



Autoroute Robert-Cliche entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville

Le nouveau tronçon de l'autoroute Robert-Cliche entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville a maintenant sa place dans l'histoire de la Beauce. Les travaux en cours depuis 2004 sont terminés, et la population pourra profiter d'un nouveau lien autoroutier d'une longueur de 10,8 km.

C'est en août 2004 que le chantier se met réellement en branle. En effet, après avoir franchi les étapes préalables à la réalisation d'un tel projet, on entreprend la construction de la chaussée dans le secteur nord, soit entre la fin de l'autoroute à Saint-Joseph-de-Beauce et la rivière Calway. La construction d'une chaussée à deux voies sur 5,2 km, l'élargissement de la structure enjambant la route 276 à Saint-Joseph-de-Beauce, l'installation d'un système d'éclairage adéquat dans l'échangeur de la route 276 de même que la construction d'un passage pour cervidés constituent les principaux éléments de cette première phase qui a pris fin à l'automne 2005.

Au cours de la deuxième étape du projet, en 2005, quatre structures sont construites. De plus, une chaussée à deux voies sur une distance de 1 km ainsi que deux chaussées à deux voies sur 2,3 km sont ajoutées entre la route Calway et la rivière des Plante. Cette phase, qui s'est terminée en 2006, comprenait

également le réaménagement de l'intersection de la route Calway et du rang L'Assomption.

En 2006, lors de la troisième et dernière étape, on procède à la construction de deux chaussées à deux voies sur une distance de 2,3 km entre la rivière des Plante et la route du Golf. Aussi, au cours de cette phase, cinq structures sont érigées et l'intersection de la route du Golf et de la route 173 est complètement réaménagée.

Maintenant, le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville n'est plus un projet, mais bien une réalité.

EN BORDURE DE L'AUTOROUTE

Le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche a nécessité l'intégration de mesures environnementales particulières afin d'assurer la sécurité des usagers mais aussi pour préserver la faune et la flore.

Le tracé de l'autoroute traverse un ravage où se regroupent chaque hiver quelques centaines de cerfs de Virginie. Pour diminuer les risques de collisions, des clôtures hautes ont été installées de part et d'autre de l'autoroute sur plus de 6 km afin de restreindre l'accès des cerfs à l'emprise routière. Pour les bêtes qui réussissent tout de même à s'aventurer sur l'autoroute, des rampes de fuite ont été aménagées pour leur permettre de retourner dans leur milieu naturel.

Par ailleurs, des bassins de rétention ont été aménagés pour diminuer les risques d'inondations. Ces bassins ont été légèrement creusés pour conserver en permanence une partie de l'eau et pour qu'ils deviennent des milieux humides favorables à la biodiversité.

VERS SAINT-GEORGES

Le gouvernement a déjà annoncé son intention de prolonger l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à la route 204 à Saint-Georges, conformément aux demandes du milieu. Ce prolongement est d'ailleurs l'un des projets couverts par une entente de contribution conclue récemment avec le gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Plus spécifiquement, entre la route du Golf à Beauceville et la 74^e Rue projetée à Saint-Georges, le projet consiste à construire une autoroute à quatre voies à deux chaussées séparées sur une distance d'environ 13,4 km. Sept structures devront également être érigées à l'intérieur de ce tronçon. Comme l'axe autoroutier doit être relié au réseau routier supérieur et à la route 173, trois routes de raccordement ainsi que trois échangeurs devront être construits.

De la 74^e Rue à la route 204 Est, l'autoroute comptera 4,3 km répartis sur quatre voies à deux chaussées séparées par un terre-plein central. Cette section comprendra la construction d'un pont au-dessus de la rivière Famine et de deux ponts d'étagement. À la hauteur de la route 204 Est, des travaux de reconstruction seront nécessaires en raison de l'aménagement d'un carrefour giratoire et de l'installation d'un îlot central.

Ces deux derniers tronçons ont fait l'objet d'études d'impact distinctes et sont présentement à la fin du processus d'évaluation environnementale.