

sont plus ou moins prospères. Ces effets peuvent être produits par des causes exceptionnelles qui créent une activité ou une prospérité factices sans corrélation avec l'activité et la prospérité du commerce maritime général du pays. On ne peut donc guères apprécier d'après ces faits l'état réel de la marine marchande d'un peuple. La navigation de concurrence est plus indépendante et plus libre. Sa participation plus ou moins considérable dans le mouvement général du commerce maritime du pays peut mieux donner la mesure du progrès ou du décroissement de la marine nationale.

L'étendue de cette participation peut en même temps indiquer d'une manière vraisemblable, sinon certaine, l'état de décadence ou de développement du commerce spécial et des industries d'une nation. Chaque peuple, aujourd'hui, emploie autant qu'il le peut ses propres vaisseaux pour faire ses affaires : dès lors, plus une marine marchande est nombreuse et occupée, plus le commerce du pays auquel cette marine appartient doit être actif et étendu. Et comme un peuple ne peut avoir un commerce étendu et actif sans avoir en même temps des relations nombreuses, amicales et intimes avec les autres peuples, il résulte qu'il acquiert parmi les nations une prépondérance politique proportionnée à l'importance de son commerce et au développement de sa propre navigation.

Cet enchaînement de causes et de conséquences sert à confirmer cette vérité: SANS COMMERCE PAS DE MARINE, SANS MARINE PAS DE PEUPLE PUISSANT.

Voyons si, en France, le pavillon national participe à la navigation de concurrence dans une proportion capable de démontrer que la marine de ce pays est nombreuse, puissante et en voie de progrès.

Pour étudier comparativement les variations subies par la participation annuelle du pavillon français dans la navigation de concurrence, il faut examiner les relevés sta-