

Le Conseil des ports nationaux, société de la Couronne, s'occupe de l'administration des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal, des élévateurs à grain à Prescott et Port Colborne, en Ontario, et d'installations portuaires telles que quais et jetées, hangars de transit et élévateurs à grain aux ports de Saint-Jean (T.-N.); Halifax (N.-É.); Saint-Jean et Belledune (N.-B.); Sept-Îles, Chicoutimi, Baie-des-Ha! Ha!, Québec, Trois-Rivières et Montréal (Qué.); Churchill (Man.); et Vancouver et Prince Rupert (C.-B.). Le nombre de navires et le tonnage manutentionné dans ces ports en 1976 et 1977 figurent au tableau 15.25.

La valeur avant amortissement des immobilisations administrées par le Conseil s'élevait à \$680 millions le 31 décembre 1976, soit une augmentation par rapport à \$436 millions le 31 décembre 1973. Ces chiffres comprennent les dépenses au titre des installations de mouillage et de terminus, des élévateurs à grain et des bâtiments et matériel portuaires. La valeur comptable nette après défalcation de l'amortissement accumulé se chiffrait à \$510 millions. Durant 1976, le Conseil a effectué des investissements de \$19.1 millions dont \$6.2 millions à Vancouver, \$2.5 millions à Prince Rupert et \$2.2 millions à Saint-Jean (N.-B.).

Les principaux ports polyvalents du Canada sont administrés par des commissions des ports. Celles-ci sont des organes fédéraux semi-autonomes sous la surveillance générale du ministère des Transports. Les commissions des ports sont composées de représentants municipaux et fédéraux et sont responsables de l'administration, du fonctionnement et du maintien des opérations en général et de l'entretien de rapports étroits avec le ministère des Transports et avec les groupes provinciaux, régionaux et locaux qu'elles desservent.

Plus de 300 ports publics relèvent directement de l'ACTM. La plupart des capitaines de port et des gardiens de quai sont des employés rémunérés d'office nommés par le ministre des Transports.

Bon nombre des quais du gouvernement qui relèvent de l'ACTM se trouvent dans les ports publics et sont utilisés pour les bâtiments commerciaux, entre autres les traversiers pour voitures et camions. Certains grands terminus de traversiers fédéraux assurant des services interprovinciaux relèvent de l'Administration canadienne des transports de surface. Les autorités provinciales administrent des quais pour traversiers qui assurent des services à l'intérieur de la province.

Il appartient à Transports Canada de prévoir et de fournir des installations portuaires publiques adéquates afin de servir les intérêts commerciaux et d'améliorer ou 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 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.

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 sujets à certaines variations régionales et locales.

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 pour la manutention du charbon, du minerai de fer, du pétrole, du grain et du bois à pâte.

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 environnementales, il faut souvent opter pour la construction de terminus coûteux.

L'emploi de plus en plus répandu des conteneurs a entraîné des modifications profondes dans l'acheminement et la manutention des marchandises. Les navires à