

Limitée possède et exploite à titre privé de très vastes installations pour le chargement du minerai de fer en boulettes sur des navires qui traversent l'océan ou qui remontent vers les Grands Lacs. A Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, la Gulf Oil Canada Limitée exploite un terminus pour le déchargement des navires-citernes de 325,000 tonnes en lourd ou plus; à Québec, le Canadien Pacifique exploite un terminus de containers à l'Anse-au-Foulon; et à Kitimat, en Colombie-Britannique, l'Aluminium du Canada Limitée exploite un terminus polyvalent pour les produits de la fonte.

Éléments nouveaux en matière d'administration. Un groupe d'étude sur l'administration des ports relevant de l'Administration du transport maritime a été créé en 1970 afin d'étudier le système actuel en ce qu'il est rattaché au ministère des Transports et au Conseil des ports nationaux. En mai 1971, le ministre des Transports annonçait une nouvelle politique canadienne au sujet des ports, politique devant assurer une plus grande participation au niveau local à la gestion des ports du Conseil des ports nationaux grâce à la mise sur pied de nouvelles Administrations portuaires locales. La politique prévoyait également la création d'un Conseil national des ports, composé de membres venant de toutes les régions du Canada, qui agirait comme organe consultatif auprès de l'Administration du transport maritime du Canada. Un Comité interministériel de planification des ports et des havres a été créé par le cabinet afin d'étudier toutes les propositions importantes de développement concernant les ports du Conseil des ports nationaux et des Commissions ainsi que les havres publics et les quais du gouvernement. Le Conseil national des ports s'est réuni pour la première fois en septembre 1972 et il soumettra des recommandations à l'administrateur sur diverses questions, notamment sur la situation future des ports du Canada du point de vue administratif.

Évolution de la navigation. La tendance en faveur de l'utilisation de navires plus gros, plus complexes et spécialisés se poursuit. Les terminus pétroliers en eau profonde à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, et à Mispic Point, au Nouveau-Brunswick, accueillent régulièrement des navires-citernes de 250,000 tonnes en lourd ou plus. Le plus gros navire qui ait jamais traversé l'Atlantique, le Universe Japan (327,000 tonnes), a accosté à Port Hawkesbury. On construit actuellement un troisième terminus de ce genre à Come-by-Chance, à Terre-Neuve. Les transporteurs de cargaisons sèches en vrac d'une capacité de 150,000 tonnes sont normalement chargés au terminus du Conseil des ports nationaux à Roberts Bank, qui est administré par le port de Vancouver, et les navires de 100,000 tonnes pourront bientôt se rendre jusqu'à Québec. De nouvelles installations à Sept-Îles, au Québec, permettront dans un avenir rapproché de charger des navires pouvant transporter jusqu'à 250,000 tonnes de minerai.

La containerisation continue à se répandre de plus en plus, entraînant des modifications profondes dans l'acheminement et la manutention des marchandises. D'importants terminus pour containers sont situés à Saint-Jean, Halifax, Québec, Montréal et Toronto, de même qu'à Vancouver et à Fraser River (New Westminster, C.-B.). Le Canadien Pacifique et le Canadien National exploitent un service rapide de trains-containers entre ces ports et les centres intérieurs du Canada et des États-Unis.

Les nouveaux navires à containers voyagent à des vitesses pouvant atteindre 33 nœuds et le temps de volte-face dans un port est critiqué du point de vue économique. C'est pourquoi les installations portuaires hautement spécialisées sont constamment améliorées et rendues plus efficaces par l'aménagement de rampes spéciales pour les navires à manutention horizontale; de grandes grues à containers pouvant manipuler au moins 20 containers de 15 tonnes à l'heure; d'installations spéciales pour la mise en container; de grands espaces à ciel ouvert pour l'entreposage des containers, des voitures, du bois d'œuvre et de produits en vrac comme le charbon; d'installations pour le chargement et déchargement des trains et camions, etc.

Les dépenses d'investissement dans les ports sont à la hausse étant donné que la dimension accrue des navires exige des installations plus éloignées du rivage, le dragage des chenaux, de plus grands bassins de virage et des systèmes plus complexes d'aides à la navigation et au contrôle du trafic. De plus, à cause de considérations du point de vue de l'environnement, il faut souvent renoncer au projet de construction du terminus le moins coûteux et opter pour une solution plus acceptable écologiquement, mais qui coûte plus cher.

Par ailleurs, les installations portuaires et les aménagements industriels auxiliaires s'éloignent des centres urbains, et les terres laissées vacantes en bordure de l'eau peuvent servir à des fins résidentielles, commerciales et récréatives. A Toronto, par exemple, les installations portuaires essentielles ont progressivement quitté le centre-ville pour se déplacer vers l'est et