

Sous-section 4.—Ports.

L'étude du transport par eau ne peut être poussée à son dernier degré sans prendre en considération la coordination du transport par terre et du transport par eau à plusieurs des ports côtiers et intérieurs. Les ports sont bien pourvus d'outillage destiné à faciliter les mouvements d'échange réciproque. Cet outillage des ports comprend les docks et les quais nécessaires, dont quelques-uns pour le trafic-voyageur mais la plupart pour le trafic-marchandise, des entrepôts pour la manutention de la cargaison générale, et du matériel spécial pour les marchandises expédiées en vrac telles que le bois de charpente, le charbon, l'huile, le grain, etc. Le matériel peut comprendre des entrepôts frigorifiques, des voies ferrées et des aiguillages, des élévateurs à grain, des soutes à charbon, des réservoirs d'emmagasinage pour l'huile et dans les principaux ports, des bassins de radoub.

Huit des principaux ports du Canada relèvent du Conseil des ports nationaux, tel qu'il est expliqué ci-après. Quelques autres ports sont administrés par des commissions dont les fonctionnaires sont nommés par les municipalités aussi bien que par le gouvernement fédéral, tandis que les autres sont administrés par des maîtres de port sous l'autorité immédiate du ministère des Transports.

En outre des facilités possédées par le Conseil des ports nationaux ou exploitées par d'autres commissions, il y a dans la plupart des ports des docks et des facilités de manutention appartenant à des compagnies privées telles que compagnies de chemin de fer, de pulpe et de papier, d'huile, d'industries sucrières, etc. Quelques ports sont aussi dotés de cales sèches; il en est fait mention plus bas.

Il n'est pas possible à présent de compiler des statistiques représentatives et comparables sur le matériel des principaux ports canadiens; mais, grâce à la centralisation de contrôle par le ministère des Transports, on devrait posséder ces statistiques dans un avenir rapproché.

Conseil des ports nationaux.—Avant octobre 1935 les sept ports nationaux canadiens—Halifax, Saint-John, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver—étaient administrés et contrôlés par des commissions de port distinctes, dont chacune était composée de trois fonctionnaires choisis parmi les citoyens de la localité. Le 31 octobre 1935 des ordres en conseil ont été rendus, acceptant la résignation de chaque commission de port. Les responsabilités et les pouvoirs inhérents à chacune des sept commissions d'autrefois ont été assignés à un seul Conseil de trois commissaires des ports par d'autres ordres en conseil rendus à la même date. Ainsi, on a donné suite aux plus importantes recommandations de Sir Alexander Gibb, résultat de son inspection des ports nationaux en 1931.

Au cours de la session de 1936, toutes les lois concernant l'administration de ces ports ont été révoquées et remplacées par une seule (c. 42), qui confiait à un seul Conseil des ports nationaux la direction et le contrôle des ports mentionnés plus haut et laissait l'administration locale entre les mains d'un gérant de port responsable devant le Conseil. Cette loi est devenue en vigueur le 1er octobre 1936. En vertu d'un ordre en Conseil du 27 février 1937, l'administration, la gestion et le contrôle du port de Churchill (y compris l'élévateur à grain) et des élévateurs à grain de Prescott et de Port-Colborne furent transférés au Conseil des ports nationaux.

Le siège du Conseil des ports nationaux est à Ottawa. Le Conseil est responsable devant le ministre des Transports de l'administration, de la gestion et du contrôle des huit ports et de deux élévateurs à grain mentionnés ainsi que d'autres propriétés des ports que le Gouverneur en conseil peut transférer au Conseil pour administration. Les travaux de génie, qui jusqu'à présent se faisaient sous la di-