

l'examen et à l'approbation des autorités fédérales qui, en outre, envoyaient des ingénieurs inspecter les travaux au fur et à mesure qu'ils progressaient. Les dépenses de la construction ont été partagées à l'origine entre le Gouvernement fédéral et les provinces. A partir de 1956, toutefois, le Gouvernement fédéral a accepté d'accroître son aide et a assumé 90 p. 100 des frais afférents à 10 p. 100 du parcours de la transcanadienne dans chaque province. En 1963, la participation fédérale de 90 p. 100 est devenue applicable à tous les travaux de construction qui restaient à achever dans la région de l'Atlantique. L'engagement total au chapitre de la construction de la route transcanadienne se chiffre à quelque 1.4 milliard de dollars, somme qui représente les dépenses engagées par les provinces ainsi que la part du Gouvernement fédéral de près de 825 millions de dollars fournie entre le 10 décembre 1949 et le 31 décembre 1970.

Le ministère des Travaux publics a été chargé de l'exécution de la Loi. Dans son rapport final aux termes de la Loi sur la route transcanadienne le ministère indique qu'au 31 mai 1971, les derniers paiements avaient été versés aux provinces.

Voici la longueur de la route dans chaque province: Colombie-Britannique, 552 milles; Alberta, 282; Saskatchewan, 406; Manitoba, 310; Ontario, 1,453; Québec, 388; Nouveau-Brunswick, 376; Nouvelle-Écosse, 278; Île-du-Prince-Édouard, 71; Terre-Neuve, 540. La longueur totale de la route est donc de 4,796 milles, si l'on ajoute les 140 milles qui traversent les parcs nationaux.

Outre Saint-Jean et Victoria, les villes situées le long de la route comprennent: Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard); Moncton et Fredericton (N.-B.); Québec et Montréal (Québec); Ottawa, Peterborough, Orillia et Kenora (Ontario); Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon (Manitoba); Regina, Moose Jaw et Swift Current (Saskatchewan); Medicine Hat et Calgary (Alberta); Kamloops, New Westminster, Vancouver et Nanaimo (C.-B.). En Nouvelle-Écosse, la route traverse North Sydney et Truro et passe sur la digue de Canso (longue de 4,000 pieds), dont les frais de construction, étant strictement à la charge du Gouvernement fédéral ne figurent pas dans les prévisions de dépenses de la route transcanadienne.

Les caractéristiques de la route sont énumérées dans la Loi sur la route transcanadienne. Sur toute sa longueur, on a réduit les pentes et les courbes dans la mesure du possible. On s'est efforcé, par exemple, de maintenir le plus souvent les courbes à trois degrés, et de ne pas leur faire dépasser six degrés, sauf dans quelques cas isolés où se conformer à ces exigences aurait entraîné