

ports sont administrés d'après une réglementation approuvée par le Gouverneur en conseil. Le ministre des Transports a nommé à 131 d'entre eux des maîtres de port rémunérés à même des droits perçus des navires aux termes de la loi de la marine marchande du Canada.

On trouve dans la plupart des ports, outre les facilités maintenues par le Conseil des ports nationaux et autres commissions, des docks et des aménagements de manutention appartenant à des compagnies privées: chemins de fer, pâte de bois et papier, pétrole, industrie sucrière, etc. Quelques ports ont aussi des cales sèches. Celles-ci sont étudiées séparément à la page 802.

15.—Aménagements des six ports principaux, 31 décembre 1949

NOTA.—Les aménagements comprennent ceux qui relèvent d'autres organismes aussi bien que ceux qui, à ces ports, relèvent du Conseil des ports nationaux.

Détails	Halifax	Saint-Jean	Québec	Trois-Rivières	Montréal	Vancouver
Profondeur minimum du chenal d'approche..... pieds	50	30	35	32.5	32.5	35
Voie ferrée..... milles	31	63	23	5	62	75
Môles, quais, jetées, etc..... nombre	56	22	36	3	105	28
Longueur de mouillage..... pieds	33,416	18,250	32,505	8,690	51,060	31,436
Hangars de transbordement.pds car.	1,300,411	879,000	743,642	192,000	2,134,551	1,415,514
Entrepôts frigorifiques..... pds cu.	1,655,350	900,000	500,000	—	2,909,210	3,023,365
Élévateurs à grain—						
Capacité..... boiss.	2,200,000	3,000,000	4,000,000	2,000,000	15,162,000	18,716,500
Capacité de chargement... boiss.						
par hre	75,000	135,000	90,000	32,000	400,000	312,000
Grues flottantes (capacité)... tonnes	75	65	75	—	75	50
Entrepôts de charbon..... "	87,000	56,000	215,000	300,000	1,380,000	—
Réservoirs à pétrole..... gallons	117,365,000	9,800,000	50,061,500	1,225,000	54,000,000	99,489,592

Conseil des ports nationaux.—L'*Annuaire* de 1940, pp. 698-700, décrit l'origine et les fonctions du Conseil des ports nationaux. Le Conseil est responsable de l'administration et de l'exploitation des propriétés suivantes (qui représentent des placements d'environ 231 millions de dollars): aménagements de port tels que quais et jetées, hangars de transbordement, élévateurs à grain, entrepôts frigorifiques, voies ferrées terminales, etc., aux ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal, Vancouver et Churchill; élévateurs à grain à Prescott et Port-Colborne; et ponts Jacques-Cartier, à Montréal, et Second-Narrows, à Vancouver. Les revenus et frais d'exploitation de ces propriétés figurent au tableau 28, p. 812.

Trafic dans les ports.—Le fret d'un grand port revêt diverses formes. Le fret océanique, i.e. les marchandises chargées à bord ou déchargées des long-courriers, constitue souvent une part étonnamment faible du trafic global. D'ordinaire, le fret d'entrée et de sortie des caboteurs l'emporte en volume. Il y a ensuite le fret en transit à bord de vaisseaux qui passent dans les ports sans faire de chargement ou de déchargement. Enfin, il y a le mouvement d'un endroit à un autre dans les limites du même port, mouvement considérable en plusieurs cas. Il est impossible d'obtenir la statistique du fret global de tous les ports du Canada, dont plusieurs sont petits et ne disposent pas du personnel nécessaire à l'enregistrement détaillé du trafic. Le Conseil des ports nationaux dresse un rapport annuel des cargaisons embarquées et débarquées dans les huit ports sous sa direction. Six d'entre eux comptent parmi les principaux ports du Canada et les cargaisons particulières à chacun figurent au