

sement de favoriser sa navigation commerciale que de favoriser le développement de sa navigation pour les grandes pêches.

Quoiqu'il en soit, il faut enregistrer avec satisfaction le progrès obtenu par la France dans l'exploitation des grandes pêches. On peut espérer avec raison que cet heureux développement se continuera dans l'avenir, puisque la possibilité des succès et la certitude des bénéfices sont maintenant prouvés par les faits. Voyons si l'autre branche de la navigation réservée au pavillon français est dans une aussi bonne position.

Toute puissance maritime qui veut favoriser l'accroissement de sa valeur politique et le développement de ses industries, doit avoir des colonies. Les colonies sont un moyen d'étendre les relations commerciales en même temps qu'elles offrent un aliment actif, un point d'appui et, au besoin même, un asile à la marine marchande du pays. Leurs ports sont des stations de trafic et de ravitaillement éparpillés sur la vaste étendue des mers. Elles servent à la fois d'arsenal pour la marine militaire, d'entrepôt et de marché pour la marine marchande de la métropole ; elles fournissent des débouchés et des matières premières à la mère patrie ; enfin, elles alimentent d'une manière incessante la marine marchande nationale, cet élément essentiel de tout pouvoir maritime.

L'Angleterre a bien compris quels immenses avantages les possessions coloniales peuvent offrir à un peuple. Exagérant ce principe au profit de sa politique ambitieuse, elle en a poussé l'application jusqu'à l'abus. Son intelligent égoïsme a classé ses colonies en deux grandes catégories bien distinctes, qu'elle utilise dans l'intérêt de ses industries et pour le succès de ses envahissements continuels.

Il ne suffisait pas, en effet, à l'Angleterre de posséder au loin d'immenses agglomérations de consommateurs dont l'approvisionnement fut exclusivement réservé aux producteurs anglais, il ne lui suffisait pas d'avoir réussi par d'habiles traités à soumettre à ces mêmes producteurs des populations