

## **TUNNEL DE MELOCHEVILLE**

### **Introduction**

Le tunnel de Melocheville a été construit dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois qui fait partie de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce tunnel est un prolongement de la route régionale 132. Il passe sous le canal de Beauharnois à Melocheville (Québec) et est situé à proximité de l'usine hydroélectrique de Beauharnois.

Environ 4 millions de véhicules empruntent le tunnel chaque année.

### **Historique**

#### **Construction (1956-1957)**

La construction a débuté en 1956 pour être complétée en 1957.

#### **Nom officiel du Tunnel (1991)**

Durant plus de 20 ans, ce tunnel était appelé « tunnel de Beauharnois ». En 1991, il reçut le nom officiel de « *tunnel de Melocheville* ».

#### **Transfert de l'exploitation, entretien et l'administration (1998)**

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, l'exploitation, l'entretien et l'administration de ce tunnel est sous la responsabilité de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Cette structure relevait auparavant de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

### **Le Tunnel**

#### **Situation géographique**

Le tunnel de Melocheville est un prolongement de la route régionale 132 et est situé à Melocheville aux abords de la centrale hydroélectrique de Beauharnois sur la rive sud-ouest de Montréal. Ce tunnel est situé directement sous le canal de la Voie maritime du Saint-Laurent et permet le passage interrompu de la circulation routière et maritime.

#### **Circulation**

Environ 4 millions de véhicules empruntent le tunnel chaque année.

**Type de construction**

Le tunnel est formé de 18 caissons et comporte une voie de circulation dans chaque direction, un trottoir du côté nord et trois puits de ventilation, dont un pour la sortie d'air et deux pour l'entrée d'air. Les deux voies de circulation sont séparées par une structure centrale de support formant le premier puits de ventilation (sortie d'air). Le deuxième puits de ventilation (entrée d'air) est situé du côté sud des caissons alors que le troisième est situé du côté nord sous le trottoir.

Les caissons sont déposés directement sur le roc.

**Entretien**

En 1968, des travaux ont été effectués pour la remise en état du tunnel et le re-surfage. Depuis cette date, des travaux d'entretien sont effectués de façon régulière, tels que la réfection de la chaussée, le nettoyage et la peinture des murs du tunnel et la remise en état des approches afin d'assurer au public un passage sécuritaire et efficace et de préserver l'intégrité de cette structure.

**Données techniques**

Longueur totale du tunnel :	746' 6" (227,6 m)
Largeur totale du tunnel (incluant les tours extérieures de ventilation)	93' 6" (28,5 m)
Largeur du trottoir (côté aval)	5' 6" (1,7 m)
Rayon de courbure du tunnel	1 918' 1" (584,6 m)
Degré de la courbe	3°
Dimensions extérieures d'un caisson :	
- longueur	40' 0" (12,2 m)
- largeur	78' 2" (23,8 m)

\*\*\*\*\*