

Conseil des Ports Nationaux.*—Antérieurement à 1935, l'administration de chacun des ports nationaux du Canada relevait d'une commission de port locale nommée par le Gouvernement fédéral et opérant en vertu de lois spéciales du Dominion. Ces commissions de port étaient financées à même les revenus de chaque port, par l'usage de leur faculté limitée d'emprunter et, dans une forte mesure, par des prêts du Gouvernement fédéral. Afin de ramener les ports nationaux sous une administration d'Etat unifiée, la loi sur le Conseil des Ports Nationaux fut présentée et adoptée à la session fédérale de 1936 et entra en vigueur le 1er octobre de la même année. Elle est basée principalement sur les recommandations de Sir Alexander Gibb, ingénieur britannique de marque et disposant d'une longue expérience dans la construction et l'administration des ports, engagé en 1931 par le Gouvernement fédéral pour faire un relevé de la situation des ports au Canada. Avant l'adoption de la loi, le Gouvernement avait déjà, en 1935, mis en vigueur certaines des recommandations faites à la suite du relevé en nommant trois fonctionnaires senior du gouvernement à Ottawa devant agir en qualité de commissaires de port pour les sept ports nationaux réunis sous une direction centrale. Ce mode d'administration fut maintenu jusqu'à ce que la loi sur le Conseil des Ports Nationaux eût été adoptée et un conseil permanent nommé.

La loi sur le Conseil des Ports Nationaux pourvoit à la création d'un conseil composé de trois membres sous la direction du Ministre des Transports et responsable devant lui. En langage légal, le Conseil est une corporation statutaire instituée comme agent de la Couronne et chargée de l'administration, de la gestion et du contrôle des ports et des biens soumis à sa juridiction. En vertu des dispositions de la loi, les pouvoirs, les droits et les obligations des anciennes commissions de port locales sont transférés au nouveau Conseil, ce qui assure la continuité concernant les droits et obligations établis.

Aux débuts, le Conseil des Ports Nationaux fut chargé de l'administration des ports de Halifax, Saint John, Québec, Trois-Rivières, Montréal, Chicoutimi et Vancouver. Depuis 1936, le port de Churchill, sur la baie d'Hudson, l'élévateur à grain de Prescott, sur le Saint-Laurent, et celui de Port Colborne, sur le lac Erié, furent placés aussi sous sa juridiction conformément aux dispositions de la loi qui autorisent le Gouverneur en Conseil à transférer au Conseil, pour fins administratives, tout port ou toute propriété du Dominion.

La loi confère au Conseil des pouvoirs généraux de gestion et de contrôle très étendus. Certains pouvoirs sont réservés au Gouverneur en Conseil dont le principal est celui d'établir les droits et taux sur les vaisseaux et les marchandises qui entrent dans les ports relevant du Conseil ou en sortent. Les tarifs et les taux sont préparés par le Conseil après étude soigneuse. Les recommandations concernant tarifs et taux sont faites par le Ministre des Transports qui les soumet ensuite au Gouverneur en Conseil; le tarif entre en vigueur dès sa publication dans la *Gazette du Canada*.

Le Conseil opère d'après un budget annuel soumis chaque année au Ministre des Transports conformément aux dispositions de la loi. Une caisse séparée doit être tenue pour chaque port et il ne doit y avoir aucune confusion entre les fonds d'un port et ceux d'un autre ou de transfert de fonds de l'un à l'autre. Le Ministre des Finances a le pouvoir de faire des avances pour les fins du capital de roulement jusqu'à concurrence d'une somme globale ne devant pas dépasser, à aucune époque, un million de dollars. Ces avances sont remboursables chaque année. Les comptes de chaque port et le personnel à qui ils sont confiés sont sous la direction et la dépendance du Ministère des Finances et tous les revenus et dépenses du Conseil sont assujettis à la vérification de l'Auditeur Général du Canada.

* Collaboration de R. O. Campney, C.R., président, Conseil des Ports Nationaux, Ottawa.