

Destination

**Rivière des Outaouais
Lac Témiscamingue**

Destination

ESCALE NAUTIQUE **EN**

La voie navigable de la rivière des Outaouais et du lac Témiscamingue

Texte et photos de Michel Sacco

L'idée de faire de la rivière des Outaouais une voie navigable jusque dans son cours supérieur à plus de 500 Km au nord-ouest d'Ottawa ne date pas d'hier. Depuis le XIX^e siècle, une quinzaine d'études se sont penchées sur le sujet¹. Si les barrages ont finalement eu raison des rapides, le projet de voie navigable est retombé dans l'oubli jusqu'en 1983. À cette époque, le directeur administratif de la ville ontarienne de New Liskeard, qui est aussi un plaisancier, formule le projet de désenclaver la rivière pour favoriser le développement du tourisme nautique. Les 92 millions de dollars jugés alors nécessaires à la construction d'écluses entre

Pembroke et le lac Témiscamingue forcent le regroupement des municipalités qui appuient le projet à trouver une solution plus économique. Si on ne peut franchir les barrages, rien n'empêche de les contourner. Et c'est ainsi qu'en août 1993, une flotte de camions pourvus de remorques hydrauliques est mise en service pour la première fois afin de «porter» les bateaux de plaisance (de moins de 32 pieds de long) en amont des obstacles. On utilise ou l'on aménage des rampes de mise à l'eau et des appontements de chaque côté des barrages et les trois premiers sites de contournement situés à Rapides-des-Joachims,

tournement permettra de se défaire de l'obstacle du barrage de Chatt Falls à partir de la petite ville de Quyon. Cette dernière percée, particulièrement significative, ouvrira les portes du lac Deschênes en banlieue d'Ottawa où l'on retrouve une importante flotte de plaisance. Il ne resterait plus alors qu'à venir à bout des rapides Deschênes pour éliminer la dernière entrave à la libre circulation des embarcations entre Montréal et la tête du lac Témiscamingue. Un beau rêve, digne des voyageurs de l'époque de la fourrure, pour la plus longue rivière navigable du Québec. Pour le moment, la voie navigable

été aménagée sur la rive nord de la rivière, qui coule au Québec et qui contourne l'Île du Grand Calumet et l'île aux Allumettes. La petite ville ontarienne d'Arnprior constitue un bon point de départ pour la croisière puisqu'on y trouve toutes les commodités pour avitailler ainsi qu'une marina municipale, installée dans la rivière Madawaska, à proximité d'un vaste parc en rive. La navigation débute pour une quinzaine de milles sur le lac des Chats, un élargissement de la rivière, et continue ensuite à travers Chenaux Islands où le courant, l'étréoussure du chenal et la présence éventuelle de billes de bois com-



Le panorama au sommet du Rocher de l'Oiseau dans la région du Pontiac

reste relativement peu fréquentée, les plaisanciers locaux se bornant à naviguer sur les portions non enclavées leur étant immédiatement accessibles. Voilà pourtant un immense territoire à découvrir à travers des régions sauvages, une destination de choix pour les amateurs de nature.

La première portion de la voie navigable, longue d'environ 50 milles nautiques, entre les localités d'Arnprior et de Chapeau a

mandent la vigilance. On trouve le premier site de contournement dans le petit village de Portage-du-Fort. Ce premier intermède routier de 13 Km conduit les plaisanciers jusqu'au village de Bryson. La croisière se poursuit sur le chenal du Grand Calumet. Étroit (environ 300 m de large), sinueux et souvent pittoresque, ce chenal traverse la région du Pontiac. Un paysage de fermes sur un relief vallonné qui alterne avec les rivages

À gauche: Au pied de la falaise de Devil Rock sur le lac Témiscamingue.

1. Le Témiscamingue désenclavé par Réal Bouvier dans L'Escale Nautique, parution avril 1995.



La baie Meehan, au pied du Rocher de l'Oiseau

boisés. Il se dégage un charme très particulier des petits villages du Pontiac. La toponymie de plusieurs d'entre eux rappelle qu'ils ont d'abord été des postes de traite avant de devenir d'importants centres forestiers. Ils ont connu jadis la prospérité, on les croirait aujourd'hui assoupis, un peu hors du temps dans ce coin du Québec où l'on navigue si rarement. Pour donner du corps au projet de voie navigable et stimuler son développement, la MRC de Pontiac a récemment installé des appontements dans les municipalités riveraines de Campbell's Bay, Vinton, Fort Coulonge, Davidson, Waltham et Fort William. Des quais tout neufs, de très belle qualité, capables d'accueillir généralement une dizaine ou une quinzaine d'embarcations selon les sites, toujours dans des profondeurs d'eau suffisantes et où les plaisanciers peuvent s'amarrer sans frais dans des cadres souvent très agréables.

Fort-Coulonge mérite certainement une escale. Un chenal étroit,

nommé localement canal Patrow, se faufile derrière l'île Frost et conduit au village. Un premier appontement se trouve peu après l'entrée du canal et un second un peu plus en amont, pas bien loin du centre-ville, mais offrant moins d'eau que le précédent. Les belles demeures de pierres de Fort-Coulonge sont bourrées de charme. Elles ont été construites au XIX^e siècle par la famille Bryson, qui fit fortune dans les entreprises forestières.

La voie navigable continue sur le lac



La marina de Deep River

Coulonge, puis sur le chenal de la Culbute. C'est au petit village de Chapeau que l'on entame le second portage de 11 Km qui traverse complètement l'île des Allumettes vers le sud jusqu'à Desjardinsville, où l'on remet à l'eau dans la branche principale de la rivière, qu'on appelle aussi le lac des Allumettes. La ville de Pembroke est juste en face, à un mille nautique. On y trouve une marina moderne et bien équipée à proximité du centre-ville. Pembroke constitue une bonne opportunité de ravitaillement puisqu'il s'agit de la plus importante localité riveraine de voie navigable. Une balade en ville vous permettra de remarquer une étonnante série de 29 murales peintes sur les façades de différents édifices, et dont certaines évoquent l'histoire maritime de la région, de la drave en passant par la navigation à vapeur.

De grandes plages de sable font leur apparition en amont de Pembroke sur les deux berges de la rivière et il en est ainsi jusqu'à Mattawa. Le paysage devient de plus en plus sauvage,

notamment sur la rive québécoise, au fur et à mesure de la progression vers l'amont. Le chenal se resserre lorsqu'il faut négocier son passage entre les îlots rocheux, puis il s'élargit à nouveau au travers d'une série de corridors fluviaux. Huit milles en amont de Pembroke, le Petawawa Yacht Club offre une possibilité d'escale au fond d'une baie bien protégée. L'immense plage de sable qui borde la rive sud à l'ouest de Petawawa pourrait être un extraordinaire terrain de jeu, mais elle est hélas interdite d'accès. Les forces canadiennes l'ont largement utilisé pour mener des manœuvres d'entraînement et elle est aujourd'hui truffée de projectiles non explosés. Fort William, sur la rive québécoise, n'a pas souffert de cette pratique et sa longue plage bordée de conifères est accessible à tous. Un quai public et des appontements flottants récemment installés permettent de faire escale sur le site de cet ancien poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Au bout du lac des Allumettes, la péninsule rocheuse de la pointe Malin s'avance dans la rivière qui oriente subitement son cours vers l'ouest, dans un virage à 90°. Ce dôme rocheux qui culmine à 150 m au-dessus du cours d'eau est mieux connu localement sous le nom d'*Oiseau Rock* ou Rocher de l'Oiseau. L'endroit est remarquable, tant pour sa géographie que pour ses aspects culturels. Les Algonquins en ont fait un site sacré et un lieu de culte. À ce point de rencontre du ciel, de la terre et de l'eau, le Manitou peut librement voyager d'un monde à l'autre. Sur les parois rocheuses, une série de peintures rupestres d'une grande valeur archéologique figurent parmi les sites les plus importants de ce genre sur le Bouclier canadien. Au XIX^e siècle, les capitaines des bateaux à vapeur venaient volontiers faire résonner leur sifflet au pied des parois pour distraire les passagers. Il y a mieux à faire aujourd'hui. Au sud du promontoire rocheux, sur la rive québécoise, la très agréable baie Meehan offre un excellent abri aux plaisanciers. On mouille dans une eau limpide sur un fond de bonne tenue, à faible distance d'une magnifique plage de sable encadrée d'une végétation dense. Le site conserve un côté un peu magique puisqu'il est seulement accessible en bateau. L'association sans but lucratif Ottawa Riverkeeper a aménagé des tables à pique-nique, des toilettes et veille à l'entretien des lieux. Les bacs à

ordure entourés de grillage métallique rappellent que l'on est en pleine nature et que les ours peuvent avoir de l'appétit. Un sentier à travers bois serpente dans l'odeur parfumée des pins et conduit au sommet du promontoire après 30 min de marche. Le panorama majestueux fait vite oublier l'effort. À quelques minutes de là, on peut se rafraîchir en se baignant dans un petit lac d'eau claire alimenté par une source souterraine.

Cinq milles en amont, les esprits du Manitou nous semblent bien loin lorsqu'on passe devant l'immense laboratoire de recherche nucléaire de Chalk River sur la rive ontarienne. Le centre de recherche a fait naître la coquette petite ville de Deep River où se trouve une marina fréquentée par les

est indentée de multiples embouchures de petites rivières qui finissent par des chutes. On dénicher plusieurs sites où jeter l'ancre en regardant bien la carte. À l'occasion, le paysage n'est pas sans rappeler celui de la rivière Saguenay. Une escale est possible à Deux-Rivières dans un parc pourvu d'un ponton flottant juste en aval de la route qui conduit vers le bac à câble. La petite ville de Mattawa est mieux pourvue. La marina municipale est située dans un coin tranquille et profite d'un décor de collines densément boisées. Au centre-ville, sculptés dans des troncs de pins, de gigantesques Algonquins montent la garde devant les commerces et confèrent à la petite localité ontarienne un ton très western.



Le début du lac juste en amont de la ville de Témiscaming.

amateurs de voile. Le site est agréable et la couronne de grands pins et de cèdres qui bordent le bassin lui donne un petit air de villégiature. La proximité du centre-ville, les installations convenables et le joli coup d'œil sur la rivière font de Deep River une escale intéressante. Le troisième site de contournement est situé à Rapides-des-Joachims, 10 milles nautiques en amont. Un saut de 2 Km permet de contourner un barrage et de remettre à l'eau dans le lac Holden.

Le trajet d'une cinquantaine de milles qui sépare les plaisanciers de Mattawa offre peu d'installations nautiques, en revanche, la rive québécoise, toujours abrupte et sauvage,

Le quatrième site de contournement, quatre milles en amont, permet de sauter le barrage Holden pour accéder au lac la Cave, qui n'a de lac que le nom, puisque sur les 27 milles nautiques de ses rives escarpées, sa largeur excède rarement un demi mille. Au bout de ce trajet qui offre peu de possibilité d'escales, on trouve l'ultime «portage» de la voie navigable à Témiscaming.

Le lac Témiscamingue

En amont du barrage et de la ville de Témiscaming, la rivière des Outaouais perd son nom pour s'appeler désormais lac Témiscamingue². Ce magnifique lac naviga-

2. Témiscaming signifie eau profonde en langue algonquine

ble sur 60 milles nautiques est l'un des plus beaux plans d'eau intérieurs que partagent le Québec et l'Ontario et certainement l'un des moins bien connus des plaisanciers des deux provinces. Il s'élargit graduellement au fur et à mesure que l'on progresse vers le nord et quatre milles environ séparent les 2 rives à la tête du lac.

Témiscaming a été fondée dans les années 1920 par la Riordon Pulp and Paper pour exploiter les abondantes ressources forestières de la région. Construite de toutes pièces pour accueillir les ouvriers, Témiscaming est l'œuvre d'un urbaniste écossais, Thomas Adams, à qui l'on avait confié le mandat d'en faire une ville modèle et une cité jardin. La multinationale Tembec y possède aujourd'hui son siège social et ouvre les portes de ses usines au public. Pour qui n'a jamais visité une usine de papier, l'occasion est belle et la visite guidée est gratuite.

Le bassin de plaisance est juste en amont du barrage. Il faut une bonne marche pour rejoindre le centre municipal, mais on y offre aux plaisanciers un accès gratuit à la piscine et aux douches. La vieille gare est devenue un musée et un joli sentier le long du ruisseau Gordon mène à une chute spectaculaire. Témiscaming n'a rien d'une capitale de la plaisance. Une seule chaloupe était amarrée sur les pontons le jour de notre passage. «Nous ne profitons guère de la voie navigable, nous ne sommes qu'un pont de passage» confie Arnaud Warolin, agent de développement. Si la plaisance n'est pas encore une pratique locale, le capital naturel que nous découvrirons plus tard en amont indique que le potentiel nautique du Témiscamingue est largement sous-utilisé.

Dix milles au nord de Témiscaming, après une navigation entre des rives étroites et escarpées où les forêts de conifères s'accrochent sur le roc, nous pointons notre étrave dans Opimika Narrows. Sur un mille environ, la succession de criques et de pointes qui composent le paysage pittoresque de la passe ferait un merveilleux décor de cinéma. Au milieu du chenal, la pointe Opimica et la petite baie qui s'ouvre au sud-est accueillent fréquemment les plaisanciers qui s'y donnent volontiers rendez-vous. Le site est bourré de charme et constitue l'une des dernières traces vivantes de l'épopée de la drave. Avec sa vieille auberge construite vers 1883, les rails



Accostage sur le vieux quai de bois du chantier désaffecté de la pointe Opimica.

de ses plans inclinés sur lesquels on halait les remorqueurs, ses ateliers d'usinage et de réparation navale où subsistent encore quelques machines, sa forge et ses vieux quais de bois en ruines, Opimica affiche des airs de cité fantôme qui en aurait long à raconter. Ce fut jadis un important poste de relais de flottage du bois pour les compagnies qui assuraient le transport de la matière ligneuse. On équarrissait sur place les troncs de pins avec lesquels on fabriquait les estacades qui renfermaient environ 100 000 billots. Les remorqueurs halaient jusqu'à trois estacades à la fois vers les moulins à papier, à la vitesse d'un mille à l'heure.

Le chantier d'Opimica assurait le service d'entretien des remorqueurs et servait également de dépôt d'approvisionnement. Il a fermé ses portes en 1975, tandis que la pratique du flottage du bois a cessé définitivement sur le lac en 1991. La fin d'une époque. Opimica est un site tout désigné pour devenir un centre d'interprétation de la drave. Il a d'ailleurs été classé site historique par le ministère des Affaires culturelles dès 1983. Autour de la pointe, quelques immenses pins centenaires ont échappé aux lames des bûcherons et témoignent de la splendeur de la forêt originale. Un projet de parc national est à l'étude pour restaurer les bâtiments, remettre les ateliers en fonction, reconstruire les quais et installer des infrastructures pour loger des visiteurs. En attendant les millions néces-

saires à la réalisation du projet, les plaisanciers ont tout le loisir de venir s'ancrer dans la petite baie, ou mieux encore, de poser leur étrave sur la plage de sable fin pour profiter des lieux. Il existe aussi un ponton flottant sur la pointe, face à la vieille auberge, tandis qu'une section des vieux quais de bois du chantier est encore utilisable, mais plus pour longtemps.

Le prochain point d'intérêt, la baie Laperrière et la pointe Témiscamingue, se trouve à une trentaine de milles au nord. La navigation est sans danger puisqu'elle se fait toujours en eau profonde et que les écueils sont rares. Sur cette portion de plan d'eau d'environ trois quart de mille de largeur, on peut toujours relâcher dans les baies de Grand Campment Bay, Buffalo Rock et pointe Martel. Maidens Bay est occupée par un petit centre de villégiature qui offre quelques appointements aux plaisanciers dans la rivière, au fond de Maidens Creek. Le site est relativement peu fréquenté et fort agréable. Un sentier à travers bois mène à une ancienne exploitation minière abandonnée.

Mission Point à l'ouest et la pointe Témiscamingue à l'est commandent la passe Opatciwanak, large de 350 m. Avant que les barrages ne fassent monter le niveau du lac, la passe était bien plus étroite. À une l'époque où la navigation constituait l'unique moyen de transport, ce verrou naturel constituait un point de contrôle parfait d'où l'on pouvait



La plage d'Opimica.

voir arriver les canots de très loin. Dès 1720, un marchand de fourrure français y établit un poste de traite approvisionné par les Algonquins. Fort Témiscamingue fut un comptoir commercial particulièrement actif jusqu'au début du XIX^e siècle et non un poste militaire. Les bâtiments de la Compagnie de la Baie d'Hudson ont complètement disparu et il ne reste qu'un cimetière installé au bord d'une cédrière pour toute trace de la grande aventure de la fourrure. Le site est néanmoins demeuré remarquable pour le point de vue qu'il offre sur le lac et particulièrement évocateur. Parcs Canada a installé des décors qui

rappellent les activités du poste de traite au XVIII^e et XIX^e siècles. L'exposition présentée au centre d'interprétation permet de bien comprendre la solide bagarre que se sont livrées les compagnies du Nord-Ouest de la Baie d'Hudson pour le contrôle du bassin de la baie James et des lignes d'approvisionnement de fourrures arrivant de l'ouest.

La longue plage de sable qui s'étire à l'est de la pointe conduit dans la baie Laperrière où se trouve un appontement réservé aux clients du restaurant La Bannick³. La terrasse domine la baie et attire les mouches, il faut faire avec. Le site est néanmoins

fort agréable et se prête à merveille à une pause buffet. Un sentier conduit jusqu'à un belvédère après 15 min. de marche. On y surplombe toute la partie sud du lac au milieu de la senteur des pins.

À trois milles de la pointe, Ville-Marie est installée au fond de la baie des Pères. La petite marina de Ville-Marie constitue l'une des meilleures infrastructures nautiques du lac Témiscamingue. Située dans un cadre agréable et bien tenue, elle est d'ailleurs remplie à pleine capacité. On l'a aménagée derrière l'ancien quai public qui a vu accoster tant de bateaux à vapeur. Avant l'arrivée du chemin de fer en 1924, toute l'économie de la ville reposait sur le transport maritime. Le bassin est en plein centre-ville et la bonne table de *L'auberge Chez Eugène* à deux pas. Les amateurs d'histoire s'intéresseront à la fameuse Maison du Frère-Moffet, apôtre de la colonisation et ardent promoteur de l'agriculture, qui érigea ce petit bâtiment de ferme en 1881. C'est l'une des plus anciennes maisons du Témiscamingue et en quelque sorte l'acte fondateur de la petite localité. Le mot colonisation revient d'ailleurs souvent dans les conversations avec les résidents du Témiscamingue. L'histoire de la région est bien présente dans les esprits et l'on évoque fréquemment les grandes étapes du développement qu'ont représentées les exploitations successives de la fourrure, de la forêt et des mines. La fierté de vivre au Témiscamingue et de l'héritage laissé par les premiers occupants de la région fait partie intégrante de la culture locale.



Les décors de Parcs Canada à Fort Témiscamingue



La passe Opataciwanak vue depuis Fort Témiscamingue

3. Bannick, mot algonquin désignant une sorte de pain

Les informations pratiques



Ouverture à la navigation

Du 1^{er} juillet à la Fête du Travail

Taille limite des embarcations

Les remorques hydrauliques peuvent déplacer des bateaux mesurant 9,75 m (32 pieds) de longueur au maximum, pesant jusqu'à 6 750 kg (15 000 livres) et dont la hauteur sur la remorque ne dépasse pas 4,27 m (14 pieds).

Des remorques spéciales sont aussi disponibles pour transporter les pontons jusqu'à 8,50 m (28 pieds) de long. Les voiliers à quille relevable et capables de démâter par leurs propres moyens sont autorisés à transiter.

Les sites de contournement



Les cinq sites de contournement qui permettent de contourner les barrages sont situés

à Quyon/Vydon Acres (inauguration prévue en 2006), Bryson/Portage-du-Fort, Desjardinsville/Chapeau, Rapides-des-Joachims, Mattawa et Témiscaming. On a installé des quais d'attente à proximité des rampes de mise à l'eau. Il faut réserver le remorquage de préférence 24 h à l'avance en téléphonant aux numéros indiqués plus bas. Le personnel de la voie navigable est également à l'écoute de la radio VHF sur les canaux 6, 16 ou 68. Le transport d'un point à un autre dure entre 30 et 60 min

La tarification est de 50 \$ par site de contournement, mais un permis saisonnier offert au coût de 400 \$ permet d'utiliser les services de la voie navigable sans restriction. Les coordonnées des sites (les boîtes vocales sont écoutées de 3 à 4 fois par jour):

Quyon	(613) 689 4203
Bryson	(819) 648 2001
Desjardinsville	(819) 689 5209
Rapide-des-Joachims	(613) 586 2601

Mattawa
(705) 744 1475
Témiscaming
(819) 627 1846

Il est possible de faire transporter son bateau à partir de Hull jusqu'à Bryson pour la somme de 300 \$. Un service est également offert à Témiscaming pour aller naviguer sur le lac Kipawa au coût de 150 \$.

Documents nautiques

La totalité de la voie navigable est cartographiée par le SHC. La carte 1556, publiée l'an dernier, couvre le lac Témiscamingue. Les versions électroniques de ces cartes sont disponibles auprès de NDI.

Les Instructions nautiques CEN 308 décrivent le trajet d'Ottawa à Notre-Dame-du-Nord.

La voie navigable de la rivière des Outaouais publie un guide d'information. On peut en obtenir un exemplaire en composant le 1- 866 224 5244.

Balisage

La Garde côtière canadienne assure un service de balisage de bouées non lumineuses jusqu'à la hauteur de Témiscaming. La voie navigable de la rivière des Outaouais a rajouté des aides privées sur certains secteurs et aux abords des ports de plaisance. Ces aides privées sont conformes au Système de balisage canadien. Sur le lac Témiscamingue, le balisage est sommaire et certains rochers affleurants ne sont pas signalés, mais ils sont correctement cartographiés.

Couverture radio

La Garde côtière canadienne ne fournit pas de service de communication maritime sur le plan d'eau. Cependant, le personnel des points de contournement et des ports de plaisance est à l'écoute sur les canaux 16 et 68. La couverture par téléphone cellulaire est erratique, mais elle fonctionne entre les loca-

lités de Arnprior et Petawawa ainsi qu'à proximité de Mattawa, Témiscaming, Haileybury et New Liskeard.

Sauvetage et sécurité

La Garde côtière canadienne n'assure pas de service de sauvetage sur la voie navigable. Les plaisanciers, les ports de plaisance et la police provinciale de l'Ontario sont à l'écoute sur la voie 16. L'Ontario Provincial Police patrouille la voie navigable avec 2 embarcations dans la région de Pembroke.

Les demandes d'assistance peuvent être adressées à:

- La Police provinciale de l'Ontario: 1 888 310 1122 – cellulaire *677
- La Sûreté du Québec: 1 800 461 2131
- La Station de recherche et sauvetage de Trenton de la GCC: 1 800 267 7270
- Le numéro d'urgence 911

Obstacles à la navigation

Les crues libèrent parfois des billes de bois ou de vieilles souches qui peuvent causer des dommages aux embarcations.

Météorologie locale

La topographie des lieux, souvent caractérisée par des rives abruptes, crée des effets de tunnel qui renforcent la vélocité des vents et lèvent à l'occasion un clapot difficile sur la rivière et le lac Témiscamingue, particulièrement par vent de nord-ouest. Certaines régions peuvent être sujettes à des grains violents pour les mêmes raisons. Écoutez les prévisions locales d'Environnement Canada sur la radio VHF.

Approvisionnement en diesel

L'approvisionnement en diesel n'est pas chose facile sur la voie navigable. On peut se ravitailler à la station Esso de Rapides-des-Joachims et chez Antler's Kingfisher Lodge à Deux-Rivières. On peut également faire le plein dans des stations services lorsqu'on remorque les bateaux pour contourner les barrages.

Coordonnées utiles et sites Internet

Voie navigable de la rivière des Outaouais:
1 866 224 5224

info@ottawariverwaterway.com

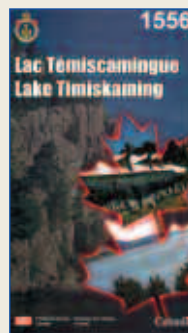
www.ottawariverwaterway.com

sailquest.com/outaouais/index.htm

Un site contenant des informations sur la navigation entre le lac Deschênes et Chatts Falls.

www.ottawariverkeeper.ca,

Le site des Sentinelles de la rivière des Outaouais, une association de bénévoles dédiés à la protection de l'environnement et à la mise en valeur récréotouristique.



La balade se poursuit en voilier à bord d'un CS 22 dériveur lesté, le petit bateau idéal pour musarder dans les baies et autour des îles. Nous voici maintenant à la tête du lac, dans la portion la plus large du plan d'eau et la plus favorable à la navigation de plaisance. Nous allons reconnaître l'île du Collège et ses terres vallonnées où les champs de blé blond resplendissent sous le soleil d'août. Au fond d'une baie abritée, sur le versant sud d'un coteau qui regarde le lac, un pionnier de la nouvelle génération s'est mis en tête de planter une vigne. Le Domaine des Ducs est l'un des vignobles les plus septentrionaux que l'on recense au Québec. Le Rubis de l'île, un bon petit rouge fruité qui descend tout seul, témoigne que l'initiative n'a rien de farfelu.

L'île Mann, elle, est bien solitaire. Une ferme abandonnée, des vestiges d'exploitation forestière et un ancien débarcadère pour le chargement du bois. Au sud de l'île, on peut mouiller dans une belle anse. La semaine précédente, en bateau à moteur, nous sommes venus nous échouer sur la grève de galets avec une lisière d'épinettes comme uniques témoins. L'endroit idéal pour pique-niquer dans la plus parfaite tranquillité.

Juste en face de l'île Mann, sur la rive ontarienne, voici Devil Rock, la perle touristique du lac, le clou du spectacle et la destination favorite des plaisanciers locaux. Une falaise de 91 m qui s'élève brusquement et impose sa présence majestueuse dans le paysage. On peut s'en approcher jusqu'à toucher le roc, la falaise sous-marine étant le fidèle miroir de celle qui grimpe à l'assaut du ciel. Les orifices que l'on aperçoit au pied de la falaise

sont d'anciennes galeries minières creusées vers la fin du XIX^e siècle. La découverte d'importants gisements d'argent dans la petite localité voisine de Cobalt provoqua à l'époque une frénésie minière. Les prospecteurs de Devil Rock n'ont trouvé que leur sueur dans la falaise, 95 % des tentatives

rompre le cou pour parvenir au sommet de Devil Rock. Le camping de Bucke Park possède un petit bassin où il est possible de faire escale le temps d'une randonnée. Un chemin en pente douce conduit en 30 min à travers bois au point culminant de la falaise. Le panorama y est spectaculaire et l'on embrasse

toute la partie supérieure du lac, de la pointe Témiscamingue jusqu'à Notre-Dame-du-Nord.

Dans Wabi Bay se trouvent les marinas de Haileybury et de New Liskeard, situées toutes les deux en Ontario. Haileybury Marina compte deux bassins et constitue le plus grand port de plaisance du lac Témiscamingue. Doté d'installations de bonne qualité, il accueille la plupart des voiliers locaux. Le site est agréable et en plein centre de la localité. On peut visiter le *Haileybury Heritage Museum* qui témoigne de la fièvre minière qui a donné naissance à la ville et où se trouve également un petit remorqueur utilisé au temps de la drave. Le bassin de *Barry's Waterfront Marina* à New Liskeard est situé juste à l'embouchure de la rivière Wabi. Les installations sont tout à fait convenables et l'on retrouve un magasin de marine sur le site.



Escale solitaire et sauvage sur le vieux débarcadère de l'île Mann

de prospection sont vaines, c'est la dure histoire de la mine. Aujourd'hui, les plaisanciers viennent jeter un coup d'œil à l'entrée de ces galeries qui rappellent une période épique de la colonisation de la région. On y débarque à l'occasion pour se faire photographier à l'entrée de la galerie, tandis que les adeptes d'escalade se lancent à l'assaut de la paroi rocheuse. Inutile cependant de risquer de se

Restaurants du centre-ville sont accessibles à courte distance de marche.

Le dernier site à visiter pour terminer cette croisière lacustre se trouve à Notre-Dame-du-Nord, dans la rivière des Quinze, qui n'est en fait qu'un autre toponyme pour la rivière des Outaouais. La marina de la Tête-du-Lac est installée sur la rive est de la rivière dans un petit bassin à proximité du centre-ville.

des magnifiques forêts de pins blancs qui encerclent le lac, des aigles qui tournoient sur la falaise du Rocher de l'Oiseau et de la chaleur des gens du Témiscamingue qui, non sans raison, aiment leur pays passionnément.

Si jamais vous faites escale dans la région au début du mois d'août, vous entendrez sûrement parler du célèbre Rodéo du camion. Près de 25 000 visiteurs envahissent alors Notre-Dame-du-Nord qui ne compte guère plus de 1 200 habitants le reste de l'année. La petite localité se transforme en site de campement improvisé pour les milliers de passionnés de grosse mécanique qui viennent assister au duel infernal que se livrent les machines, lancées deux par deux à l'assaut de la côte de l'église. La consommation de bière des spectateurs est proportionnelle à la cylindrée des camions et l'histoire ne dit pas si la présence de Monsieur le curé est requise pour bénir les mécaniques avant le début du Rodéo. Les lecteurs ne m'en voudront pas si je préfère me rappeler de l'odeur des pins de la pointe Opimica,

L'Escale Nautique remercie les personnes suivantes pour leur précieuse collaboration dans la réalisation de ce reportage.

Lucille et Ghislain Lebel, membres de l'escadrille de Try-Town,

Linda Sarazin de la Corporation de la Voie navigable de la rivière des Outaouais,

Daniel Desjardins, chargé de projet pour la municipalité de Ville-Marie,

Arnaud Warolin, agent de développement à la ville de Témiscaming,

Jane & Pete



LÉGENDE

- Marina ou port de plaisance
- Quai public
- Mouillage
- Site de contournement
- Essence et diesel
- Essence
- Centre d'interprétation ou activités
- Magasin de marine

Ne pas utiliser cette carte pour la navigation



La jolie marina de Ville-Marie



Coup d'œil exceptionnel sur le lac Témiscamingue au sommet de Devil Rock.

