisées au fil de mes pérégrinations, qui m'a permis de voir le Canada autrement.

Mon travail m'a amenée à le parcourir de long en large, souvent en compagnie de journalistes et blogueurs de tous horizons. Je leur dois beaucoup, d'ailleurs. Tant de choses m'auraient échappé sans leurs questions et leurs observations ! On oublie souvent de regarder ce qui se trouve sous ses yeux, tout près de soi. On ne voit plus ce qui a toujours fait partie du décor. Sans ces collègues de travail, dont plusieurs sont devenus des amis, je serais sans doute passée à côté de bien des trésors canadiens.

C'est ce Canada, dont je suis tombée peu à peu amoureuse, que j'ai eu envie de vous présenter. Le mien, mais aussi le vôtre. Celui des clichés comme l'authentique et secret des « locaux ». On condamne souvent à tort les attractions populaires, pouvant pourtant s'avérer d'excellents points de départ. Irions-nous à Paris pour la première fois sans aller contempler la tour Eiffel,

Avant-propos

même d'en bas ? Je ne le crois pas. Je n'éviterai donc pas les lieux touristiques, préférant sauter à pieds joints dans certains clichés pour mieux comprendre leur raison d'être. Sans compter que derrière un cliché se cache souvent une belle histoire... Mais attention, je m'intéresse tout autant à ce qui sort du cadre ! Vous l'aurez compris, l'important, pour moi, reste l'exploration sous toutes ses formes, y compris du passé pour mieux comprendre le présent.

Le Canada célèbre ses cent cinquante ans, mais bien avant que la Confédération soit créée, ce territoire avait déjà beaucoup à raconter. Ça tombe bien : je suis une collectionneuse d'histoires.

Je vous propose un voyage d'ouest en est, à travers le temps, toutes époques confondues. Pas de logique territoriale ou chronologique dans mes aventures, plutôt des cartes postales pêle-mêle comme autant de souvenirs dans lesquels j'aime « piger¹ », à la manière du magicien qui plonge la main dans son chapeau. Lapin ou castor ? À vous de le découvrir !

1. Terme québécois qui signifie « tirer au sort ».

DAWSON CITY, YUKON

Un orteil dans mon cocktail

– Quoi, tu veux dire un véritable orteil humain ?

– Oui ! Tu dois boire l'alcool sans avaler l'orteil, mais il doit quand même toucher tes lèvres.

Abasourdie, je regarde Maureen comme si elle venait de m'apprendre que je vis dans un pays où l'on boit des cocktails dans lesquels marinent des bouts d'humains momifiés. *Wait.* C'est. Exactement. *Ça.*

– Mais pourquoi ? m'enquis-je après avoir recouvert mes esprits.

– Au départ, c'était une blague. Aujourd'hui, c'est devenu une tradition.

Cartes postales du Canada

Le lendemain, je me rends au bar du *Downtown Hotel*, où a lieu ce rituel barbare. Quelques jours après le solstice d'été, alors que le soleil brille toute la nuit, les touristes sont nombreux à faire la queue pour se livrer à l'exercice. N'ayant pas la patience d'attendre mon tour (et, je l'avoue, un peu dégoûtée à l'idée d'essayer), j'observe le capitaine Dick – personnage qui perpétue la tradition – en plein rituel.

*You can drink it fast,
You can drink it slow,
But your lips must touch the toe¹...*

Il répète la même formule à chacun d'un air solennel. La scène qui suit se décline en différentes versions, selon le niveau de résistance du candidat. Généralement, l'expérience se conclut par une grimace qui se transforme rapidement en sourire victorieux. Le capitaine remet le certificat de membre aux valeureux initiés.

J'apprends que l'idée de ce drôle de rite a germé en 1973, quand le « vrai » capitaine

1. « Vous pouvez le boire vite/Vous pouvez le boire lentement/
Mais vos lèvres doivent toucher l'orteil... »

Dawson City, Yukon

Dick Stevensen a trouvé dans la cabane où il venait d’emménager un pot de rhum contenant un orteil. Pour faire une blague à ses invités, il l’aurait glissé dans le verre de rhum de l’un de ses convives. L’anecdote fait mouche et, avec une bande de copains, Capitaine Dick jette les bases de ce club très sélect.

Cinq ans plus tard, me voici de nouveau devant l’énergumène. Pas question de reculer cette fois. D’autant plus que, quelques jours avant mon passage, un touriste a avalé l’orteil – de son plein gré, il a même déposé les 500 dollars d’amende sur la table sitôt le morceau de cadavre englouti –, me faisant craindre de ne jamais pouvoir aller au bout de cet absurde défi. C’est ainsi que j’ai appris qu’il n’y a pas eu un, mais bien plusieurs orteils dans l’histoire du *Sourtoe Cocktail*. Un (ou des !) « back-up » est conservé au congélateur au cas où le doigt de pied trouverait son chemin jusqu’à l’estomac d’un postulant. Les estropiés du coin n’hésitent pas à faire des dons, paraît-il.

– Vous devez choisir dans quel alcool vous voulez qu’on l’ajoute, m’annonce la serveuse.

N'étant pas (encore) une pro des accords spiritueux-orteil, j'opte pour un verre de Yukon Jack, à base de whisky et de miel. Classique, quoi.

Arrive mon tour. J'ose à peine jeter un coup d'œil au bout d'humain qui baignera bientôt dans mon verre. ET QUI TOUCHERA MES LÈVRES.

You can drink it fast,

You can drink it slow...

Le moment de vérité. Et si je l'avalais à mon tour par mégarde ? Et s'il était porteur d'une maladie bizarre – ou pire, disparue ? C'est vrai, on ne sait pas quel âge il a, cet orteil, après tout ! Et s'il se mettait à DANSER DANS MON VERRE ?

But your lips must touch the toe...

J'oublie mes scénarios catastrophes et empoigne fermement mon verre, certainement aussi déterminée que Rocky Balboa avant un combat. J'inspire fortement et avale la boisson cul sec.

– C'est le truc le plus dégueu que j'ai jamais embrassé ! m'exclamé-je après m'être assurée que l'orteil-momie ne s'était pas transformé en orteil-zombie.

Dawson City, Yukon

Comme 52 329 membres avant moi, je brandis fièrement le certificat prouvant mon courage (ou ma folie, c'est selon).

La vérité ? Ce n'est pas tant l'orteil qui me donne la nausée que le sel dans lequel on le conserve. Vite, un autre verre !

ST. ANDREWS, NOUVEAU-BRUNSWICK

Ma rencontre avec Van Horne

Il s'appelait William Cornelius Van Horne. Je fais sa connaissance en m'invitant chez lui, à Ministers Island, non loin de la toute première station balnéaire au pays, qu'il a fait construire en Nouvelle-Écosse alors qu'il dirigeait la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique à la fin des années 1800.

Déjà, à elle seule, l'île où se trouve la résidence intrigue. Accessible seulement à certains moments de la journée à cause des marées, elle tire son nom de son premier habitant, un curé qui, paraît-il, n'était pas très assidu sur les visites aux paroissiens. On sait bien peu de choses de

lui, mais je me plais à l'imaginer plutôt casanier, heureux d'avoir l'excuse des marées pour *chiller* sur son île.

Je découvre d'abord la grange où, dit-on, étaient abrités les chevaux pur-sang de l'homme d'affaires ainsi qu'un troupeau de vaches. Lait et beurre étaient fabriqués dans la crèmerie. Champignons, pêches, raisins et plantes exotiques poussaient dans une serre chauffée.

À l'époque où Van Horne dirige le Canadien Pacifique, des fermes expérimentales, qui permettent d'approvisionner les hôtels appartenant à la compagnie et les trains, sont créées le long de la voie ferrée¹. Un wagon d'exposition chargé de cultures de ces fermes parcourt même l'est du Canada pour montrer les richesses des Prairies aux potentiels colons de l'Ontario et du Québec.

On raconte que quand Van Horne se trouvait à Montréal, les employés de Ministers Island préparaient des provisions de produits laitiers, de légumes et de fruits frais, qu'ils déposaient au bout de l'accès à l'île en gravier ; les vivres voyageaient ensuite en train et arrivaient juste

1. Source : Jean-Paul Viaud, conservateur d'Exporail, musée ferroviaire canadien.

à temps pour le petit déjeuner de la famille Van Horne¹ !

Après avoir photographié sous tous ses angles la maison du pasteur, dans laquelle on ne peut malheureusement pas pénétrer, je me dirige vers la demeure de Van Horne, de l'autre côté de l'île.

Impossible de réprimer un grand « Wow ! » en l'approchant. On ne soupçonne pas une telle opulence en débutant la visite par la grange. L'imposante demeure d'une cinquantaine de pièces me ramène à l'époque de la construction du légendaire hôtel *Algonquin* de St. Andrews, qui fait aujourd'hui partie de la collection Autograph de Marriott. Baptisée Covenhoven, prénom du père de Van Horne, la maison compte 17 chambres, 11 foyers et 11 salles de bains. L'eau courante faisait partie des commodités. Van Horne et sa famille y séjournaient de juin à octobre, mais les domestiques arrivaient plus tôt pour préparer l'endroit.

Van Horne est tombé sous le charme de l'île lors d'une mission de reconnaissance pour le Canadien Pacifique à la fin des années 1880.

1. Source : *William Van Horne*, Stephen Mayles, LIDEC.

Cartes postales du Canada

La première pièce qu'on découvre à droite, en entrant par la porte avant, est la chambre de l'homme d'affaires. J'apprends qu'il dormait environ quatre heures par nuit et qu'il aimait peindre durant son temps libre. Quelques-unes de ses toiles sont d'ailleurs exposées sur les murs de la petite pièce. On y découvre aussi différents objets accompagnés d'anecdotes, qui permettent de broser un portrait du personnage. Par exemple, quand son médecin lui recommande de ne pas fumer plus de trois cigares par jour, Van Horne commande la fabrication de cigares... de 60 centimètres de long.

La vie personnelle de l'homme d'affaires est parsemée de drames. Aîné d'une famille de cinq enfants, il naît à Chelsea, en Illinois. Son père, un avocat, a quitté New York à la mort de sa première femme et de leurs enfants pour acheter une nouvelle ferme et se remarier. Ses fonctions de juge de paix qu'il exerce dans sa ville d'adoption l'amènent régulièrement à se rendre dans la capitale, où il retrouve quelques bons amis avocats comme Abraham Lincoln et Stephen Douglas. En 1851, la famille Van Horne transporte ses pénates à Joliet,

localité de 2000 âmes, où Van Horne devient maire l'année suivante.

William a onze ans quand son père décède du choléra, en 1854. Dispensant souvent ses services gratuitement en cette période difficile, l'homme avait accumulé les dettes. L'enfant aide sa mère aux tâches domestiques et aux travaux de la ferme, puis finit par quitter l'école trois ans plus tard afin d'occuper un emploi de messenger qui lui permettra de gagner un peu d'argent. Curieux et ambitieux, il s'intéresse à tout ce qui touche la télégraphie et s'initie au poker. Il gravit les échelons en se renseignant sur chacun des métiers des entreprises qui l'embauchent, jusqu'à se retrouver directeur du Canadien Pacifique dans les années 1880.

Devenu père à son tour, il connaît aussi le deuil. Son fils aîné décède à l'âge de cinq ans.

À l'étage de la résidence, on découvre les jouets de son unique petit-fils. Le train attire inévitablement l'attention. Dans la chambre de sa femme, on admire d'emblée la vue, splendide, ainsi que la penderie richement garnie de tenues d'époque. Van Horne dormant très peu, le couple faisait chambre à part et l'homme d'affaires avait jugé plus simple d'établir ses quartiers près de l'entrée. De l'autre côté,

Cartes postales du Canada

à l'étage, se trouvent les chambres des domestiques, beaucoup plus modestes.

Collectionneur d'art – il possédait quelque 200 œuvres, parmi lesquelles des tableaux de Renoir, Goya, Rembrandt, Rubens et de Vinci –, Van Horne était aussi passionné par la géologie depuis l'enfance.

Le poker est resté l'une de ses passions tout au long de sa vie. Gourmand et bon vivant, il jouait en mangeant du caviar, en buvant du whisky et en fumant, bien sûr, cigare sur cigare avec ses invités.

Je quitte la maison avec l'envie de tout savoir de cet homme haut en couleur qui m'était jusque-là surtout connu parce qu'une avenue de Montréal a été baptisée de son nom dans les années 1940. Étrangement, à partir de cette visite, j'ai l'impression que mes pas m'amèneront inévitablement dans les siens.

BANFF, ALBERTA

Je veux vivre dans une pub du Canadien Pacifique

Il y a quelque chose d'hypnotisant avec les affiches du Canadien Pacifique. Chaque fois que j'en aperçois une, il m'est impossible de détacher mon regard de ces scènes à la fois naïves et grandioses, liées à une époque où voyager était encore nimbé d'une aura de glamour. J'envie l'espèce d'insouciance que je perçois en filigrane et l'innocence d'un temps où l'information ne faisait pas le tour du monde en direct. Tout était encore à explorer. On découvrait à travers ces affiches des trains à la stature imposante et des bateaux plus grands que nature.

Des dames avec de grands chapeaux et de *sexy mounties* arborant la moustache se détachaient des paysages magnifiés par les coups de pinceaux des artistes. Je m'imagine très bien, moi aussi, la jupe au vent, posant nonchalamment dans un décor presque trop beau pour être vrai.

Ces images de grands espaces et d'hôtels opulents donnent, encore aujourd'hui, envie de se rendre dans les Rocheuses sur-le-champ tant elles ont su capturer les éléments propices à enclencher la machine à rêves. Le désir de faire partie des premiers étrangers à fouler le sol d'un « nouveau » monde, où il est possible de se livrer à des loisirs exceptionnels, ne sera jamais périmé. Ces images ont d'ailleurs, à bien des égards, contribué à forger certains des clichés.

Le Canadien Pacifique a, pendant de nombreuses années, incarné l'expérience de voyage ultime. Après le chemin de fer transcontinental, ont suivi les hôtels de luxe, les centres de villégiature, les cargos, les paquebots et même une ligne aérienne à la fin des années 1950. Entre 1880 et 1980, plus de 2 500 affiches ont contribué à imprimer ces

Banff, Alberta

images de légendes et d'ailleurs lointains dans l'imaginaire collectif¹.

Dès les premiers voyages transcontinentaux, William Van Horne a envoyé des dizaines d'artistes internationaux dans les Rocheuses afin qu'ils rapportent des images destinées à faire rêver les Européens comme les Américains. Parmi eux, le premier photographe canadien de renommée internationale au XIX^e siècle, William Notman. On raconte que le directeur n'hésitait pas à demander des retouches aux peintres afin de faire paraître les montagnes encore plus majestueuses. On peut admirer certaines de ces œuvres au Whyte Museum de Banff. Le Musée McCord, à Montréal, possède pour sa part la collection Notman.

L'histoire du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) est parsemée d'exploits, de premières fois et d'événements grandioses. De grands drames, aussi. Mais ça, aucune affiche ne le dit.

1. Pour en savoir plus : *Les Affiches du Canadien Pacifique*, Marc H. Choko et David L. Jones, Firefly, 2006.

Plantée devant ces images de l'époque dorée du chemin de fer, au Whyte Museum, à Banff, je me dis que le début du xx^e siècle a quelque chose de résolument romantique, qui provoque chez moi une sorte de nostalgie pour ces années que je n'ai pourtant pas connues. Repenser aux premiers coups de pioche me ramène toutefois les deux pieds sur terre. Pour en arriver à ces images léchées, le travail fut aussi périlleux que colossal.

À la fin des années 1870, l'Ouest canadien est encore le royaume des chasseurs de bisons autochtones et métis (nés d'Autochtones et de Blancs), comme le rappelle Barry Lane dans *Canadien Pacifique – l'empire du voyage*, publié en 2015 aux éditions Sylvain Harvey. La Compagnie de la Baie d'Hudson, qui détient le monopole du commerce des fourrures, y règne en maître. Les peaux de castor que triment les voyageurs¹ traversent l'océan et sont portées par de riches Européens sous forme de chapeaux de feutre. Pendant près de deux cent cinquante ans, la traite des fourrures contribue à pousser l'exploration du pays ainsi que l'établissement sur le continent.

1. On appelait « voyageurs » les employés d'une compagnie qui portaient faire la traite des fourrures avec les Amérindiens.

Banff, Alberta

Deux ans après la fondation du Canada en 1867, les dirigeants de la Compagnie de la Baie d'Hudson vendent la majeure partie du territoire au nouveau pays. Condition de la Colombie-Britannique pour entrer dans la Confédération en 1871 : la construction d'une voie ferrée qui relierait la province aux autres. Imaginez le défi : étendre 4 800 kilomètres de voie, dont 1 600 à travers le Bouclier canadien, territoire de roc et de forêt où se trouvent de nombreux lacs et rivières. À l'époque, la population du Canada est de 4 millions d'habitants. Pour vous donner une idée, les États-Unis, où un chemin de fer permet déjà de sillonner le pays, en comptent alors 40 millions !

C'est en 1881 que William Van Horne entre en scène. Embauché par George Stephen, président d'origine écossaise du Canadien Pacifique, le nouveau directeur général de trente-neuf ans parvient à terminer les travaux cinq ans avant le délai imposé par le gouvernement, non sans se faire détester par ses détracteurs au passage.

Pendant toute la durée de la construction, des équipes travaillent simultanément sur le Bouclier canadien, dans les prairies, les montagnes et

les canyons de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Au moment d'enfoncer le dernier crampon de la voie, la population anglophone du Canada se compose à 15 % d'Écossais, qui détiennent 50 % des postes de direction du pays. C'est d'ailleurs Donald Smith, cousin de George Stephen, qui met le point final aux travaux à Craigellachie, baptisé ainsi en référence à ses racines écossaises¹.

Si les obstacles géographiques étaient les plus visibles, ils n'ont pas été les seuls à rendre l'entreprise particulièrement périlleuse. Des problèmes financiers compliquent aussi l'aventure. Van Horne et Stephen se tournent vers les politiciens pour obtenir le financement nécessaire. Quand l'argent manque à nouveau, les valeurs boursières de la compagnie vacillent sur le marché de Londres et les employés ne perçoivent pas de salaire pendant plusieurs semaines.

La délicate question des droits des Autochtones et des Métis préoccupe également les constructeurs. Le gouvernement conservateur de Macdonald ayant annulé tous les titres

1. Craigellachie, en Écosse, est la ville de leurs ancêtres.

Banff, Alberta

relatifs aux terres autochtones nécessaires à la construction du chemin de fer sans prévenir ses premiers occupants, doit-on s'étonner de leur révolte ?

Certains conflits marquent particulièrement les esprits. En Saskatchewan, notamment, les ouvriers poursuivent leur travail malgré la rumeur d'un soulèvement des Pieds-Noirs¹. Bien que furieux, le grand chef Crowfoot fait de son mieux pour empêcher les siens de déclarer la guerre. Van Horne et son équipe doivent beaucoup au père Lacombe, ami de Crowfoot, qui parvient à persuader ce dernier de tenir une réunion de son conseil, évitant ainsi la rébellion. Afin de remercier le chef amérindien, Van Horne lui offre un laissez-passer qu'il aurait porté autour du cou le reste de ses jours.

En 1885, se sentant menacés par les levées que le gouvernement effectue sur leur territoire sans même les tenir au parfum, les Métis, sous l'autorité de Louis Riel², se révoltent à leur tour. Des troupes de la milice canadienne transportées par le Canadien Pacifique sont envoyées

1. Autre nom donné aux Siksikas, une nation autochtone.

2. Homme politique, chef du peuple métis dans les Prairies et considéré comme l'un des pères du Manitoba.

pour étouffer le soulèvement. Pour remercier la compagnie, le gouvernement lui accorde un nouveau prêt. Ironiquement, sans cet épisode, le Canadien Pacifique aurait peut-être dû se mettre en faillite.

Pour que les délais soient respectés, on se doute que les conditions de travail des ouvriers n'ont rien d'idéal. L'excellent documentaire *L'Express des Rocheuses*, qui retrace l'histoire de la construction du premier chemin de fer transcontinental au Canada, présente notamment le cas des travailleurs chinois, payés à moindre coût et logés dans de simples tentes dans des conditions d'hygiène rudimentaires. Ils étaient si mal nourris que le scorbut décima une partie d'entre eux. La maladie et les accidents ont fauché 600 des 15 000 travailleurs chinois¹ sur le chantier, soit l'équivalent de deux ou trois hommes par kilomètre de voie posée ! Une fois les travaux terminés, certains ouvriers

1. Selon Jean-Pierre Viaud, conservateur d'Exporail, le chiffre de 600 Chinois est issu du témoignage de l'entrepreneur Andrew Onderdonk devant la Commission royale d'enquête. « Il est probable qu'il s'agisse d'un chiffre conservateur. Certains parlent de 2 000 morts (accidents, maladies, attaques d'animaux, etc.) parmi les Chinois. Sur les 15 000 travailleurs, 75% étaient chinois. Cependant, le chiffre réel des morts est et demeurera inconnu en raison de l'absence de constats de décès officiels compilés. »

Banff, Alberta

ne disposaient pas de la somme nécessaire pour retourner au pays. Il a fallu attendre 2006 avant que le gouvernement canadien présente des excuses officielles à la communauté sino-canadienne pour la discrimination subie pendant mais aussi après les travaux, et la perte de toutes ces vies.

Il est si facile d'oublier les travers de l'histoire en contemplant les images parfaitement mises en scène sur les affiches... Quelque part entre cet idéal et la réalité, se trouve le point de départ du tourisme au Canada, avec ses réussites et ses ratés. Son histoire s'est esquissée à mesure que poussaient les villes et les villages le long du chemin de fer.

J'achète quelques affiches avant de quitter le musée. Rêver, oui, mais les yeux grands ouverts.