

Du service de la correspondance de cette firme allemande, je passai au service d'expédition et me trouvai ainsi souvent en contact avec les expéditeurs, les courtiers en douane, les commerçants et les marchands. Finalement, après être resté quelque temps à Hambourg, j'entrai dans un groupe d'expéditeurs qui déjeunaient chaque jour ensemble. Toute cette expérience, bien que mon attention ne fût pas spécialement portée vers le développement des ports, me donna le goût de ce genre d'industrie.

Mais je revins au pays et n'y pensai plus. Dix ans plus tard, je fis un voyage en Angleterre et rendis visite à M. F.-B. Girdlestone qui était alors gérant général du port de Bristol. Il s'appliqua à me montrer ce qui s'accomplissait dans ce port. De Bristol, grâce aux lettres d'introduction que M. Girdlestone me remit, je visitai l'un après l'autre les ports de la Grande-Bretagne.

Lorsque j'eus visité tous ces ports et que je reportai mon esprit à celui que j'avais laissé derrière moi à la tête de la navigation au Canada, au port de Montréal, je me dis que Dieu a tout fait pour nous, mais que nous avons bien peu fait pour nous-mêmes. Lorsque je me rendis compte de quels pauvres éléments matériels les ports européens et britanniques avaient été construits, lorsque je vis à Glasgow, grâce à la rivière Clyde, à douze milles plus bas, avait au début une profondeur de dix-huit pouces et se montrait guéable sur toute cette distance, et lorsque je me rendis compte que le *Lusitania* fut lancé sur la rivière Clyde et prit la mer avec un tirant de 29½—le canal de la rivière Clyde a une profondeur de 33 pieds à marée haute—lorsque je me reportai à notre grande voie fluviale du Saint-Laurent et que je me rappelai que le Canada possède deux des plus grands ports naturels du monde, Halifax et Vancouver, je me dis: "Grands dieux, je vais m'efforcer d'allumer la flamme de l'enthousiasme pour tirer profit des possibilités que le Canada offre à la navigation et pour développer nos propres ports comme ils doivent l'être."

Voilà, messieurs, par quelle école je suis passé. Moins de dix ans après, je fus appelé à la présidence du port de Montréal, lors de sa réorganisation en 1907. Une année plus tard, en compagnie de l'ingénieur en chef, je fis une tournée de quatre mois dans les principaux ports d'Europe pour en étudier l'organisation.

L'hon. M. CASGRAIN: M. Cowie était l'ingénieur?

Le major STEPHENS: M. F.-W. Cowie.

Je n'étais pas retourné à Hambourg depuis vingt ans. Nous étions en 1908, et j'étais allé pour la première fois à Hambourg en 1888. Je me rendis compte que le port franc de Hambourg s'était étendu du double au cours de ces vingt années écoulées entre mes deux visites. La population de la ville de Hambourg avait aussi augmenté de 300,000 à 880,000. La population est aujourd'hui de 1,300,000. Je constatai également que la zone franche du port de Hambourg avait valu à la ville de Hambourg une énorme augmentation des affaires du port, et c'est à la zone franche que fut attribuée cette augmentation du commerce.

Cette constatation ranima mon intérêt pour les problèmes qui se rapportent aux ports francs et, à mesure que j'étudie ces problèmes, j'en arrive aujourd'hui à l'opinion bien arrêtée que le plus puissant avantage qui puisse être donné à un port qui saisit toutes les occasions que le marché présente, consiste à développer dans ce port une zone franche, une zone exempte des formalités douanières, pourvue d'aménagements d'entreposage, d'outillage de manutention, et dotée des meilleures facilités de transport par chemin de fer et par eau.

C'est un fait bien établi que tous les ports qui sont devenus les plus importants du monde, en quelque pays qu'ils se trouvent et quelle que soit leur situation géographique, ont été construits de façon à procurer des facilités de consignment à l'accumulation d'énormes cargaisons destinées à la redistribution.