

et les autres ministères fédéraux intéressés. Cela permet la mise en marche des seuls nouveaux projets de construction qui ne nuisent pas aux travaux plus nécessaires, déjà en cours ou projetés, et pour lesquels main-d'œuvre et matériaux sont disponibles.

Quand, en novembre 1947, le gouvernement a annoncé de rigoureuses mesures en vue de conserver ses ressources en dollars américains, tous les ministères se sont vus obligés de soumettre au ministère de la Reconstruction et des Approvisionnement un rapport détaillé de leurs achats probables de matériaux, machinerie et outillage aux États-Unis.

Route transcanadienne*.—En décembre 1948, le gouvernement fédéral a convoqué à Ottawa une conférence fédérale-provinciale au sujet de la route transcanadienne, conférence à laquelle toutes les provinces se sont déclarées favorables au projet.

Au cours de 1949, les travaux d'ordre général préliminaires à l'adoption d'une loi fédérale et à la signature des engagements avec les provinces ont fait beaucoup de progrès.

Le Canada n'a pas aujourd'hui de route nationale d'un bout à l'autre du pays bien que des routes franchissent la distance de 4,200 milles qui sépare Halifax et Vancouver. Environ 60 p. 100 du parcours actuel est pavé, mais une grande partie du pavage est de qualité inférieure. L'expansion de l'économie canadienne a accentué le besoin d'une route transcontinentale de toute saison, route qui coûterait environ 300 millions de dollars. En vertu de la loi de 1949, le gouvernement fédéral est autorisé à fournir aux gouvernements provinciaux, au cours des sept prochaines années, une assistance maximum de 150 millions de dollars pour la construction de la route transcanadienne. La route doit se prolonger au delà de la terre ferme jusque sur l'île de Vancouver du côté du Pacifique et jusqu'au Cap-Breton, l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve du côté de l'Atlantique.

Le gouvernement fédéral a aussi recueilli des données techniques et autres sur la situation routière de chaque province et soumis à chacune un exposé des normes proposées et des termes de l'engagement projeté. Il leur a demandé aussi de lui assurer qu'elles étaient prêtes à collaborer au projet et elles lui ont répondu par l'affirmative.

Une conférence technique, à laquelle assistaient les représentants de toutes les provinces, a eu lieu à Ottawa les 15 et 16 décembre 1949. On y a conclu un accord général portant sur les normes et les devis.

Le gouvernement fédéral partage également les frais des routes déjà construites qui feront partie de la route nationale, jusqu'à concurrence de la moitié du coût total de la construction de ces grandes routes. La contribution du gouvernement fédéral à l'égard des tronçons de la route qui restent à construire dépassera donc de beaucoup le 50 p. 100 prévu dans la loi habilitante. Les paiements effectués à l'égard des routes déjà construites peuvent être appliqués à d'autres parties du réseau routier provincial au choix des provinces bénéficiaires.

La contribution du gouvernement fédéral sera restreinte à la voie double normale. On a établi comme norme une surface pavée de 22 pieds dans les provinces de l'Est et de 24 pieds à l'ouest des Grands lacs, avec un minimum de 100 pieds

* Rédigé par H. G. Cochrane, ministère de la Reconstruction et des Approvisionnements, Ottawa.