

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.

Conformément à la loi mentionnée, le Conseil des Ports Nationaux, avec siège à Ottawa, est responsable devant le ministre des Transports de l'administration des ports et des élévateurs à grain cités plus haut. Les travaux de génie dans les divers ports se font directement sous le contrôle de l'ingénieur en chef du Conseil assisté par un personnel d'ingénieurs au siège du Conseil et d'ingénieurs sur place. Le Conseil a des représentants locaux à différents ports avec titre de gérant ou surintendant de port. La comptabilité de chaque port se fait par les officiers du Trésor sous la direction du Contrôleur du Trésor et les recettes des divers ports ne peuvent pas être diverties pour servir ailleurs. Toutes les recettes et dépenses sont sujets à vérification par l'Auditeur Général du Canada.

L'état qui paraît ci-dessous donne, sous forme de tableau, un sommaire des plus importantes facilités pour la rapide manutention des cargaisons à six des principaux ports canadiens qui sont sous la juridiction du Conseil des Ports Nationaux. Les facilités comprennent celles qui sont sous la juridiction d'autres organisations aussi bien que celles du Conseil à ces ports.

FACILITÉS DE SIX DES PRINCIPAUX PORTS DU CANADA, 31 DÉC. 1938.

Item.	Halifax.	Saint John.	Québec.	Trois-Rivières.	Montréal.	Van-couver.
Profond. minim. du chenal d'ap. pds	50	30	35	30	32.5	35
Voie ferrée..... milles	1	57	32	Nil	58.5	35
Môles, quais, jetées, etc..... nomb.	46 ²	17	36	3	101	27
Longueur de mouillage..... pds	32,716	14,383	32,505	7,400	54,863	28,600
Hangar de déchargement..... pds car.	1,236,804	824,000	743,642	192,000	2,043,000	1,310,000
Entrepôts frigorifiques..... pds cu.	1,000,000	880,000	500,000	Nil	4,628,000	1,277,000
Elévateurs à grain—						
Capacité..... boiss.	2,200,000	3,000,000	4,000,000	2,000,000	15,162,000	18,653,000
Capacité de déchargem... boiss. par hr.	75,000	135,000	90,000	32,000	400,000	312,000
Grues flottantes (capac.)..... tonnes	75	Nil	50	Nil	75	50
Entrepôts de charbon d'ensoutage "	63,000	34,000	214,750	300,000	2,000,000	1
Réservoirs d'huile..... gall.	75,307,610	9,818,000	22,280,000	Nil	Nil	79,854,000

¹ Il n'y a pas de voie ferrée dans le port d'Halifax mais on y trouve les facilités suivantes de chemin de fer: ligne de chemin de fer à Dartmouth, 30-66 milles; parcs, 68-67 milles; voies de garage privées, 11-72 milles. ² Excepté les môles du gouvernement. ³ Aucun rapport.