

missions dont les fonctionnaires sont nommés par les municipalités aussi bien que par le gouvernement fédéral, tandis que les autres sont administrés par des maîtres de port sous l'autorité immédiate du ministère des Transports.

En outre des facilités possédées par le Conseil des ports nationaux ou exploitées par d'autres commissions, il y a dans la plupart des ports des docks et des facilités de manutention appartenant à des compagnies privées telles que compagnies de chemin de fer, de pulpe et de papier, d'huile, d'industries sucrières, etc. Quelques ports sont aussi dotés de cales sèches; il en fait mention plus bas.

Il n'est pas possible à présent de compiler des statistiques représentatives et comparables sur le matériel des principaux ports canadiens; mais, grâce à la centralisation de contrôle par le ministère des Transports, on devrait posséder ces statistiques dans un avenir rapproché.

Conseil des ports nationaux.—Avant octobre 1935 les sept ports nationaux canadiens—Halifax, Saint John, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver—étaient administrés et contrôlés par des Commissions de port distinctes, dont chacune était composée de trois fonctionnaires choisis parmi les citoyens de la localité. Le 31 octobre 1935 des ordres en conseil ont été rendus, acceptant la résignation de chaque commission de port. Les responsabilités et les pouvoirs inhérents à chacune des sept commissions d'autrefois ont été assignés à un seul Conseil de trois commissaires des ports par d'autres ordres en conseil rendus à la même date. Ainsi, on a donné suite aux plus importantes recommandations de Sir Alexander Gibb, résultat de son inspection des ports nationaux en 1931.

Au cours de la session de 1936, toutes les lois concernant l'administration de ces ports ont été révoquées et remplacées par une seule (c. 42), qui confiait à un seul Conseil des ports nationaux la direction et le contrôle des ports mentionnés plus haut et laissait l'administration locale entre les mains d'un gérant de port responsable devant le Conseil. Cette loi est devenue en vigueur le 1er octobre 1936.

Le siège du Conseil des ports nationaux est à Ottawa. Le Conseil est responsable devant le ministre des Transports de l'administration, de la gestion et du contrôle des sept ports mentionnés ainsi que d'autres propriétés des ports que le Gouverneur en conseil peut transférer au Conseil pour administration. Les travaux de génie, qui jusqu'à présent se faisaient sous la direction d'un personnel local peu nombreux, sont maintenant surveillés par les services départementaux du génie; la direction locale est assignée à des gérants de port compétents qui possèdent une expérience convenable. Le contrôle financier de chaque port est sous la direction du Contrôleur du Trésor et est assujéti à la vérification de l'Auditeur général du Canada. Cependant, il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port, et les recettes d'un port ne seront pas détournées au profit d'un autre.

Ports publics et maîtres de port.—Dans les centres maritimes moins considérables, le Gouverneur en conseil peut, comme autrefois, établir des ports publics par proclamation, comme le prévoit la partie X de la loi de la marine marchande du Canada (c. 44, 1934); et le ministre des Transports peut de temps en temps nommer des maîtres de port pour ces ports plus petits, qui les administreront d'après les lois et règlements approuvés par le Gouverneur en conseil. La rémunération de ces maîtres de port se fera d'après les droits perçus sur les vaisseaux.

Cales sèches.—Le ministère des Travaux Publics du gouvernement fédéral a construit cinq cales sèches, dont le tableau 5 fait mention. La cale sèche de Kingston, Ontario, est louée à la Kingston Shipbuilding Company et le vieux bassin de radoub d'Esquimalt a été provisoirement transféré au ministère de la Défense Nationale le 1er novembre 1934, jusqu'à ce qu'il soit requis pour des fins civiles, alors qu'il fera