

## COMPTE RENDU DES TÉMOIGNAGES

SÉNAT, MERCREDI, 3 juin 1936.

Le Comité spécial auquel a été renvoyé le Bill E2: "Loi permettant l'établissement, l'exploitation et le maintien, par les provinces et municipalités ou par des agences provinciales et municipales, de zones franches de commerce étranger", s'est réuni ce jourd'hui, à 10 heures 30 du matin.

L'hon. M. Rainville préside.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, parmi les assistants à la séance de notre Comité se trouve ce matin le major George-Washington Stephens, ancien président de la Commission de Régie du territoire de la Saar, membre de l'Académie diplomatique Internationale, de Paris, ancien premier président de la Commission du port de Montréal telle que réorganisée en 1907, ancien député à la Législature de la province de Québec, et auteur, conjointement avec Frederick-W. Cowie, B.A.Sc., membre de l'Institut des Ingénieurs Civils, du rapport sur les ports britanniques et continentaux, d'avril 1908. Est-ce le plaisir du Comité d'entendre le major Stephens parler des zones franches?

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Major Stephens.

Le Major GEORGE-WASHINGTON STEPHENS: Monsieur, le Président, honorables sénateurs, vous avez le droit de demander ce qui me justifie d'accepter votre aimable invitation à discuter avec vous des problèmes des ports.

Je ne me présente pas ici comme un spécialiste en la matière, ni comme un conseiller technique, mais seulement comme un chercheur qui s'intéresse aux problèmes des ports et qui s'y dévoue à cause de leur importance pour l'avenir du Canada.

C'est par pur accident que j'ai pris intérêt à ces problèmes. Je dois vous en faire l'aveu, afin de vous montrer comment je puis dire que je me suis presque sans cesse intéressé aux questions qui se rattachent aux ports.

Alors que j'étais jeune homme, j'ai fait mon apprentissage dans une grande maison d'importation à Hambourg, Allemagne, en 1888. A cette époque, Hambourg était pris de l'anxiété de développer son grand port et songeait en même temps à établir une zone moderne de port franc. Je n'avais pas, à ce moment-là, à m'intéresser aux problèmes des ports. Je cherchais plutôt à apprendre l'industrie de l'importation et je m'efforçais à acquérir l'art d'écrire une bonne lettre d'affaire en allemand.

Le premier mois de mon séjour à Hambourg me tint au service de la correspondance dans la maison où j'étais entré et où ma besogne quotidienne consistait, de sept heures du matin jusqu'à huit heures et demie du soir, principalement à lire, à trier et à classer la correspondance. Cette maison s'occupant de grosses importations, et mon dessein étant d'acquérir une bonne connaissance de l'allemand, je me trouvai donc forcé d'étudier la correspondance qui me passait par les mains, et c'est ainsi que je commençai à prendre intérêt à l'administration des ports et aux exigences de l'importation. Je trouvai là les observations des expéditeurs, des commerçants et des capitaines de navires de différents ports du monde.

En 1888, le développement de Hambourg était incomparable; son port donnait l'exemple à toute l'Europe, comme outillage et comme organisation administrative, et aussi comme développement de francs ports modernes.