

des dépenses exagérées. Les pentes n'excèdent pas 6 p. 100, sauf dans les régions très montagneuses où l'on tolère une inclinaison de 7 et 8 p. cent sur de courtes distances. Chaque fois que la chose a été possible, on a maintenu la distance minimale de visibilité dans les sens horizontal et vertical à 600 pieds, ce qui signifie qu'un automobiliste voyageant sur la route transcanadienne doit pouvoir distinguer en face de lui, sur la chaussée, un objet de six pouces de haut situé à une distance de 600 pieds.

Les travaux d'aménagement ont été gigantesques. Depuis le début de la construction en 1950, les voyageurs ont pu assister au déploiement de matériel le plus considérable jamais vu pour un seul projet de voirie au Canada: dragues à cuiller, bulldozers, trieurs, camions à bascule et autres engins pour l'enlèvement de la terre. La présence de "muskeg" a soulevé des problèmes de construction particuliers dans le nord de l'Ontario, à Terre-Neuve et ailleurs. A certains endroits, le "muskeg" atteignait une profondeur de 50 pieds. Puis, il y eut ensuite, dans les Prairies, la question du "gombo", sol formé d'argile lourde et peu sûr, qui s'étendait sur 25 à 30 p. 100 de la longueur de la route cheminant à travers les plaines de l'Ouest. Au Québec, la route traverse le coeur de la plus grande ville du Canada, Montréal, au moyen d'ouvrages complexes comme le pont-tunnel de 19,000 pieds qui lui permet de franchir le Saint-Laurent. En Colombie-Britannique, les équipes de la voirie ont dû littéralement transporter des montagnes. Les travaux ont présenté les plus grands dangers dans les gorges du Fraser et de Kicking-Horse où des mineurs ont dû faire sauter des rochers situés à une hauteur de 500 à 1,000 pieds au-dessus de cours d'eau tumultueux. Les éboulements étaient fréquents. Étant donné qu'en beaucoup d'endroits la ligne de chemin de fer se trouvait en contrebas de la nouvelle route, il a fallu prendre de grandes précautions afin de protéger la voie ferrée, et on a dû évacuer par camions de nombreuses tonnes de débris. Rien que sur une distance de neuf milles entre Field et Golden, on a dû enlever 2 millions de tonnes de roches et une quantité égale de débris, travail qui a nécessité l'emploi de 5,000 tonnes d'explosifs.

Afin de combattre les avalanches au col Rogers dans le parc national du Glacier, le ministère des Travaux publics a mis au point un dispositif complexe d'installations protectrices. Sur une distance d'un mille dans le parc, la route est presque entièrement recouverte d'abris, qui constituent le moyen de protection le plus efficace.

Le 3 septembre 1962, une cérémonie d'inauguration tenue au col Rogers marquait l'achèvement du dernier tronçon de la route transcanadienne, qui pouvait maintenant être utilisée sur toute sa longueur de l'Atlantique au Pacifique.