

outillage, au bas prix de sa main-d'œuvre, elle le doit aussi à la création de ports francs qui lui permet de recevoir et de manipuler librement, sans la moindre entrave et *sans frais*, tous les produits qui lui viennent du dehors, malgré son régime de protection.

Le Canada peut prendre exemple sur ce que font les pays protectionnistes pour se rapprocher des conditions qui ont fait la force et la richesse commerciale de la libre-échangiste Angleterre.

Comme on le verra par l'article suivant que nous empruntons au *Moniteur Industriel*, toutes les nations industrielles et protectionnistes luttent d'envie pour la création de ports francs dont elles comptent tirer des avantages certains :

La création de ports francs, à l'étude depuis quelque temps déjà, est sur le point d'entrer en application pour la France. On n'ignore pas que plusieurs nations sont pourvues d'établissements de ce genre et qu'elles en retirent de nombreux avantages pour leur industrie et leur commerce. Nous espérons intéresser nos lecteurs en leur en expliquant le fonctionnement.

Un port franc est une ville hors de la ligne des douanes ; c'est un port ouvert à tous les bâtiments de commerce sans distinction, quels que soient leur pavillon ou la nature de leur chargement. C'est un point commun où, par une sorte de fiction, vient aboutir le territoire de toutes les nations. Il reçoit et verse de l'un à l'autre toutes les productions respectives, sans entraves et sans droits.

Il en résulte que toutes les marchandises peuvent, en franchise de tout droit et pourvu qu'elles soient réexportées, non seulement entrer dans l'enceinte du port franc, mais encore être classées, triées, divisées et reconditionnées ; elles peuvent

même subir des préparations et transformations telles que nettoyage, décortication, coupage et cela au moyen de produits soit nationaux, soit importés. La création de ports francs en France apparaît comme le correctif nécessaire du système protecteur de ce pays, en permettant d'effectuer, sur une portion réservée du sol national, des opérations qui sont pratiquement prohibées sur le territoire soumis aux droits et qui ne peuvent que profiter aux pays voisins moins lourdement grevés.

Il y a déjà longtemps déjà que le système de la franchise a été adopté par quelques nations ; c'est surtout grâce à lui que Hambourg est devenu le plus grand marché du transit européen. Voici, à ce sujet, des détails empruntés à une étude publiée par l'ingénieur en chef de cette ville libre, détails qui feront aisément comprendre comment les choses se passent dans la pratique :

Le port franc contient plusieurs bassins spécialement affectés aux petites embarcations et bateaux de rivières pour faciliter les opérations de transbordement des navires sur le terrain douanier.

Les magasins situés sur le territoire franc ont été construits en grande partie par une compagnie privée. Le développement des affaires est tel que les magasins sont constamment encombrés avec leurs six étages et leurs greniers.

On peut emmagasiner là une quantité de marchandises qui couvrirait une surface de trois hectares et d'une capacité moyenne de deux tonnes par mètre carré. On va construire de nouveaux magasins présentant la même superficie.

Le commerce de détail et les maisons d'habitation sont interdits sur le territoire libre.

Les navires, dans l'intérieur du port libre, se livrent à leurs mouvements et à la manutention de