

A Trois-Rivières, le Conseil exploite trois grands quais offrant au total 1½ mille d'espace de mouillage et 8 hangars de transbordement.

A Montréal le Conseil exploite toutes les facilités du port: 28 môles et quais pourvus de 27 hangars de transbordement et de plus de 10 milles de mouillage; 4 élévateurs à grain d'une capacité totale de 15,000,000 de boisseaux, desservis par 3½ milles de convoyeurs; un entrepôt frigorifique terminus d'une capacité de plus de 4,500,000 pieds cubes et plus de 60 milles de voies ferrées terminales. Le Conseil exploite également le pont Jacques-Cartier, sur le St-Laurent, terminé il y a quelques années au coût de \$19,000,000.

A Chicoutimi le Conseil exploite 2,600 pieds linéaires de quai, 2 hangars de transbordement et 8,500 pieds de voies ferrées.

Au port de Vancouver, sur la côte du Pacifique, le Conseil exploite 2 môles et 2 jetées pourvus de 1½ mille de mouillage et de 6 hangars de transbordement. Le Conseil administre également 4 élévateurs à grain d'une capacité de près de 9,000,000 de boisseaux, loués à des particuliers qui les exploitent. Il exploite 30 milles de voies ferrées, maintient un entrepôt contenant presque 500,000 gallons d'huile végétale et d'huile de poisson, exploite un quai à poisson et une glacière de même que d'autres facilités moins importantes. Le pont Second Narrows tombe aussi sous la juridiction du Conseil.

Au port de Churchill, sur la baie d'Hudson, le Conseil exploite un vaste quai, un hangar de transbordement et un élévateur à grain d'une capacité de 2,500,000 boisseaux.

A Prescott, Ont., sur le Haut-St-Laurent, le Conseil exploite le vaste élévateur à grain terminus qui a une capacité de 5,500,000 boisseaux.

A Port Colborne, Ont., à l'entrée du canal maritime de Welland, sur le lac Érié, le Conseil exploite un élévateur à grain d'une capacité de 3,000,000 de boisseaux.

Le tableau 15, p. 709, donne pour les années 1935-39 les recettes et les dépenses d'exploitation de chacun de ces ports et élévateurs.

Depuis l'entrée du Canada en guerre, l'importance des ports nationaux a grandement augmenté comme lien entre les vastes réseaux ferroviaires du Canada et les cours d'eau intérieurs et les grandes routes commerciales océaniques. La manutention expéditive des approvisionnements destinés outre-mer est d'une importance vitale au succès de l'effort de guerre du Canada. L'augmentation des facilités des ports sous la juridiction gouvernementale en 1938 comparativement à l'année précédant la guerre de 1914-18 est un facteur important dans la solution des problèmes d'expédition du Gouvernement durant le présent conflit. En fait de manutention facile et expéditive du trafic, les ports canadiens sont en bien meilleure posture qu'au début de la guerre de 1914.

5A.—Facilités exploitées et contrôlées par le Conseil des Ports Nationaux dans les six principaux ports en 1938, comparativement aux facilités exploitées par le Gouvernement en 1913.

Port	Longueur de mouillage.		Hangars de transbordement.		Capacité des élévateurs.		Entrepôts frigorifiques.	
	1913.	1938.	1913.	1938.	1913.	1938.	1913.	1938.
	pds	pds	pds car.	pds car.	boiss.	boiss.	pds cu.	pds cu.
Halifax.....	4,030	13,600	109,768	1,273,000	Nil	2,200,000	Nil	1,000,000
Saint John.....	7,795	11,800	394,000	745,700	"	1,500,000	"	Nil
Québec.....	11,600	19,000	362,600	721,260	250,000	4,000,000	"	500,000
Trois-Rivières...	4,052	7,400	47,925	192,000	Nil	Nil	"	Nil
Montréal.....	37,488	54,384	1,500,000	2,015,000	5,750,000	15,000,000	"	4,628,000
Vancouver.....	Nil	9,500	Nil	567,000	Nil	8,610,000	"	Nil
Totaux.....	64,965	115,684	2,414,293	5,513,960	6,000,000	31,310,000	Nil	6,128,000