



# PAGES DOCUMENTAIRES

doc  
CA1  
EA9  
R82  
FRE  
1967 mars



CANADA

DIVISION DE L'INFORMATION

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA - CANADA

Dept. of Foreign Affairs  
Min. des Affaires étrangères

MAI  
MAY 25 2004

Return to Departmental Library  
Retourner à la bibliothèque du Ministère

No. 82

(revisé en mars 1967)

## LA ROUTE TRANSCANADIENNE

(Traduction d'un texte des 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 des raisons diverses 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 effectué sa contribution la plus importante 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 4,860 milles, à l'épreuve de tous les temps, qui relie Saint-Jean de Terre-Neuve à Victoria en Colombie-Britannique.

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.

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.

DOCS  
CA1 EA9 R82 FRE  
1967 mars  
La route transcanadienne  
55830217

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



6 1946010 6305 3