

La loi sur la route transcanadienne a été adoptée et sanctionnée le 10 décembre 1949. Une seconde conférence fédérale-provinciale a été tenue les 15 et 16 décembre 1949 à laquelle on a débattu et accepté suffisamment de points pour permettre la rédaction d'un accord général.

En vertu de la loi sur la route transcanadienne, le ministre des Ressources et du Développement économique* est autorisé à passer avec les provinces un accord en vue de la construction de la route. La contribution versée à une province pour la construction nouvelle ne doit pas dépasser cinquante pour cent du montant, déterminé par le gouverneur en conseil, dépensé à cette fin par la province. Une contribution analogue d'au plus la moitié du montant, déterminé par le gouverneur en conseil, dépensé par la province peut être versée à une province à l'égard des travaux effectués entre avril 1928 et la date de l'adoption de la loi s'ils sont intégrés plus tard aux travaux d'aménagement de la route transcanadienne. Un accord doit être signé avant qu'une contribution quelconque puisse être versée à l'égard de travaux nouveaux ou déjà exécutés. Le maximum de la contribution fédérale est 150 millions.

La route transcanadienne, l'entreprise fédérale-provinciale la plus considérable jamais envisagée, constitue un grand pas vers l'aménagement d'un réseau routier national au Canada. La loi exige que la route soit terminée en décembre 1956.

Une troisième conférence fédérale-provinciale a été convoquée le 25 avril 1950 en vue de passer l'accord. L'Ontario, le Manitoba, la Colombie-Britannique, l'Île du Prince-Édouard, la Saskatchewan et l'Alberta ont signé cet accord. La Nouvelle-Écosse s'est déclarée disposée à le faire ultérieurement, mais le Québec a refusé de signer parce qu'à son avis l'accord ne renfermait pas de garantie suffisante concernant la sauvegarde des droits de la province. Le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve ont signé respectivement le 27 mai et le 23 juin 1950.

Aux termes de l'accord, chaque province établit le tracé de la route sur son territoire, à condition que ses voisins soient d'accord sur l'endroit où la route traverse la limite provinciale et que la route suive le tracé *est-ouest le plus court possible*.

Les normes adoptées sont les suivantes: chaussée double, de 22 à 24 pieds de largeur, à surface dure; épaulements, espace libre sur les ponts et champ de vision bien satisfaisants; pentes et courbes peu accentuées; élimination des passages à niveau là où cela est possible; et limite de charge de 9 tonnes par essieu.

La Division des entreprises spéciales du ministère des Ressources et du Développement économique est chargée de la route transcanadienne en ce qui concerne le gouvernement fédéral. Elle applique la loi sur la route transcanadienne et dirige les travaux de génie fédéraux qui s'y rapportent. Elle étudie les détails des routes, une fois que les provinces en ont désigné le parcours, et fait savoir au ministre si les exigences de la loi sont sauves. La Division est chargée d'étudier et de vérifier les prescriptions des travaux à exécuter, y compris les pentes, ponts et pavages; elle fait l'inspection des routes déjà aménagées afin de déterminer le montant de la contribution fédérale et, dans les cas où une expertise s'impose, établit le chiffre du coût définitif; elle statue sur toutes les mises en adjudication et, après examen, recommande à l'approbation du ministre les contrats adjugés par les provinces.

La Division des entreprises spéciales voit en tout temps à sauvegarder les intérêts fédéraux. Elle maintient au moins un bureau régional dans chacune des provinces signataires de l'accord.

* Le ministère des Ressources et du Développement économique a été créé à la suite de la réorganisation des ministères du gouvernement fédéral le 18 janvier 1950.