

S'ils n'ont pas réussi dans le monde moderne à l'égal de leurs concurrents, c'est qu'il leur a manqué l'essentiel instrument de travail et l'outil du succès. En dépit de la meilleure volonté du monde et de la plus grande habileté de la terre, on ne peut rien faire avec rien.

Or, quand il s'agit de créer une industrie nationale, c'est n'avoir rien que de n'avoir pas son indispensable moteur, le charbon.

Cela est si vrai que l'Espagne, dont le sous-sol contient de si abondantes réserves de minerai divers, ne peut qu'à demi exploiter ses richesses. La houille est en effet nécessaire pour le traitement du minerai, et parfois même pour son extraction.

Que l'on découvre aux rives de l'Ebre ou du Tage des bassins houillers pareils à ceux de la Saar ou de la Ruhr et, en peu de temps, la face de l'Espagne changera : alors bien vite elle sera classée parmi les pays *supérieurs*.

Que dire de la France ? D'où vient l'infériorité relative de sa production, l'effacement — sauf exceptions — de ses marques de fabrique sur les grands marchés du monde ?

On peut en trouver mille raisons plausibles, mais il semble que, pour être juste, il faut appliquer ici comme ailleurs la règle posée. Le motif principal, la cause primordiale de notre infériorité, c'est, au fond, l'indigence de nos gisements houillers.

Tandis qu'en 1904, l'Allemagne produisait 169 millions de tonnes, l'Angleterre 236 millions, et l'Amérique du Nord 324 millions, l'extraction totale de la France n'était que de 34 millions. Si l'on se souvient des services rendus par l'incomparable travailleur qu'est le charbon, on se demandera, en présence de ces chiffres, comment et par quelle vertu cachée la France peut faire encore si grande figure parmi les nations.

Ses dépôts houillers sont en général d'un accès plus difficile que les dépôts étrangers : de là un surcroît de dépense dans le travail de l'extraction. Pour suffire aux besoins de notre industrie, nous devons importer de grandes quantités de houille exotique ; de là encore des frais de transports souvent très élevés, en raison de la distance qui sépare nos usines, disséminées à travers le pays, des ports de débarquement ou des frontières.