

Chaque fois qu'on le trouvait, on a maintenu la distance minimum de visibilité dans le sens horizontal et vertical à 500 pieds. Ceci est le cas de tout un automobiliste voyageant sur la route transcanadienne. Il doit distinguer en face de lui, sur la chaussée, un objet de six pouces de haut situé à une distance de 500 pieds avant qu'il ne soit trop tard pour le voir. Les travaux d'aménagement ont été gigantesques. Depuis le début de la construction en 1950, les voyageurs ont pu assister au plus grand déploiement de matériel que l'on n'a jamais eue pour un seul projet de route au Canada: dragages au casier, bulldozers, camions à benne basculante, engins pour l'entretien de la route, la présence de machines soulevant des problèmes particuliers de construction dans le nord de l'Ontario à Terre-Neuve et ailleurs. A Terre-Neuve, il a fallu déplacer un énorme terrain marécageux plein d'arbres morts, des milliers de débris, avant de pouvoir établir une route solide. A certains endroits, la route a été creusée à une profondeur de 20 pieds. Il y avait ensuite, dans les Prairies, la question du "gombo", soit d'argile fongue et de cailloux par sur le "gombo" qui s'étendait sur 25 à 30 p. 100 de la longueur de la route au travers des plaines occidentales. A certaines sections, il a fallu utiliser d'autres techniques spéciales. A Terre-Neuve, il a fallu creuser à une profondeur de 50 p. 100 la route traversée le cœur de la plus grande ville du Canada, Montréal, au moyen d'ouvrages complexes comme le pont-tunnel de 10,000 pieds qui lui permet de franchir le Saint-Laurent. En Colombie-Britannique, les équipes de la route ont dû littéralement transporter des montagnes. Les travaux présentaient les plus grands dangers dans les gorges du Fraser et du Kikikwa-Hoie où des ours faisaient sauter des rochers à 200 en les ébouillant. Les éboulements des endroits, la nouvelle route, les voies ferrées, un canyon appelé Field et Golden montent à l'assaut de l'exploiter. Afin de maintenir un itinéraire sûr, les distances doivent être entièrement recadrées.

DOCS
 CA1 EA9 R82 FRE
 1967 mars
 La route transcanadienne
 55830217

