

RIVIÈRE A LA BALEINE

INTRODUCTION

La rivière à La Baleine (Ungunniavik en inuktitut) prend sa source au lac Deborah, situé à environ 40 miles au Nord Est de Schefferville. Elle coule ensuite vers le Nord en grossissant régulièrement pendant plus de 300 Kms avant que les eaux de la rivière Wheeler, son principal affluent, ne viennent la rejoindre et en augmente encore considérablement le volume. Il lui reste alors 150 Kms à parcourir avant de se jeter, dans la baie d'Ungava, célèbre pour ses marées exceptionnelles, entre les villages Inuits de Kangiqsualujuaq et de Kuujjuaq.

Les premiers écrits modernes relatant sa remontée de l'embouchure à la source par un certain Erlandson accompagné de quatre indiens Naskapis datent de 1834.

En 1981 une équipe de trois bateaux réalise la descente de la rivière de sa source jusqu'à Kuujjuaq.

La dernière section, via la rivière Wheeler est plus régulièrement fréquentée (source : Canoeing north into the unknown).

Le choix de notre itinéraire a été dicté par notre volonté de partir de Schefferville et d'arriver à Kuujjuaq sans utiliser de moyens motorisés, seulement nos pagaies et nos jambes !

Le choix de cet itinéraire rendait l'accès à la rivière à La Baleine un peu compliqué.

Néanmoins, c'était un chemin traditionnellement emprunté par les amérindiens pour se rendre en baie d'Ungava depuis la région de Schefferville.

Itinéraire qu'ils pratiquaient alors à la descente puis à la remontée !

Aux dires de Marie Marthe et Grégoire GABRIEL, couple d'indiens Innus propriétaires de la pourvoirie Champdoré située au bord du lac du même nom, nous étions les premiers blancs qu'ils voyaient arriver chez eux, en canot, depuis Schefferville, en suivant cet itinéraire traditionnel.

Selon Mike, propriétaire du Whale River Salmon Club situé à la confluence avec la Wheeler, nous étions en quarante trois ans d'existence de la pourvoirie, la troisième ou quatrième équipe qu'il voyait arriver par la rivière à la Baleine et non pas par la Wheeler, itinéraire parcouru plus régulièrement.

Notre trajet a débuté par la traversée du lac Attikamagen puis par la descente de la rivière De Pas sur 150 Kms environ (voir cartespleinair.org, topo de Lester Kovac, De Pas and George River, jusqu'au kilomètre 475).

Un portage de trois kilomètres nous a ensuite permis de changer de bassin versant et de continuer notre progression sur une succession de lacs étroits et peu profonds qui nous ont conduits aux immenses lacs Tudor et Champdoré.

Le portage permettant de passer l'immense toboggan de sortie du lac Champdoré donne accès à la rivière à La Baleine environ 80 Kms en aval de sa source.

S'ensuit une belle série de lacs reliés par une rivière que ponctuent des rapides de plus en plus sérieux ; certains nécessitant portage.

A la sortie du lac Ninawawe la rivière accélère encore. Son parcours entre des collines resserrées est souvent ponctué de beaux rapides et même de quelques chutes. Le placement du canot se doit

d'être vraiment précis ; la navigation est belle.

Après la jonction avec la rivière Wheeler, le caractère de la descente change un peu. La rivière traverse les paysages les plus sauvages et gagne encore en puissance et en volume à tel point que les mouvements d'eau, moins fréquent mais plus puissants deviennent parfois peu évidents à négocier.

La rencontre avec la mer est un moment tourmenté qu'il faut aborder avec circonspection.

Le rythme du parcours change à nouveau ; c'est la marée qui donne le tempo (Une marée dure 6 heures à peine et les heures de pleine mer se décalent de $\frac{3}{4}$ d'heure à chaque cycle).

Le choix des points de débarquement se réduit ; préférer les côtes rocheuses aux estrans boueux !

Pour atteindre Kuujjuaq depuis l'embouchure de la rivière à La Baleine nous avions deux choix : faire le tour par la mer pour rejoindre l'embouchure de la rivière Koksoak avant de la remonter sur une cinquantaine de kilomètres, ou rejoindre la rivière False puis la Koksoak environ 5 kilomètres en aval de Kuujjuaq par une succession de (long) portages.

Notre choix s'est tourné vers la deuxième option afin de raccourcir le temps de navigation en mer.

A posteriori ce choix reste discutable. Les deux possibilités semblent équivalentes en termes de temps.

Penser cependant que le fleuve Koksoak doit se remonter pour atteindre Kuujjuaq, ce qui est sans doute aisément à son embouchure mais nettement moins en se rapprochant de Kuujjuaq, et ce malgré l'aide de la marée montante qui ne suffit vraiment pas à contrer la rivière !

Notre périple aura duré 37 jours.

AVERTISSEMENT

Les annotations portées sur les cartes sont basées sur les notes prises lors de notre parcours en août et septembre 2010.

Nous ne pouvons pas garantir qu'il n'y ait pas d'erreur ou d'oubli dans ce relevé ; c'est d'ailleurs avec plaisir que nous corrigeriez les incohérences que vous remarqueriez lors d'un prochain parcours.

Ceci doit vous inviter à rester prudent dans ces régions reculées. La rivière à la baleine traverse des zones connues pour être fréquentées par des ours noirs et éventuellement blancs sur la fin du parcours.

La rivière à La Baleine est une grosse rivière puissante qui nécessite une bonne expérience de la navigation en canot avant d'en entreprendre la descente

Notez aussi que notre évaluation de la difficulté des rapides reste subjective, nous ne détenons pas la vérité en la matière.

Nous avons utilisé une échelle de difficulté allant de 1 à 5 (et non pas 6 comme il est d'usage fréquent).

Les rapides sont notés R1 à R5 et EV pour eaux vives (le swift anglais). Les chutes sont nommées « chutes ».

Autant que possible il n'a PAS été tenu compte dans les cotations proposées de l'éloignement de la région, de la température de l'eau, de la puissance de cette rivière souvent rapide, de la fatigue inévitablement liée à une descente aussi longue ainsi que des aléas de la navigation (canot se retournant peu en amont d'une chute par exemple)...

Sachez aussi qu'en mer le temps est sujet à de brusques changements, encore plus soudains qu'à terre.

Les marées en baie d'Ungava atteignent des hauteurs record de plus de 18 mètres, et couramment plus de 12 mètres. Les courants sont alors tellement forts que l'on pourrait se croire sur une rivière !

Ajouter à ce tableau les effets du vent et posez vous la question de savoir si VOUS pouvez naviguer ce jour là !

Etant entendu que vous êtes seul responsable de votre sécurité, ne confiez donc pas votre existence uniquement à nos quelques notes (ce ne sont après tout que des bouts de papier que vous pouvez d'ailleurs perdre ou déchirer.....) Faites vos propres reconnaissances et observations. C'est la rivière qui vous guidera.

Pour finir, il peut être bon de rappeler que la difficulté d'une descente dépend également et pour beaucoup du niveau d'eau de la rivière. Lors de notre passage ce niveau était relativement haut pour la saison ; identique à ce que l'on pourrait rencontrer un mois à un mois et demi plus tôt « habituellement ». Vers la fin de la descente, la rivière commençait à retrouver un niveau « de saison » en perdant 4 à 12 pouces par jour, le débit demeurant conséquent.

Notons que les niveaux de crue de l'année se situaient plus de cinq mètres au dessus du niveau d'eau rencontré.

CAMPEMENTS

Les emplacements de camping sont innombrables. Nous n'avons pas toujours utilisé les meilleurs au cours de notre descente, aussi ne sont notifiés que les plus beaux ou alors les moins humides que nous ayons trouvé dans les zones de marais.

Notre prochain aura donc encore très souvent le plaisir de découvrir par lui-même l'endroit qui lui est le plus favorable pour passer la nuit.

La contrée permet souvent de belles escapades sur les collines alentours ce qui permet d'obtenir des vues sur la rivière et se sortir un peu du bois, toujours très présent sur le parcours.

La contrepartie est que l'omniprésence de la forêt permet de faire du feu tous les jours (nous n'avions pas pris de réchaud) jusqu'au passage de la limite des arbres qui se situe quelques kilomètres au sud de Qikirtarjuaq Island (Km 460) ; limite que l'on franchi vers le sud rapidement (Km 490).

Il serait dommage aussi de ne pas consacrer un peu de temps à la pêche ; activité parfois miraculeuse qui pourvoit assez facilement au quotidien. Un permis est nécessaire pour être en règle.

ACCES

Le point de départ de la rivière DePas se situe près de Schefferville, à la frontière entre Québec et Labrador.

Un aéroport dessert Schefferville ainsi que le chemin de fer construit pour permettre l'exploitation de la mine. Le train part deux ou trois fois par semaine de Sept-îles et le trajet dure la journée. (Renseignements : Tshiuetin Rail Transportation, voir topo de la rivière De Pas)

Il peut être judicieux de magasiner à Sept-îles avant le grand saut. N'oubliez pas la lotion anti insectes !

De Schefferville il vous faudra trouver un véhicule 4*4 pour vous amener vous et vos bagages au bord de la branche Iron Arm du lac Attikamagen, point de départ de la navigation.

Pour information, les autochtones sont souvent prêts à vous rendre ce service à

un prix plus modique que celui de l'unique taxi de la ville.

Le train arrivant souvent en retard, compter une nuit à Schefferville. Sachez également qu'à la belle saison, Schefferville possède une base d'hydravion sur Squaw Lake que plusieurs compagnies utilisent.

Pour le retour, Kuujjuaq n'est accessible qu'en avion. Vous aurez le choix entre First Air et Air Inuit ou encore un vol nolisé sur toute autre compagnie.

Votre porte monnaie gagnera à attendre le passage du dernier bateau de l'année en octobre pour rapatrier votre canot sur Montréal. Il existe aussi des canots pliants de belle qualité qui permettent ce genre de voyage et peuvent vous accompagner dans les avions. (C'est un bateau un peu renforcé de marque Nautiraid appartenant à cette catégorie que nous avons utilisé ; il est insubmersible et peut se démonter lors de gros portages, un sacré avantage dans la forêt !)

QUELQUES REPERES SUR LA DESCENTE

Il nous aura fallu six jours pour atteindre le portage qui nous a permis de basculer sur le bassin versant de la rivière à La Baleine (voir topo De Pas and George River).

Ce portage commence au kilomètre 476,700 de ce topo et file plein ouest en remontant d'abord le ruisseau. Il dure trois kilomètres et nous a occupé une grosse journée. Ne pas oublier sa boussole ! Bivouac possible au début du portage en rive droite sur une terrasse surélevée.

- . Km 6 : petit ruisseau à contre courant.
- . Km 8 : portage sur 1,5 km.

. Km 13 : passage d'une ligne secondaire de partage des eaux ; maintenant c'est de la descente jusqu'au bout !

. Km 65 : portage possible pour gagner quelques kilomètres de lac, solution traditionnellement utilisée.

. Km 82 : penser à regarder qui nage sous vos fesses.

. Lac Champdoré : prévoir son bivouac sur un coteau, les berges sont fréquemment humides (marais, mousses).

. Km 112 : pourvoirie du lac Champdoré tenue par Marie Marthe et Grégoire Gabriel, un couple âgé d'Innu à l'accueil formidable, contrairement aux autres habitants de la zone. Un détour obligé.

. Km 113 : portage 1,5 km. Sentier meilleur en rive gauche.

. Km 177 : nous avons réussi à naviguer par la gauche de l'île principale. Le gros de rivière passe par la droite et semble nécessiter au kilomètre 177 un portage mais nous n'avons pas reconnu cette section.

. Km 192-193 : il vous faut rester absolument à droite car la fin du rapide est barrée sur sa moitié gauche par un seuil non navigable. Prudence car l'eau veut vous emmener à gauche !

. Km 194 : le passage à droite de l'île est perturbé par un seuil sur la gauche. Rester bien à droite.

. Km 216 : passage possible par la droite. A gauche une succession de trois seuils non navigables.

. Km 228 : sortie du lac Ninawawe. Passage à droite de l'îlot non navigable (seuil R5). Passage possible par la gauche (R3 à R5) et dans ce passage, rester juste à gauche des grosses (très grosses) vagues.

. Km 233 : préférer le passage par la gauche de l'île et serrer encore la rive gauche de la rivière (R3) pour vous placer correctement afin d'éviter absolument l'énorme drossage non navigable qui vous attend dans la courbe.

.Km 254 : la carte mentionne un rapide double. Nous n'avons rien vu mais un autre événement non marqué débute juste après.

. Km 268 : passage qui semble navigable au début et se poursuit par une chute non nommée qu'il nous plairait d'appeler chutes Gabriel. Portage d'un bon kilomètre en rive gauche offrant par son dénivelé des vues superbes sur les chutes. C'est l'endroit où les saumons remontent le plus haut sur la rivière.

. Km 278 : rapide encombré nécessitant une bonne maîtrise de sa trajectoire et permettant de rencontrer de belles vagues.

. Km 293 : chutes Philippe. Portage en rive gauche par le chemin menant à une cabane ou au plus près de l'eau. Un portage plus court en rive droite semble possible.

. Km 300 à 305 : belle section continue. Vers la fin de ce passage, rester sur la gauche (R3) pour éviter un seuil (R4) sur la droite.

.Km 318 : chute (non nommée). Portage en rive droite. Il est possible de s'approcher près de la chute à la cordeille avec beaucoup de précautions (rochers glissants et fort courant).

. Km 323 : jonction avec la rivière Wheeler. La chute peut se remonter sur chaque rive.

Pourvoirie de pêche au saumon sur l'île Stanley Dora (Whale river Salmon Club).

. Km 339 : possibilité de passage par la gauche (R4) ou portage à droite sur 20 mètres pour passer une petite chute de trois mètres.

. Km 358 : dans la courbe à gauche, un train de vagues de belles tailles (R2) bordé par un contre sérieux. Placement précis recommandé !

. Km 377 : de grosses vagues (R3-4).

. Km : 414 : un seul passage possible. De grosses vagues et un contre monumental qu'il faut négocier avec précaution. A

notre avis ce passage se modifie chaque année avec les crues de printemps. Là aussi il faut être précis dans sa trajectoire.

. Km 429 : dans le rétrécissement, seuil à gauche (R4-5). Rester bien à droite (R3).

. Km 434 - 435 : ici la rivière rejoint la mer. Les passages sont multiples et très vraisemblablement différents d'une saison à l'autre. L'emplacement même du rapide doit changer. La difficulté est inégale, de R1 à R5 selon l'heure de la marée et selon le lieu du passage.

. Km 482 à 486 : portage facilité par un lac peu profond à la moitié de la distance.

. Rivière False : la remontée de l'embouchure impose de suivre assez fidèlement à la fois le tracé de la rivière à marée basse et la marée montante ; notamment sur la seconde moitié de ce parcours.

. Km 514 : Saugartalik : deux cabanes abandonnées qui pourront faire votre bonheur.

. Km 514 à 520 : portage. La boussole reprend du service. Il nous aura fallu trois jours pour rejoindre le lac Hendry.

. Km 526 à 530 : portage pour rejoindre la rivière Koksoak (un jour).

CREDITS

Source : Ivan Moine et Eric Seguin (2010)
Mise en ligne, adaptation : Charles Leduc
Cartes topographiques canadiennes. Tous droits réservés.

Distribution : permise tant que le contenu est préservé et la distribution gratuite. Le présent document est disponible sur www.cartespleinair.org