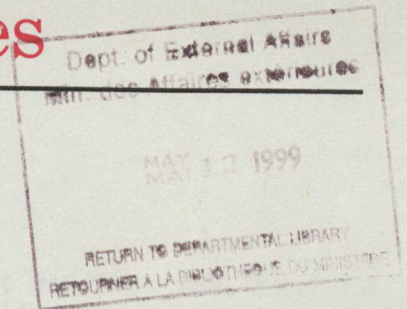




doc  
CA1  
EA9  
R82  
FRE  
1973  
novembre

# Pages documentaires

N<sup>o</sup> 82  
(Révisé en novembre 1973)



## LA ROUTE TRANSCANADIENNE

(Rédigé par les Services d'information du ministère des Travaux publics)

L'histoire du Canada est à bien des égards l'histoire des solutions que l'on a pu apporter aux problèmes nés de l'immensité du pays. L'espace n'a pas été toutefois le seul obstacle à surmonter; il y avait aussi ces énormes barrières aux transports et aux communications que sont les montagnes Rocheuses et le Bouclier canadien. De plus, les lignes de similitude géographique et d'intérêt économique suivent une direction nord-sud au travers de la frontière canado-américaine, et non pas est-ouest à travers le Canada.

Il est donc évident que la nation canadienne ne pouvait se développer pleinement que grâce à un système de communications étendu et coûteux. Dès l'origine, la croissance du Canada a été fonction du développement des transports par eau, par le rail et par la route, ou par la voie des airs. Un réseau de communications s'est graduellement étendu par tout le pays, fournissant la clé de nouvelles ressources et stimulant la mise en valeur économique. Ce n'est qu'avec ces faits à l'esprit que l'on peut pleinement évaluer une réalisation comme celle de la route transcanadienne.

La construction des routes au Canada incombe principalement aux provinces. Depuis 1919, toutefois, le Gouvernement fédéral a pour diverses raisons participé à l'aménagement routier. Il est, bien entendu, entièrement chargé de la construction et de l'entretien des routes qui desservent les parcs nationaux, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, ainsi que de l'entretien de la route de l'Alaska. C'est par la construction de la route transcanadienne, toutefois, que le Gouvernement fédéral, agissant en collaboration avec les dix gouvernements provinciaux, a fourni son apport le plus important dans le domaine de l'aménagement routier. Depuis l'adoption, en 1949, de la Loi sur la route transcanadienne, les autorités provinciales et fédérales ont poursuivi avec ténacité les travaux jusqu'à l'achèvement de cette route longue de 4,796 milles, à l'épreuve de toutes les intempéries, qui relie Saint-Jean (Terre-Neuve) à Victoria (Colombie-Britannique).

Les provinces se sont chargées, en fait, 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

55870 717



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



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.



La route transcanadienne se classe parmi les grandes réalisations dans le domaine des transports. La nouvelle route transcontinentale contribue dans une large mesure 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.

DOCS  
CA1 EA9 R82 FRE  
1973 novembre  
La route transcanadienne  
55830217



RP/A