

d'abandonner progressivement des installations existantes face à la croissance économique ou à l'évolution du trafic marchandises par suite de la création de nouvelles industries, de l'apparition de nouveaux genres de navires et de nouveaux procédés dans la manutention des marchandises. Le ministère fournit également au besoin des installations spéciales en eau profonde pour les marchandises en vrac, en particulier le charbon et le pétrole, dans le cadre d'accords de remboursement intégral à long terme conclus avec les transporteurs. Dans bien des cas, ces accords complètent les programmes d'expansion parrainés par le ministère de l'Expansion économique régionale.

Frais et droits. Le ministère fixe et collecte les droits que doivent payer les usagers des installations portuaires et approuve tous les taux établis par les ports relevant de la compétence fédérale. Les droits portuaires, frais de chargement, péages, droits de quai, droits d'amarrage et autres droits sur les marchandises et navires sont soumis à certaines variations régionales et locales. Ils sont destinés à rembourser une part raisonnable des investissements effectués chaque année par le gouvernement fédéral dans les ports canadiens par l'entremise du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports et de ses divers organes.

Installations privées. Outre les installations publiques, il existe de vastes quais et des installations auxiliaires pour la manutention du fret appartenant à des sociétés privées, en particulier des installations spécialisées dans la manutention du charbon, du minerai de fer, du pétrole, du grain et du bois à pâte. A Sept-Îles (Qué.), la société Iron Ore possède et exploite de très vastes installations pour le chargement du minerai de fer en boulettes sur des navires transocéaniques ou qui remontent le Saint-Laurent. Le port de Port-Cartier a été construit au début des années 60 par des intérêts miniers, et grâce à d'importants investissements diversifiés de capitaux privés il est devenu également l'un des principaux terminus du Canada pour l'exportation du grain. A Port Hawkesbury (N.-É.), la Gulf Oil Canada exploite un terminus pour le déchargement des navires-citernes d'environ 350,000 tonnes en lourd ou plus; dans la ville de Québec, le Canadien Pacifique exploite un terminus pour conteneurs à l'Anse-au-Foulon; et à Port-Alfred (Qué.) et Kitimat (C.-B.), l'Aluminium du Canada exploite un terminus polyvalent pour les produits de fonderie. Sur les Grands Lacs et d'autres voies navigables de l'intérieur, un grand nombre d'industries possèdent et exploitent des installations maritimes servant au transport, à l'échelle canadienne et à l'échelle internationale, de minerai, charbon, produits pétroliers, pierre calcaire et autres marchandises en vrac.

Éléments nouveaux en matière d'administration. Le Conseil national des ports, qui est un organe consultatif auprès de l'Administration canadienne des transports maritimes, s'est réuni en mars et en octobre 1973 afin d'examiner les propositions soumises par les gouvernements fédéral et provinciaux, le Conseil des ports nationaux et les commissions des ports en vue d'établir un système d'administration des principaux ports canadiens qui permet une plus grande participation au niveau local. L'étude des propositions se poursuit et un rapport doit être présenté au Cabinet en 1975.

Navigation. 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 touchant l'environnement, il faut souvent opter pour la construction de terminus coûteux.

Les terminus pétroliers en eau profonde à Port Hawkesbury (N.-É.), dans le détroit de Canso, à Mispec Point (N.-B.) près de Saint-Jean et à Come-by-Chance (T.-N.) accueillent des navires-citernes de 350,000 tonnes en lourd ou plus et de 90 pieds de tirant d'eau ou plus. On étudie sérieusement de nouveaux projets portant sur la construction d'autres terminus de ce genre dans le détroit de Canso, à Lorneville (N.-B.) et sur le bas Saint-Laurent. De nouvelles installations à Sept-Îles (Qué.) permettent le chargement de minéraliers jaugeant jusqu'à 250,000 tonnes.

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