

Le coût minimum de la manutention des cargaisons et les avantages de chargement sont les deux principales conditions qui attirent, tiennent et augmentent les affaires dans un port. L'écart des prix de manutention dans les ports britanniques entre eux accusent jusqu'à 17s. 5d. par tonne; dans les ports européens, cet écart, réduit à une même monnaie, atteint jusqu'à 110 francs par tonne.

Entre les ports des Etats-Unis, cet écart dépasse plusieurs dollars par tonne. Au contraire, la comparaison entre les ports européens montre que les opérations les plus économiques, les plus prospères et les plus populaires sont celles des ports qui ont eu assez de prévoyance pour inclure une zone franche dans le programme de leur développement.

Ce n'est pas l'étendue d'un port qui lui confère son importance; c'est ce qu'il accomplit. Comme étendue, le plus grand port du monde est sans doute New-York. Il équivalait aux territoires réunis d'Amsterdam, d'Anvers, de Brême, de Hambourg, de Liverpool, de Londres et de Rotterdam. Chacun de ces sept ports a cependant fait, et fait encore autant d'opérations commerciales que le port de New-York.

L'hon. M. KING: Chacun?

Le major STEPHENS: Oui, chacun.

L'hon. M. BARNARD: Qu'entendez-vous par l'étendue d'un port?

Le major STEPHENS: J'entends le territoire compris dans les limites du port. Dans ce sens, New-York est le plus grand port du monde.

L'hon. M. BARNARD: Le port de New-York est-il distinct des différents districts ou banlieues qui forment la municipalité de New-York?

Le major STEPHENS: Je ne saurais dire.

L'hon. M. BARNARD: Quelles sont les limites de New-York?

Le major STEPHENS: Je veux dire que la superficie du port de New-York égale la superficie des sept ports européens que j'ai nommés. Voilà ce que signifie son étendue.

L'hon. M. BARNARD: Ce serait l'étendue de ses quais, de son front sur eau?

L'hon. M. MURDOCK: Staten-Island, Brooklyn, Jersey?

Le major STEPHENS: Le tout.

L'hon. M. BARNARD: En réalité, toute l'étendue du front?

Le major STEPHENS: Oui. New-York est assuré du titre convoité du plus grand port du monde, mais il se distingue aussi pour être le port le plus coûteux et le plus brumeux de toute l'Amérique du Nord.

Le port qui peut réduire au minimum le coût de la manutention, la manœuvre d'un navire, l'accumulation et l'emmagasinage des masses de cargaisons consignées pour être redistribuées, les restrictions et les formalités, est bien celui qui attire davantage les expéditeurs, les propriétaires de navires et les chemins de fer dans la concurrence du commerce.

L'addition d'une zone franche à n'importe quel port situé dans un pays protectionniste procure, à mon avis, cet avantage de la façon la plus rapide et la plus efficace.

Une zone franche dans un port assure une grosse économie de temps par la centralisation des facilités de chargement, de déchargement, d'entreposage, de fabrication, d'assortiment des marchandises, depuis la matière première jusqu'au produit fini, avec un minimum de formalités et de restrictions, ce qui popularise un tel port aux yeux des capitaines de navires et augmente l'intérêt que les propriétaires de navires et les commerçants y trouvent. Il soulage les commerçants des formalités douanières et de l'acquiescement de droits jusqu'à ce que les marchandises sortent de la zone franche pour être consommées dans le pays même. Il permet la réexportation des marchandises à des marchés étrangers sans être soumises au paiement d'un droit de douane quelconque. Il offre cet avantage supplémentaire d'attirer de grosses masses de cargaisons pour l'emmagasinage,