

2.—Frais d'aménagement et d'entretien et frais généraux des routes rurales, des ponts et des bacs, par province, années terminées le 31 mars 1952-1956—fin

Détail, province ou territoire	1952	1953	1954	1955	1956 ^p
	\$	\$	\$	\$	\$
Administration et frais généraux²—fin					
Manitoba.....	685,479	738,036	787,645	801,103	965,426
Saskatchewan.....	282,334	384,262	433,990	1,251,078	1,506,549
Alberta.....	89,287 ³	86,649 ³	75,647 ³	1,259,707	786,560
Colombie-Britannique.....	4,353,599	1,654,696	1,971,234	1,805,578	1,506,041
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	31,039	11,693	13,102	25,476	39,402
Total général.....	334,584,262	404,291,421	397,068,159	429,472,008	413,852,270
Répartition de toutes les dépenses					
Fédérales.....	21,667,085	25,034,650	26,759,571	32,775,800	36,644,143
Provinciales.....	287,934,225	350,249,566	341,501,941	355,454,863	435,583,891
Municipales.....	23,288,598	27,721,288	27,505,913	37,173,083	40,213,328
Autres.....	1,694,354	1,286,917	1,300,734	4,068,262	1,410,908

¹ Y compris les paiements des chemins de fer et les versements de la caisse des passages à niveau pour l'élimination des passages à niveau, etc., de \$1,443,009 en 1951-1952, \$925,580 en 1952-1953, \$712,523 en 1953-1954, \$1,237,237 en 1954-1955 et \$1,116,876 en 1955-1956. ² Y compris les frais d'administration fédéraux concernant la route transcanadienne de \$282,652 en 1951-1952, \$298,230 en 1952-1953, \$399,834 en 1953-1954, \$431,002 en 1954-1955 et \$462,600 en 1955-1956. ³ Frais d'administration fédéraux seulement.

La route transcanadienne.—L'*Annuaire* de 1951 donne en ses pages 660-663 un aperçu de l'accord initial (1949) sur la construction de la route transcanadienne, entreprise fédérale-provinciale, et renferme certains renseignements sur les caractéristiques de réalisation et sur le parcours envisagé dans les provinces participantes. La loi initiale fixe les normes de cette route: deux voies en dur, largeur de 22 à 24 pieds, accotements, tirants d'air des ponts et distances de visibilité amplement suffisants, déclivités et courbes peu accentuées, résistance au roulage de 9 tonnes par essieu et, dans la mesure du possible, suppression des passages à niveau. Après entente avec ses voisins quant aux points de jonction, chaque province devait faire connaître le parcours d'est en ouest le plus court qui se prêterait à l'aménagement. L'exécution des tronçons compris dans les parcs nationaux devait incomber au gouvernement fédéral.

A la suite de la conférence fédérale-provinciale tenue à Ottawa en novembre 1955 au sujet de la modification des dispositions financières et de la date de parachèvement, le Parlement a modifié en juin 1956 la loi sur la route transcanadienne de façon que la dépense du gouvernement fédéral soit portée de 150 à 250 millions selon une formule prévoyant l'acquittement de 90 p. 100 des frais de construction du dixième du parcours dans chaque province, en vue de combler les brèches constituées par l'absence totale de routes en certains endroits ou par certains tronçons ne répondant pas aux normes établies. La disposition fondamentale de contribution à parts égales demeure en vigueur quant aux neuf-dixièmes du parcours. La date révisée de parachèvement a été fixée au 31 décembre 1960. De nouveaux accords sont intervenus entre le gouvernement fédéral et les provinces participantes au cours des six mois qui ont suivi l'adoption des modifications en question.

Le gouvernement de la province de Québec n'est pas partie à un accord fédéral-provincial mais, dans cette province, une route asphaltée rejoint la route transcanadienne aux frontières de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick.

Dans les neuf provinces participantes, la route aura, d'après le tracé de 1956, une longueur totale de 4,444 milles, répartis ainsi: Terre-Neuve 554, Île-du-Prince-Édouard 71, Nouvelle-Écosse 311, Nouveau-Brunswick 390, Ontario 1,436, Manitoba 309, Saskatchewan 406, Alberta 282, Colombie-Britannique 568, parcs nationaux 117. La révision du tracé a depuis lors influé sur ces chiffres. Ainsi, la décision d'emprunter la route de col Rogers a eu pour effet de raccourcir le parcours dans les parcs nationaux de Revelstoke et de Glacier, en Colombie-Britannique, et le choix de l'emplacement du nouveau parc national de Terra Nova, en Terre-Neuve, a accru de 63 le nombre de milles dont le gouvernement fédéral a l'entière responsabilité, de sorte que le chiffre des parcs nationaux se trouve porté à 143. Pendant l'année financière close le 31 mars 1958, le Parlement a affecté la somme de 10 millions à la construction de la route dans les parcs nationaux.