

Les provinces se sont chargées effectivement de construire la route (à l'exception des tronçons situés dans les parcs nationaux), mais les procédés régissant le tracé et la construction ont été soumis à l'examen et à l'approbation des autorités fédérales qui, en outre, envoyaient des ingénieurs inspecter les travaux au fur et à mesure de la construction. Les dépenses de la construction ont été partagées à l'origine entre le gouvernement fédéral et les provinces. A partir de 1955, toutefois, le gouvernement fédéral a accru son aide et a assumé 90 p. 100 des frais concernant la partie de la route la plus difficile à construire 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. Ces mesures ont permis d'accélérer les travaux de la manière souhaitée. Jusqu'à présent, les travaux de construction (achevés ou en cours) de la route transcanadienne ont coûté 1.089 milliard de dollars, la part des frais assumée par le gouvernement fédéral s'élevant à environ 729 millions. Le coût final doit s'établir aux environs de 1.25 milliard. Le ministère fédéral des Travaux publics est chargé de l'exécution de la Loi.

Voici la longueur de la route dans chaque province: Colombie-Britannique, 552 milles; Alberta, 282; Saskatchewan, 406; Manitoba, 309; Ontario, 1,453; Québec, 399; Nouveau-Brunswick, 390; Nouvelle-Écosse, 318; Île du Prince-Édouard, 71; Terre-Neuve, 540. La longueur totale de la route est donc de 4,860 milles, si l'on ajoute les 140 milles au travers les parcs nationaux.

Aux termes de l'accord, chaque province fixait le parcours de la route à l'intérieur de ses propres frontières à condition 1) que les provinces voisines approuvent les points où la route devrait traverser les frontières provinciales et 2) que le parcours choisi représente la distance pratique la plus courte dans la direction est-ouest.

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 impressionnantes, en particulier pour ceux qui ont traversé le Canada en voiture, ces dernières années, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Sur toute la longueur de la route, 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 3 degrés, et de ne pas leur faire dépasser 6 degrés, sauf dans quelques cas isolés où, se conformer à ces exigences, aurait entraîné 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. 100 sur de courtes distances.