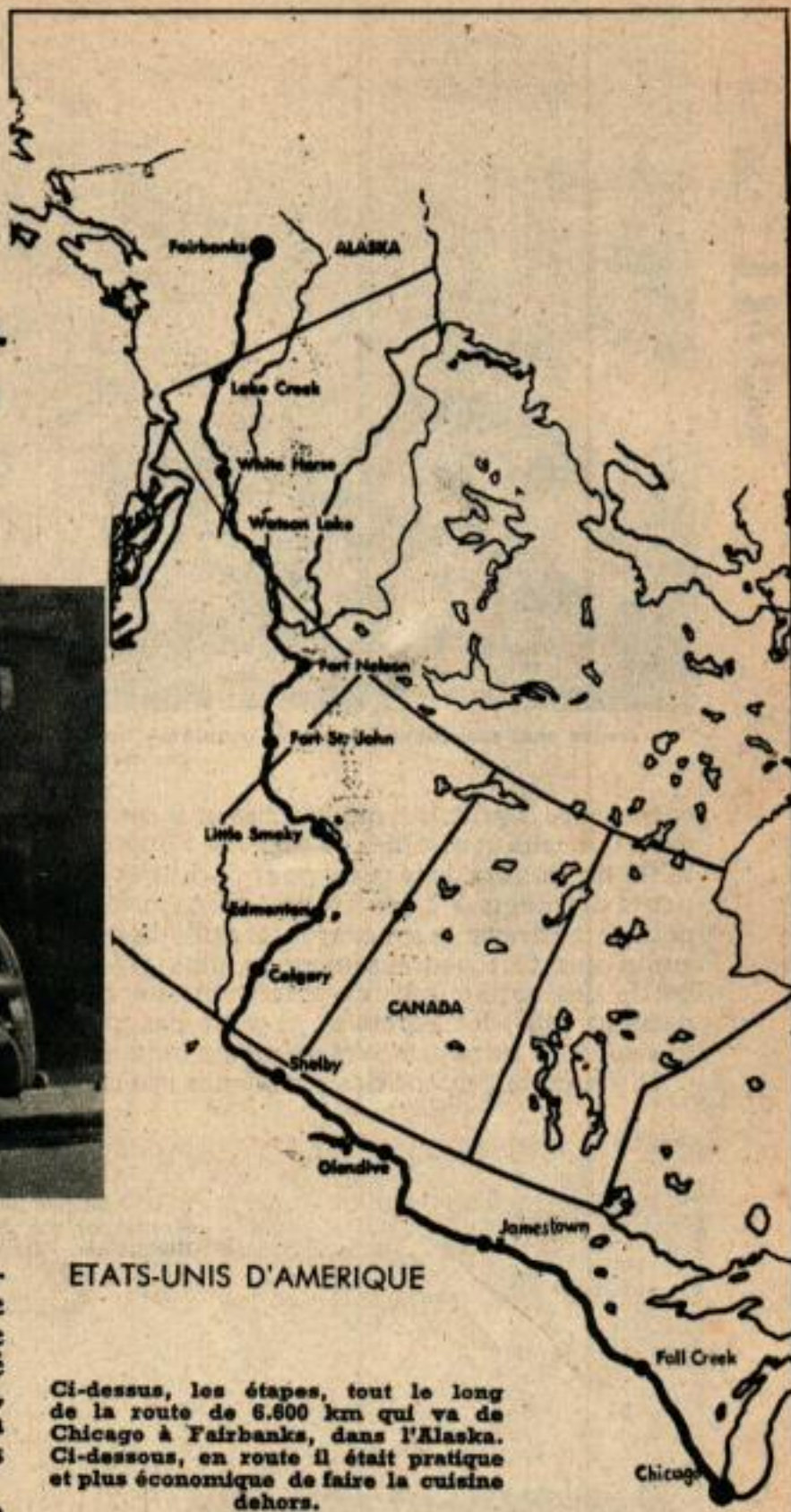


EN ROUTE POUR L'ALASKA

1re Partie

Au départ, voici le photographe (à gauche et) le journaliste à côté de leur belle voiture neuve.



NE vous laissez surtout pas conter d'histoires au sujet de cette randonnée le long de la grand'route de l'Alaska, à laquelle vous avez peut-être rêvé. On vous a raconté que c'est la découverte des limites de la vie, une rencontre avec la sauvagerie réelle de la nature et que vous n'oublierez jamais les pionniers que vous aurez vus.

Cette randonnée peut être faite et elle le fut d'ailleurs, par deux automobilistes très moyens, le photographe de « Mécanique Populaire » et un journaliste voyageant sans idées préconçues.

Soyez sûr, d'abord :

- 1° d'avoir une voiture en bon état mécanique avec de bons pneus ;
- 2° de pouvoir vous contenter de logements simples et parfois primitifs ;
- 3° d'avoir une solide réserve d'argent, et,
- 4° beaucoup de temps.

Ainsi équipé, vous pourrez affronter toutes les éventualités.

Vous pourrez démentir la plupart des terribles exagérations au sujet des animaux féroces qui viennent rôder dans

ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Ci-dessus, les étapes, tout le long de la route de 6.800 km qui va de Chicago à Fairbanks, dans l'Alaska. Ci-dessous, en route il était pratique et plus économique de faire la cuisine dehors.





Des routes mal marquées furent un problème au Canada. Les voyageurs prirent celle-ci, pour avoir manqué une déviation à Cardston.

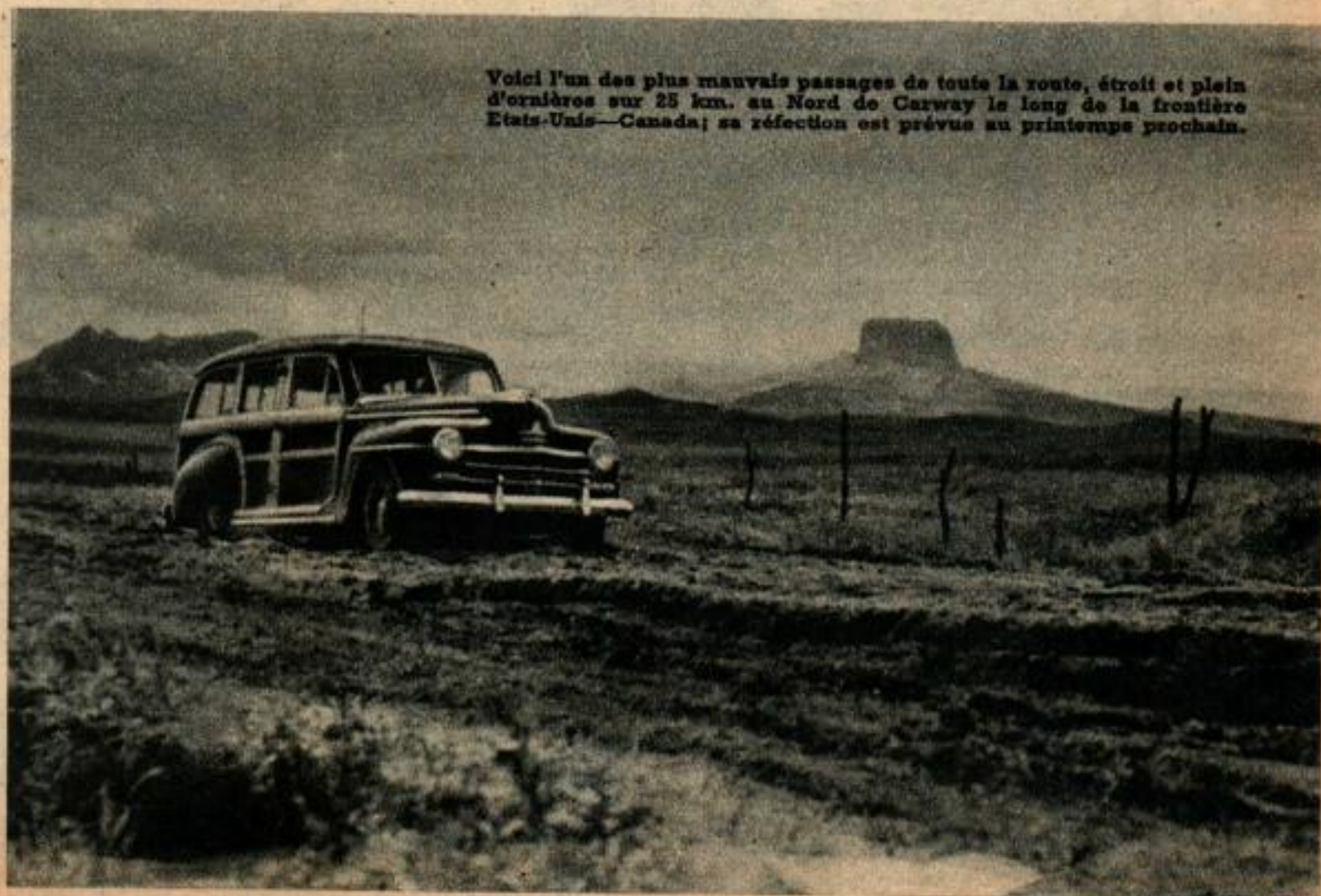
votre tente la nuit, des moustiques gros comme des moineaux et assoiffés de sang, de l'impossibilité de trouver de la place pour dormir et des petits déjeuners à 1 500 francs. Si ce n'est la poussière effrayante sur ces routes caillouteuses, ennui que fort heureusement la plus grande partie des automobilistes américains ne connaissent plus, les épreuves ne sont pas pires que sur tout autre parcours de même longueur.

Il y a certainement des problèmes spéciaux

sur la route de l'Alaska : nous y reviendrons plus loin. Dans cette première partie et les deux suivantes, nous décrirons nos expériences bonnes et mauvaises, sur les 6.600 km de Chicago au bord du Cercle Arctique, parcourus en deux semaines exactement.

Pour satisfaire à la première condition, une voiture en bon état, nous fîmes le voyage dans un fourgon Plymouth 1948. Le nôtre était « flambant neuf », mais ce n'est pas là l'essen-

Voici l'un des plus mauvais passages de toute la route, étroit et plein d'ornières sur 25 km. au Nord de Carway le long de la frontière Etats-Unis—Canada; sa réfection est prévue au printemps prochain.



tiel. Ce qu'il faut, c'est une voiture en bonne condition de fonctionnement. Le bon petit garage du coin ne vous sera pas d'un grand secours sur la route de l'Alaska, si vous avez un ennui sérieux.

L'âge moyen des voitures que nous croisions dépassait bien 3 ans. Il est bon de prendre avec soi quelques pièces de rechange et au moins deux roues de secours complètes. Nous avons emporté un jeu de pointes platinées, des bougies et une courroie de ventilateur dans nos bagages. On nous avait dit que nous aurions du mal à en trouver en route. Heureusement nous n'en eûmes pas besoin. Avec 6 pneus neufs, nous eûmes dans notre randonnée 6 crevaisons, ce qui souligne l'urgence d'emporter une deuxième roue de secours.

Pour changer et aussi pour résoudre le problème du logement la nuit, il est bon d'emporter et d'utiliser un équipement de camping. Au cours du trajet, vous ne manquerez pas de place, aussi ne vous inquiétez pas de savoir où planter votre tente. Tout au long de la grand'route et surtout dans sa dernière partie, vous trouverez d'excellents terrains de campement à votre disposition. En emmenant avec vous du matériel de cuisine et une bonne quantité de provisions, vous aurez la possibilité de cuisiner sur place. Le prix des repas augmente à mesure que l'on va vers le Nord, aussi la question du budget risque-t-elle d'influer sur quelques-uns de vos répas.



Dispositif improvisé pour charger le gravier près de High Prairie; l'ingéniosité des pionniers que l'on rencontre tout le long du chemin est proverbiale.

Il existe pour ce voyage une liste officielle de tous les logements et de toutes les facilités, depuis le début de la route à Dawson Creek jusqu'à son terminus, à Fairbanks dans l'Alaska. La liste comporte, suivant un système de références utilisé tout le long de la route, tous les endroits d'après leur distance à Dawson. C'est ainsi que l'on peut lire, à titre d'exemple « kilomètre 1295 Teslin, Territoire du Yukon, hôtel, magasins, repas, essence et huile, 40 lits ». Pour d'autres endroits, les lieux de réparation et de campement sont indiqués. Il y a sur la liste, l'un dans l'autre, environ 45 points

Tout le trafic de l'Alaska passe sur le haut pont à double étage d'Edmonton. Le bâtiment à l'arrière-plan est l'Hôtel du Gouvernement de la province.



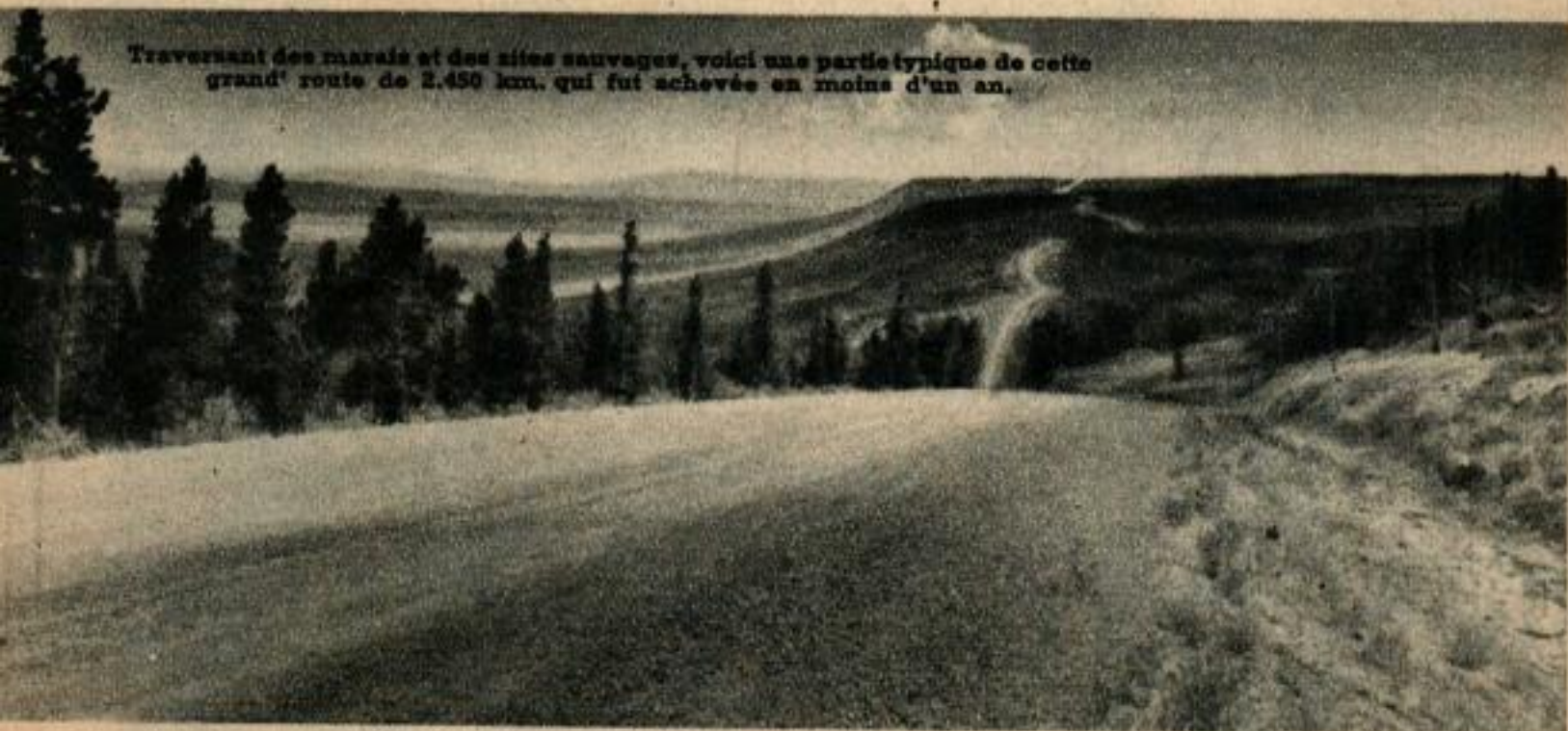


Quand on a des ennuis par 40 ou 50° en-dessous de 0, on est heureux de trouver refuge dans ces baraques abandonnées à la fin de la construction de la route.



Sur les mauvaises routes canadiennes, les équipes d'entretien sont un spectacle familier. Cette année, la seule province d'Alberta dépensera 15 millions de dollars en travaux routiers.

Traversant des marais et des sites sauvages, voici une partie typique de cette grand' route de 2.450 km, qui fut achevée en moins d'un an.



d'arrêt, espacés pour la plupart de 50 à 60 km, la plus grande distance étant de 150 km. Pour se procurer gratuitement cette liste, il suffit d'écrire soit à l'« Alaska Road Commission » à Juneau, Alaska, soit au « Northwest Highway System » à Whitehorse Canada.

Il n'est pas nécessaire de demander l'autorisation de circuler sur cette route. Les premiers voyageurs devaient prouver aux autorités que leur voiture était en bon état mécanique et qu'ils avaient une vingtaine de pièces de rechange, comme garantie contre les pannes dans les régions désertes. Un axe arrière de rechange était particulièrement recommandé. Actuellement, la décision du voyage est entièrement laissée à l'automobiliste.

La grand'route fut commencée en avril 1942 quand les Japonais menaçaient de couper notre route par mer jusqu'à l'Alaska. Péniblement, à travers des marais, des centaines de cours d'eau et de rivières, au flanc des montagnes, une armée de 14.000 soldats et civils achevèrent cette route de 2.450 km dans le temps record de 7 mois. Elle a 8 m de large, soit 1 m 20 de plus qu'il n'est exigé pour les routes des Etats-Unis ouvertes à la circulation publique. La plus grande partie de la route, et

Six pneus neufs ne représentaient pas une garantie contre les crevaisons. Voici la première des six sur les 3.000 derniers km. de cette randonnée vers l'Alaska.

de loin, 1965 km, se trouve en territoire canadien et est entretenue par le Gouvernement canadien. L'« Alaska Road Commission » l'entretient de la frontière à Fairbanks.

Le voyage commence à Chicago, puis de la banlieue de Chicago à Madison dans le Wisconsin par la route n° 14, puis de là, par la route n° 12 jusqu'à St-Paul dans le Minnesota. De là, on va jusqu'à Anoka dans le Minnesota par la route n° 10, puis par la n° 52 jusqu'à Fargo dans le Dakota du Nord où on rejoint à nouveau la n° 10 jusqu'à Glandive dans le Montana. Les routes 18 et 13 de l'Etat de Montana mènent à Wolf Point à la n° 2, que l'on suit jusqu'au « Glacier National Park ».

La plus grande partie du parcours se situe dans une région à circulation facile, de grandes plaines à faible population, mais à peine pittoresque, sauf la région de Dells dans le Wisconsin, le Dakota du Nord et le Parc National. Du point de vue touristique, l'arrivée par le sud serait plus intéressante. On peut hésiter entre les Black Hills du Dakota du Sud et le parc National Yellowstone, ou bien choisir les centaines de kilomètres de paysages de montagne du Colorado et du Wyoming, avec les Parcs des Montagnes Rocheuses et du Yellowstone.

Sauf pour quelques déviations occasionnelles, les routes étaient en chaussée dure et bien marquées. Les commodités touristiques dans l'Ouest sont à nouveau revenues et nous pûmes toujours avoir des logements confortables et à prix raisonnable même sans prévenir d'avance. Une seule fois cependant, dans un hôtel de Jamestown dans le Dakota du Nord, nous n'eûmes pas de chance et nous dûmes coucher dans un sous-sol. En faisant soigneusement son programme, il est cependant possible d'écrire ou de télégraphier à l'avance à des hôtels recommandés pour retenir un logement, surtout si l'on est plus de deux à faire le voyage.

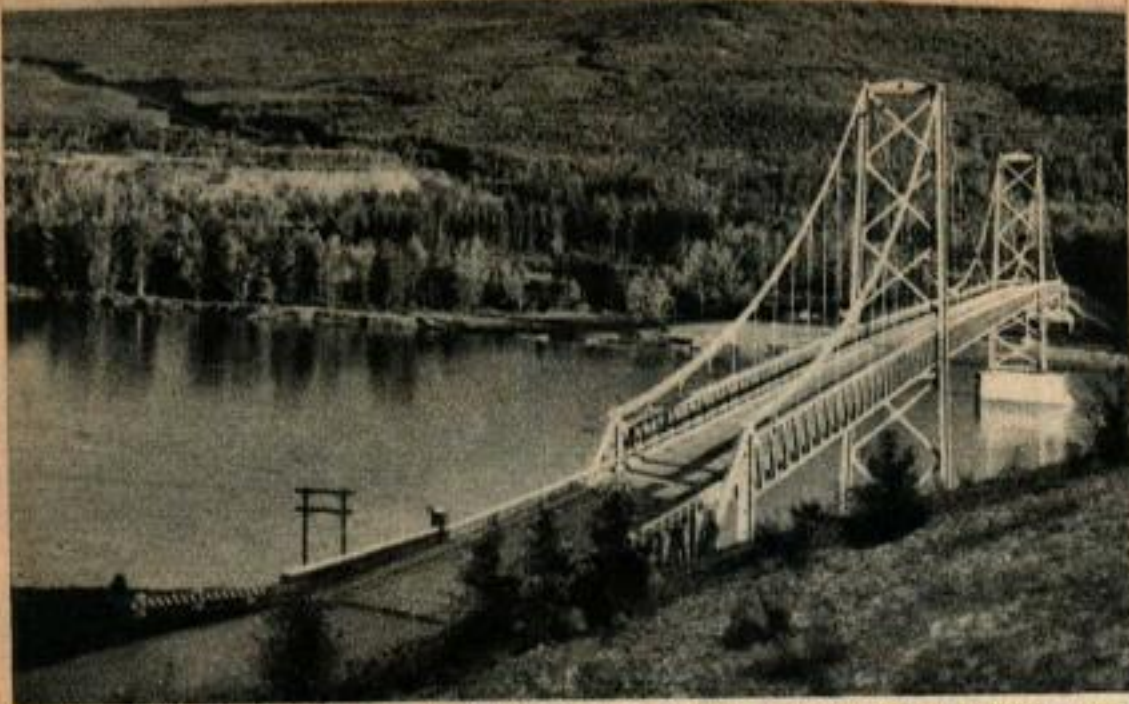
Le temps est un facteur important dans l'établissement du programme. Ainsi, il est bon de savoir que vous irez plus vite aux U.S.A. qu'au Canada et dans l'Alaska. D'après notre expérience, jusqu'à la frontière canadienne, où les agglomérations sont petites et espacées, il est possible de maintenir une moyenne

Les arbres et rondins se heurtent dans le courant rapide et arrêtent parfois pendant des jours, le passage de ce ferry-boat sur la rivière «Big Smoky».



de 80 à 90 km à l'heure. De là et jusqu'au début de la grand'route de l'Alaska, les routes couvertes de gravier sont en mauvais état. Pour conduire en toute sécurité, il faut réduire votre vitesse d'environ 15 km à l'heure. Sur la grand'route elle-même, nous avons fait environ 65 km/h après avoir vu le mal que le gravier faisait aux pneus. Un autre facteur susceptible d'influer sur votre programme est l'augmentation de la durée du jour à mesure que l'on va vers le Nord. Pendant la dernière moitié du parcours, il y a





La construction la plus frappante de tout le parcours est le pont sur la rivière «Peace», au km. 56. A l'arrière-plan, à gauche, la route tortueuse qui y conduit.

DISTANCES ENTRE LES ÉTAPES DE CHICAGO A FAIRBANKS

| | km |
|--|--------------|
| 1° Fall Creek, Wisconsin | 555 |
| 2° Jamestown, Dakota septentrional | 760 |
| 3° Glendive, Montana | 560 |
| 4° Shelby, Montana | 680 |
| 5° Calgary, Alberta | 515 |
| 6° Edmonton, Alberta | 320 |
| 7° Smoky River, Alberta | 475 |
| 8° Fort St. John, Colombie britannique | 395 |
| 9° Fort Nelson, Colombie britannique | 400 |
| 10° Watson Lake, Yukon | 535 |
| 11° Whitehorse, Yukon | 440 |
| 12° Lake Creek, Yukon | 375 |
| 13° Fairbanks, Alaska | 590 |
| Total | 6 600 |



A l'usage des campeurs, des bancs et des tables se trouvent au bord de la route. Des centaines de cours d'eau, frais et clairs, procurent une bonne eau potable pour faire la cuisine.



environ 20 heures de jour en juin et en juillet.

Près du Glacier Park, nous voulûmes suivre les instructions d'un club automobile et nous nous perdîmes. Au lieu de tourner à gauche de Babb, dans le Montana, sur la route n° 89, et de passer la frontière à Chief Mountain, nous prîmes un embranchement à droite qui devait être plus court. Il est probable que sur la route de gauche, plus longue mais pavée, nous aurions voyagé plus confortablement et n'aurions pas mis plus de temps.

Le passage à la douane et devant le Service de l'immigration des Etats-Unis ne fut qu'une simple formalité. Il n'y eut pas de visite et nous pûmes repartir aussitôt. Une double barrière en fil de fer marque la frontière entre ces deux pays.

L'entrée au Canada fut aussi simple. On n'exige pas de passeport, mais il est recommandé d'avoir assez de papiers d'identité pour permettre, le cas échéant, l'identification des voyageurs. On nous demanda combien nous avions d'argent, pour être sûr que nous aurions de quoi subvenir à nos besoins.

Il nous fallut fournir le certificat de propriété de la voiture et le but de notre voyage. Comme, de l'autre côté de la frontière, fumer devient un plaisir fort coûteux, les voyageurs sont autorisés à passer deux cents cigarettes, cinquante cigares et 1 kg de tabac. Il n'y avait aucun droit de douane sur notre matériel de campement, nos appareils de photo, nos films et petites provisions de nourriture. On accepte d'ordinaire les déclarations que fait le voyageur. Voiture et bagages ne sont fouillés qu'en cas de doute. Après un arrêt qui ne dura pas plus de vingt minutes en tout, et avec des excuses pour l'état des 29 km suivants, jusqu'à Cardston, l'employé des douanes nous lança gaiement du geste, sur la route de l'Alaska.

(A suivre)