

ces proportions ! Elles expliquent comment et pourquoi l'Angleterre est si puissante et si riche, elles font voir aussi comment la France pourrait s'élever en richesse et en puissance.

La France pourrait s'élever, mais elle reste stationnaire ! pendant que tous les autres peuples progressent, son progrès à elle consiste à ne pas rétrograder.

Si l'on recherche quelles causes paralysent en France le développement de la participation du pavillon national à la navigation de concurrence, on reconnaît que, même en dehors des empêchements politiques, des obstacles graves et puissants concourent à produire ce fâcheux effet. Ainsi, en France, les constructions navales sont infiniment plus coûteuses que dans beaucoup d'autres pays. Des droits élevés sont frappés par les tarifs de la douane sur le bois, le fer, le chanvre, le goudron, de telle sorte que la construction d'un bâtiment de 150 tonneaux coûte dans les ports de Marseille ou de Dunkerque, le double de ce qu'elle coûterait dans le port de Trieste ou dans ceux de Norwège ou de Suède. Les équipages des bâtiments marchands de la France sont plus nombreux que ceux des bâtiments anglais et américains. Des obligations onéreuses sont imposées par les réglemens maritimes, en ce qui concerne l'armement et le gréement des vaisseaux. Ces complications défavorables concourent à rendre le fret par la navigation nationale plus coûteux que celui par la navigation étrangère. A ce désavantage, d'autres viennent se joindre encore. Le goût et l'intelligence des opérations maritimes n'est pas suffisamment intronisé en France ; les capitaux ne sont pas assez abondants sur les ports de mer ; les communications des villes manufacturières avec les villes maritimes sont languissantes et coûteuses ; la France n'a pas eu le soin d'établir avec les nations étrangères des traités de commerce capables de faciliter et de rendre fructueuses les relations des armateurs français avec les pays lointains ; enfin, et pour combler les causes de découragement et les