

meilleures probablement aussi parce qu'elles sont plus intelligemment choisies sur les lieux de production. Le commerce maritime est donc le principal agent de la richesse d'un peuple, à la condition que ce peuple prenne par sa propre marine la part la plus active possible au mouvement de ce commerce. Si l'on examine l'organisation générale des faits on reconnaît mieux encore l'exactitude de ces assertions.

Les éléments qui servent de base au commerce et aux industries sont répartis sur le globe de manière à favoriser et à nécessiter même l'active intervention des transports maritimes. Chaque grande subdivision du monde a des produits naturels spéciaux qu'elle échange contre les produits spéciaux des autres contrées. C'est par mer que s'opèrent presque tous ces grands mouvements commerciaux ; les transports par la voie de terre sont employés comme complément secondaire servant à disséminer entre les consommateurs les produits apportés en masse sur chaque point central d'approvisionnement.

Ce n'est certainement pas un hasard aveugle qui a présidé à cette intelligente répartition des produits naturels. Une volonté providentielle a réuni sur un même point chaque sorte de produit selon les dispositions spéciales du climat, du sol et des populations, afin de provoquer le développement des échanges inter-nationaux, ce puissant élément de civilisation et de progrès. Les peuples doivent respecter cette sage organisation ; ils ne sauraient y porter atteinte sans s'exposer à de déplorables mécomptes et à des perturbations dangereuses.

Il y a donc partout corrélation d'intérêts, réciprocité de besoins. Tout peuple qui veut repousser l'importation d'un produit étranger retranche donc par ce seul fait une partie de l'exportation de ses produits ; car toute importation se compense généralement par une exportation de marchandises et non par une exportation d'argent. Toute prohibition directe ou indirecte équivaut donc à la perte d'un consommateur, c'est-à-dire, en règle normale, à la perte d'un profit.