

La Route transcanadienne.—L'*Annuaire* de 1951 donne, pp. 660-663, un aperçu de l'accord fédéral-provincial initial sur la construction de la Route transcanadienne et renferme certains renseignements sur les caractéristiques et sur le parcours envisagé dans les provinces participantes. En vertu de la loi, entrée en vigueur le 10 décembre 1949, des accords relatifs à la participation du gouvernement fédéral au coût de la construction sont intervenus avec chacune des provinces, sauf le Québec. La loi fixe les normes de la route: deux voies en dur, largeur de 22 à 24 pieds, accotements, tirants d'air des ponts et distance 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 voisines quant aux points de jonction, chaque province devait faire connaître le parcours d'est en ouest le plus court et le plus pratique sur son propre territoire. L'exécution des tronçons compris dans les parcs nationaux devait incomber au gouvernement fédéral. La contribution fédérale devait être de 50 p. 100 du coût dans le cas d'une nouvelle construction et pouvait atteindre 50 p. 100 dans le cas des tronçons de route construite avant l'entrée en vigueur de la loi, si ces tronçons pouvaient convenablement être incorporés à la Route transcanadienne. La contribution globale du gouvernement fédéral en vertu de cette loi était limitée à \$150 millions.

En 1956, une modification de la loi a augmenté la participation financière fédérale en autorisant une contribution supplémentaire de 40 p. 100 sur un dixième du parcours dans chaque province. La période de construction était prolongée jusqu'au 31 décembre 1960 et le montant global des fonds fédéraux pouvant être affectés à cette fin était porté à 250 millions. Une seconde modification adoptée en mars 1959 ajoutait 100 millions à la contribution fédérale et une troisième modification adoptée en juin 1960 a porté à 400 millions le montant global des fonds disponibles pour la participation fédérale en vertu de la loi et de ses modifications. La modification de 1960 a également prolongé de trois ans la période pendant laquelle des frais de construction peuvent être engagés en vertu de la loi.

En vertu des accords actuels, une route asphaltée traversant tout le Canada devra être terminée le 31 mai 1964; cette route devra être construite conformément aux devis descriptifs généraux prévus dans la loi ou asphaltée selon des normes provinciales satisfaisantes. Cette dernière concession a été faite en vue de supprimer la nécessité de reconstruire d'autres tronçons, afin de hâter le travail dans d'autres régions. Cependant, la contribution fédérale au coût des travaux se limite aux tronçons construits d'après les normes de la Route transcanadienne.

Dans les neuf provinces participantes*, la route aura, d'après le tracé de 1959, 4,491 milles, répartis ainsi: Terre-Neuve 554, Île-du-Prince-Édouard 71, Nouvelle-Écosse 318, Nouveau-Brunswick 390, Ontario 1,453, Manitoba 309, Saskatchewan 406, Alberta 282, Colombie-Britannique 568, parcs nationaux 140. La révision du tracé a depuis lors légèrement modifié certains de ces chiffres. Ainsi, une modification du tracé a eu pour effet de raccourcir le parcours dans les parcs nationaux de Mount Revelstoke et de Glacier en Colombie-Britannique, et le changement d'emplacement du nouveau parc national Terra Nova l'allongera de 63 milles dans la province de Terre-Neuve, de sorte que le parcours dans les parcs nationaux se trouve porté à 143 milles. Pendant l'année financière close le 31 mars 1959, le Parlement a affecté \$12,500,000 à la construction de la Route dans les parcs nationaux.

Les engagements contractuels des neuf provinces participantes concernant les nouveaux travaux de construction de la Route transcanadienne, effectués jusqu'au mois de février 1930, atteignent \$540,588,823, dont \$322,852,148 à la charge du fédéral, y compris les 40 p. 100 supplémentaires prévus par la loi modificatrice. Les montants fédéraux versés aux provinces au cours de cette période à titre de contribution aux travaux antérieurs, provisoires et nouveaux se sont élevés à \$302,737,183. Au 31 mars 1959, les travaux à pied d'œuvre représentaient 7,976,220 jours-hommes de huit heures et les travaux hors chantier relatifs à la fourniture des matériaux et les services, 13,559,574 jours-hommes.

* La province de Québec n'est pas partie à un accord fédéral-provincial, mais une route asphaltée y rejoint la Route transcanadienne aux limites de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick.