

7.—Commissions des Havres.

Certains des ports canadiens sont administrés par des commissions connues sous le nom de Commissions des Havres. Chaque commission est constituée par une loi spéciale du Parlement canadien et se compose de trois à cinq membres. Les biens immeubles de ces havres sont régis et administrés par la Commission, les commissaires ayant le droit d'acquérir et de posséder des biens meubles et immeubles pour l'amélioration et l'agrandissement des havres. Toutefois, ils ne peuvent aliéner les immeubles acquis de l'Etat sans l'approbation du Conseil des Ministres. Les commissions sont investies du pouvoir de faire les règlements nécessaires à l'administration des ports, de fixer et percevoir les droits et redevances des vaisseaux et cargaisons entrant dans le port ou en sortant, d'imposer des amendes pour infractions à ces règlements (ceux-ci ne prenant effet qu'après avoir été sanctionnés par le Conseil des Ministres) et de dépenser les recettes ainsi encaissées. S'il s'agit de constructions ou d'agrandissements, une Commission peut procéder aux expropriations et émettre des emprunts sous forme d'obligations garanties par les propriétés immobilières et autres, des ports. Le gouvernement a avancé des fonds aux ports de Québec, de Montréal et de Vancouver, sur obligations de cette nature. Toutes les commissions sont placées sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries et assujetties à la surveillance d'un fonctionnaire de ce département.

Les ports dont les noms suivent sont administrés par des Commissions; la date de la loi qui a constitué chacune d'elles est aussi donnée:—Montréal, 1894; Québec, 1899; Trois-Rivières, 1882 (amendée en 1923); Toronto, 1911; Hamilton, 1912; Belleville, 1889; Winnipeg et St-Boniface, 1912; Vancouver, 1913; New Westminster, 1913; North Fraser, 1913. Les havres de North Sidney et Pictou, Nouvelle-Ecosse, étaient autrefois placés sous la juridiction de commissions mais celles-ci furent abolies par l'effet de lois passées en 1914 et 1920, chacune d'elles entrant en vigueur le premier janvier suivant, et les biens et droits réels dont étaient investies les Commissions firent retour à l'Etat.

En 1919, le gouvernement fédéral fut autorisé par une loi à acquérir le havre de Saint John, N.-B., moyennant le paiement à la cité de Saint John, qui en est propriétaire en vertu d'une charte du roi George III, d'une somme de \$2,000,000 représentant la valeur des travaux faits par la cité. Les conditions de cette cession ayant été soumises à l'électorat de Saint John, par voie de referendum, furent rejetées, de telle sorte que les choses demeurèrent dans le *statu quo*; cependant la loi ne fut pas abrogée.

Une loi passée durant la session parlementaire de 1926 (16-17 Geo. V, chap. 6) créa un nouveau havre dans la rivière Saguenay depuis le point extrême où la marée se fait sentir, c'est-à-dire en amont de la ville de Chicoutimi, jusqu'à une ligne imaginaire coupant cette rivière entre le Cap-à-l'Est et la Pointe-du-Fort et englobant la nappe d'eau de la baie des Ha! Ha! Cette loi autorise la nomination de trois commissaires devant constituer la Commission du Havre de Chicoutimi et qui seront chargés de l'administration de ce havre. Les attributions de cette commission sont similaires à celles des autres commissions des havres. A la date du premier février 1927, le personnel de cette commission n'était pas encore désigné.

Maîtres de havres.—En vertu des dispositions du titre 12 de la loi sur la Navigation, un fonctionnaire connu sous le nom de Maître du havre existe dans 171 havres parmi les moins importants; il est chargé d'assurer l'exécution des règlements découlant de cette loi. Ses émoluments sont prélevés sur les droits imposés sur les navires entrant dans les havres; il est placé sous l'autorité directe du ministère de la Marine et des Pêcheries.