

# NOTE

**DESTINATAIRE :** Monsieur Paul-André Fournier, directeur  
Direction territoriale Île-de-Montréal

**EXPÉDITEUR :** Daniel Robert, ing.  
Service des projets

**DATE :** 12 décembre 2001

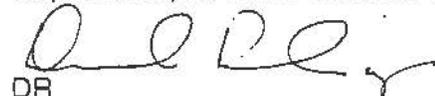
**OBJET:** **Coût d'une autoroute avec recouvrement maximal**  
Modernisation de la rue Notre-Dame

---

Pour établir le coût d'une route en tranchée avec un maximum de dallage, sans ventilation artificielle, nous devons préalablement étudier plusieurs paramètres. Ainsi, nous devons évaluer la capacité de la ventilation naturelle d'évacuer adéquatement les fumées pour les sections recouvertes et également pour les sections en tranchée ouvertes adjacentes. Comment se comporteront les fumées en fonction de la direction des vents au moment de l'incident et ce, pour chacune des chaussées, quel sera l'effet de la pression atmosphérique, des conditions météorologiques, etc... De plus, il faut évaluer l'efficacité des mesures d'urgence en cas d'évacuation et la sécurité de la circulation de matières dangereuses sur une telle infrastructure.

De même, il n'existe aucune science exacte, ni expertise dans ce domaine. En effet, il n'est pas courant de construire un tel ouvrage. Habituellement, on construit un tunnel ou bien une route en dépression. Il existe peu d'exemple comportant les deux concepts simultanément. Il est intéressant de souligner que selon la norme NFPA 502, qu'une route en dépression est l'équivalent d'un tunnel sans toit. Par conséquent, il y a une interaction entre les tunnels courts (sections recouvertes) et les sections en dépression en ce qui a trait à l'application des exigences requises par un tunnel routier

Donc, comme nous ne pouvons pas déterminer la longueur maximale de dalles permettant la sécurité des usagers, sans une étude exhaustive, nous ne pouvons pas établir le coût d'un tel concept.



DR

c.c. Jean-Michel Boisvert, chargé de projet