

cipaux et fédéraux. Les autres sont administrés par des maîtres de port relevant directement du Ministère des Transports.

Il y a dans la plupart des ports, en plus des facilités offertes par le Conseil des Ports Nationaux et autres commissions, des docks et des facilités de manutention appartenant à des compagnies privées telles que compagnies de chemin de fer, de pulpe et papier, d'huiles, d'industrie sucrière, etc. Quelques ports sont aussi munis de cales sèches. Celles-ci sont étudiées séparément.

2.—Facilités des six principaux ports du Canada, 31 décembre 1941

Item	Halifax	Saint John	Québec	Trois-Rivières	Montréal	Vancouver
Profond. minim. du chenal d'ap. pds	50	30	35	30	32.5	35
Voie ferrée..... milles	31	63	32	5	60.7	75
Môles, quais, jetées, etc. nomb.	46	20	36	3	118	28
Longueur de mouillage..... pds	33,416	15,175	32,505	7,400	52,829	32,364
Hangars de transbordement..... pds car.	1,236,804	824,000	743,642	154,600	2,065,178	1,547,464
Entrepôts frigorifiques..... pds cu.	1,075,000	880,000	500,000	Nil	4,628,000	1,277,000
Élévateurs à grain—						
Capacité..... boiss.	2,200,000	3,000,000	4,000,000	2,000,000	15,162,000	18,716,500
Capacité de chargement..... boiss. par hr.	75,000	150,000	90,000	32,000	400,000	377,000
Grues flottantes (capac.)..... tonnes	75	15	73	Nil	75	50
Entrepôts de charbon d'ensoutage “	115,000	34,000	215,000	300,000	2,000,000	Nil
Réservoirs d'huile..... gall.	75,307,610	9,818,000	26,280,000	Nil	30,000,000	104,227,727

Conseil des Ports Nationaux.—Aux pp. 698-700 de l'Annuaire de 1940 paraît une description de l'origine et des fonctions du Conseil des Ports Nationaux. Le Conseil est responsable de l'administration et de l'opération des propriétés suivantes (représentant des immobilisations d'environ \$225,000,000): facilités de port comme quais et jetées, hangars de transbordement, élévateurs à grain, entrepôts frigorifiques, voies ferrées terminales, etc., aux ports de Halifax, Saint John, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal, Vancouver et Churchill; élévateurs à grain à Prescott et Port Colborne; et pont Jacques-Cartier à Montréal et pont Second Narrows à Vancouver. Les revenus et dépenses d'opération de ces propriétés sont donnés au tableau 15, p. 636.

Ports publics et maîtres de port.—Dans les autres centres maritimes, le Gouverneur en Conseil peut établir des ports publics par proclamation (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, qui les administreront d'après les lois et règlements approuvés par le Gouverneur en Conseil. La rémunération de ces maîtres de port se fait d'après les droits perçus sur les vaisseaux aux termes de la loi.

Cales sèches.—Le Ministère des Travaux Publics du Gouvernement fédéral a construit cinq cales sèches. 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 nov. 1934, jusqu'à ce qu'il soit requis pour des fins commerciales, alors qu'il sera remis au Ministère des Travaux Publics. Les grandes cales sèches de Lauzon (Québec) et d'Esquimalt (C.B.) peuvent se diviser en deux parties et leur construction a coûté environ \$3-850,000 chacune. En vertu de la loi des subventions aux cales sèches de 1910 (9-10 Edouard VII, c. 17), plusieurs docks ont été subventionnés au moyen d'un versement pendant un certain nombre d'années de 3 à 4½ p.c. par an du coût de leur construction, ainsi que l'indique le tableau 4.