

manquaient à l'époque. Les principaux tronçons non achevés étaient la route du col de Rogers, en Colombie-Britannique, la section s'étendant de Marathon à Agawa, dans le nord de l'Ontario, et la section s'étendant de Port Blandford à Traytown, à Terre-Neuve. Des contrats ont été adjugés à l'égard de toutes ces sections; en passant, ces travaux coûteront tous très cher.

Le tronçon manquant sur la rive nord du lac Supérieur se trouve dans une région très rocailleuse; les entrepreneurs ont beaucoup de difficulté à s'y rendre et les travaux coûteront une forte somme. La situation est la même, évidemment, dans le cas du col de Rogers en Colombie-Britannique, qui est le col que le Pacifique-Canadien empruntait anciennement.

Les avalanches ont été si nombreuses et les pertes de matériel et les pertes de vies ont été si grandes qu'ils ont construit le tunnel Connaught,—sous le mont Macdonald, je crois,—un tunnel de cinq milles de longueur et ont abandonné la route traversant le col de Rogers. La route transcanadienne traverse ce col. La route peut s'accommoder des pentes et éviter les régions où se produisent les avalanches, ce que les chemins de fer ne peuvent faire; en outre, on a découvert des méthodes de déclencher les avalanches en ayant recours au tir du mortier. Cette méthode consiste à déclencher l'avalanche après avoir fermé les routes à la circulation, à faire descendre toute la neige et à l'enlever de la route. De toute façon, c'est ainsi que les choses sont censées se passer.

Le progrès réel est dans l'ensemble satisfaisant et au cours des deux prochaines saisons de construction, ce qui nous amène à la date limite du 31 décembre 1960, nous espérons voir le rythme de la construction s'accélérer davantage. Actuellement, sur une distance totale de 4,470 milles traversant les neuf provinces participant au programme et les parcs nationaux,—ce chiffre, il va sans dire, n'englobe pas la province de Québec,—la construction de 3,090 milles de route régaliée a été approuvée, 2,781 milles sont terminés et l'exécution du revêtement de 2,196 milles a été autorisée, dont 2,101 milles sont terminés. En plus du tronçon dont le revêtement a été fait en conformité des normes établies pour la route transcanadienne, le revêtement d'un tronçon de route d'une longueur de 950 milles construit avant l'adoption de la loi en décembre 1949, est terminé. Ce dernier tronçon n'est pas nécessairement à la hauteur des normes de la route transcanadienne, et la construction de toute partie de ce tronçon dépendra du programme des provinces et de leur capacité d'en financer la reconstruction d'ici quelques années.

Le tronçon de la Saskatchewan a été achevé en 1957, et a été officiellement ouvert cette année-là. Le gouvernement de la Saskatchewan mérite à mon sens des louanges pour avoir été le premier à atteindre ce résultat. N'oubliez pas que la construction des routes y était bien plus facile que dans certaines autres régions. En Alberta, la route est presque toute terminée, à l'exception de six milles environ dans la ville de Calgary. En dehors de la ville la route est terminée. Il en est de même au Manitoba. La route y est toute terminée à l'exception d'une route d'évitement autour de Winnipeg. Dans l'Île du Prince-Édouard la route est toute terminée à l'exception d'un pont.

La route transcanadienne traverse cinq parcs nationaux, Terra-Nova 26 milles, Banff 51 milles, Yoho 29 milles, Glacier 20 milles, cela comprend la passe de Rogers et Revelstoke 8 milles, soit un total de 143 milles à travers les parcs. Tous les tronçons qui traversent Banff et Yoho sont terminés avec revêtement en asphalte. Les contrats pour le nivellement ont été accordés pour toute la longueur des tronçons dans Revelstoke, Glacier et Terra-Nova. Le pavage commencera l'été prochain dans certains secteurs des parcs nationaux.

Voici comment on peut résumer les progrès matériels: on a approuvé en vue du nivellement 69 p. 100 de la longueur totale et pavé selon les normes de la route transcanadienne 47 p. 100 de l'ensemble. Compte tenu des 950 milles de pavé actuel, la surface pavée représente environ 68 p. 100 de la longueur totale. Ce dernier chiffre doit être considéré par rapport à une grande distance de route nivelée qui est prête à être pavée ou le sera l'été prochain et qui, une fois terminée, formera en tout environ 85 p. 100 de route pavée. Cela ne comprend pas le travail que les provinces pourront entreprendre durant les deux prochaines saisons de construction.

A l'époque de la loi de 1956, lorsque le montant maximum des contributions fédérales a été porté de 150 à 250 millions de dollars, les relevés et les devis sur toute la longueur de la route n'étaient pas terminés, de sorte qu'il était difficile de prévoir exactement le coût total afin de déterminer la part du Canada. Un autre point dont il faut tenir compte, c'est que dans certaines provinces, les travaux les plus faciles avaient été exécutés en premier et les plus difficiles et plus coûteux restaient encore à faire. Comme exemple, on peut citer certains tronçons de route dans le cañon Fraser en Colombie-Britannique, la route de la passe Rogers, également en Colombie-Britannique, la route d'évitement de Winnipeg et le Queensway d'Ottawa. Jusqu'à maintenant, cependant, il semble assez évident que les 250 millions de