

Chaque fois qu'on le pouvait, on a maintenu la distance minimum de visibilité dans le sens horizontal et vertical à 600 pieds. Ceci veut dire qu'un automobiliste, voyageant sur la route transcanadienne, doit 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 plus grand déploiement de matériel que l'on n'a jamais effectué 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 du muskeg soulevait des problèmes particuliers de construction dans le nord de l'Ontario, à Terre-Neuve et ailleurs. A Terre-Neuve, il a fallu débayer un énorme terrain marécageux plein d'arbres morts, de feuilles et de débris, avant de pouvoir établir une assiette solide. A certains endroits, le muskeg avait une profondeur de 50 pieds. Il y avait ensuite, dans les Prairies, la question du "gombo", sol d'argile lourde et de caractère peu sûr. Le "gombo" qui s'étendait sur 25 à 30 p. 100 de la longueur de la route au travers des plaines occidentales a nécessité l'emploi de béton armé et d'autres techniques spéciales.

Dans le 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 présentaient les plus grands dangers dans les gorges du Fraser et de Kicking-Horse où des mineurs faisaient sauter des rochers à 500 ou 1,000 pieds au-dessus de cours d'eau tumultueux. Les éboulements étaient fréquents. Comme, dans la plupart des endroits, la ligne du chemin de fer se trouvait en dessous de la nouvelle route, il a fallu prendre de grandes précautions afin de protéger la voie ferrée, et on a dû évacuer des tonnes de débris en employant un camion après l'autre. Rien que sur une distance de neuf milles entre Field et Golden, on a dû enlever 2 millions de tonnes de roches et un montant égal de débris, travail qui a nécessité l'emploi de 5,000 tonnes d'explosifs.

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

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

La route transcanadienne se classe parmi les grandes réalisations dans le domaine des transports. La nouvelle route transcontinentale contribue de manière importante au développement du Canada, en plus d'offrir aux Canadiens et aux visiteurs de l'étranger l'un des parcours les plus pittoresques du monde.