

TUNNEL centre-ville

Fiche de renseignements

Le projet

- Le tunnel relierait l'A-132 à l'île Notre-Dame, créant ainsi un nouveau lien en direction du centre-ville de Montréal
- Il serait réalisé entièrement par le biais d'un investissement privé (aucune participation financière directe du gouvernement)
- Le projet de tunnel ferait appel à un système de péage électronique
- Le nouveau lien inter-rives favorisera le transport actif en intégrant une piste multifonctionnelle (pour piétons et cyclistes)

Caractéristiques

- Dans sa portion la plus longue, le tunnel atteint 1,25 km, incluant une portion de 250 m sous la Voie maritime
- La structure sera composée de deux tunnels indépendants reliés à quatre bretelles du côté de la Rive-Sud afin d'offrir les accès à toutes les directions
- Les usagers pourront accéder au centre-ville de Montréal par le pont de la Concorde, l'avenue Pierre-Dupuy et l'autoroute Bonaventure
- L'intégration d'une piste cyclable dans le tunnel va créer un nouveau lien vers l'agglomération de Longueuil. Cette option permettrait de raccourcir de plus de trois kilomètres la route verte entre la Rive-Sud et Montréal
- Le concept prévoit de remplacer le lien cyclable actuellement situé sous la route 132 dans l'axe de l'avenue Notre-Dame, par une passerelle aérienne située un peu plus à l'ouest et qui sera raccordée au parc de la Voie maritime à Saint-Lambert
- Puisque le parc de la Voie maritime est adjacent à la route 132, la récupération d'une partie des matériaux d'excavation des tunnels permettrait de construire une butte longitudinale du côté nord. L'aménagement d'un mur antibruit aurait pour effet de diminuer le bruit en provenance de la route 132
- Le débit du trafic routier serait contrôlé via la modulation des coûts du péage, en fonction des heures de pointe

Méthodes de construction et spécifications techniques

- Deux méthodes de construction sont préconisées pour l'aménagement du tunnel;
 - En cale sèche pour la partie qui n'est pas sous la Voie maritime
 - Par forage traditionnel, pour la partie du tunnel sous la Voie maritime
- Le concept retenu propose un échangeur souterrain de type « trompette » sur la Rive-Sud et le raccordement des tunnels au pont des Îles qui relie l'île Notre-Dame à l'île Sainte-Hélène
- Des bretelles d'accès à l'île Notre-Dame sont proposées ainsi que l'aménagement d'un carrefour de type giratoire qui modifiera la configuration actuelle de tous les accès à l'île ainsi qu'au Casino de Montréal