

une réglementation approuvée par le gouverneur général en conseil. Le ministre des Transports a nommé pour 131 d'entre eux des maîtres de port dont la rémunération est tirée des droits perçus des navires, aux termes de la loi sur la marine marchande du Canada.

On trouve dans la plupart des ports, outre les installations maintenues par le Conseil des ports nationaux et autres commissions, des docks et des aménagements de manutention appartenant à des compagnies privées: compagnies ferroviaires, industries de la pâte de bois et du papier, du pétrole, du sucre, etc. Quelques ports ont aussi des cales sèches. Celles-ci sont étudiées séparément à la page 857.

5.—Aménagement des six principaux ports, 31 décembre 1954

NOTA.—Les aménagements de ces ports relèvent soit du Conseil des ports nationaux, soit d'autres organismes.

Détails	Halifax	Saint-Jean	Québec	Trois-Rivières	Montréal	Vancouver
Profondeur minimum du chenal d'approche.....	50	30	35	35	35	50
Voie ferrée.....	31	63	23	5	62	75
Môles, quais, jetées, etc.....	84	23	39	19	111	102
Longueur de mouillage.....	33,236	14,450	33,650	8,690	53,060	31,440
Hangars, hangars-transit sur quai.....	1,379,732	918,200	691,000	265,250	2,225,000	1,450,600
Entrepôts frigorifiques.....	1,719,000	820,000	528,000	—	2,909,200	3,031,417
Élévateurs à grains—						
Capacité.....	4,152,000	3,000,000	4,000,000	5,000,000 ¹	15,162,000	18,716,500
Capacité de chargement....	75,000	150,000	90,000	32,000	445,000	312,000
Grues flottantes (capacité).....	80	65	75	—	75	85
Entrepôts à charbon.....	57,400	—	215,000	300,000	1,380,000	—
Réservoirs à pétrole.....	138,211,000	22,526,610	108,200,000	1,410,000	68,000,000	204,949,498

¹ Comprend un dépôt à grains de 3 millions de boisseaux relié à l'élévateur.

Conseil des ports nationaux.—Le Conseil des ports nationaux, société de la Couronne établie en 1936, s'occupe de l'administration et de l'exploitation des installations suivantes: aménagements portuaires tels que les quais et jetées, hangars de transit, élévateurs à grains, entrepôts frigorifiques, terminus de voies ferrées, etc. dans les ports de Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal, Vancouver et Churchill; élévateurs à grains à Prescott et Port-Colborne; et le pont Jacques-Cartier à Montréal. Ces installations représentent des immobilisations d'environ 245 millions de dollars. Les revenus et frais d'exploitation de ces installations figurent au tableau 29, pp. 874-875, du présent volume.

Trafic dans les ports.—Le mouvement du fret dans un grand port revêt diverses formes. Le fret océanique, c.-à-d. 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 des bateaux qui passent en transit dans les ports sans charger ni décharger. Enfin, il y a le mouvement d'un endroit à un autre dans les limites du même port, mouvement considérable dans bien des 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 embarquements et débarquements 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 tableau 6. Les chiffres comprennent le fret côtier et international intérieur aussi bien que maritime; ils comprennent toutes les cargaisons embarquées ou débarquées au moyen des installations du Conseil ou aux docks et terminus privés de ces ports. Le mouvement dans le port même, le lest (non payant), le charbon de soute, les approvisionnements des navires, les matières postales et les bagages des voyageurs ne sont pas comptés.