



CANQ
TR
GE
217

470703

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. PERRÉ-LEVÉ 2^{UE} EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

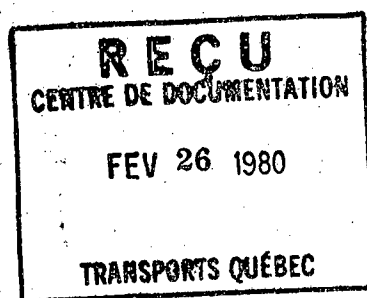
CANAL DE SOULANGES

RÔLES DU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

COÛT

DE REMISE

EN OPERATION



CANQ
TR
GE
217

PREMIERE PARTIE:

ROBERT LETARTE

DEUXIEME PARTIE:

ANDRE SOUDEYNS

PHOTOGRAPHIES:

ROBERT LETARTE ET ANDRE SOUDEYNS

CARTOGRAPHIE:

ROBERT LETARTE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de la Circulation
Montréal.

Février 1974.

AVANT-PROPOS

Première Partie: Rôles du Ministère des Transports au sujet
du canal de Soulanges.

1- Propriété du canal de Soulanges.

2- Responsabilité de la bonne desserte de la population résidente
des municipalités qui bordent le canal de Soulanges.

2.1 Identification des passages actuels.

2.2 Identification des passages à conserver en prévision d'une
éventuelle utilisation du canal de Soulanges pour la navi-
gation de plaisance.

2.2.1 Mandat du comité interministériel sur le canal
de Soulanges.

2.2.2 Les populations à desservir.

2.2.3 Circulation sur les passages au-dessus du canal
de Soulanges.

2.2.4 Analyse des comptages.

2.2.5 Passages à conserver.

3- Responsabilité de l'entretien.

Deuxième Partie: Coût de remise en service du canal de Soulanges.

1- Elimination des obstacles à la navigation.

- 1.1 Excavation des jetées.
- 1.2 Démolition des ponts de béton.
- 1.3 Démantèlement d'une passerelle.
- 1.4 Nettoyage et dragage du canal.
- 1.5 Déplacement d'équipement de services publics.
- 1.6 Rétablissement du siphon de la rivière Delisle.
- 1.7 Aménagement des abords du canal.

2- Remise en opération des ponts et écluses.

- 2.1 Alimentation en électricité des ponts et des écluses.
- 2.2 Remise en état des écluses.

3- Etablissement de voies de circulation par-dessus le canal.

- 3.1 Remise en service des ponts tournants actuels.
- 3.2 Construction de ponts de béton.
- 3.3 Construction de ponts tournants.
- 3.4 Reconstruction de la passerelle du parc du Coteau.

4- Estimation du coût des diverses solutions.

AVANT-PROPOS

Au mois de juin 1973, un comité interministériel est formé dans le but d'examiner la situation du canal de Soulanges et de proposer des solutions quant à son utilisation future. Ce comité regroupe un représentant du ministère des Transports, de la Protection de l'Environnement, du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, des Richesses Naturelles, ainsi qu'un représentant de l'O.P.D.Q.

Le problème vient du fait que depuis que le canal de Soulanges a été désaffecté en 1959, ce dernier a été en quelque sorte abandonné à lui-même. Une chose est certaine, c'est qu'il n'a pas été utilisé depuis pour fins de navigation, et la détérioration qui existe à certains endroits du canal est due en majeure partie à cette non-utilisation.

Le mauvais état des écluses et des murs de béton, la faible circulation de l'eau et sa mauvaise qualité ont contribué à faire croître en ces lieux un environnement peu désirable alors que, bien au contraire, cet endroit pourrait facilement constituer un environnement attrayant. L'endroit ne manque certainement pas d'attraits et de potentiels puisque depuis que ce canal et les terrains qui le bordent appartiennent au ministère des Transports du Québec, nombreux sont les intérêts privés qui ont manifesté auprès du Gouvernement

l'intention d'acheter des terrains en bordure du canal. Si une décision n'est pas prise dans un avenir prochain au sujet de l'utilisation du canal de Soulanges pour des fins publiques, il est très probable que ces terrains deviendront tôt ou tard la propriété d'intérêts privés.

**P
R
E
M
I
È
R
E**

Rôles du ministère des

transports

**P
A
R
T
I
E**

au sujet du

canal de soulanges

Le ministère des Transports du Québec est impliqué dans ce dossier suivant trois niveaux bien distincts.

Premièrement, il est impliqué en tant que propriétaire du canal de Soulanges et des terrains qui le bordent.

En second lieu, il est responsable de la bonne desserte de la population résidente des municipalités qui bordent le canal de Soulanges, ce qui implique les passages existants au-dessus du canal.

En troisième lieu, résultant de sa fonction de propriétaire, il est responsable de l'entretien de ce canal.

1- Propriété du canal de Soulanges.

Lors de la deuxième réunion du comité interministériel sur le canal de Soulanges, le 31 août 1973, on avait demandé d'effectuer des recherches en vue de trouver le dossier concernant le transfert du canal au Gouvernement de la province de Québec.

Du volumineux dossier qui a suivi ce transfert, dossier qui est actuellement dans les bureaux de la Région 6-3, au 770 ouest, boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, nous avons retenu quelques documents pertinents à cette étude. Il est toutefois important de noter que le dossier complet est disponible à ceux qui veulent bien le consulter.

Certains documents ont déjà été déposés au comité interministériel à ce sujet. Il s'agit des quatre documents suivants:

a) Plan No 143/4-S

Propriété de la Province de Québec

Canal de Soulanges

18 feuillets

100' = 1"

1969

b) Department of Railways and Canals

Quebec Canals

Soulanges Canal

23 feuillets

1969

- c) "Appraisal Report of the Soulanges Canal Reserve Land and Improvement as of November 1, 1959".

Real Estate Branch, Department of Transport,
Ottawa, Ontario,
62 pages.

- d) "Appraisal Report of the Soulanges Canal Reserve Land and Development as of November 1, 1959".

Real Estate Branch, Department of Transport,
Ottawa, Ontario,
83 pages.

A ces quatre documents déjà déposés, nous ajoutons les quatre autres documents suivants:

Le premier document, daté du 24 juillet 1963, est une lettre adressée à monsieur Arthur Branchaud, alors ingénieur en chef au ministère de la Voirie, par monsieur Alphonse Gratton, alors assistant ingénieur en chef du même ministère, et portant sur une offre du Gouvernement fédéral pour la prise en charge par le Gouvernement provincial du canal de Soulanges.

Monsieur Gratton y fait une analyse de l'offre du Gouvernement fédéral, ainsi que des obligations et dépenses que l'acceptation de cette offre impliquerait au Gouvernement de la province de Québec.

Montréal, 24 juillet 1963

Monsieur Arthur Branchaud
Ingénieur en chef
Ministère de la Voirie
Hôtel du Gouvernement
Q u é b e c P.Q.

Re/ Canal Soulanges - Nouvelle offre
du Fédéral de prise à nos charges

Monsieur,

Suivant votre demande, j'ai étudié la nouvelle offre que nous fait monsieur Lucien Martin, du Service des Immeubles, dans sa lettre du 26 juin 1963 à M. J.-P. Adam, au nom du Ministère des Transports Fédéral, à l'effet de prendre à nos charges les obligations dont le Gouvernement Fédéral est actuellement responsable, au sujet du Canal Soulanges sur les terrains contigus à la route No 2 actuelle qui longe le canal.

La partie du canal qui nous est offerte part du Pont au Village des Cascades et se termine à l'intersection du prolongement de la route No 2 à Coteau Landing, c'est-à-dire une longueur totale de 13 milles. Voici les obligations que nous assumerions ainsi que les dépenses additionnelles correspondantes:

1o- L'entretien général du terrain qui borde la route MONTREAL-TORONTO, du côté nord et qui inclut un talus gazonné, un fossé de décharge, des ponceaux d'entrées aux propriétés privées, une clôture continue et des barrières. Le coût d'entretien de cette partie de terrain est de \$1500. le mille, c'est-à-dire une dépense annuelle de \$20,000.

2o- L'entretien des 4 jetées en travers du canal et des 3 ponts restants qui font partie des chemins municipaux locaux et dont le coût global d'entretien annuel est de l'ordre de \$2,000.

3o- L'entretien des siphons de 4 rivières qui passent actuellement sous le canal à travers des conduites qu'il faut nettoyer et entretenir au coût global de \$2,000. par année.

4o- L'entretien du talus qui descend vers le canal du côté sud de la route et la réparation des éboulis qui se sont produits dans le passé par suite des fluctuations dans le niveau de l'eau et qui sont susceptibles de se produire également dans l'avenir. J'estime à \$5,000. environ la dépense probable absorbée annuellement pour ces réparations.

Montréal, 24 juillet 1963

Monsieur Arthur Branchaud

-2-

Les déboursés annuels représentés par les 4 articles énumérés plus haut, sont de l'ordre de \$29,000. Ce montant capitalisé à 4% durant 30 ans exige une contribution immédiate du Fédéral de l'ordre de \$500,000.

A ces dépenses d'entretien, il faut ajouter les dépenses capitales à faire, demandées dans la lettre de M. Martin. Ces dépenses capitales sont:

10- Le remplacement des 3 ponts qui restent en travers du canal par des jetées semblables à celles qui ont déjà été construites au coût de \$30,000. chacune, c'est-à-dire une dépense totale de \$90,000.

20- Notre service du drainage du Ministère de l'Agriculture projette de prolonger la rivière Delisle à travers le canal Soulanges pour obvier aux inondations annuelles en amont, dans les municipalités de Coteau Station et de St Zotique et qui sont dues en grande partie, paraît-il, à l'obstruction causée par les siphons sous le Canal Soulanges. Ce travail nous obligerait de supporter la route MONTREAL-TORONTO par un pont approprié d'au moins 100 pi. de portée. D'après notre ingénieur de division, il serait possible d'utiliser la maçonnerie existante sous la route mais il est essentiel toutefois d'élargir cette maçonnerie qui remplacera un remblai de terre existant et entraînera une dépense minimum de \$50,000.

Ces dépenses capitales énumérées aux deux articles précédents, représentent un montant de \$140,000.

En résumé, si nous voulons couvrir le total des déboursés qu'entraînerait l'acceptation de l'offre du Fédéral, le capital immédiat à exiger serait de l'ordre de \$640,000. pour les prochains 30 ans.

Les employés du Fédéral m'informent qu'ils désirent conserver l'étendue de terrain à l'entrée du canal, sur le Lac St François, à Coteau Landing, en vue de l'offrir aux municipalités pour en faire un parc avec accessoires de bateaux de plaisir. On désire également conserver l'entrée Est du canal, sur le Lac St Louis où paraît-il, une industrie de construction et réparation de yacht de plaisance aurait manifesté le désir de s'installer.

Montréal, 24 juillet 1963

Monsieur Arthur Branchaud

-3-

Le projet du Service du Drainage de prolonger la rivière Delisle à travers le canal, aurait pour effet de protéger également contre des érosions notre nouvelle route MONTREAL-TORONTO en construction, dans les municipalités de St Zotique et Coteau Station. Si nous obtenons du Fédéral le montant de \$50,000. mentionné plus haut, comme participation de notre ministère dans cette amélioration, il n'y aurait pas lieu de prévoir de travaux supplémentaires sur le contrat actuel de la route MONTREAL-TORONTO.

Votre dévoué,



Assistant Ingénieur en chef

AG/jm

Le second document est en date du 11 février 1965.

Ce document confirme la volonté de transfert de l'administration et du contrôle du canal de Soulanges à la Province de Québec.

Certaines conditions sont posées et il est question qu'une somme de \$416,000.00 devra accompagner le transfert.

Canal Soulanges

C.P. 1955-251

Canada

Conseil privé

HÔTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA

LE JEUDI 11 février 1965.

PRÉSENT:

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

Sur avis conforme du ministre des Transports, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de céder par les présentes à Sa Majesté du droit de la province de Québec l'administration et le contrôle du canal de Soulanges et du terrain de réserve dudit canal, situés sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent et allant de Coteau Landing sur le lac Saint-François à Pointe-des-Cascades sur le lac Saint-Louis, dans les paroisses de Saint-Ignace-du-Coteau-du-Lac et de Saint-Joseph-de-Soulanges dans le comté de Soulanges et dans la paroisse de Saint-Michel-de-Vaudreuil dans le comté de Vaudreuil, tous ces endroits se trouvant dans la province de Québec, tel qu'il est indiqué sur les plans conservés au ministère des Transports, y compris tous les bâtiments, ouvrages, écluses, ponts, centrales électriques et autres biens réels, avec toutes les servitudes et tous les privilèges actuels inhérents auxdits terrains et subordonnés auxdits privilèges et servitudes, et sous réserve de la condition suivante:

CONDITION

Sa Majesté du droit de la province de Québec permettra à Sa Majesté du droit du Canada d'entreposer sur le mur d'entrée amont du canal de Soulanges, au cours de la période allant de la clôture de la navigation sur le lac Saint-François, chaque année, jusqu'à l'ouverture de la navigation sur ledit lac l'année suivante, à l'endroit ou aux endroits dont seront convenus le sous-ministre de la Voirie du Québec et le sous-ministre des Transports du Canada, les bouées de navigation et autres aides à la navigation sur le lac Saint-François.

Il plaît en outre à Son Excellence en conseil d'autoriser par les présentes le versement à Sa Majesté, du droit de la province de Québec, de la somme de \$416,000 relativement à la cession susmentionnée.

Le troisième document, en date du 17 février 1965, est adressé à monsieur Arthur Branchaud, ingénieur en chef du ministère de la Voirie, par monsieur W.F. Whitman, gérant général de la Division de l'Immeuble au ministère des Transports du Gouvernement fédéral.

Monsieur Whitman y confirme le décret du 11 février 1965. Il confirme également que la somme de \$416,000.00 pour l'entretien du canal a été acceptée par le Gouvernement fédéral.

CANADA

DEPARTMENT OF TRANSPORT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Y-274
VOTRE RÉP.

IN REPLY QUITE
RÉP. A RAPPEL

OTTAWA, le 17 février 1965

Monsieur,

Je vous envoie sous ce pli pour votre gouverne copie du décret C.P. 1965-251 du 11 février 1965 nous accordant l'autorisation de céder l'administration et le contrôle du canal de Soulanges et de son terrain de réserve, qui relevaient de la Couronne fédérale (ministère des Transports), à la province de Québec (ministère de la Voirie).

On a approuvé le versement à la province d'un montant de \$416,000 pour l'entretien du canal. Toutefois, ce versement ne peut être effectué avant que nous ayons reçu des copies certifiées du décret d'acceptation de la province. Nous vous saurions gré de prendre les mesures nécessaires en vue de faire adopter le décret d'acceptation le plus tôt possible pour que le versement en question puisse être effectué avant le 31 mars prochain.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Gérant général de la Division
de l'immeuble,

W. F. Whitman
W.F. Whitman

Pièce jointe

Monsieur Arthur Branchaud
Ingénieur en chef
Ministère de la Voirie
Hôtel du Gouvernement
Québec (P.Q.)

Le quatrième document, en date du 17 mars 1965, est un Arrêté en Conseil de la Chambre du Conseil exécutif de la province de Québec.

Ce document stipule l'acceptation par la Province de Québec de l'administration et du contrôle du canal de Soulanges et de ses dépendances, ainsi qu'une somme de \$416,000.00

2266/50

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF

Numéro 532

Québec, le 17 mars 1965.

PRÉSENT:

Le Lieutenant-gouverneur en conseil

CONCERNANT l'acceptation de l'administration et du contrôle du canal Soulanges et de ses dépendances, offerts par Son Excellence le Gouverneur général en conseil

-----0000000-----

ATTENDU QUE par décret (C.P. 1965-251) du 11 février 1965, Son Excellence le Gouverneur général en conseil a convenu de céder à Sa Majesté du droit de la province de Québec l'administration et le contrôle du canal Soulanges et du terrain de réserve dudit canal, situés sur la rive nord du fleuve St-Laurent et allant de Coteau Landing sur le lac St-François à Pointe-des-Cascades sur le lac St-Louis, dans les paroisses de St-Ignace-du-Coteau-du-Lac et de St-Joseph de Soulanges, dans le comté de Soulanges, et dans la paroisse de St-Michel-de-Vaudreuil, dans le comté de Vaudreuil, tous ces endroits se trouvant dans la province de Québec, tel qu'il est indiqué sur les plans conservés au ministère des transports, y compris tous les bâtiments, ouvrages, écluses, ponts, centrales électriques et autres biens réels, avec toutes les servitudes et tous les privilèges actuels inhérents auxdits terrains et subordonnés auxdits privilèges et servitudes, et sous réserve de la condition suivante:

CONDITION

Sa Majesté du droit de la province de Québec permettra à Sa Majesté du droit du Canada d'entroposer sur le mur d'entrée amont du canal de Soulanges, au cours de la période allant de la clôture de la navigation sur le lac St-François, chaque année, jusqu'à l'ouverture de la navigation sur ledit lac l'année suivante, à l'endroit ou aux endroits dont seront convenus le sous-ministre de la voile du Québec et le sous-ministre des Transports du Canada, les bouées de navigation et autres aides à la navigation sur le lac St-François;

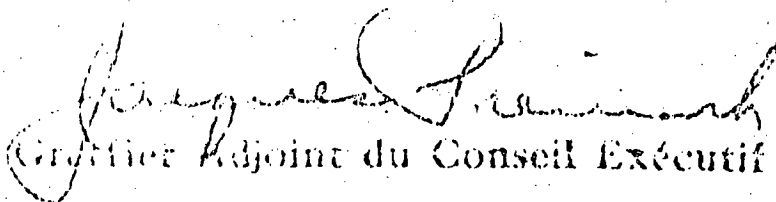
ATTENDU QUE les terrains dont il s'agit sont décrits à l'album des plans parcellaires préparé par le ministère des transports, le 3 juillet 1933, et à la liste des lots préparée, le 15 mars 1935, par monsieur Bernard Bourbeau, I.P., conseiller technique au ministère de la voirie;

ATTENDU QUE Son Excellence le Gouverneur général en conseil a autorisé par ledit décret le versement à Sa Majesté du droit de la province de Québec d'une somme de \$416,000, qui représente la capitalisation de la différence entre les frais annuels d'entretien (\$26,000) et des revenus (\$7,000) provenant de la location d'immeubles et de terrains;

ATTENDU QU'il est opportun d'accepter lesdites offres.

IL EST ORDONNE, en conséquence, sur la proposition du Ministre de la voirie:

QUE Sa Majesté du droit de la province de Québec accepte l'administration et le contrôle du canal Soulanges et de ses dépendances, sous la condition exprimée ci-dessus, ainsi que ladite somme de \$416,000, qui lui ont été offerts par Son Excellence le Gouverneur général en conseil.


Greffier Adjoint du Conseil Exécutif

2- Responsabilité de la bonne desserte de la population résidente des municipalités qui bordent le canal de Soulanges:

En 1973, les deux rives du canal de Soulanges sont reliées à treize (13) endroits différents. Il existe un passage aérien pour piétons, un pont tournant pour automobiles, un pont tournant pour chemins de fer, trois ponts sur écluses et sept jetées.

2.1 Identification des passages actuels:

Le long du canal de Soulanges, de Coteau-Landing jusqu'à la Pointe-des-Cascades, soit sur une distance de 14.7 milles, nous retrouvons les passages suivants:*

- 1- Passage aérien pour piétons en bois laminé. Ce passage aérien permet un lien entre les deux parties du parc du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche à Coteau-Landing.
- 2- Pont sur l'entrée de l'écluse No 5.
- 3- Pont tournant pour la voie ferrée du Canadien National.
- 4- Pont tournant pour la Route No 201.
- 5 et 6- Deux jetées canalisant le passage de la rivière Déléisle en surface. Une de ces jetées a déjà été utilisée comme passage d'automobiles pour relier la Route No 2 à un petit terrain de camping situé du côté sud du canal de Soulanges. Actuellement, l'accès à la Route No 2 a été bloqué par une glissière de sécurité continue.

* Voir la carte No 2.1 en annexe.

- 7- Jetée de la montée de Coteau-du-Lac.
- 8- Jetée de la montée St-Manuel.
- 9- Jetée du chemin St-Dominique.
- 10- Jetée du chemin St-Féréol.
- 11- Jetée du chemin St-Antoine.
- 12- Pont sur l'écluse No 3 à la Pointe-des-Cascades.
- 13- Pont sur l'écluse No 2. Ce pont pour automobiles sert uniquement à relier les deux parties du terrain de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche à la Pointe-des-Cascades.

2.2 Identification des passages à conserver en prévision d'une éventuelle utilisation du canal de Soulanges pour la navigation de plaisance:

2.2.1 Mandat du comité interministériel sur le canal de Soulanges:

Comme il a déjà été mentionné précédemment dans ce rapport, le comité interministériel sur le canal de Soulanges a été chargé d'étudier les solutions possibles quant à la réutilisation du canal de Soulanges. La solution la plus sérieuse qui est envisagée est la réouverture du canal pour la navigation de plaisance. Considérant la possibilité de la réalisation d'un tel projet, il faut envisager sérieusement à limiter au minimum fonctionnel le nombre de passages pour automobiles au-dessus du canal de Soulanges, compte tenu que la plupart de ces passages devront être érigés sous forme de pont tournant, pont levant ou pont dormant, ce qui implique des coûts de construction, d'entretien et d'opération considérables.

2.2.2 Les populations à desservir:

Les centres de population importants qui justifient les traversées du canal de Soulanges sont localisés d'une façon ponctuelle et sont au nombre de trois:

- a) Coteau-du-Lac village : 868 habitants *
- b) Les Cèdres village : 434 "
- c) La partie de Pointe-des-Cascades village
située au sud du canal de Soulanges.
La population totale de Pointe-des-Cascades
village est de : 683 "

En dehors de ces trois noyaux de population, nous retrouvons des habitations isolées et alignées d'une façon très irrégulière le long du chemin du fleuve qui relie, du côté sud du canal de Soulanges, les deux villages de Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing en passant par Les Cèdres et Coteau-du-Lac.

Durant la saison estivale, deux terrains de camping provinciaux appartenant au ministère québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, attirent de nombreux visiteurs. Ils sont situés à chaque extrémité du canal de Soulanges, soit à Coteau-Landing et à la Pointe-des-Cascades, et de part et d'autre de celui-ci.

Il existe également, à l'intérieur des limites du village de Coteau-du-Lac, dans la partie sud-est de l'île située à l'embouchure de la rivière Délisle, une enclave fédérale très bien aménagée autour du vieux fort historique de Coteau-du-Lac. Ce site historique attire également de nombreux visiteurs durant la saison estivale.

* D'après le Bureau de la Statistique du Québec, Répertoire des Municipalités et des Commissions Scolaires, 1973, page 226.

2.2.3 Circulation sur les passages au-dessus du canal de

Soulanges:

Dans le but de connaître l'utilisation de ces différents passages, nous avons fait effectuer des comptages pour une journée complète. La lettre qui suit, de même que la carte qui y est jointe, identifient les huit (8) passages qui furent l'objet de comptages.

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Montréal le 23 novembre 1973.

Monsieur Paul Dignard,
Service Technique de la Circulation,
Montréal.

Sujet: Comptage aux traverses du canal de Soulanges.

Tel que convenu, je te fais parvenir une carte localisant les endroits où je désire des compteurs pour une journée complète. Ces comptages auront lieu le jeudi 29 novembre 1973 à huit (8) endroits différents traversant le canal. Il est important que les résultats de ces comptages nous montrent les variations horaires des volumes de circulation .

Les endroits désignés sont:

- 1- Pont sur l'entrée de l'écluse no-5 immédiatement à l'Ouest du pont de la voie ferrée du C.N.
- 2- Pont de la route 201 au-dessus du canal de Soulanges.
- 3- Jetée sur le canal de Soulanges pour la montée de Côteau de lac.
- 4- Jetée sur le canal de Soulanges pour la montée St-Emmanuel.
- 5- Jetée sur le canal de Soulanges pour le chemin St-Dominique.

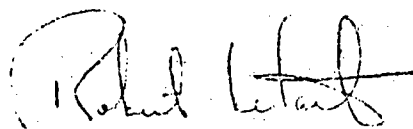
...2

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

...2

- 6- Jetée sur le canal de Soulanges pour le chemin St-Fériel.
- 7- Jetée sur le canal de Soulanges pour le chemin St-Antoine.
- 8- Pont sur l'écluse no 3 à Pointe-Des-Cascades.

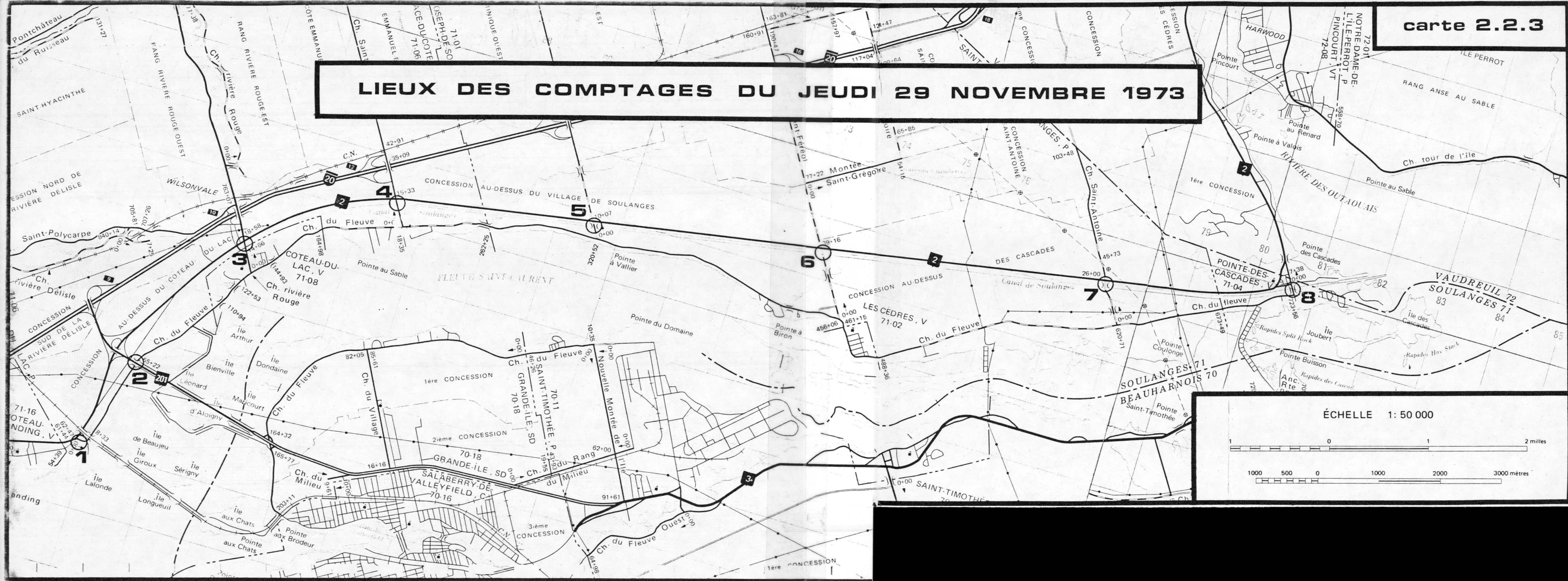
Je te remercie à l'avance.



Robert Letarte,
B.A. Géographe,
Groupe Pluridisciplinaire,
Ministère des Transports.

RL/cb
Pièce jointe

LIEUX DES COMPTAGES DU JEUDI 29 NOVEMBRE 1973



Les résultats de ces comptages ont été réunis sur le tableau 2.2.3 intitulé "Recensement sur les ponts et jetées du canal de Soulanges".

Les totaux qu'on y retrouve sont pour la journée complète du jeudi 29 octobre 1973 et ils expriment la somme des mouvements bi-directionnels.

RECENSEMENT

Sur les ponts et jetées du canal de Soulanges

Jeudi: 29 octobre 1973

Heure	Station:	1	2	3	4	5	6	7	8
		Pont Ecluse 5	Pont Route 201	Montée Coteau-du- Lac	Montée St-Emmanuel	Chemin St-Domini- que	Chemin St-Téréol	Chemin St-Antoine	Pont Ecluse 3
1		22	195	22	2	3	8	7	8
2		17	115	12	1	1	1	1	4
3		6	60	8	0	0	4	0	2
4		2	117	6	0	0	0	0	0
5		1	110	0	0	0	0	1	0
6		0	129	16	1	0	12	1	7
7		17	252	63	4	1	68	9	27
8		19	527	131	10	5	74	33	50
9		50	513	142	6	3	64	13	37
10		54	583	95	2	5	47	8	43
11		61	613	107	10	6	55	11	29
12		56	343	124	3	5	34	3	33
13		61	478	142	5	6	64	9	47
14		69	713	158	3	9	56	12	42
15		60	659	163	5	4	68	12	47
16		80	584	146	4	20	79	9	47
17		83	896	205	10	15	91	19	76
18		80	756	163	5	14	118	15	70
19		74	627	201	13	10	85	12	78
20		48	582	182	3	12	77	14	84
21		50	462	111	4	4	56	8	37
22		69	407	87	5	7	41	6	52
23		55	305	66	6	4	25	7	40
0.00		29	260	36	2	2	31	6	23
TOTAUX		1,063	10,286	2,386	104	132	1,158	216	883

2.2.4 Analyse des comptages:

Les résultats des comptages effectués le 29 octobre sont présentés sur la carte No 2.1 en annexe.

Pour chaque endroit où un comptage a eu lieu, nous avons également dressé un graphique qui montre la variation horaire du nombre d'automobiles passant à l'endroit indiqué. Ces graphiques sont également intégrés à la carte No 2.1.

En observant la carte No 2.1, on s'aperçoit que des comptages ont été effectués sur seulement huit (8) des treize (13) ponts ou jetées traversant le canal de Soulanges. Les cinq passages qui ont été ignorés sont les suivants:

- 1^o- Le passage aérien pour piétons.
- 2^o- Le pont tournant de la voie ferrée du C.N.
- 3^o et 4^o- Les deux jetées qui bordent la rivière Délisle.

Il y a quelque temps, elles ont été fermées à la circulation automobile.

- 5^o- Le pont sur l'écluse No 2. Ce pont n'est utile qu'aux fins internes du terrain de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, à la Pointe-des-Cascades. De plus, il est fermé durant l'hiver.

Si nous classons les résultats obtenus lors des comptages d'après l'achalandage aux ponts ou jetées, nous obtenons le résultat suivant que nous retrouvons sur le tableau 2.2.4.

Tableau 2.2.4

<u>Localisation</u>	<u>Nombre de véhicules</u>	<u>%</u>
1- Pont de la Route No 201	10,226	63.6
2- Jetée pour la montée de Coteau-du-Lac	2,386	14.7
3- Jetée pour le chemin St-Féréol	1,158	7.1
4- Pont sur l'écluse No 5	1,063	6.5
5- Pont sur l'écluse No 3	883	5.4
6- Jetée pour le chemin St-Antoine	216	1.3
7- Jetée pour le chemin St-Dominique	132	.8
8- Jetée pour la montée St-Emmanuel	104	.6
TOTAL	16,228	100%

De ce tableau, nous pouvons retenir les observations suivantes:

- a) Le seul pont dont l'achalandage ne requiert aucune comparaison avec les autres ponts ou jetées, est le pont de la Route 201 ou pont Mgr Langlois dont la fonction de desserte s'inscrit plutôt dans un cadre interrégional que dans un cadre local comme c'est le cas pour les sept autres.
- b) Les trois noyaux de population déjà définis, soit les villages de Coteau-du-Lac, Les Cèdres et Pointe-des-Cascades, justifient les traversées du canal de Soulanges qui correspondent à la desserte directe de ces villages. Il s'agit, dans l'ordre:
 - de la jetée pour la montée de Coteau-du-Lac: 2,386 véhicules
 - de la jetée pour le chemin St-Féréol : 1,158 "
 - du pont de l'écluse No 3 : 883 "

Au total, ces trois traversées totalisent 27.23, soit un peu plus du quart de tous les véhicules qui traversent le canal de Soulanges. Mais, si on ne tient compte que des mouvements locaux, ce qui exclut à toutes fins pratiques la circulation du pont Mgr Langlois, ces trois traversées représentent effectivement 74% des mouvements traversant le canal de Soulanges, pourcentage qui est plus près de la réalité. Calculé de cette

façon, 40% des mouvements locaux passent par la jetée pour la montée de Coteau-du-Lac, 19% par la jetée pour le chemin St-Féréol et 15% par le pont sur l'écluse No 3.

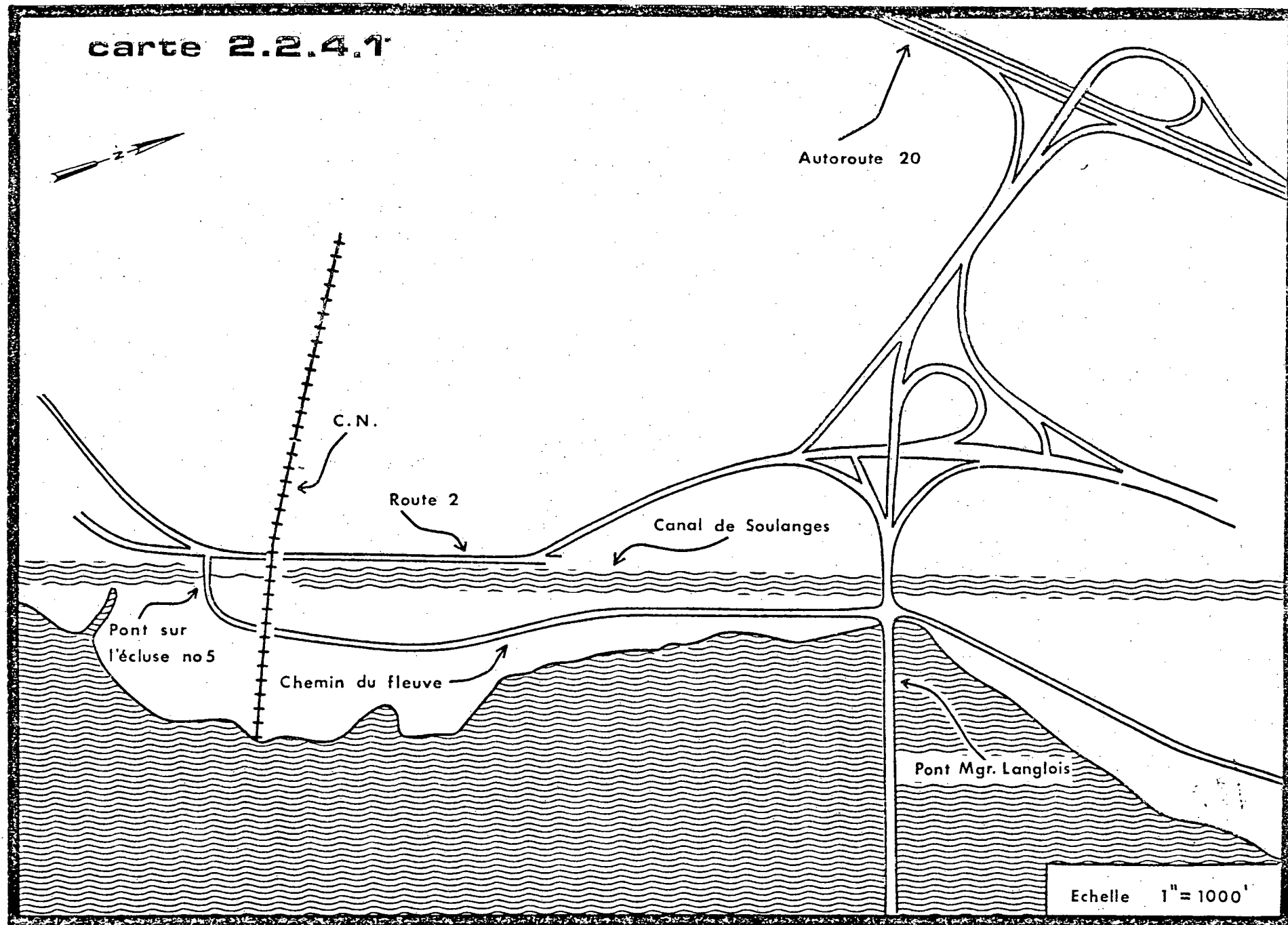
- c) Le pont de l'écluse No 5 où l'on a recensé un volume de circulation quand même assez important, soit 1,063 véhicules pour un jour de semaine, reçoit une circulation à caractère interrégional sur une très forte proportion du total de la circulation qui le traverse.

En effet, entre le pont Mgr Langlois et le pont de l'écluse No 5, en bordure du chemin du fleuve, nous retrouvons très peu d'habitations domiciliaires. On en retrouve quelques-unes surtout aux deux extrémités de cette section du chemin du fleuve.

Près de la Route 201 et du pont Mgr Langlois, il y a quelques maisons unifamiliales récentes du côté sud du chemin du fleuve, et à l'autre extrémité, nous en retrouvons également quelques-unes. Toutefois, le pont de l'écluse No 5 relie également les deux parties du terrain de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

La seule explication possible concernant les 1,063 véhicules recensés sur ce pont, est que les gens utilisent

carte 2.2.4.1



carte 2.2.4.2

Autoroute 20

C.N.

Route 2

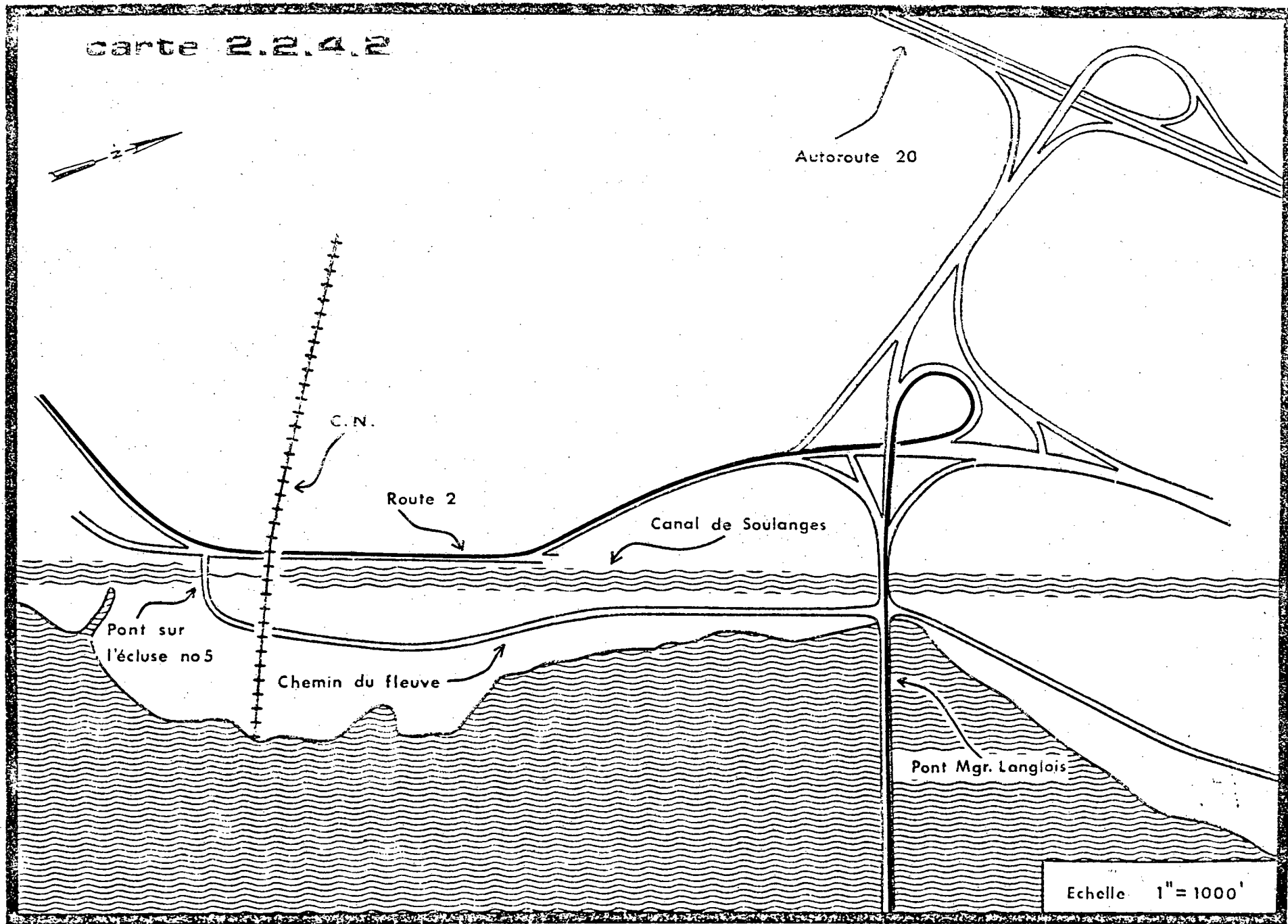
Canal de Soulanges

Pont sur
l'écluse no 5

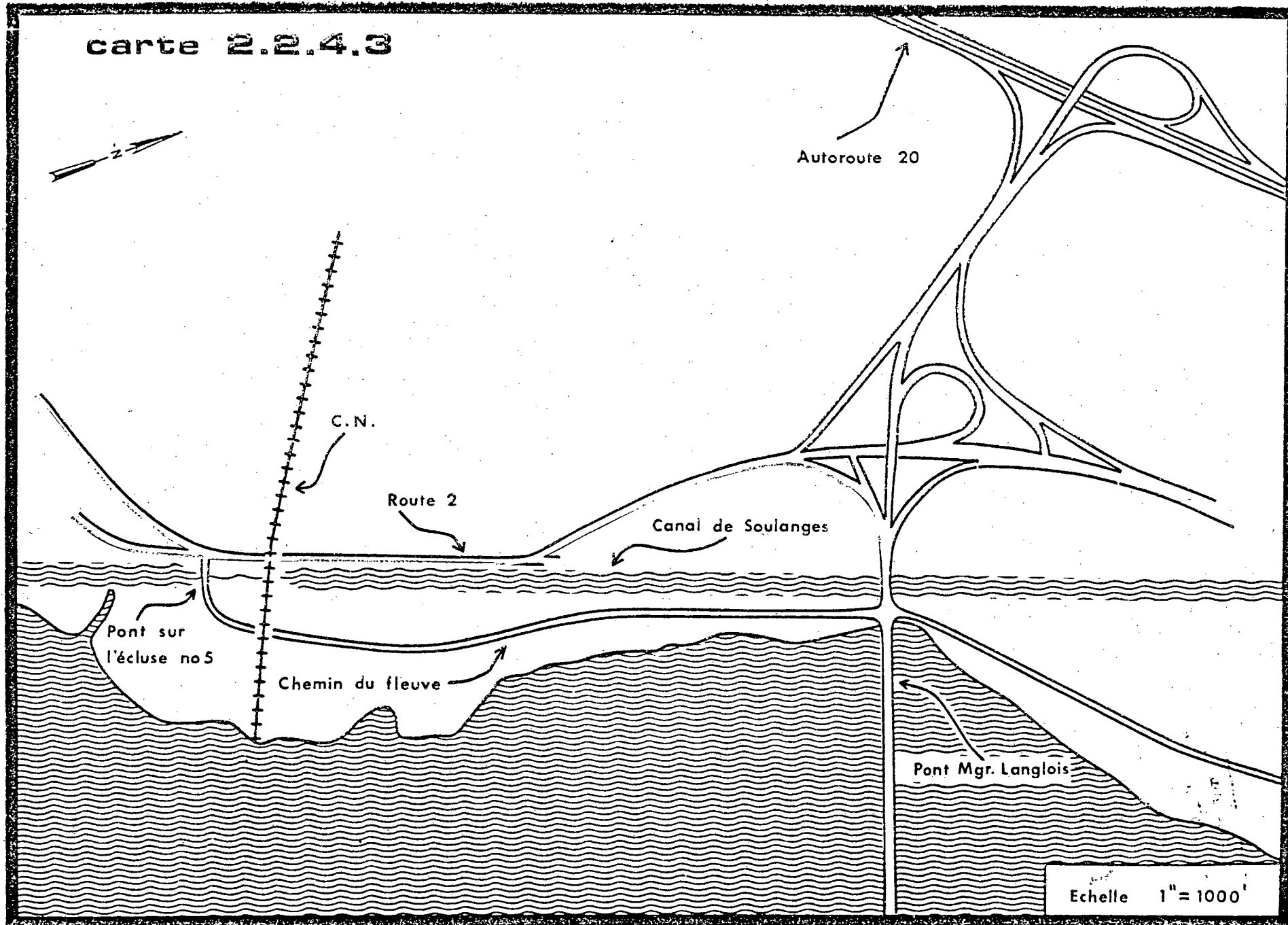
Chemin du fleuve

Pont Mgr. Langlois

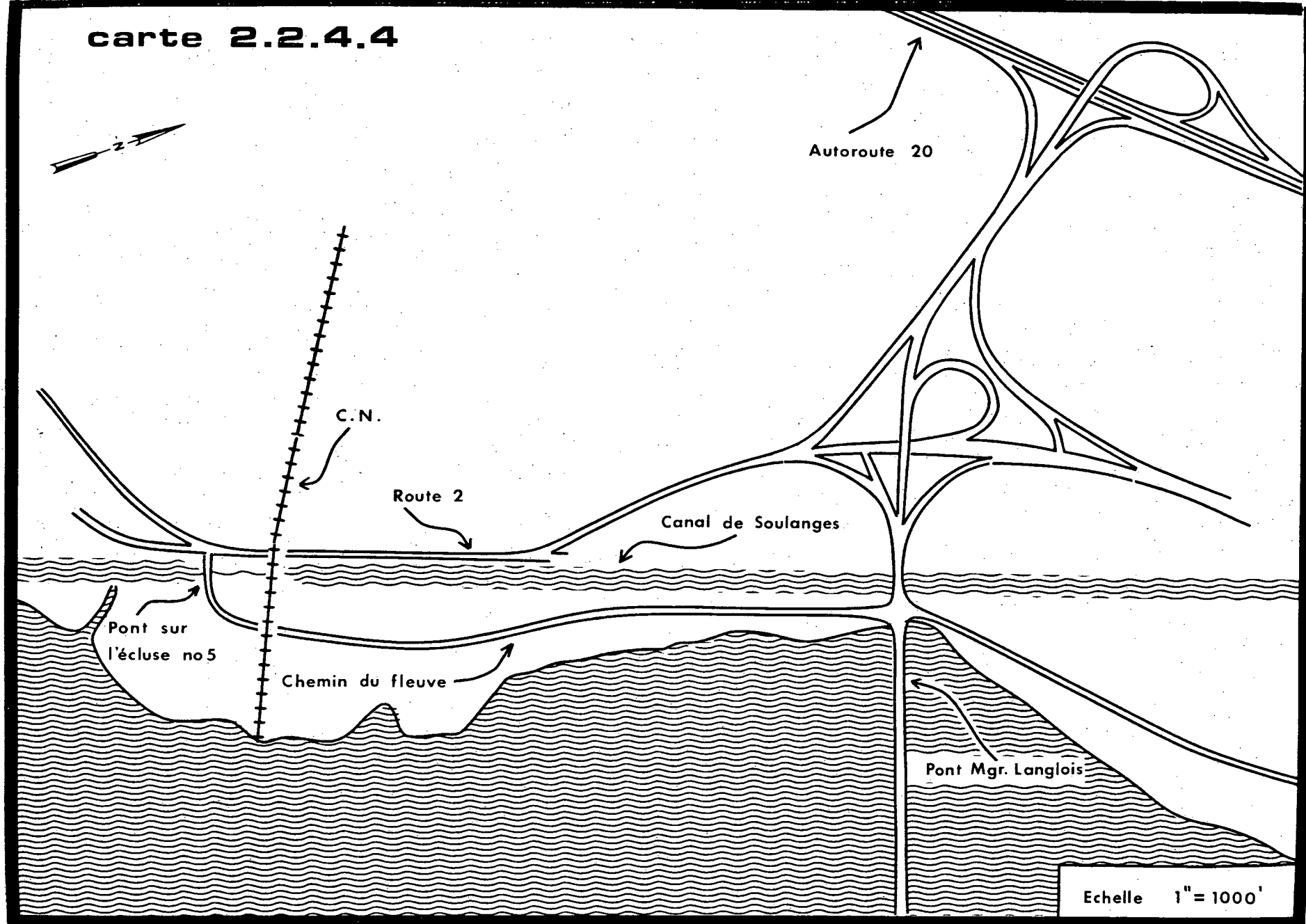
Echelle 1" = 1000'



carte 2.2.4.3



carte 2.2.4.4



ce passage comme raccourci pour les déplacements interrégionaux. Il est probable que ce soit le résultat d'une ancienne habitude prise lors de la construction de l'Autoroute 20 et de la reconstruction de la Route 2, ainsi que de l'échangeur qui la relie à la Route 201 et au pont Mgr Langlois.

La carte 2.2.4.1 présente le design de ce qui est actuellement en place dans cette section ouest du canal de Soulanges.

La carte 2.2.4.2 montre, pour un déplacement interrégional, l'itinéraire que devrait suivre l'automobiliste qui vient de la rive sud du fleuve St-Laurent via le pont Mgr Langlois, et qui veut se diriger vers l'ouest en direction de Coteau-Landing.

La carte 2.2.4.3 montre, pour un déplacement interrégional, l'itinéraire que devrait suivre l'automobiliste qui vient de Coteau-Landing ou d'une localité sise plus à l'ouest, et qui veut se diriger vers le sud via la pont Mgr Langlois.

Finalement, la carte 2.2.4.4 illustre la situation qui prévaut pour un très grand nombre de déplacements et suivant les deux cas mentionnés. Ce trajet est utilisé sans contredit comme raccourci.

d) Les trois autres jetées existantes, soit celles du chemin St-Antoine, du chemin St-Dominique et de la montée St-Emmanuel, ne reçoivent ensemble que 2.7% du volume total de la circulation qui traverse le canal.

Il s'agit de liaisons très peu importantes sur le plan du volume de circulation, et elles desservent les gens qui habitent entre les noyaux de population déjà mentionnés.

2.2.5. Passage à conserver:

En tenant compte de l'hypothèse de la réouverture du canal de Soulanges pour fins de navigation de plaisance, tous les ponts qui seront conservés devront permettre la libre circulation des bateaux qui l'utiliseront pour passer du lac St-Francois au lac St-Louis.

Les deux solutions les plus plausibles sont le remplacement des ponts et jetées par des ponts tournants ou ponts levants.

Actuellement, deux des ponts en place sont des ponts tournants. Le mécanisme de ces ponts n'a pas été utilisé depuis la fermeture du canal de Soulanges, mais il serait sûrement possible de les remettre en état de fonctionner à nouveau.

Les ponts de la Route 201 (Pont Mgr Langlois) et de la voie de chemin de fer du Canadien National devraient être conservés. Le volume de circulation enregistré sur la Route 201 et sa fonction de liaison interrégionale ne posent aucun doute sur le besoin de ce pont. Il en est de même pour le pont du C.W.

Le pont de béton, érigé en 1969 sur l'écluse No 3, relie les deux parties du village de Pointe-des-Cascades. Le volume de circulation est assez important, et son emplacement géographique à l'extrémité est du chemin du fleuve, au sud du canal de Soulanges, le rend essentiel. Il est permis de supposer que durant la période estivale, l'achalandage doit être nettement supérieur à ce qui a été enregistré le 29 octobre 1973. Ce pont devrait être remplacé par un pont tournant ou par un pont levant, ou être reconstruit en aval de l'écluse. *

La jetée pour la montée de Coteau-du-Lac constitue l'accès principal au village du même nom, soit par la Route 2 ou par l'Autoroute 20. Son volume de circulation, sa position géographique, la présence du site historique du vieux fort de Coteau-du-Lac et du parc qui y est aménagé font de l'emplacement de cette jetée un site essentiel pour les liaisons inter-canal. Cette jetée devrait être remplacée par un pont tournant ou un pont levant.

* Cette recommandation est conditionnelle: l'ouverture du canal de Soulanges pour la navigation de plaisance.

La jetée pour le chemin St-Péréol donne accès direct, par la Route 2 et par l'Autoroute 20, au village Les Cèdres. Le volume de circulation qu'elle reçoit et sa situation géographique rendent cet emplacement essentiel. Cette jetée devrait être remplacée par un pont tournant ou par un pont levant.

La passerelle aérienne pour piétons qui relie les deux parties du terrain de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, à Coteau-Landing, pourrait être conservée à condition d'élever suffisamment le pont pour que la hauteur libre rejoigne les normes à respecter pour la navigation de plaisance.

Le pont de béton situé sur l'écluse No 2: ce pont est utilisé que par les gens qui fréquentent le terrain de camping du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, à la Pointe-des-Cascades. Il constitue un trait d'union entre les deux parties du parc. La nécessité de conserver ce passage n'est pas aussi évidente que dans les cas précédents et ce, pour les raisons suivantes:

- a) Il est possible d'envisager quelques modifications mineures dans l'aménagement du parc de façon à répartir les espaces de stationnement de part et d'autre du canal de Soulanges sur les terrains du parc.

- b) Ceci implique que les deux parties du parc ont une entrée distincte pour les automobilistes.
- c) Le lien routier pour les utilisateurs du parc, suivant qu'ils veulent séjourner dans la partie sud ou nord du parc, pourrait facilement s'effectuer par le pont tournant ou levant qui serait érigé sur le site de l'actuel pont de l'écluse No 3, sis à proximité.
- d) Le lien physique et continu entre les deux parties du parc pourrait se faire, comme c'est le cas pour le parc de Coteau-Landing, par une passerelle aérienne pour piétons sise à l'emplacement de l'actuel pont de béton sur l'écluse No 2.

Donc, à moins de raisons graves, ce passage pourrait être éliminé.

Le pont de l'écluse No 5: la nécessité de ce pont n'est pas aussi grande que le démontre le recensement de circulation effectué le 29 octobre 1973. Tel que présenté précédemment dans ce chapitre, plusieurs automobilistes utilisent ce pont parce qu'il constitue, de par sa situation géographique, un raccourci pour certains déplacements.

Cependant, il est important de considérer le fait que ce pont constitue, pour les automobilistes, un accès direct

au parc du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, à Coteau-Landing. Toutefois, ne considérant que ce dernier facteur, il serait toujours possible d'envisager le problème de la même manière que pour le pont de l'écluse No 2 à la Pointe-des-Cascades, et de diriger la circulation automobile qui se destine à la partie sud du parc de Coteau-Landing vers le pont de la Route 201 (pont Mgr Langlois), avec accès au parc par le chemin du fleuve. Le tout étant toujours conditionnel à la réouverture du canal de Soulanges pour la navigation de plaisance, si une telle décision était prise, une étude plus complète devrait être effectuée au sujet de ce pont avant de déterminer si ce lien doit demeurer ou non.

Les volumes de circulation enregistrés sur les trois jetées de la montée St-Emmanuel, du chemin St-Dominique et du chemin St-Antoine, leur situation géographique en marge des centres de population importants à desservir, de même que le coût très élevé des ponts tournants ne peuvent justifier le remplacement des jetées actuelles par des ponts tournants ou ponts levants. Advenant la réalisation du projet d'aménagement du canal, il faudrait prévoir la répartition du trafic qui utilise ces trois jetées vers les autres ponts tournants sis à proximité.

Les deux jetées qui canalisent la rivière Délisle au-dessus du canal de Soulanges devraient définitivement disparaître.

En conclusion, d'après les renseignements qui nous sont actuellement connus, si le canal de Soulanges devait être aménagé pour la navigation de plaisance, les deux (2) ponts tournants existants devraient être remis en état de fonctionner; au moins trois (3) ponts tournants devraient être construits avec possibilité de cinq (5); une passerelle aérienne pour piétons devrait être relevée ou reconstruite pour obtenir un dégagement suffisant, et une deuxième passerelle pourrait être nécessaire.

3- Responsabilité de l'entretien:

Comme responsable de l'entretien, le ministère des Transports attache beaucoup moins d'importance au canal désaffecté qu'aux routes qui sont sous sa juridiction.

L'entretien d'un tel équipement étant tout à fait marginal au domaine de l'entretien ordinaire du ministère des Transports du Québec, il serait préférable que l'entretien de tels ouvrages soit sous la responsabilité d'un organisme public, mieux préparé à de telles manoeuvres.

Les deux documents qui suivent sont très explicites à ce sujet.

Boîte Postale 120

Station Youville,

MONTREAL 351.

-47-

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

TEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

le 3 août 1973

M. Louis-J. Paquette, ing.
Directeur régional
Région 6-3
Ministère des Transports
255 boul. Crémazie est
Montréal 354.

RE: Canal Soulanges
Doss. 13265/ 1935

Monsieur,

Suite à votre lettre du 25 juillet 1973, je désire souligner en premier lieu ma satisfaction de voir se former un comité qui tentera de répondre à la question " que doit on faire de ce canal qui ne sert plus depuis plusieurs années".

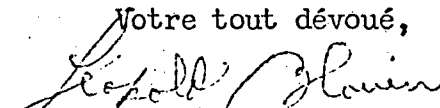
Pour notre Ministère le coût d'entretien annuel est d'environ dix mille dollars (\$ 10,000.00) par année mais il faut souligner ici que nous attachons moins d'importance à ce canal non utilisé qu'aux routes à notre entretien. En particulier il y a des branches à couper de chaque côté du canal sur toute sa longueur et ce travail augmentera le coût d'entretien à peut être \$ 50,000.00 dollars par année. Il faudrait aussi prévoir remplacer dans les années à venir les immenses portes de bois qui retiennent les eaux à trois (3) écluses de ce canal car elle pourrissent un peu plus chaque année.

On a baissé le niveau de l'eau il y a quelques années il s'est produit alors des éboulis, du côté nord du canal cela affecte l'accotement de la route no. 338, l'eau a été ramenée à son niveau normal depuis.

M. Paul Gareau, contremaître à notre poste de Soulanges m'informe que les éboulis le long de la route no. 338 sont difficiles à réparer car le gravier glisse dans le Canal aussi longtemps qu'il n'est pas accoté de l'autre côté du canal, élevant ainsi le fond du canal.

Nous demeurons entièrement disponibles pour tous les renseignements que le comité jugera utiles.

Votre tout dévoué,


LEOPOLD BLOUIN, ING.
Chef de district no. 65

LB/gc

AOUT 7 1973

MINISTÈRE TRANSPORTS
RÉGION 6-3, MONTRÉAL



GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

-48-

A M. Robert Letarte, géographe, Equipe Pluridiscipli-
naire.
DEM. Louis-J. Paquette, ing., Directeur régional,
Région de Montréal 6-3.
Sujet:

Date Le 24 août 1973.

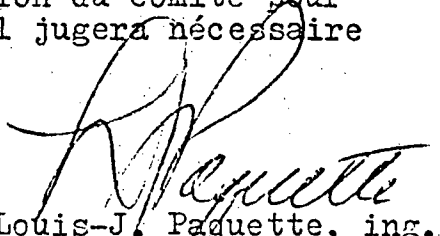
SUJET: Comité Interministériel
Canal Soulanges
Dossier: 13265-1935

Faisant suite à la lettre du 3 juillet 1973 de monsieur Claude Rouleau, ing., sous-ministre, nous informant de la formation d'un comité interministériel, pour étudier la vocation du Canal Soulanges, nous voudrions profiter de l'occasion pour soumettre au comité un aspect du problème qui incombe actuellement au Ministère des Transports.

A cet effet, nous annexons à la présente le rapport du 3 courant de l'ingénieur Léopold Blouin, chef du district 65, expliquant les problèmes et les charges budgétaires résultant de la responsabilité d'entretien du Canal Soulanges qui a été confiée au Ministère des Transports. Tout le monde est d'accord pour reconnaître que l'entretien annuel d'un équipement de cette nature est complètement marginal au domaine de notre entretien ordinaire, et il est à souhaiter que le comité trouvera la solution pour nous dégager de cette charge.

Entre-temps, des officiers responsables de la région 6-3 se mettent à la disposition du comité pour tout renseignement additionnel qu'il jugera nécessaire d'obtenir.

LJP/sm

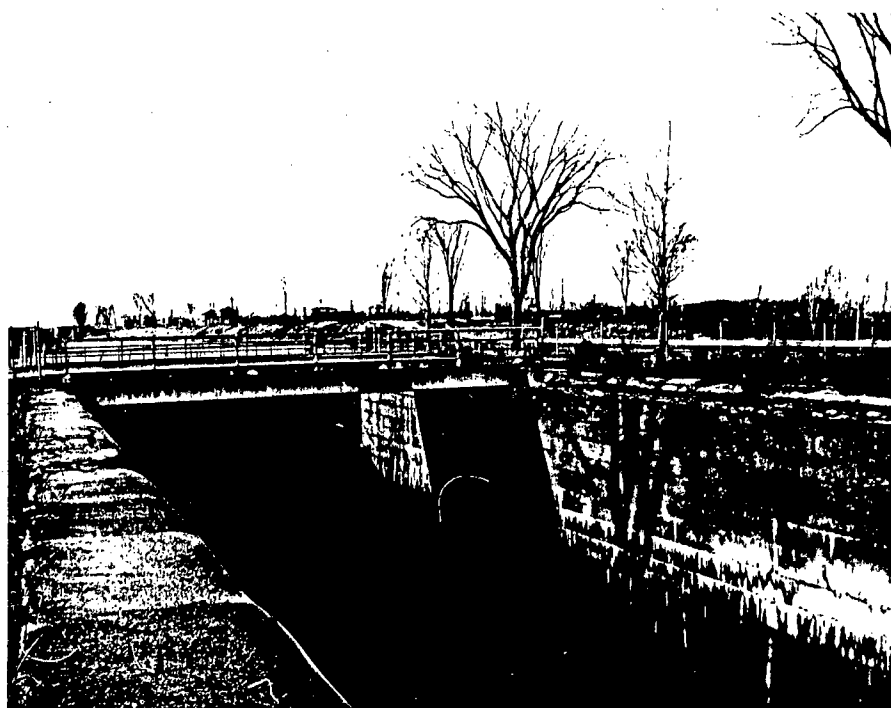

Louis-J. Paquette, ing.
Directeur régional,
Région de Montréal 6-3.

c.c. M. Claude Rouleau, ing., sous-ministre
M. Léopold Blouin, ing.

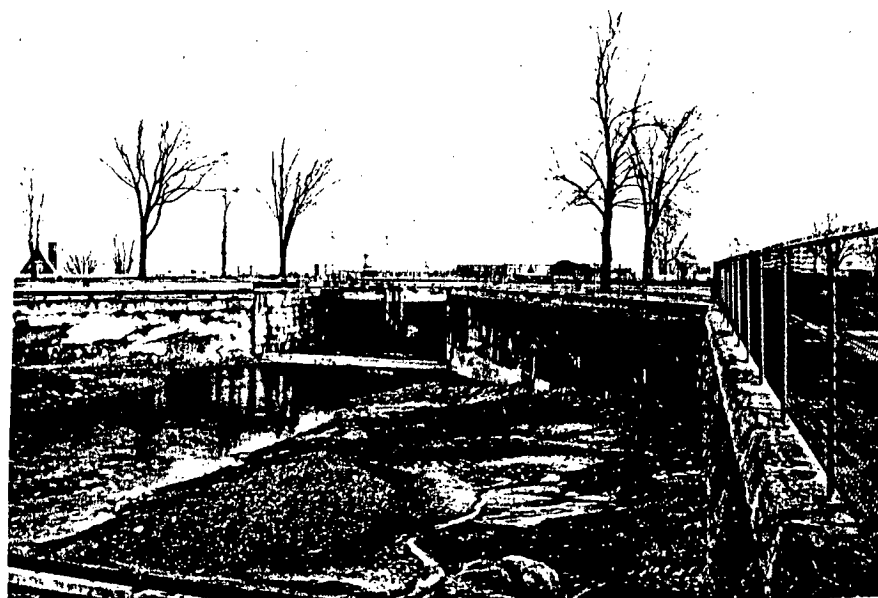


Canal de Soulanges

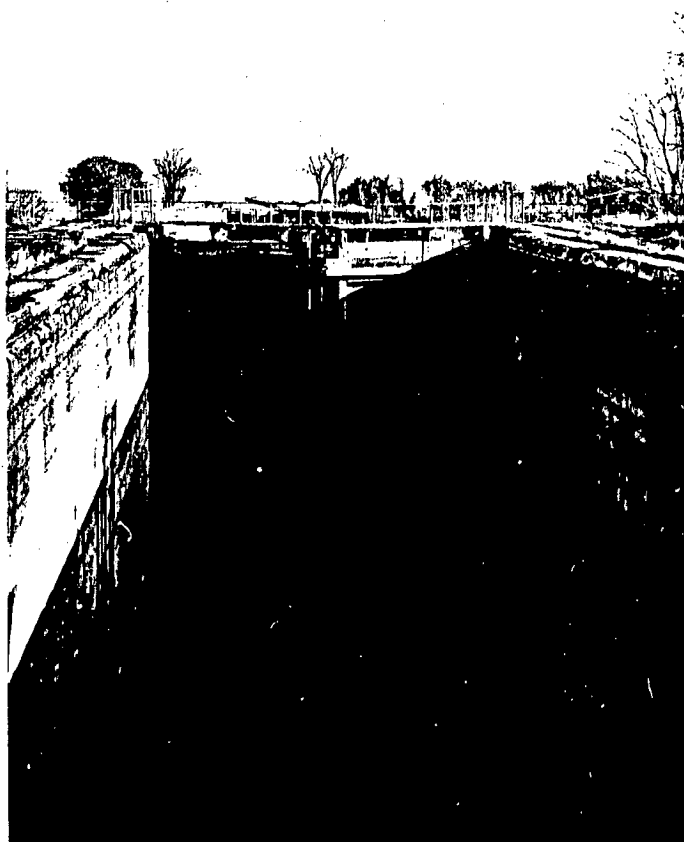
Vue du pont de la Route 201 vers l'aval.



Pont sur l'écluse No 2



Entrée de l'écluse No 2.



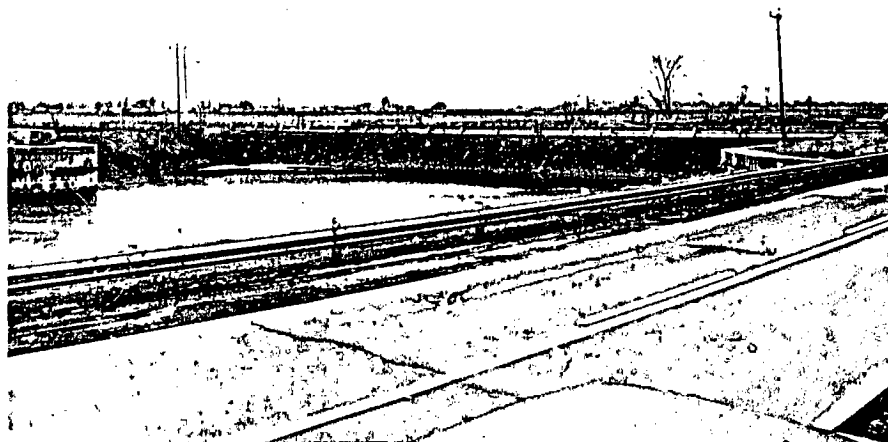
Ecluse No 2 en direction aval.



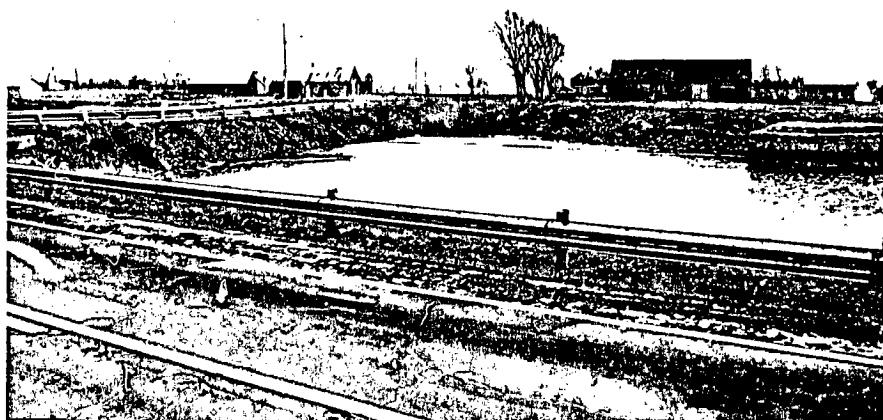
Pont sur l'entrée de l'écluse No 3,
à Pointe-des-Cascades.



Jetée St-Antoine.



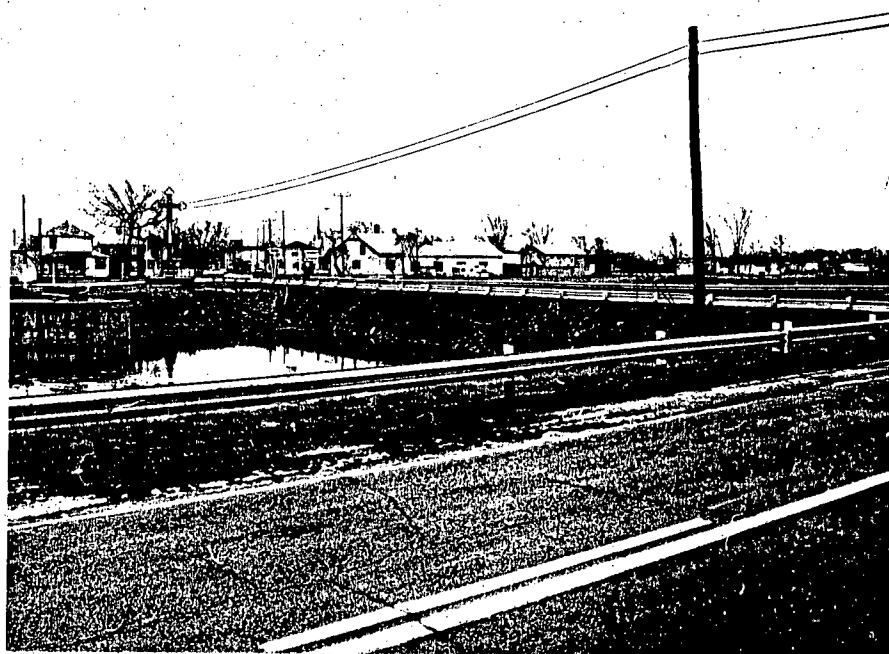
Jetée St-Féréol.



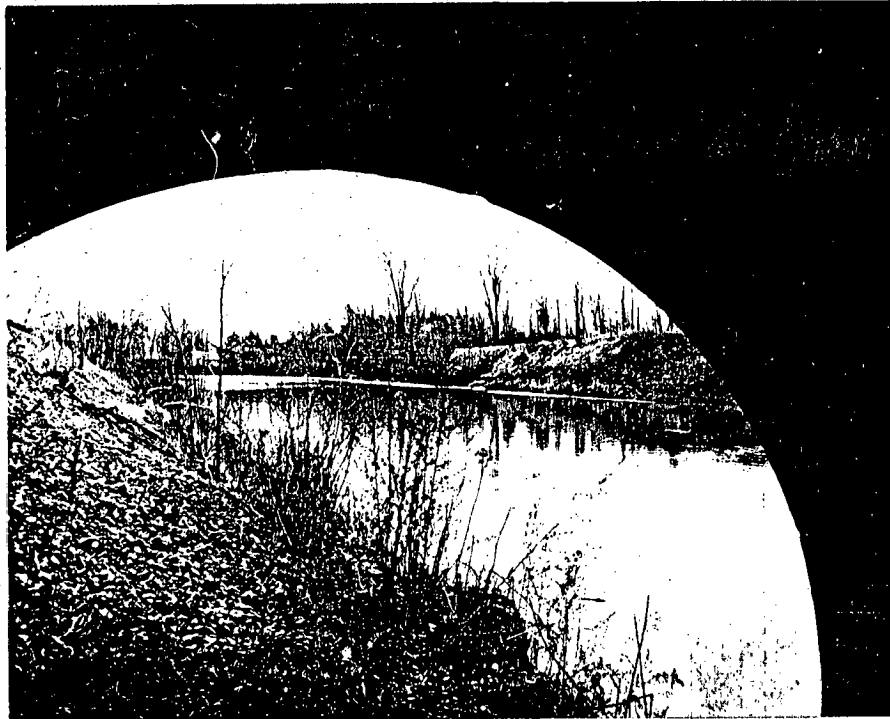
Jetée St-Dominique.



Jetée St-Emmanuel.



Jetée Coteau-du-Lac.



La rivière Déglise et les deux jetées
qui la bordent.



Les deux jetées de la rivière Déglise.



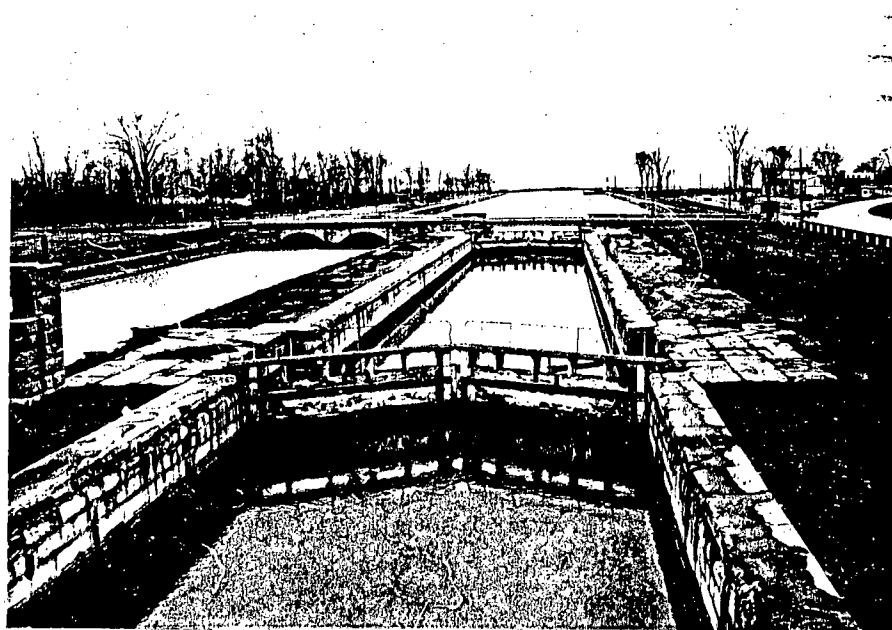
Pont tournant de la Route 201.



Pont tournant du C.N.



Pont tournant du C.W.

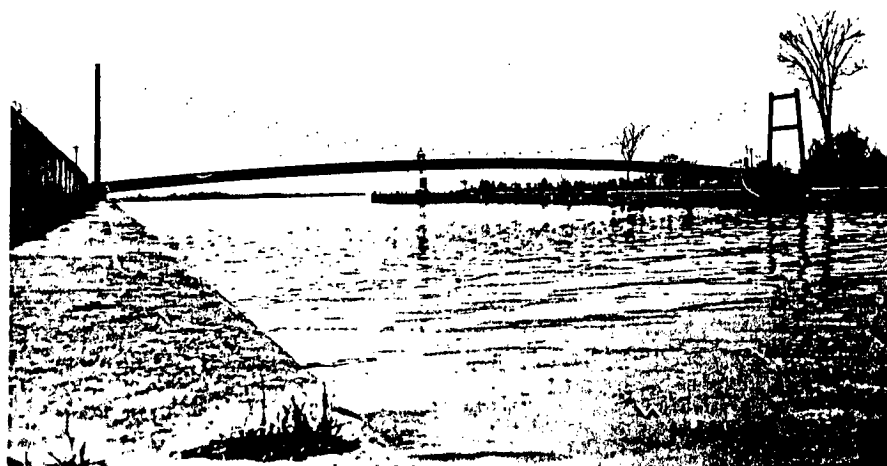


Ecluse No 5.

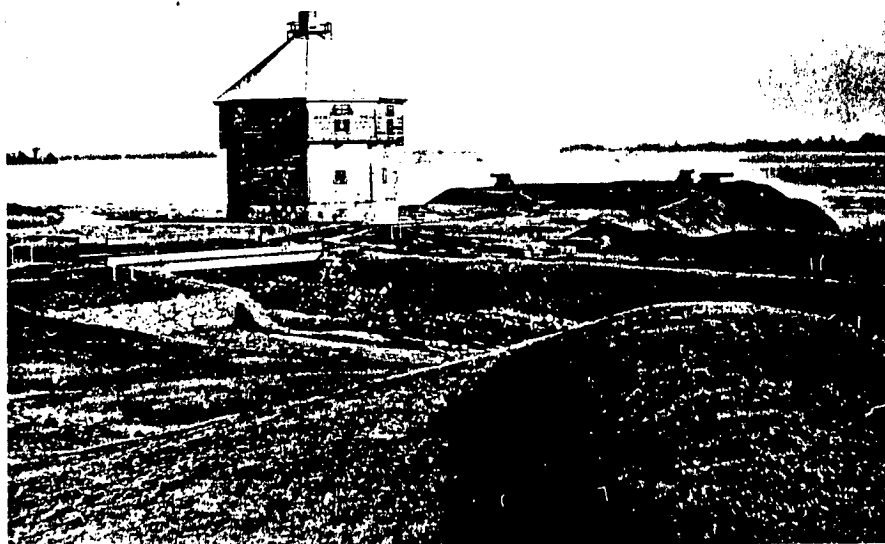
Vue en direction du parc du Coteau-Landing.



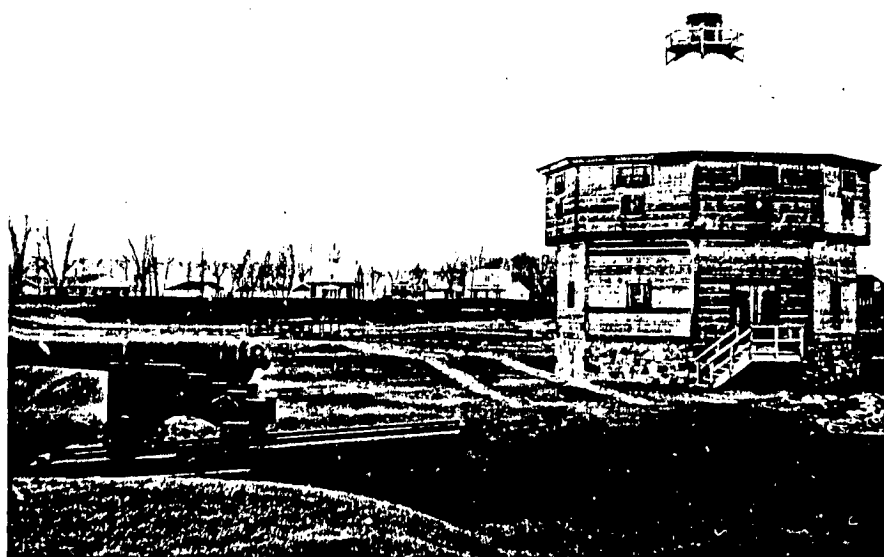
Pont sur l'écluse No 5



Passerelle aérienne pour piétons au parc
de Coteau-Landing.



Site historique de Coteau-du-Lac.



Fort historique de Coteau-du-Lac.

**D
E
U
X
I
È
M
E**

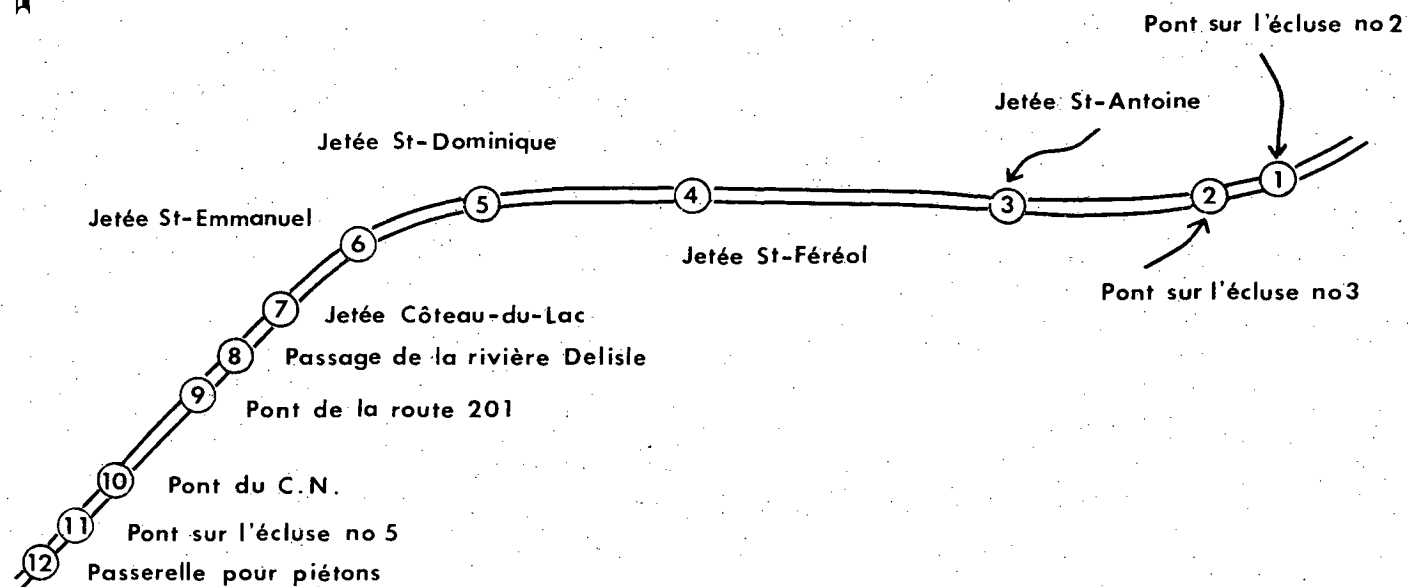
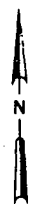
Coût de remise en service

du canal de soulanges

pour la navigation

**P
A
R
T
I
E**

de plaisance



1- ELIMINATION DES OBSTACLES A LA NAVIGATION:

1.1 Excavation des jetées:

Les jetées 3, 4, 5 6 et 7 construites sur le canal devront être supprimées.

1.2 Démolition des ponts de béton:

Les ponts de béton 1, 2 et 11 devront être démolis.

1.3 Démantèlement d'une passerelle:

La passerelle du parc de Coteau-Landing devra être démantelée si la hauteur libre choisie est supérieure à 15 pieds.

1.4 Nettoyage et dragage du canal:

De nombreux débris provenant d'éboulis, de la démolition des anciens ponts et/ou déversement de matériaux de toutes sortes, dont les carcasses d'automobiles devront être enlevés.

1.5 Déplacement d'équipements de services publics:

De nombreuses prises d'eau, des conduites de gaz et au moins un câble téléphonique croisent le canal en divers endroits.

Nous avons prévu arbitrairement une certaine somme pour défrayer le coût éventuel de quelques déplacements, si cela s'avérait nécessaire après une étude plus approfondie.

1.6 Rétablissement du siphon de la rivière Délisle:

Il faudra excaver les deux jetées qui barrent le canal de part et d'autre de la rivière. Il faudra aussi reconstruire les murs

d'étanchéité du canal, refaire les remblais, nettoyer le siphon
(l'améliorer sans doute) rétablir la circulation des eaux, etc. ...

Cette entreprise pourrait s'avérer plus onéreuse que prévue.

1.7 Aménagement des abords du canal:

Il faudra combler les affaissements des rives et les aménager.

2- REMISE EN MARCHÉ DES PONTS ET ECLUSES:

2.1 Alimentation en électricité des ponts et des écluses:

Le réseau autonome d'alimentation électrique qui desservait le canal Soulanges a été démantelé lors de l'abandon des opérations d'éclusage.

La réouverture du canal signifiera l'installation de nouvelles lignes de transmission, de transformateurs, etc. ...

Le réseau domestique de distribution électrique de l'Hydro-Québec est parfois très loin des ponts ou des écluses auxquels il devra être relié.

Sans compter que la faible consommation d'électricité forcera sans doute l'Hydro-Québec à faire absorber tout le coût d'installation aux autorités du canal.

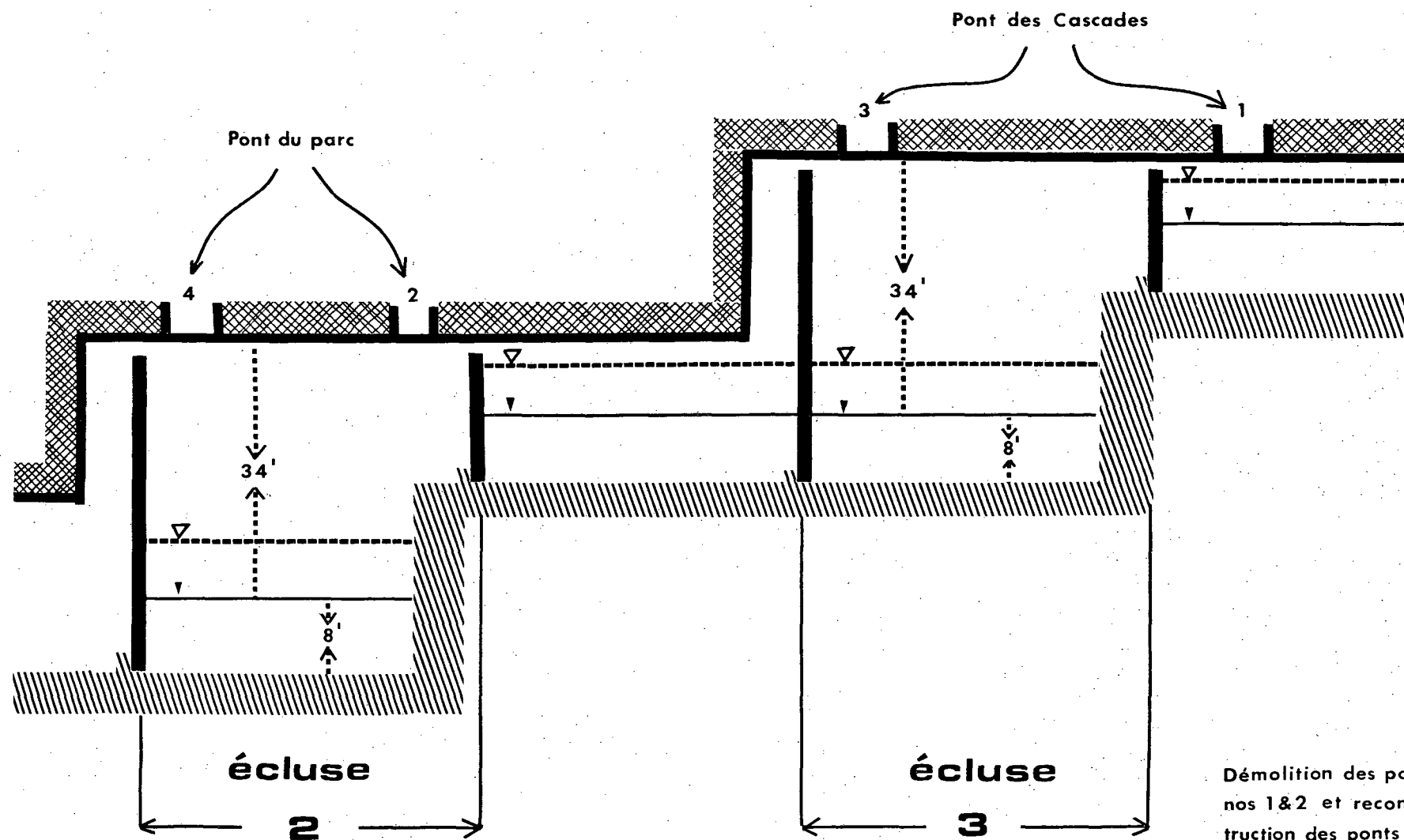
Un prix moyen par point à être alimenté a été déterminé.

2.2 Remise en état des écluses:

Les moteurs des écluses ont été enlevés lorsque le canal a été désaffecté. D'autres moteurs devront être achetés. Certains éléments mécaniques des écluses en contact avec l'eau sont fortement endommagés par la rouille, bien que les engrenages principaux soient encore huilés périodiquement.

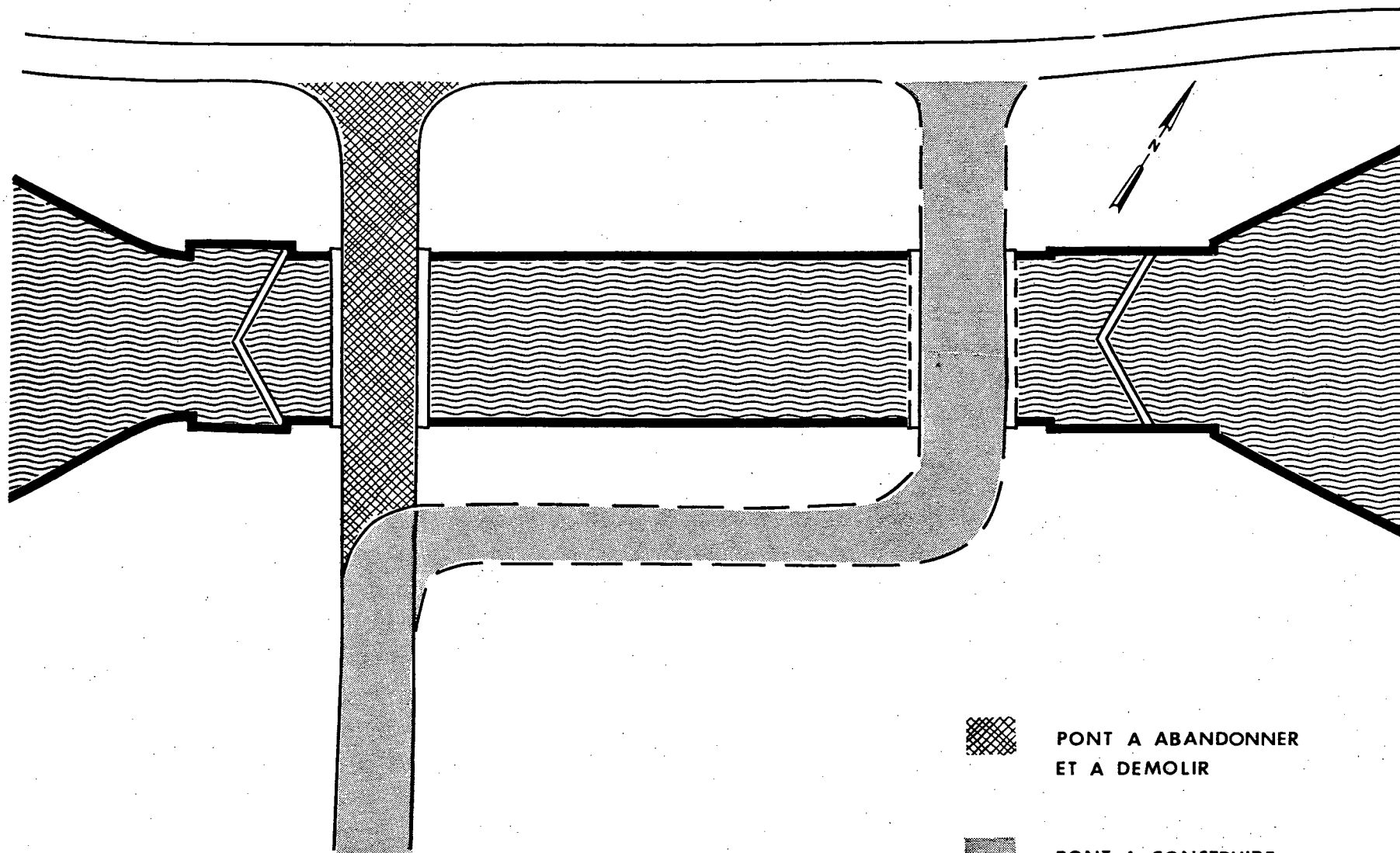
Les passerelles au-dessus des écluses sont dans un triste état, elles devront être refaites.

POINTE—des—CASCADÉS



Démolition des ponts nos 1 & 2 et reconstruction des ponts nos 3 & 4 pour obtenir une hauteur libre accrue. Diminution du tirant d'eau de 14' à 8'.

CAS DE L'ECLUSE NO 2

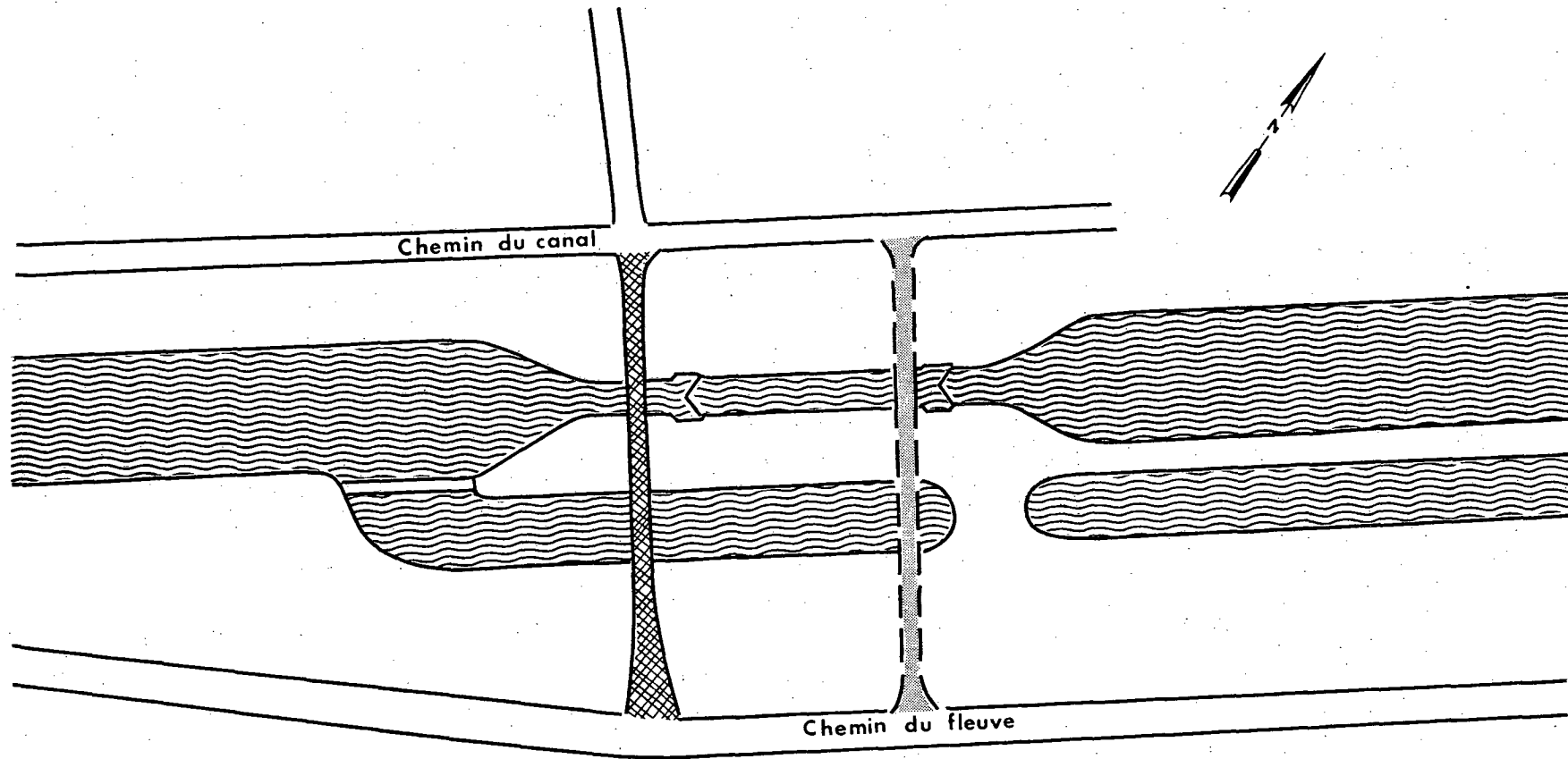


PONT A ABANDONNER
ET A DEMOLIR



PONT A CONSTRUIRE
ET A AMENAGER

CAS DE L'ECLUSE NO 3



PONT A ABANDONNER
ET A DEMOLIR



PONT A CONSTRUIRE
ET A AMENAGER

3- ETABLISSEMENT DE VOIES DE CIRCULATION PAR-DESSUS LE CANAL:

3.1 Remise en service des ponts tournants actuels:

Les ponts de la Route No 201 et de la voie du C.N. devront être remis en service.

Un système électrique et mécanique pour pont tournant devra être installé dans chaque cas.

3.2 Construction de ponts de béton:

Les deux ponts de béton des Cascades devront être reconstruits à proximité des portes avals des écluses "2" et "3", de façon à élever la hauteur libre jusqu'à 30' sous ces structures (voir croquis Nos 2.2.1, 3.2.2, 3.2.3).

3.3 Construction de ponts tournants:

Des ponts tournants devront être construits pour remplacer les jetées ou les ponts de béton selon la solution adoptée.

Ces ponts auront des portées réduites, proches de la largeur des écluses, compte tenu du coût exorbitant de ce type d'ouvrage d'art.

3.4 Reconstruction de la passerelle du parc du Coteau:

La reconstruction de la passerelle sera possible si la hauteur libre choisie est comprise entre 15 et 30 pieds.

4- ESTIMATION DU COUT DES DIVERSES SOLUTIONS:

SOLUTION #	HAUTEUR LIBRE SOUS LES STRUCTURES	PONTS TOURNANTS ACTUELS	PONTS TOURNANTS A CONSTRUIRE	PONTS DE BETON A CONSTRUIRE	PASSERELLE DU PARC DU COTEAU (11)
* 1	15'	9 10	4 7	1 2	Conserver
* 2	15'	9 10	4 7 11	1 2	Conserver
* 3	30'	9 10	4 7	1 2	Relever Reconstruire
* 4	30'	9 10	1-2-4-7-11	-----	Enlever

* La construction d'une passerelle en "1" au lieu d'un pont de béton réduirait le coût de \$30,000. dans chacun des 4 premiers cas.

Dans le 5e cas, la construction d'une passerelle ne serait pas possible.

ESTIMATION EN MILLIERS DE \$

ÉLÉMENTS	PRIX UNITAIRE	HAUTEUR LIBRE 15'				HAUTEUR LIBRE 30'				HAUTEUR ILLIMITÉE	
		X	SOLUTION # 1	X	SOLUTION # 2	X	SOLUTION # 3	X	SOLUTION # 4	X	SOLUTION # 5
1.1.	15.0	5	75.0	5	75.0	5	75.0	5	75.0	5	75.0
1.2.	3.0	3	9.0	3	9.0	3	9.0	3	9.0	3	9.0
1.3.	10.0					1	10.0	1	10.0	1	10.0
1.4.	25.0	1	25.0	1	25.0	1	25.0	1	25.0	1	25.0
1.5.	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0
1.6.	150.0	1	150.0	1	150.0	1	150.0	1	150.0	1	150.0
1.7.	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0
2.1.	10.0	9	90.0	10	100.0	9	90.0	10	100.0	12	120.0
2.2.	30.0	5	150.0	5	150.0	5	150.0	5	150.0	5	150.0
3.1.	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0
	75.0	1	75.0	1	75.0	1	75.0	1	75.0	1	75.0
3.2.	60.0	2	120.0	2	120.0	2	120.0	2	120.0		
3.3.	400.0	2	800.0	3	1200.0	2	800.0	3	1200.0	5	2000.0
3.4.	200					1	20.0	1	20.0		IMPOSSIBLE
CÔÛT TOTAL			1,714.0		2,124.0		1,744.0		2,154.0		2,834.0

Le coût de remise en service du canal dépend à la fois du gabarit des bateaux de plaisance qui y navigueront et du nombre de voies de circulation qui croiseront le canal.

Un représentant du ministère des Affaires Indiennes et du Nord, monsieur E. Morin, suggère que la hauteur libre minimum soit établie à 15 pieds, et que le tirant d'eau soit réduit à 8 pieds. Bien que cette suggestion puisse épargner la passerelle du parc du Coteau-Landing, elle ne permettra pas la construction de ponts fixes, car la proximité de la Route 2 nous empêche de relever le profil des chemins qui enjambent le canal.

Nous opterions plutôt pour un nombre minimum de ponts tournants et pour le relèvement de la passerelle du Coteau jusqu'à une hauteur libre de 30'. De cette façon, le canal pourra accueillir des bateaux de plaisance de dimensions plus importantes que si la hauteur libre sous les structures n'était que de 15'.

La troisième solution est à la fois la plus avantageuse et parmi les moins coûteuses: la hauteur libre minimum sous les structures serait d'environ 30', il n'y aurait que deux ponts tournants et deux ponts de béton à construire et une passerelle à relever. Dans ce troisième cas, comme dans le premier, le pont du parc Coteau-Landing ne serait pas reconstruit.



Pont tournant du C.N.
à remettre en service

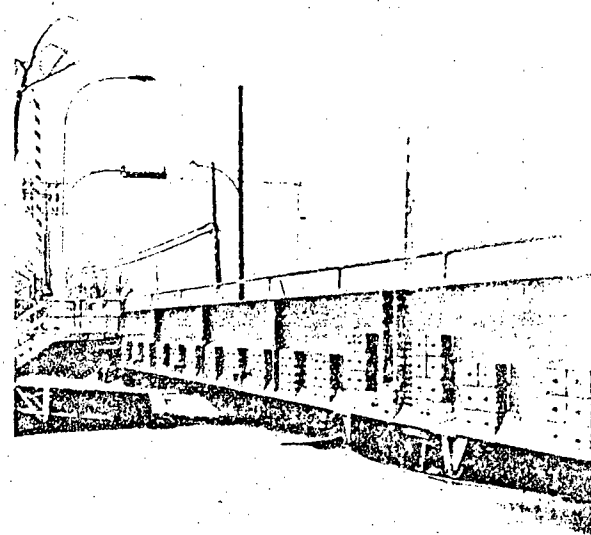
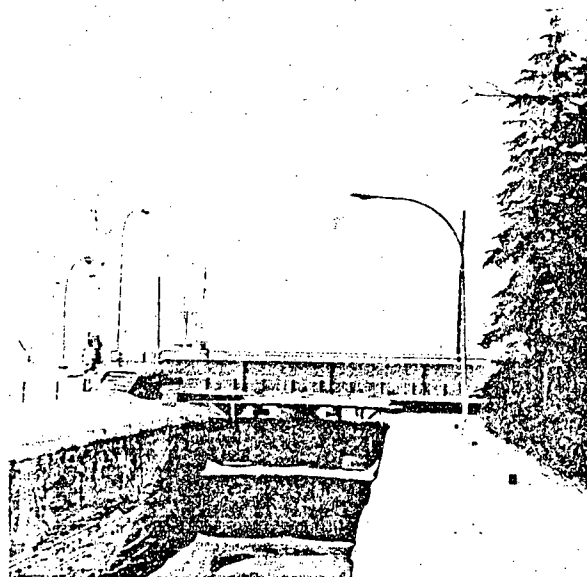
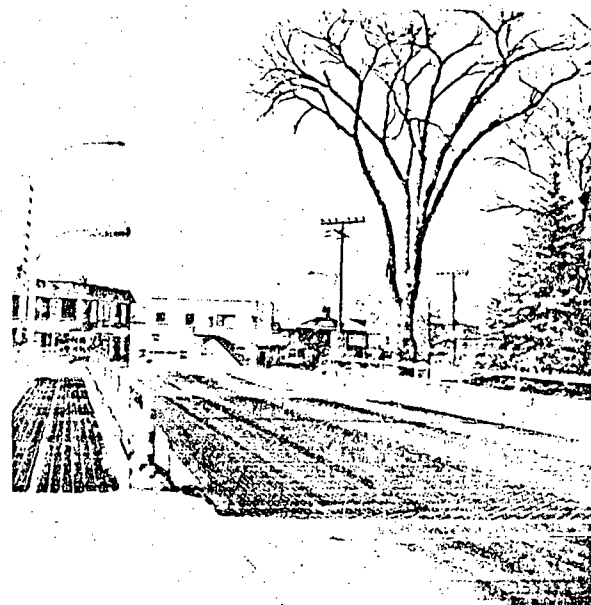
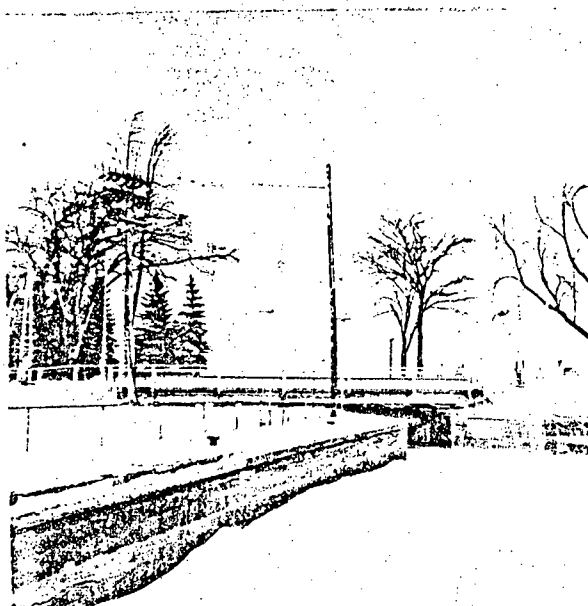


Mécanisme de rotation
du pont du C.N.



Pont tournant de la Route 201
à remettre en service

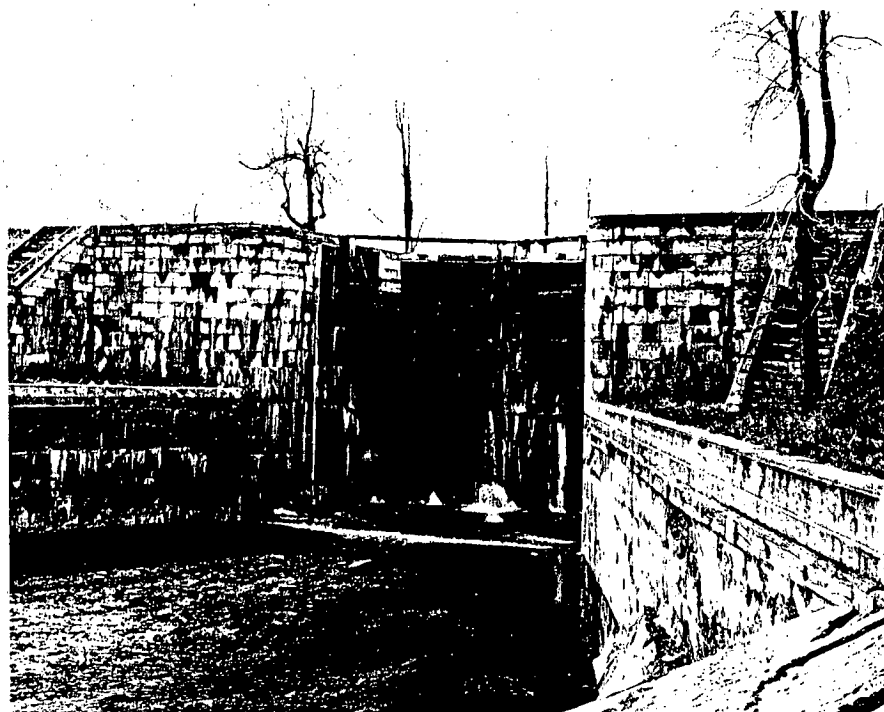
MODÈLE de PONT TOURNANT



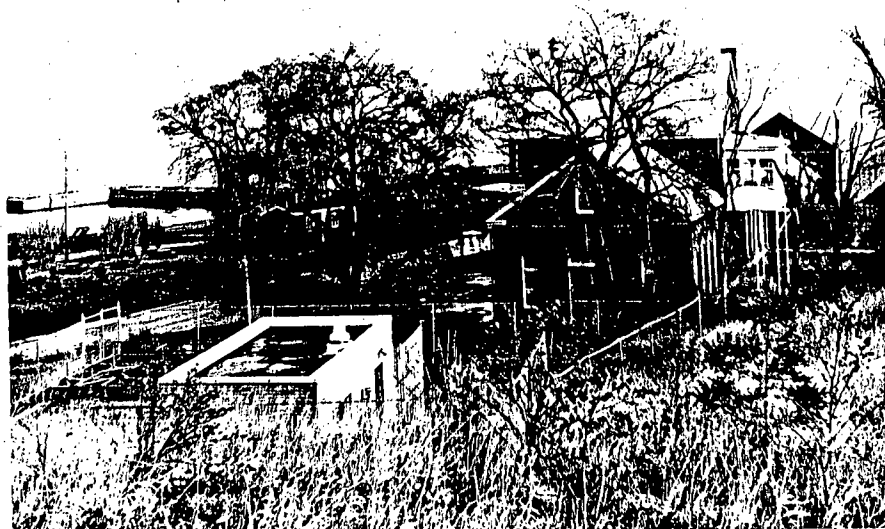
PONT TOURNANT-Rte 1-CHAMBLY.



Aspect général d'une écluse
(Ecluse No 4)



Infiltration écluse No 4



Anciens bâtiments de l'administration
du canal et usine d'épuration à Pointe-Cascades



Ancienne centrale Hydro-électrique
maintenant désaffectée

CONCLUSION

Si la troisième solution, celle qui s'avère la plus avantageuse et qui est à la fois parmi les moins coûteuses, est adoptée, voici la liste des travaux qui devront être effectués afin que le canal de Soulanges puisse servir à la navigation de plaisance.

<u>Liste des travaux</u>	<u>Coût</u>
I - <u>Excavation de cinq jetées:</u>	75,000.00
1- Jetée St-Antoine	
2- Jetée St-Péréol	
3- Jetée St-Dominique	
4- Jetée St-Emmanuel	
5- Jetée Coteau-du-Lac	
II - <u>Démolition de trois ponts de béton:</u>	9,000.00
1- Pont sur l'écluse No 2	
2- Pont sur l'écluse No 3	
3- Pont sur l'écluse No 5	
III - <u>Démantèlement de la passerelle du parc</u> <u>de Coteau-Landing:</u>	10,000.00

IV - Nettoyage et dragage du canal:	25,000.00
V - Déplacement d'équipements de services publics:	20,000.00
VI - Rétablissement du siphon de la rivière Delisle:	150,000.00
VII - Aménagement des abords du canal:	100,000.00
VIII- Alimentation en électricité des ponts et écluses:	90,000.00
IX - Remise en état des écluses:	150,000.00
X - <u>Remise en service des deux ponts tournants</u> <u>actuels:</u>	
1- Celui de la Route No 201:	100,000.00
2- Celui du C.H.	75,000.00
XI - <u>Construction de deux ponts de béton:</u>	120,000.00
1- Sur l'écluse No 2 à proximité de la porte aval	
2- Sur l'écluse No 3 à proximité de la porte aval	

XII - Construction de deux ponts tournants: 800,000.00

1- Au chemin St-Péréol

2- A la montée de Coteau-du-Lac

XIII- Reconstruction de la passerelle du parc 20,000.00

de Coteau-Landing:

Coût total: 1,744,000.00

ANNEXES

- Lettre de monsieur Louis-J. Paquette, ing., Directeur Régional de la région 6-3 à Montréal, à monsieur Gilles Lussier, ing., Chef du Service de la Circulation, Division Ouest, 13 mars 1974.
- Mémo de monsieur André Soudeyys, ing., à monsieur Gilles Lussier, ing, au sujet de la lettre de monsieur Louis-J. Paquette, 16 avril 1974.
- Carte 2.1

Monsieur Gilles Iussier, ing., Chef - Division Ouest,
Service de la Circulation.
DE Louis-J. Paquette, ing., Directeur régional,
Région de Montréal (6-3).

Sujet:

Date Le 13 mars 1974.

SUJET: Etudes sur vocation du
Canal Soulanges
Comté Vaudeuil-Soulanges
Dossier: 13265-1935

Nous avons pris connaissance du rapport de février 1974 rédigé par un comité interministériel, formé dans le but d'examiner la situation du Canal de Soulanges et de proposer les solutions quant à son utilisation future. Suivant votre demande, nous vous donnons ci-dessous les commentaires de la Direction Régionale 6-3 sur le sujet, à savoir:

0
1 - Nous croyons que la réutilisation du Canal Soulanges à la circulation de bateaux de plaisance est un peu superflue, vu qu'actuellement ces équipements peuvent circuler du Lac St-François au Lac St-Louis par le Canal de Beauharnois (voie navigable du St-Laurent, laquelle, suivant certaines rumeurs, doit être doublée prochainement).

0
2 - La période de circulation pour bateaux de plaisance est relativement courte, soit de trois (3) à quatre (4) mois par année. Le service qu'on voudrait donner est disproportionné, nous croyons, aux dépenses qu'il faudrait faire, soit près de \$4,000,000.00 plutôt que les \$2,000,000.00 prévus au rapport. (Nous expliquerons la différence du coût à prévoir dans les explications qui suivent).

0
3 - Les équipements mécaniques et électriques existants étant désuets, usés et détériorés, il faudra tout remettre à neuf et les coûts d'entretien, de contrôle et de réparation seront prohibitifs en proportion de l'achalandage.

4^o - Un point que nous considérons comme litigieux et important est d'enlever les deux (2) jetées à la Rivière Délisle et de remettre le siphon en opération. L'élimination de l'ancien siphon et le remplacement par deux (2) jetées dans le cadre des travaux de l'autoroute 20, il y a quelques années, avait coûté près de \$250,000.00 et avait été recommandé afin d'avoir une dénivellation majorée de 4.5 pieds. Ces travaux avaient été recommandés par le Service de Drainage du Ministère de l'Agriculture et avaient pour but d'éliminer les inondations à chaque printemps dans le secteur du Village Côteau Station.

Avec l'exécution des travaux ci-haut décrits, le but fut atteint car, on nous dit que depuis 1965 il n'y a eu aucune inondation dans le secteur. De plus, ces travaux avaient permis au Ministère de mieux égoutter une section difficile sur la nouvelle route 20, entre la Montée Côteau Landing et Chemin St-Thomas, soit une distance d'environ quatre (4) milles avec une grosse décharge reliant le côté nord de la route près de la Montée Ste-Catherine à la Rivière Délisle, environ un (1) mille en amont du village de Côteau Station.

La section difficile d'égouttement sur la route 20 était due au barrage de l'Hydro-Québec sur le lac St-François (nord) qui maintenait les eaux du lac à une élévation maximum qui ~~entraînait~~ ^{créait} un marais à l'endroit spécifié. Ces derniers travaux d'égouttement coûtèrent dans le temps aux environs de \$200,000.00.

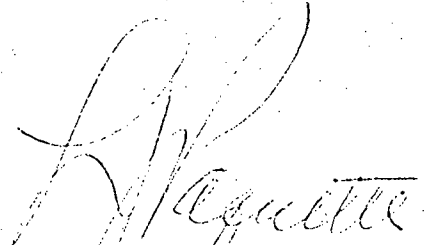
5^o - En reconstruisant le siphon à la Rivière Délisle, la perte de dénivellation conséquente entraînera le rehaussement de la route 20 sur environ huit (8) milles de voie simple à un coût que nous pouvons facilement estimer aux environs de \$1,500,000.00.

Partant de ces considérations, notre suggestion serait que le Canal de Soulanges soit remis tel quel au Ministère du Tourisme qui pourrait embellir les lieux et organiser des places de repos et différentes activités de loisirs (pique-niques, pêche, navigation avec chaloupes et bateaux à moteurs entre les jetées, etc.). En enlevant les deux (2) jetées aux chemins St-Emmanuel et St-Dominique qui sont très peu utilisées (104 à 132 véhicules le 29 octobre 1973), il y aurait une longueur de six (6) milles de cours d'eau libres qui pourraient être exploités.

D'autre part, nous maintenons notre proposition faite il y a quelques mois que l'entretien que Canal de Soulanges ne relève plus du Ministère des Transports.

J'espère que ces considérations pourront être utiles au comité dans la continuation de l'étude du dossier.

LJP/sm


Louis-J. Paquette, ing.
Directeur régional,
Région de Montréal (6-3).

c.c. monsieur Léopold Blouin, ing.
Directeur régional adjoint, secteur entretien.

Montréal, le 16 avril 1974.

MEMO A GILLES LUSSIER, ING.

SUJET: Lettre du M. L.J. Paquette, ing.
Directeur régional, Région 6-3
(Critique du rapport sur la
vocation du canal Soulanges)

Nous tenons à faire quelques remarques sur les commentaires qu'exprime monsieur Paquette dans sa lettre du 13 mars 1974. Nous analyserons les commentaires 2, 3, 4 et 5 puisque le 1er, ainsi que la proposition finale, découlent d'un manque d'information qu'avait le directeur régional des orientations et des conclusions du comité interministériel.

Commentaire no 2: Il y est mentionné que les dépenses envisagées devraient être de l'ordre de \$4,000,000.00 plutôt que de \$2,000,000.00, comme prévues dans notre rapport. D'abord le coût de remise en service dans notre rapport est de \$1,744,000.00 et non de \$2,000,000.00. Ensuite, si nous y ajoutons le montant de \$1,500,000.00 suggéré par la région dans la commentaire no 5, nous nous retrouvons avec \$3,244,000.00 et non \$4,000,000.00.

Commentaire no 3: Il y est mentionné que l'équipement mécanique et électrique existant est désuet et qu'il devra être remis à neuf: c'est l'article 2 de notre rapport (page 63). Nous avons prévu pour ces travaux une somme de \$240,000.00, plus \$175,000.00 pour la remise en service des deux ponts tournants existants, plus \$100,000.00 pour l'aménagement des abords du canal.

Commentaire no 4: M. Paquette considère comme litigieux et important le fait de vouloir réutiliser le siphon de la rivière Dé-lisle. Les arguments qu'il utilise sont de première importance, surtout lorsqu'il parle du danger éventuel d'inondation de l'autoroute 20. Notre estimation de \$150,000.00 pour la remise en service du siphon nous semble maintenant faible, même si des \$250,000.00 évoqués par le directeur régional, environ \$100,000.00 sont imputables à des travaux connexes, tel que l'élargissement du pont et de la route 338 à proximité de la rivière.

C'était d'ailleurs le seul article de notre rapport où nous exprimions des réserves quant au coût et à l'efficacité de la solution envisagée. Voici ce qu'on pouvait lire à l'article 1.6 de notre rapport: "Il faudra excaver les deux jetées qui barrent le canal de part et d'autre de la rivière. Il faudra aussi reconstruire les murs d'étanchéité du canal, refaire les remblais, nettoyer le siphon (l'améliorer sans doute), rétablir la circulation des eaux, etc... Cette entreprise pourrait s'avérer plus onéreuse que prévue."

Si jamais le canal Soulanges est ouvert à la navigation de plaisance, il faudra que la rivière Déglise passe en siphon, et selon les derniers renseignements que nous avons obtenus, il devra être amélioré. Lors de crues extrêmes, le siphon étant bien propre et fonctionnant au maximum de sa capacité, il se créait une différence de niveau de 4 pieds entre l'amont et l'aval de la rivière Déglise de part et d'autre du canal. La répétition d'un tel phénomène aujourd'hui provoquerait l'inondation d'une bonne partie de l'autoroute 20.

Malheureusement, des inondations moins importantes ont encore lieu. Il n'est donc pas exact de prétendre qu'elles ont cessé depuis 1965. Encore cette année, l'eau est montée à près de 6 pouces du pavage de l'autoroute 20 à l'endroit critique montré sur le plan que nous a fourni la région, et c'est plus ou moins la même chose chaque année.

Selon le Ministère de l'Agriculture que nous avons consulté, et qui ne faisait pas partie du comité interministériel, il y a deux causes principales aux inondations des terres à proximité de l'autoroute 20:

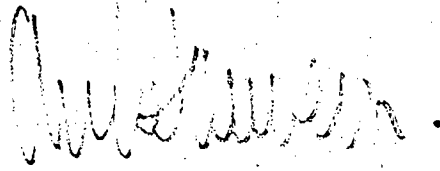
- 1^o La création d'embâcles en aval du fossé de drainage (décharge sur le plan de la région 6.3), soit dans les méandres de la station du coteau ou au pont de la route 338. Ces embâcles font monter l'eau en amont qui reflue par le fossé de drainage et inonde les abords de l'autoroute 20.
- 2^o La présence d'un barrage privé desservant un moulin (barrage Langevin) qui maintient le niveau de la rivière très élevé.

De nouveau, selon le Ministère de l'Agriculture, l'élimination de ce barrage réglerait pour toujours l'inondation des terres aux printemps et permettrait la réutilisation du siphon de la rivière Déglise, tel qu'il était auparavant. La personne consultée se demandait d'ailleurs pourquoi le barrage n'avait pas été exproprié par le Ministère au moment de la construction de l'autoroute 20, puisque durant les travaux de passage du canal le bassin de retenue a été vidé de sa réserve et le moulin branché au réseau de l'Hydro-Québec.

Nous suggérons qu'une étude plus fouillée soit entreprise en collaboration avec le service du drainage du Ministère de l'Agriculture pour déterminer la solution la plus économique et la plus efficace pour le croisement de la rivière Déglise et du canal Soulanges.

Enfin, à titre de comparaison, un représentant du Ministère des Affaires Indiennes et du Nord, responsable des canaux, consulté par le comité, a évalué à \$600,000.00 le coût de remise en service du canal. Notre estimation en est du triple et comme nous le mentionnons, le réaménagement du croisement rivière Déglise et canal Soulanges pourrait s'avérer plus onéreux que prévu. En ajoutant arbitrairement \$250,000.00 à cet article, notre estimation totale grimperait à \$2,000,000.00, un montant que nous croyons réaliste pour le moment.

Enfin, nous ne voyons pas comment il pourrait être possible de relever économiquement 4 milles d'autoroute et deux échangeurs comme il est mentionné dans le commentaire no 5 du directeur régional.


André Soudeyns, ing.
Service de la Circulation
Montréal.

AS/ct



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

A M. Louis J. Paquette, Ing., Directeur Régional, Région No 6-3

DE M. Cuthbert Poirier, Ing. - Région No 6-3

Sujet: Canal Soulanges - Remarques de A. Soudeyns, Ing. sur page 3
de son rapport en date du 16 avril 1974.

Date Le 26 avril 1974

10- Entre le village Coteau Station et le fleuve, en raison des méandres accentués sur la Rivière Delisle, il y a toujours eu des embâcles et même encore cette année, j'en ai remarqué trois (3) au début de mars lors d'un dégel de la rivière. Toutefois, je peux certifier qu'en raison des travaux exécutés à la route no 338 et le canal Soulanges soit l'élimination du siphon donnant un gain de dénivellation de 4'-6", les inondations ne furent jamais aussi graves qu'avant les dits travaux et je vous raconte le fait vécu suivant:

En 1961 ou 1962, lors du dégel, l'eau de cette rivière monta à un niveau tel que le pont du Canadien National à Coteau Station a failli être emporté. Il y avait deux (2) pieds d'eau sur les rails et les officiels du C.N. étant sur les lieux, en étaient consternés et paniqués. De plus, ces messieurs, les représentants du ministère de l'Agriculture (drainage) et de la Voirie étaient tous d'un commun accord pour l'exécution des travaux au passage créé au canal Soulanges (siphon) afin d'abaisser la nappe d'eau dans la rivière.

20- Pour ce qui concerne le barrage Langevin au chemin du fleuve, il y eut beaucoup de pourparlers à ce sujet.

En premier lieu, un barrage existe à cet endroit depuis au-delà de 75 ans et servait à régulariser le niveau d'eau de la rivière Delisle, afin d'alimenter les turbines moulant les farines d'un moulin appartenant à une famille Langevin et ce, de générations en générations.

En 1958-59, le pont sur la rivière Delisle à cet endroit fut reconstruit par le Ministère des Travaux Publics et en même temps le barrage actuel ainsi que la prise d'eau du moulin furent refaits car l'existence du moulin à farine était reconnue comme des plus mémorables et même intouchable.

Il y eut plusieurs démarches faites pour exproprier l'installation du moulin par diverses organisations, mais toutes échouaient.

Il est indéniable que l'élimination du barrage concerné aiderait considérablement l'égouttement de la rivière Delisle en tout temps.

Bien vôtre,

Cuthbert Poirier, Ing.
Région No 6-3.

GP/cl



GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Monsieur Gilles Jussier, ing., Chef, Division Ouest,
Service de la Circulation.
De Louis-J. Paquette, ing., Directeur régional,
Région de Montréal (6-3).

Sujet:

Date Le 26 avril 1974.

SUJET: Etudes sur vocation du
Canal Soulanges
Comté Vaudreuil-Soulanges
Dossier: 13265-1935

J'ai pris connaissance du rapport du
16 avril courant de l'ingénieur André Soudeyngs
commentant les observations de celui que je vous ai
transmis le 13 mars 1974.

Je n'ai pas l'intention de m'éterniser
sur des considérations se rapportant à la manipula-
tion de chiffres purement hypothétiques, mais je
voudrais quand même, comme derniers commentaires,
personnel sur le dossier, réitérer les considérations
suivantes, à savoir:

- 1^o - Le soussigné ainsi que certains de ses
officiers, plus particulièrement monsieur
Léonold Blouin, ingénieur, directeur régional
adjoint, secteur entretien, et monsieur Cuthbert
Poirier, ingénieur, qui a une vaste et longue
expérience du territoire, considèrent qu'il
ne serait pas rentable d'investir des montants
aussi considérables pour permettre la naviga-
tion de plaisance durant quelques mois sur le
canal Soulanges.
- 2^o - Nous considérons toujours que ce n'est pas
la vocation du Ministère des Transports d'entre-
tenir cet équipement, qu'on le transforme ou pas.

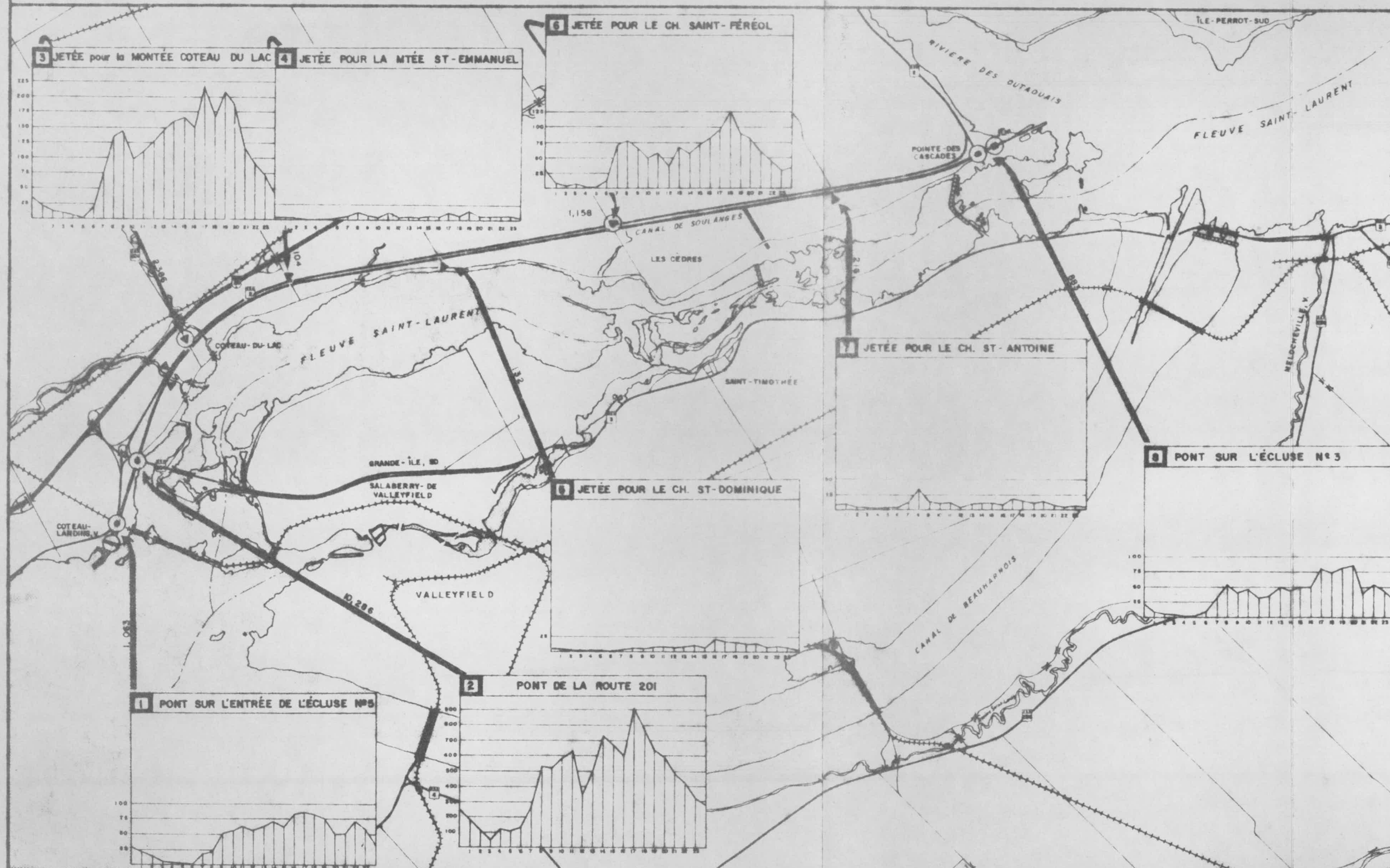
Pour compléter votre dossier, j'annexe à la
présente le rapport du 26 courant de l'ingénieur Cuthbert
Poirier répondant à certains commentaires faits à la page 3
du rapport de l'ingénieur André Soudeyngs.

LJP/cm

CANAL DE SOULANGES

PASSAGES AU DESSUS DU CANAL EN 1973 (N°1)

PASSAGES À CONSERVER (N°2)



LEGENDE

N°1

- — PONT TOURNANT EXISTANT
- — PONT SUR ÉCLUSE
- ▲ — JETÉE EXISTANTE POUR PASSAGE D'AUTOS
- PASSAGE AÉRIEN POUR PIÉTONS

N°2

- ⊙ — PONT TOURNANT À CONSERVER
- ⊠ — PONT TOURNANT À CONSTRUIRE OU PONT À DÉPLACER
- ⬆ — PONT TOURNANT OU LEVANT À CONSTRUIRE
- ⊖ — PASSAGE AÉRIEN À CONSERVER OU À SURÉLEVER

000 — COMPTAGE EFFECTUÉ LE JEUDI, 29 NOV. DE L'ANNÉE 1973. (BI-DIRECTIONNEL)

— VARIATIONS HORAIRES OBTENUES AUX POSTES DE COMPTAGES

No.	DATE	REVISION	PAR

GOVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT
DIRECTION DE LA CIRCULATION

CANAL SOULANGES

RÔLES DU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

PRÉPARÉ PAR R. LETARTE, Géog.	DESSINÉ par G. Huard, Tech.
RECOMMANDÉ PAR	ÉCHELLE 1:50 000
VÉRIFIÉ PAR	Date: MONTRÉAL, 25/1/74

ÉCHELLE 1:50 000



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 617