LE

MONDE AMÉRICAIN

PRINCIPAUX OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

A LA LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

La vie souterraine ou les Mines et les Mineurs, 2e édition.

Les pierres, esquisses minéralogiques.

Les merveilles du monde souterrain, 3e édition.

AUX LIBRAIRIES HETZEL, CHALLAMEL ET CHARPENTIER

L'histoire de la terre, origines et métamorphoses du globe, 7e édition. — Paris, Hetzel.

Les pays lointains, notes de voyage (la Californie, l'île Maurice, Aden, Madagascar), 2e édition. — Paris, Challamel aîné.

La Toscane et la mer Tyrrhénienne, études et explorations (la Maremme, Carrare, l'île d'Elbe, les ruines de Chiusi). — Paris, Challamel aîné.

Le grand-ouest des États-Unis (les pionniers et les Peaux-Rouges, les colons du Pacifique). — Paris, Charpentier.

A travers les États-Unis, de l'Atlantique au Pacifique (le Grand-Désert, les Mormons, les mines de Nevada et de Californie, les immigrants, les derniers Peaux-Rouges). — Paris, Charpentier.

Typographie Lahure, rue de Fleurus, 9, à Paris.

LE

MONDE AMÉRICAIN

SOUVENIRS DE MES VOYAGES

AUX ÉTATS-UNIS

PAR

L. SIMONIN

NEW-YORK — CHICAGO ET SAINT-LOUIS
LES GRANDS LACS — LES RICHESSES SOUTERRAINES
LES CHEMINS DE FER

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1876

A

M. ALBERT ROSTAND

EN TÉMOIGNAGE DE BON SOUVENIR ET DE VIVE SYMPATHIE

L. S.

PRÉFACE

—

Depuis une trentaine d'années, depuis que le *go ahead* des *Yankees* a retenti de l'Atlantique au Pacifique, le progrès industriel de l'Amérique du Nord a laissé bien loin tout ce qu'on avait vu jusque-là.

Ce peuple encore si jeune et qui nous avait habitués de sa part à tant de merveilles, résultat d'une vie toujours travailleuse, agitée et exubérante, s'est surpassé lui-même, si l'on peut ainsi parler, et a porté jusqu'aux dernières limites et son audace et son activité fébrile.

Dans les chapitres qu'on va lire, j'essaye d'esquisser quelques-unes de ces phases nouvelles que présente le monde américain, qu'il m'a été donné de visiter et d'interroger par cinq fois, à la suite de différentes missions que j'ai eu à remplir aux États-Unis entre les années 1859 et 1875.

Sortant par instants du domaine des choses purement matérielles, j'ai mêlé les études sociales aux études de l'industrie, et je n'ai pas laissé ignorer non plus que le tableau, si lumineux dans son ensemble, n'était pas sans quelques ombres attristantes.

J'espère qu'on ne m'accusera pas de partialité pour un peuple dont j'admire sincèrement les qualités viriles, tout en reconnaissant ses défauts. L'espèce de trouble moral auquel il est en ce moment en butte a frappé tous les observateurs, et inquiète tous les amis de la République américaine.

Si le lecteur fait à ce livre le même accueil bienveillant qu'à ceux que j'ai précédemment publiés sur les États-Unis, ce sera la plus douce récompense de l'écrivain et du voyageur.

L. SIMONIN.

Paris, mars 1876.

LE

MONDE AMÉRICAIN

SOUVENIRS DE MES VOYAGES

AUX ÉTATS-UNIS

CHAPITRE PREMIER

NEW-YORK ET LA SOCIÉTÉ AMÉRICAINE

I

Hier et Aujourd'hui.

En 1609, un navigateur anglais au service de la Hollande, Henry Hudson, recherchant après tant d'autres le fameux passage du nord-ouest qui devait conduire directement d'Amérique dans l'Inde, découvrait par le 40e degré 1/2 de latitude le grand fleuve qui porte son nom. Cinq ans après, les Hollandais jetaient sur les rives du fleuve, à 230 kilomètres de l'embouchure, les fondements d'une colonie à la fois station militaire et poste de traitants, Fort-Orange. Vers l'embouchure de l'Hudson, sur l'île de Manhattan, achetée aux Indiens, ils établissaient aussi un port de commerce qu'ils appelaient Nieuw-

Amsterdam. Les Anglais, proches voisins des Hollandais en Amérique, virent ces établissements de mauvais œil. Aucune limite précise ne séparant les deux peuples rivaux, la lutte ne pouvait tarder à naître. En 1664, les Anglais, sous un prétexte futile, s'emparèrent des possessions qu'on appelait déjà la Nouvelle-Hollande, les perdirent quelques temps après, et finalement, en 1674, les reprirent pour toujours. Nieuw-Amsterdam échangea son nom contre celui de New-York, et Fort-Orange le sien contre celui d'Albany.

Les soixante années de la domination batave marquent ce que l'on pourrait appeler les temps héroïques de New-York. Washington Irving a chanté cette époque dans un livre resté célèbre [1]. Le nom de *Knickerbocker*, qu'il donne à l'auteur supposé du récit, sert à distinguer familièrement aux États-Unis les descendants des anciens colons hollandais. Ce nom, aucun dictionnaire ne le mentionne et l'on en connaît encore moins l'étymologie. Aujourd'hui, c'est ainsi qu'on appelle les culottes courtes du genre de celles que portaient les premiers immigrants. Les fils de ceux-ci ont relevé ce sobriquet avec une sorte de fierté, et quelques-uns sont restés fidèles, avec une ténacité touchante, aux mœurs austères sinon aux costumes d'autrefois. C'est avec la culotte serrée aux genoux, les souliers à boucle, la perruque à queue et le tricorne sacramentel que la caricature aime à représenter en Amérique le personnage légendaire de Knickerbocker, le primitif colon.

Au temps où elle était hollandaise, l'île de Manhattan comptait à peine quelques centaines de hardis traitants qui faisaient, avec les Mohawks et les Mohicans, Indiens

[1] *A History of New-York from the beginning of the world to the end of the dutch dynasty*, by Diedrich Knickerbocker.

des nations iroquoïses et algonquines, le commerce des fourrures et surtout des peaux de castor. Les marchands établis à demeure à Fort-Orange et Nieuw-Amsterdam échangeaient ces pelleteries contre des armes, des munitions, de l'eau-de-vie, et les envoyaient dans les Pays-Bas. En retour, la mère-patrie expédiait sur ce point perdu du Nouveau-Monde des vivres, des liqueurs, des hommes. On ne tarda pas à cultiver le tabac, les légumes, le blé, à élever du bétail, à moudre le grain dans des moulins à vent qui s'élevaient sur des éminences naturelles au milieu de la Nouvelle-Amsterdam. Des gouverneurs, envoyés d'Europe ou nommés par les résidents, régissaient la petite colonie. Un fort, dont on voit encore les traces, commandait l'embouchure de l'Hudson ; chaque soir, lorsqu'on sonnait la retraite, les habitants rentraient chez eux et s'endormaient paisibles derrière les fossés et les murailles qui les mettaient à couvert d'une surprise des Indiens. Pendant le jour, au lieu qu'on nommait la Parade, devenu depuis la Batterie, on se promenait, on devisait devant la magnifique baie où l'Hudson marie ses eaux à celles de l'Océan. Pour tous ces colons peu affairés, le temps ne comptait guère, et le véridique historien de ces âges primitifs nous dit qu'à défaut de chronomètre on marquait les heures par la quantité de pipes que l'on fumait.

Ces façons patriarcales changèrent avec la domination anglaise. Le nombre des habitants passa bien vite de quelques centaines à plusieurs milliers, les affaires prirent un rapide essor, on établit un marché aux esclaves, on fonda un journal. Les armateurs de New-York ravitaillèrent de farine et de viande salée les Antilles, qui leur expédiaient du sucre et du café. Cependant d'autres places de commerce telles que Boston au nord,

Philadelphie, Baltimore, Charleston dans le sud, l'emportaient sur New-York. La place de Newport, dans le Rhode-Island, florissante par la pêche de la baleine, lui était aussi supérieure. Vint la guerre de l'indépendance (1776). New-York resta jusqu'à la fin le centre des forces anglaises ; elle ne fut évacuée qu'en 1783, à la signature de la paix. Dix ans après, sa population avait doublé : New-York comptait alors 35 000 habitants.

L'élan subit qu'a pris cette ville depuis la fin du dix-huitième siècle ne s'est plus arrêté. En 1807, c'est sur les eaux de l'Hudson que navigue le premier bateau à vapeur, celui de Fulton, le *Clermont* ; il remonte, pour son premier essai, de New-York à Albany, en emmenant des voyageurs. En 1825, le fameux canal de l'Érié est achevé et met New-York en communication directe, par l'Hudson, avec les immenses lacs du nord, véritables mers intérieures, et les plaines fertiles de l'ouest que l'on commence à coloniser. Arrivent bientôt les chemins de fer. En 1831, le grand *railroad* de l'Érié, qui se dirige vers les mêmes lieux que le canal, est décrété, et c'est grâce à ces deux voies économiques, comme à sa position exceptionnelle sur l'Océan, à la beauté, à la sûreté, à l'amplitude de son port et du fleuve large et profond qui y débouche, que New-York devient bientôt sans conteste la première ville des deux Amériques. En 1842, elle assure contre toutes les chances de l'avenir le service de ses eaux potables par la construction du bel aqueduc de Croton, que bien des capitales de l'Europe lui envient. Ni les incendies, ni les épidémies, ni les révoltes armées de la rue, qui viennent par moments la surprendre, ne peuvent enrayer un progrès continu. Ses édifices privés et publics se multiplient. Depuis un siècle, la population

de cette ville étonnante double tous les vingt ans ; elle dépasse aujourd'hui un million d'âmes.

Il n'y a que deux ports au monde qui font plus d'affaires que New-York, ce sont Londres et Liverpool. En un clin-d'œil, New-York a laissé bien loin derrière elle les villes ses sœurs qui lui avaient un moment disputé avec éclat la prééminence. La Nouvelle-Orléans, assise aux embouchures du Mississipi, San-Francisco, reine du Pacifique, ne pourraient même songer à lui contester un jour le premier rang, et encore moins, dans l'Amérique du Sud, Rio-Janeiro et Buenos-Ayres, aussi heureusement situées, qui commandent des territoires encore mieux dotés de la nature, mais où les hommes ont moins d'énergie et moins d'audace. New-York s'est décorée elle-même, dans un élan de légitime orgueil, du titre de cité impériale, *Empire-City;* on va voir qu'elle le justifie sous plus d'un rapport.

II

Le vieux New-York, le quartier des affaires, les journaux.

Il existe un plan curieux de New-York dressé cinquante-quatre ans après l'occupation anglaise, en 1728. Un remarquable fac-simile en a été récemment obtenu par des procédés héliographiques, et l'on peut le voir suspendu aux vitrines des principaux libraires de la grande cité commerçante. D'un côté sont gravées les armes de « son excellence John Montgomerie, capitaine-général et gouverneur en chef des provinces de sa ma-

jesté, New-York, New-Jersey, etc. » C'est un descendant des compagnons de Guillaume de Normandie, comme l'indique la devise française : *garde bien*, qui se déroule dans un cartouche au bas de son écu. De l'autre côté du plan sont les armes parlantes de New-York. Le champ est découpé, par les quatre ailes d'un moulin à vent posées d'écharpe, en quatre compartiments égaux dont deux barils de farine occupent ceux de droite et de gauche, et deux castors *passants*, ceux d'en haut et d'en bas. L'écu est flanqué d'un matelot hollandais tenant la sonde, en souvenir de la découverte de l'Hudson, et d'un aborigène, un Mohican muni de son arc. Ces armes de New-York ont été religieusement conservées ; le sceau de la municipalité n'en a jamais eu d'autres.

Sur ce vieux plan, la ville occupe déjà toute la pointe de l'île de Manhattan. On y voit un dédale de rues se croisant d'une façon irrégulière, et portant pour la plupart les noms qu'elles ont encore ; les dénominations royalistes ont seules été changées plus tard, à la suite de la révolution américaine. Un fort au bord de l'eau commande l'extrémité de la pointe, mais les murailles et les fossés des Hollandais ont disparu ; une rue, *Wall-street*, les rappelle et en marque une des directions. Sur un monticule, à l'extrémité opposée à la pointe de l'île, un moulin à vent ; au-delà, « la ferme du roi, » puis des terrains vagues, des eaux stagnantes, une prairie, nettement indiqués par le dessin et bordant « la grande route de Boston. » Sur les bords des deux rivières qui baignent l'île de Manhattan, l'Hudson ou rivière du Nord et la rivière de l'Est, sont tracés les quais, les entrepôts, les cours, les jetées, les chantiers maritimes, — *keys*, *docks*, *yards*, *wharves*, *slips*, — avec les noms respectifs des négociants auxquels ils appartiennent. La ville, qui contenait alors 8 000 habitants, est divisée en

six *wards* ou quartiers. On n'y compte pas moins de dix églises, y compris les deux des Hollandais, la synagogue des juifs et « l'église française ; » le reste appartient aux diverses sectes réformées, baptistes, quakers, presbytériens, luthériens. Partant de la place de la Parade, du pied du fort où est « la chapelle du roi, la maison du gouverneur et l'office de la secrétairerie, » se détache une grande artère, *Broadway*, la « rue large ; » elle vient mourir en une longue allée d'arbres, dans les terres qui marquent au nord-est la limite de la ville. Tout cela est soigneusement reporté sur le plan, dont le dessin, exécuté d'un burin à la fois élégant, correct et léger, nous peint d'une manière saisissante la cité de New-York telle qu'elle était il y a moins de cent cinquante ans.

Le fort, où vivait le gouverneur, où étaient installés les bureaux de la province, se nomme aujourd'hui *Castle-Garden;* il a été entièrement transformé, et ne sert plus qu'à des usages pacifiques. C'est là que débarquent depuis 1855 et chaque jour en si grand nombre, souvent plus de mille à la fois, les pauvres émigrants qui viennent de tous les points du globe demander aux États-Unis la liberté, l'indépendance et le bien-être que le sol natal leur refuse. Le château a vue sur l'Hudson. Il est entouré d'un jardin semé d'arbustes et de fleurs ; tout à côté un quai superbe, couronné de blocs de granit. Sur l'immense rade, fermée, défendue comme un lac et aux eaux toujours calmes, des centaines de bateaux vont et viennent, au milieu desquels, couronnés d'un panache de fumée et faisant à chaque seconde entendre le bruit strident de leur sifflet, les bacs à vapeur ou *ferries* qui relient les deux rives de l'Hudson et de la rivière de l'Est. On ne saurait offrir à l'arrivant un plus magique spectacle, ni mieux accueillir l'étranger.

Remontons la grande rue qui s'ouvre devant nous. La

foule des voitures, des omnibus, des charrettes, qui se heurtent de tous côtés, rend la chaussée inabordable au piéton. Il a peine à se frayer un chemin le long des trottoirs, et nulle ville au monde, pas même Londres avec sa *Cité* si affairée, si bruyante, ne peut le disputer à *Broadway* de New-York pour le mouvement et l'animation. Aucune dame dans cette foule pressée. Cela dure pendant huit heures continues, sans une minute de répit, de neuf heures du matin à cinq heures du soir, sur plus de quatre kilomètres, de la Batterie à Union-Square, c'est-à-dire sur une longueur presque égale à celle des boulevards de Paris, de la Madeleine à la Bastille. A Union-Square, Broadway n'est qu'à son milieu; mais le quartier des affaires finit et la ville commence à être plus calme. Quelques-unes des rues latérales offrent le même encombrement. Le bruit ne cesse que le dimanche, où tout chôme et tout s'endort, où tout est mort dans la grande ville, comme le veut l'observance biblique.

Jetons les yeux autour de nous. Ce ne sont partout que boutiques aux montres voyantes, criardes, sans goût, où les prix sont inscrits en chiffres d'un pied de long. Des enseignes gigantesques appellent de tous côtés le passant; quelques-unes, peintes sur des toiles transparentes portées sur des cordes, traversent la rue dans toute sa largeur, jetées au niveau des étages supérieurs d'une fenêtre à l'autre vis-à-vis. Dans ce quartier, qui naguère encore était la résidence favorite du monde élégant, tous les appartements sont occupés par des bureaux. C'est à peine si la famille du gardien, le *janitor*, qu'il ne faut pas confondre avec le concierge parisien, trouve pour se loger une place étroite dans les combles. Le rez-de-chaussée et le sous-sol sont dévolus aux magasins, aux dépôts de marchandises. Des appareils élévateurs mettent les lourds colis en mou-

vement. On a recours le plus qu'on peut aux moyens mécaniques dans ce pays où la main-d'œuvre est si chère, et où le citoyen répugne à faire fonction de portefaix.

Nous voici dans *Wall-street*, le quartier de la finance. Cette rue qui se détache de Broadway pour descendre vers la rivière de l'Est, est, avec deux ou trois autres parallèles ou transversales et plus courtes, le centre des affaires de banque. C'est comme Lombard-street à Londres et plus agité encore. Ce petit point de l'immense ville, à peine perceptible sur un plan à grande échelle, est celui où se signent et s'encaissent chaque jour des milliers de traites dont le monde entier connaît la signature et où se liquident, dans une chambre de compensation ou *clearing-house*, les transactions de la place pour une valeur d'environ deux cents milliards de francs chaque année. Soixante maisons de banque échangent là quotidiennement leur papier, et par des virements qu'amènent naturellement les relations d'affaires arrivent en quelque sorte à payer sans argent. Il a suffi en 1871 de débourser ainsi 5 milliards pour en payer 170, soit 1 pour 34. Cette ingénieuse invention du *clearing* a été empruntée à l'Angleterre, et ne date à New-York que de 1853; elle a peine à s'acclimater à Paris, qui est cependant une des premières places monétaires du globe.

C'est auprès de l'établissement du *clearing-house*, dans ce qu'on appelle *gold-room* ou la chambre de l'or et *stock-exchange* ou l'échange des valeurs, à proprement parler la Bourse, que se débattent chaque jour, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, la prime de l'or, — depuis la guerre de sécession le papier-monnaie est la seule monnaie légale, — et le cours des divers titres financiers cotés, rentes publiques, actions ou obligations industrielles, de chemins de fer, de canaux, de mines. Ceux qui

sont entrés à la Bourse de Londres ou de Paris, à l'heure où elles fonctionnent, n'ont qu'une idée affaiblie du vacarme qui règne, vers midi, à la Bourse des valeurs de New-York. Si l'on ne savait ce qu'ils font, on prendrait tous ces hommes pour des fous; on se demande comment ils arrivent à s'entendre.

Le *stock-exchange* occupe un bel édifice au coin de Wall-street. Renonçant à la simplicité d'autrefois que l'Angleterre n'a pas encore bannie, le banquier de New-York a lui-même des bureaux splendides. Elle a été démolie, la vieille maison qui l'abritait hier, lui et ses commis, pour faire place à un édifice à façade somptueuse, où se marie le marbre de Carrare au granit et au porphyre américains. A ces millionnaires improvisés, il faut des palais, même pour leurs opérations de banque. Le financier Fisk, aventurier effronté, qui tomba, il y a quatre ans, sous la balle d'un rival en amour et en affaires, a donné l'un des premiers l'exemple de ces transformations. Jay Cooke l'avait imité, qui fit au mois de septembre 1873 cette faillite formidable qui en entraîna tant d'autres, si bien que le monde financier ne vit jamais panique pareille, et que la Bourse de New-York dut être fermée pendant dix jours pour que la crise pût s'apaiser, et cette crise dure encore! D'autres grands financiers ont à leur tour suivi la mode et érigé un temple à la finance. A Londres, à Liverpool, ces rivales européennes de New-York, on vous fera encore asseoir devant une table de bois blanc, sur une chaise de paille, dans un bureau poudreux, obscur; ici l'on vous offre un élégant fauteuil et même une chaise berseuse, un *rocking-chair*, dans une salle bien décorée, inondée de lumière, et dont les tables sont en bois sculpté.

On a voulu jouir de tous les conforts. Tandis que les agents de change vigilants marquent sur leur carnet, à la

bourse de l'or ou des titres cotés, le taux oscillant des différentes valeurs, le banquier n'a point à se déranger pour en connaître les fluctuations. Un appareil télégraphique, installé dans un angle de ses bureaux et dont le bruit saccadé vous prévient dès l'abord comme le tic-tac d'un moulin, imprime d'une façon continue, sur une bande de papier qui se déroule, le cours de toutes les valeurs à l'instant précis où on le crie. Les nouvelles télégraphiques arrivées d'Europe ou de l'intérieur, le prix courant des principales marchandises, ne sont pas non plus oubliés, et chacun peut relever à son aise, sur cet appareil qu'on trouve dans tous les bureaux, l'indication qui l'intéresse. On a fait d'autres applications de la télégraphie électrique. Il y a par exemple dans quelques magasins un timbre qui sert à prévenir immédiatement la police dans le cas où l'on soupçonne un prétendu chaland; l'agent de sûreté arrive et le pince en flagrant délit.

Aux allures de ces hommes sans cesse agités, il faut l'instantanéité de l'étincelle électrique. Le plus riche restaurateur de New-York, Delmonico, dix fois millionnaire, chez lequel tous les gens de Wall-street et des rues circonvoisines vont vers une heure prendre à la hâte, debout, un *lunch* et un *drink*, c'est-à-dire manger un morceau et se désaltérer, n'a pas manqué d'introduire dans son établissement le précieux télégraphe des valeurs. Il est là, dans le vestibule, où conduit un large escalier extérieur, couronné d'un fronton circulaire que portent des colonnettes de marbre. On dirait l'entrée coquette d'un petit temple grec ou romain; c'est l'endroit où le Vatel de New-York gagne chaque jour des sommes folles.

Pendant que l'appareil galvanique, à la marche intermittente, est consulté par quelques joueurs fiévreux, pénétrons dans la salle à manger. Une affiche prévient en en-

trant ceux qui mâchent du tabac de vouloir bien respecter les marbres. Tout le monde mange debout, le chapeau sur la tête. C'est à peine si quelques délicats assis occupent le coin étroit d'une petite table. Voici devant le comptoir étalés tous les plats qui peuvent séduire un client pressé : les sandwiches en piles énormes, les viandes froides en larges tranches, la salade de homard toute faite, hautement pimentée, la soupe aux huîtres où nagent de petites galettes, enfin mille pâtisseries feuilletées, rissolées, crémantes, que les affamés avalent d'une seule bouchée. C'est ensuite le tour des boissons alcooliques, depuis le champagne mousseux, que l'on boit à tout propos, jusqu'à l'ardent *whisky*, depuis l'innocent *claret*, le fin bordeaux venu de France, ou l'*ale* et le *porter* anglais et le *lager* ou bière allemande jusqu'au *sherry* couleur de topaze fabriqué autre part que dans les celliers de Xérès. Dans un saladier aux dimensions formidables s'étale un lac de vin aromatique. A côté, pour ceux en petit nombre qui ont fait vœu de tempérance, une cruche d'eau glacée. Des échansons attentifs versent les liqueurs à plein verre, ou vous passent avec confiance la bouteille, s'ils sont occupés à préparer pour d'autres ces breuvages composites chers à tous les Américains. La menthe poivrée, le zest d'orange ou de citron, s'y marient à la glace et à diverses liqueurs enivrantes. La règle veut qu'on boive cela avec un chalumeau. Le *drink* avalé, on prend en passant un havane, que l'on mâche plus qu'on ne le fume, et l'on court de nouveau aux affaires jusqu'à quatre heures. Nulle causerie, nul entrain, nul rire, ce serait pure perte de temps.

Laissons les banquiers, les négociants, les courtiers empressés retourner à leur *office*, et saluons encore, dans le quartier où nous sommes, les bourses du coton, des grains, des viandes salées, du pétrole, du tabac, où s'a-

chètent et se vendent chaque jour pour une valeur de plusieurs millions de dollars de ces marchandises, puis reprenons la route de Broadway. Devant Wall-street se dresse l'église gothique de la Trinité, une des plus belles et des plus anciennes de New-York, aux tourelles élégantes, à la flèche élancée, haute d'environ cent mètres, et du sommet de laquelle se déroule un panorama sans rival, toute la campagne environnante qu'arrosent les eaux de l'Hudson. Édifiée par les Anglais peu de temps après qu'ils se furent emparés de la ville, cette église a été deux fois brûlée, deux fois reconstruite. Elle est entourée d'un ancien cimetière où sommeille sous le gazon et à l'ombre d'arbres séculaires plus d'un illustre mort. Gravé sur la pierre, on relève le nom d'Alexandre Hamilton, qu'Aaron Burr tua dans un duel, et, en entrant dans la nef, celui du brave capitaine Lawrence, qui, frappé à mort sur le vaisseau qu'il commandait dans la campagne contre l'Angleterre en 1813, ne dit à ses hommes que ces mots : « Ne rendez pas le navire ! » Les jeunes *boys* de New-York savent tous son histoire par cœur.

Tout auprès de *Trinity-Church*, à droite, à gauche, en face, comme si les choses de la terre devaient côtoyer les choses divines, une nouvelle série de gigantesques édifices, de banques de toute nature et de toute nationalité, des bureaux de change, de chemins de fer, de bateaux à vapeur, d'entreprises de tout genre, de messagerie, de commission, de dépôts. N'oublions pas les *safe-deposits*, où, moyennant une redevance mensuelle légère, variable suivant les cas, des compagnies autorisées, *incorporées*, vous louent un coffre, une sorte de tiroir d'acier numéroté, noyé dans un mur de granit souterrain. Vous y déposez, vous y cachez vous-même les valeurs, les objets précieux que vous voulez assurer contre toute chance de

perte, de vol, d'incendie : titres de bourse, argenterie, bijoux, diamans, papiers d'affaire ou de famille. La compagnie vous donne votre clé, une merveille de serrurerie impossible à reproduire sans le modèle, et vous venez, quand il vous plaît, inspecter votre cassette. Vous l'emportez pour cela dans un *box* ou bureau fermé, où nul ne vous voit, vous détachez seul vos coupons, prenez vos notes. On ne vous donne aucun reçu de vos dépôts, on n'en répond point, mais une garde attentive veille nuit et jour autour et au dedans du monument, nul voleur n'a encore tenté d'envahir cette forteresse, et toutes les précautions sont prises contre l'incendie, si jamais il s'attaquait à ces caves de granit et d'acier. On dit que l'idée de ces compagnies de dépôt de sûreté vient d'Angleterre; elles n'existaient pas en effet à New-York il y a quelques années. Aujourd'hui on les rencontre dans Broadway au nombre d'une douzaine, et toutes distribuent de gros dividendes à leurs actionnaires. Les banquiers de Paris, quand on leur parle de ces choses, répondent que les mœurs, les idées françaises y sont rétives; ils devraient cependant en faire l'essai.

Un peu plus loin que l'église de la Trinité est un vaste édifice tout en granit, presque achevé, et dont le style, où la puissance s'unit à la sobriété, fait honneur à l'école architecturale américaine. C'est là que la poste et la douane s'installeront définitivement demain. Une des immenses façades donne sur un *square*, planté d'arbres, où est aussi l'hôtel de ville ou *City-Hall*, qu'elle écrase. Au voisinage de ce square, qui a vu se dérouler les diverses péripéties de plus d'uu soulèvement populaire, se profilent les magnifiques bureaux des plus grands journaux de New-York. La façade somptueuse de quelques-uns de ces édifices privés fait pâlir celle des édifices publics. C'est là que sont le

Herald, le *Times*, la *Tribune*, le *Staats-Zeitung*, ce dernier allemand. Certaines de ces feuilles se tirent à plus de cent mille exemplaires chaque jour, et contiennent quelquefois seize pages de texte et d'annonces en caractère très serré. Le prix en est modique, trois ou quatre *cents* par exemplaire, — le cent est égal à l'un de nos sous. Le *Times* de Londres est dépassé par le *Times* et le *Herald* de New-York. La machine automatique qui imprime ce dernier, et qui fait seule toute la besogne, est la plus rapide, la plus puissante, la plus ingénieuse qui se puisse voir.

On sait que la presse américaine tient à honneur d'être toujours en éveil, sur la brèche, aux aguets. Elle a jeté partout, sur l'un et l'autre hémisphère, le bataillon de ses enfants perdus, ces irréguliers qu'on nomme les *reporters*. Ils ont mission de tout relater, et rien de nouveau ne leur échappe. Quelques-uns sont des observateurs du premier mérite. On ne recule devant aucune avance d'argent, et l'on fait d'énormes bénéfices. On a devancé quelquefois les gouvernements eux-mêmes dans la connaissance des nouvelles politiques. C'est le *Herald* qui, lors de la guerre d'Éthiopie, fit passer aux Anglais le télégramme annonçant la prise de Magdala; c'est lui, c'est un de ses *reporters*, depuis lors justement célèbre, M. Stanley, qui découvrit Livingstone, perdu depuis des années autour des grands lacs de l'Afrique centrale. Le *Herald* a été fondé par M. Bennett, un Écossais émigré et pauvre, qui y a fait une immense fortune. Il est mort récemment, et son fils lui a succédé. On évalue à dix millions de francs le montant des annonces annuelles du *Herald :* c'est trente mille francs par jour. Une des curiosités de cette feuille sont les *personals*, qui en ouvrent la première colonne. Les amoureux, avec une insistance quoti-

dienne qui jamais ne se lasse, y dévoilent leurs tourments et demandent des rendez-vous. Le *Herald*, bien qu'appartenant au parti *républicain* qui a porté le général Grant à la présidence, a vigoureusement combattu la troisième réélection à laquelle semblait aspirer le général, et démontré l'un des premiers les dangers du césarisme qui menaçait la république américaine. La campagne a atteint son but : le général a fait dire publiquement par ses amis que, fidèle au précédent créé par Washington, il ne se représenterait pas une troisième fois.

Si le *Herald* est le rival heureux du *Times* de Londres, la *Tribune* n'a pas de rival aux États-Unis pour la bonne tenue, le sérieux et l'honnêteté de sa rédaction. Feu M. Horace Greeley, qui joignait à sa qualité de journaliste celle d'agronome distingué, et qui faillit, aux dernières élections présidentielles, l'emporter sur le général Grant, a été jusqu'à sa mort l'âme de la *Tribune*. Un des premiers, il a prêché l'émancipation des esclaves et s'est déclaré contre le sud. C'est encore lui qui dénonça publiquement, il y a cinq ans, les fraudes d'une municipalité sans vergogne, et paya de sa bourse une copie de registres falsifiés qui permirent de convaincre et de condamner les coupables. Le public avait pour cet homme, un peu paradoxal, de façons surannées, une vénération profonde. On aimait et l'on aime encore à répéter ses bons mots. On le savait intègre, dévoué sans réserve à la chose publique; c'était le Franklin moderne de New-York.

III

Les hôtels, les magasins, les théâtres.

Continuons notre promenade. Voici maintenant les hôtels : le *Saint-Nicholas*, le *Metropolitan* et bien d'autres, vastes caravansérails ouverts jour et nuit. Ils sont peu à peu remontés dans Broadway avec la ville elle-même. Autrefois on citait *Astor-House*, près la place de l'Hôtel-de-Ville. Quelques vieux *Yankees*, quelques négociants de l'intérieur sont restés par habitude fidèles à cette maison ; elle ne tardera pas à fermer ses portes, comme les fermeront aussi quelque jour les hôtels que nous venons de citer, car la ville monte, monte sans cesse, et le commerce l'envahit de plus en plus. Or, il n'est pas comme il faut d'habiter près des marchands, fût-ce dans un hôtel, et la mode, ici comme ailleurs, rend des arrêts qui sont sans appel. C'est pourquoi si nous avançons dans Broadway, à cinq, six et sept kilomètres de la pointe de la Batterie, nous rencontrons encore nombre de grandes maisons fort achalandées, telles que la *Cinquième-Avenue* et *Windsor*.

Tout ce qu'on trouve dans ces hôtels aux façades monumentales, aux mille chambres, chacun le sait. Ce ne sont partout qu'escaliers grandioses, tapis moelleux, bains à tous les étages, souvent même dans tous les cabinets, salles à manger luxueuses, ascenseurs pour les voyageurs, pour les bagages, pour les domestiques, salons de réception particuliers ou publics, boudoirs élégants pour les dames. On n'a pas même oublié l'appartement spécial pour les nouveaux mariés, le *wedding-room*. L'eau froide

et l'eau chaude montent dans les plus petits réduits; le gaz éclaire gratuitement partout; la taxe vexatoire de la bougie, familière aux hôtels européens, est inconnue. Voici le bureau où l'on vous délivre un billet de chemin de fer, de *steamer;* voici le barbier, le marchand de journaux, de cigares, le marchand de modes et de bimbeloterie, le bijoutier, le pharmacien, le tailleur, le chapelier: ils sont de l'hôtel. Quant à la buvette, elle est somptueuse et toujours pleine; à côté, une vaste salle avec une demi-douzaine de billards.

Depuis cinq heures du matin jusqu'à minuit, ce sont des noces de Gamache en permanence : déjeuner, goûter, dîner, thé, souper, à des heures et suivant une ordonnance prévues. Vous pouvez faire cinq repas par jour, vous asseoir cinq fois à table; ne rougissez point, il y en a qui le font. Sur une carte plus longue que celle d'aucun restaurant, choisissez autant de plats que vous voulez, on ne vous impose aucune limite et vous n'en payez pas un centime de plus. Ce n'est pas que la cuisine soit bonne ni convenablement préparée. On vous sert à l'américaine, tous les plats à la fois, et vous avez devant vous les flacons de tout un laboratoire pour les assaisonner à votre goût. Le chef est Français; mais il a dû renoncer aux bonnes traditions en changeant de milieu. Il est payé comme un ministre, ce maître des basses-offices, jusqu'à deux mille francs par mois.

Il faut se plier à la discipline de la maison, n'avoir faim de certaine façon qu'à certaines heures. L'étranger naïf qui est venu se perdre dans ces caravansérails étourdissants, et pour lequel quelques maisons, prenant en pitié ses caprices, ont essayé de monter des hôtels à l'européenne, l'étranger regimbe et se plaint. On ne s'inquiète pas de ses critiques, on n'a pas le temps d'y répondre; on ne cherche

à retenir personne, et l'on a plus de monde qu'on ne veut. En entrant, il faut laisser son individualité à la porte; vous n'êtes plus qu'un numéro taxé à tant par jour, sauf le vin et les extras, qui coûtent gros. A part cela, ce n'est que quatre ou cinq dollars, vingt ou vingt-cinq francs, dans les meilleurs endroits, moyennant quoi vous pouvez jouir de tous les avantages de ces capharnaüms. Vous ne devez plus rien à personne, pas même aux garçons, des nègres et des Irlandais, qui du reste sont vos égaux, vous servent le moins et le plus mal possible, mais ne vous demandent rien. Ils ne songent même pas à devenir en peu d'années millionnaires comme le patron qui tient l'hôtel. Il y a des familles qui aiment cette vie, qui s'installent sans façon à l'auberge, le mari, la femme, les enfants. Il est plus commode et plus économique de vivre en camp volant que d'avoir un foyer à soi, et le luxe d'emprunt de ces maisons est fait pour plaire à des parvenus. Ces sorte de clients à demeure, presque aussi nombreux que les voyageurs de passage, se font vite reconnaître. Le soir, les dames viennent dîner en tenue de bal, fleurs dans les cheveux, robe claire, décolletée. On mange à la hâte, on avale été comme hiver de pleins verres d'eau glacée, on s'abreuve de champagne, puis tout ce monde se promène dans les galeries ornées de glaces, brillamment illuminées; c'est la foire à la vanité dans son étalage le plus cru. Les hommes ennemis de la montre quittent la compagnie des dames, et s'en vont dans l'*atrium* de l'hôtel, l'immense vestibule d'entrée, mâcher silencieusement du tabac. Les bottes appuyées sur les fauteuils ou aux balustrades du fumoir, ils passent là des heures entières, seuls; ils ruminent dans leur cerveau les affaires de la journée ou s'endorment en rêvant à celles du lendemain.

Les grands magasins le disputent aux hôtels pour la somptuosité des façades, pour l'étendue des bâtiments. Le fameux marchand de nouveautés Stewart, qui de pauvre émigrant irlandais est devenu « le prince marchand, » a deux *stores* dans Broadway, un pour le gros dans le bas de la ville, l'autre pour le détail entre la neuvième et la dixième rue. Ce sont deux monuments qui occupent chacun toute une île. Une armée de commis y aune, y emballe du matin au soir les étoffes soyeuses et mille colifichets féminins. Les bénéfices nets du patron, à chaque inventaire de fin d'année, se soldent par des millions de dollars. En 1869 on parlait de trois millions, soit quinze millions de francs pour chacun des derniers exercices.

Les théâtres, par la magnificence qui distingue la plupart d'entre eux, marchent de pair avec les magasins et les hôtels. L'Académie de musique, où l'on joue tous les hivers l'opéra italien; le Théâtre-Français ou *Lyceum*, où l'on donne nos opérettes; le théâtre de Booth, où trône Shakspeare sous la direction des deux frères de celui qui assassina Lincoln, et qui était lui-même le premier tragédien des États-Unis; le Grand-Opéra, bâti par le banquier Fisk, qui trouva plaisant d'avoir ce théâtre à côté des bureaux du chemin de fer dont il avait pris la direction, — toutes ces salles sont vastes, décorées avec goût, bien aérées, bien éclairées, et l'on y circule aisément. Il est inutile de citer Bowery, chéri du peuple et renommé pour ses pièces lugubres, Niblo's, Olympic, Wallack, et nombre d'autres, où l'on joue le drame et la comédie, quand des *minstrels* ou ménétriers, travestis « en nègres d'Éthiopie, » n'y exécutent pas leurs danses de caractère et n'y chantent pas leurs traditionnelles chansonnettes, initiant les hommes du nord à l'ancienne et pittoresque vie des esclaves du sud. Non contents de cela, les *minstrels*

se permettent une foule d'allusions transparentes sur les choses et les hommes du jour : on dirait le théâtre d'Athènes au temps d'Aristophane. En 1874, à propos du débat scandaleux qui s'éleva au milieu de l'église de Plymouth, à Brooklyn, et où le célèbre prédicateur Beecher, directeur de cette congrégation, fut compromis de la façon la plus grave avec une de ses pénitentes, les *minstrels* s'en donnèrent à cœur joie tous les soirs. Renchérissant sur les allusions, un théâtre de genre fit mieux : il mit impudemment en scène ce sujet scabreux, et chacun put marquer de leur vrai nom les principaux personnages de ce triste drame. Sur les planches, la liberté côtoie bien vite la licence, et l'on voit souvent à New-York exhiber tous les soirs à certains théâtres les danses les plus impudiques.

L'Amérique n'a pas, à vrai dire, de théâtre national, ni même d'artistes indigènes, à part les *minstrels*. Tous les autres artistes, surtout ceux des théâtres lyriques, viennent ordinairement d'Europe. Les pièces qu'on joue sont écrites par des auteurs américains, et alors elles sont d'une médiocrité qui désarme toute critique, ou empruntées au théâtre anglais. Sheridan, Shakspeare ont des interprètes de mérite, et Mlle Charlotte Cushman donne heureusement la réplique au tragédien Edwin Booth, héritier du talent de son frère. On s'étudie à traduire les pièces les plus en renom du théâtre français contemporain. Volontiers on déguise la traduction sous le nom d'*adaptation* ou d'arrangement; quelquefois on va jusqu'à couvrir le plagiat sous un titre, des noms et des formes d'emprunt. En somme, les productions originales font presque absolument défaut. Il est évident que la mission des Américains n'est pas encore d'écrire des pièces de théâtre. A eux de féconder le sol, d'y ouvrir des

routes, des canaux, des mines, de bâtir partout des usines, de jeter des villes au milieu du désert, d'abréger, de soulager le travail manuel par les inventions mécaniques. C'est là, semble-t-il, leur principal rôle pour le moment, et il peut leur suffire.

Il est à New-York bien d'autres lieux d'amusement. Le cirque du fameux Barnum y fait toujours fureur. Il y a deux ans, sur un espace couvert, immense comme le Colysée de Rome, Barnum a exhibé, dans une procession triomphale et sous le titre alléchant de « Congrès des nations, » les cours du monde entier, sans oublier la cour papale et celles de Perse et de Chine. Sultans et sultanes, rois et reines, empereurs et impératrices, chambellans, cardinaux, maréchaux, khans, beys, mandarins, s'avançaient solennellement à pied, à cheval, sous le dais, en grand costume, musique en tête, et par groupes distincts. Celui qui faisait Pie IX, coiffé de la tiare et des habits pontificaux, était sérieux comme un pape sur la *sedes gestatoria*, portée par quatre princes de l'église. La reine Victoria, le khédive, et, par un singulier anachronisme, l'empereur Napoléon Ier avec « le petit chapeau et la redingote grise, » attiraient surtout l'attention. Non content de cette exhibition sans pareille, Barnum faisait danser des éléphants, courir des autruches, et finissait son spectacle par une foire à l'anglaise au milieu d'une armée de comparses, de jeux de toute sorte, accompagnés d'un bruit assourdissant. Des milliers de spectateurs venaient deux fois par jour au « cirque romain, » et le *showman* ou montreur de bêtes, comme Barnum aime à s'appeler, après avoir fait des avances considérables, réalisait d'énormes bénéfices. Il ne partit pour l'intérieur que quand la curiosité publique fut saturée. Cet étrange *impresario*, doublé d'un habile mystificateur, dépense, dit-on, par an jusqu'à deux mil-

lions de francs pour ses réclames. Bien qu'ayant dépassé la soixantaine, il s'est remarié avec une jeune fille en septembre 1874, a fait annoncer la chose à son de trompe, et n'a pas manqué de prendre à l'hôtel Windsor la chambre des nouveaux mariés.

Dans une société en apparence aussi religieuse que la société américaine, il est de règle que tous les théâtres soient strictement fermés le dimanche. Cependant il en est qui arrivent à ouvrir ce jour-là, au moyen d'un compromis subtil qui n'étonnera point ceux qui sont au courant des sous-entendus auxquels se complaît le caractère anglo-saxon. Il faut avant tout sauver la forme. On annonce de la musique religieuse, un *concert spirituel*, et l'on joue des airs d'opéra-bouffe, par exemple *la Fille de madame Angot*. Les concerts du Parc-Central ne fontionnent pas autrement, et les artistes français emploient sur leurs affiches le même expédient quand ils veulent jouer le dimanche. Il en est de même encore de *Tivoli*, qui n'exhibe que des *clowns* et ne chante que des chansonnettes grivoises.

IV

Les rivières du Nord et de l'Est, la voirie, les moyens de transport.

On a dit que New-York était bâtie sur l'île de Manhattan qu'entourent les eaux de l'Hudson et celles de la rivière de l'Est. Celle-ci n'est en réalité qu'un bras de mer qui détache Long-Island ou l'Ile Longue de la terre ferme,

et qui d'autre part se réunit à l'Hudson par la « rivière de Harlem. » New-York, avec sa population de plus d'un million d'âmes, qui sera peut-être de deux millions dans vingt ans, est déjà trop à l'étroit sur son île. En 1873, elle a franchi la rivière de Harlem et s'est annexé le comté voisin de Westchester; mais New-York ne s'arrêtera pas là, car déjà elle ne semble faire qu'une avec la ville de Brooklyn, qui la regarde de l'Ile-Longue, sur la rivière de l'Est, comme Tarascon en France regarde Beaucaire sur le Rhône. Brooklyn, « la cité des églises, » a pour sa part plus de 500 000 âmes. Comme la vie y est moins chère qu'à New-York, c'est là qu'habitent un grand nombre d'hommes d'affaires qui le matin passent le bac pour se rendre dans Wall-street et le soir retournent chez eux. C'est aussi à Brooklyn que New-York a son principal cimetière, celui de Greenwood, qui mérite d'être cité parmi les plus beaux dans un pays où l'on a su transformer en gracieux jardins et en parcs ombreux le champ du repos éternel.

Non contente de tous les *ferries* qui l'unissent à la ville-sœur, New-York jette en ce moment sur la rivière de l'Est, de concert avec Brooklyn, le plus gigantesque pont suspendu qu'ait conçu l'art de l'ingénieur. Il coûtera 40 millions de francs. Les piles de ce pont, hautes de 85 mètres au-dessus de l'eau, un tiers de plus que les tours de Notre-Dame de Paris au-dessus du sol, ont été commencées en 1870 et sont presque terminées. La distance qui les sépare mesure environ 500 mètres. Le tablier des deux ponts suspendus jetés sur le Niagara est moins long, et déjà nul pont au monde ne pouvait leur être comparé. Comme on témoignait à l'ingénieur, M. Rœbling, qui a projeté les hardis travaux de la rivière de l'Est et qui, au milieu de difficultés inouïes, avait mené

à bien l'œuvre du Niagara, quelques craintes sur la durée de son dernier pont eu égard à l'énorme longueur jetée en suspension sur le vide : « J'en ferai un qui aura 1 000 mètres de portée, répondit-il, et le calcul me confirme qu'il résistera indéfiniment. » La mort est malheureusement venue frapper cet homme éminent avant qu'il ait achevé tous ses travaux. Il est certain que nul pont suspendu en Amérique n'a donné lieu aux mêmes accidents qu'en France et que nous avons tort, depuis plus de vingt ans, de rejeter un système de construction très-économique, et que souvent rien ne peut avantageusement remplacer. Par un ensemble de câbles de retenue bien combinés, on peut mettre un pont suspendu à l'abri de l'atteinte des plus terribles ouragans, l'exemple des ponts du Niagara le prouve. Le seul danger à craindre, et il est facile à éviter par des règlements et une surveillance sévères, c'est celui du mouvement cadencé d'un grand nombre d'hommes ou d'animaux passant à la fois. C'est dire que la désastreuse catastrophe du pont d'Angers, qui vint en 1850 attrister la France et noyer des centaines de pauvres soldats dans les eaux de la Loire, eût pu être aisément évitée.

La hauteur du tablier du pont de la rivière de l'Est au-dessus du niveau des eaux étant de 40 mètres, le plus grand clipper pourra passer sous ce pont toutes voiles dehors. La longueur totale du pont, qui partira de la place de l'Hôtel-de-Ville à New-York et entrera bien avant dans Brooklyn, dominant dans un cas comme dans l'autre les maisons aux abords de la rivière, sera de 1 800 mètres, y compris les deux viaducs d'accès. Les habitants de Brooklyn calculent déjà qu'il leur sera plus aisé de prendre le bac lorsqu'ils n'auront qu'à se rendre d'un bord de la rivière à l'autre. Quant à la largeur totale du ta-

blier, elle sera de 26 mètres, ce qui est la largeur d'une rue comme Broadway; cette dimension permettra de ménager de chaque côté une voie ferrée et une voie charretière, plus une passerelle au milieu, élevée de 3 mètres. Les promeneurs jouiront à leur aise du haut de ce belvédère, deux fois plus élevé qu'une maison à cinq étages, de la plus fraîche brise et du plus magique horizon. Les fondations des piles ont été établies au moyen de l'air comprimé par des procédés aussi hardis qu'ingénieux; elles s'enfoncent de 25 mètres sous l'eau, dans le sable, jusqu'au terrain solide, qui porte gaillardement et pour l'éternité ces gigantesques et pesantes tours qu'on aperçoit d'une lieue.

En remontant la rivière de l'Est, au-delà de Brooklyn, on salue à gauche, sur l'île de Manhattan, les innombrables rues de New-York qui viennent mourir au bord de la rivière; à droite sur l'Ile-Longue, les agglomérations de plus en plus populeuses et pressées de Williamsburg, Greenpoint, Hunter's-Point, Ravenswood, Astoria, qui ne feront demain qu'une seule et grande ville. Çà et là sont encore d'élégants cottages, qui disparaissent au milieu de la verdure et des fleurs. Sur la rivière elle-même se succèdent les îles de Blackwell, de Ward et de Randall, où sont heureusement isolés, au milieu de l'eau et du bon air, dans des édifices de briques ou de granit ayant chacun le style voulu, le pénitentier, l'hôpital des fous, celui des immigrants, « l'asile des ivrognes » et diverses maisons de refuge, en un mot toutes les institutions charitables et de correction que la ville de New-York a tenu à honneur de prendre sous sa sauvegarde.

Entre l'île de Ward et Astoria est un chenal qui se nomme *Hell-Gate* ou la Porte-d'Enfer. Il est semé de roches à fleur d'eau qui gênent la grande navigation et don-

nent naissance à des courants. Depuis 1870, on a ouvert de vastes chambres de mine sous l'eau pour faire sauter ces roches. Ces audacieux travaux seront bientôt terminés. On allumera toutes les mines à la fois au moyen de l'étincelle électrique, une formidable explosion se produira, soulevant l'eau en tourbillons, pulvérisant les roches en déblais, qu'on enlèvera au moyen d'une drague à vapeur, et le chenal sera complétement libre. Alors les *steamers* d'Europe pourront prendre cette voie, à la fois plus sûre et plus rapide, et arriver à New-York par la rivière de l'Est, gagnant ainsi une couple de centaines de milles, c'est-à-dire près de vingt heures sur le parcours total. C'est une économie de temps dont il faut tenir compte. Les Américains sont coutumiers de ce genre de travaux sous-marins, et ils ont fait déjà sauter par des opérations analogues, heureusement et rapidement menées à bien, des roches qui gênaient l'entrée des ports de Boston et de San-Francisco.

Le chenal de Hell-Gate franchi, la rivière de l'Est s'élargit en un bras qu'on nomme le *Sound*, et qui s'unit plus loin à l'Océan. Du côté opposé, au-delà des îles de Ward et de Randall, commence la rivière de Harlem, qui n'est qu'un faux bras de l'Hudson. Si nous descendons le grand fleuve à partir de ce point, nous apercevons sur la rive gauche New-York avec le prolongement des rues que nous relevions tout à l'heure, et sur la rive droite Fort-Lee, au-delà duquel s'étendent de plantureuses campagnes, puis Weehawken et Hoboken, peuplées d'Allemands, et Jersey-City. C'est là, tout le long de la rivière, que sont les docks, les ateliers, les gares du grand chemin de fer de l'Érié. Jersey-City fait face à la cité impériale sur l'Hudson, comme Brooklyn sur la rivière de l'Est. L'Hudson sépare ici les deux états limitrophes de New-York et

de New-Jersey. L'espace qui s'étend entre la pointe de Manhattan et Jersey-City sert d'embouchure au grand fleuve. Ses eaux, qui s'unissent insensiblement à celles de la mer, forment une magnifique baie intérieure qui est la plus belle et la plus sûre du monde, où toutes les flottes de l'univers pourraient se donner rendez-vous et évoluer à l'aise. Cette baie ne communique avec l'Océan que par un goulet resserré, les *Narrows* ou les Étroits, qui est borné d'un côté par l'Ile-Longue aux plages basses et sablonneuses, et de l'autre par l'île verdoyante et boisée de Staten, où sont de superbes résidences. Staten-Island est le rendez-vous favori, en été, de ceux que leurs affaires retiennent le jour dans la grande ville, et qui ne peuvent aller au loin chercher le calme, l'ombre et la fraîcheur que les chaleurs torrides de New-York rendent indispensables.

Sur l'une et l'autre rive de l'Hudson s'alignent les quais où mouillent, chacun à une place connue, les navires à vapeur. Sur la rive de Jersey-City et d'Hoboken, ce sont entre autres les fameux *steamers* des compagnies Cunard et White-Star, qui desservent la Grande-Bretagne, puis ceux de Brême et de Hambourg. Sur l'autre rive sont les quais des compagnies Inman, Guion, National, Anchor, et ceux de la compagnie transatlantique française. L'Océan est devenu comme un grand fleuve entre l'Amérique et l'Europe, et ce fleuve est sans cesse sillonné par la vapeur. Il part de New-York, il y arrive tous les jours jusqu'à six et huit *steamers* européens. Le Havre, Liverpool, les ports allemands ne sont plus qu'à neuf jours de l'Amérique.

Sur la même rive où nous étions tantôt, ancrent aussi les magnifiques *steamboats* qui remontent l'Hudson jusqu'à Albany, et ceux qui, par la rivière de l'Est et le Sound, vont jusqu'à Boston ou seulement jusqu'à Newport et Pro-

vidence. Ceux-ci, véritables villes flottantes, sont cités parmi les plus grands et les plus luxueux de tous les navires à vapeur, et jouissent, dans tous les États-Unis, d'un renom populaire justement mérité. Voici encore les *steamers* plus modestes qui touchent aux ports atlantiques de l'Union, à Charleston, à la Nouvelle-Orléans, ou bien à la Havane, au Mexique, au port d'Aspinwall ou Colon, où arrive le chemin de fer de Panama; de l'autre côté, sur le Pacifique, attendent les gigantesques *steamers* qui font le service de Californie.

Le mouillage des navires à vapeur de la ligne du Mexique est voisin de la pointe de Castle-Garden. En tournant cette pointe, nous rentrons dans la rivière de l'Est, où s'entassent les navires à voiles, les clippers à quatre mâts, venus de tous les ports du globe. Les charrettes qui vont et qui viennent, portant les lourds ballots, l'encombrement des marchandises qu'on embarque ou qu'on décharge, les omnibus et les voitures qui essaient de se glisser à travers tous ces embarras, la foule bruyante des passants, matelots de toutes les nations, vendeurs ambulants de toute catégorie, tout un monde sacrant ou pris de vin, l'interminable alignement, devant un quai trop étroit, de buvettes, d'auberges, de magasins bariolés, les ponts de débarquement des bacs vomissant à chaque minute leurs milliers de passagers affairés, qui vous coudoient, qui vous bousculent, tout cela compose un spectacle digne d'être vu, mais point du tout commode à voir. Les quais de l'Hudson, non moins animés, sont plus accessibles, car là chaque navire a son dock, vaste emplacement fermé, clos de planches, où l'on remue à l'aise les colis.

Sur la rivière de l'Est, au-delà du port marchand, sont les chantiers de construction des navires à vapeur. C'est

de là que s'est élancé, au mois de septembre 1874, le *City of Pekin*, le plus grand *steamer* qui ait jamais été construit. Après un premier voyage d'essai, auquel fut invité et prit part le général Grant, il est allé doubler le Cap-Horn pour toucher à San-Francisco, et faire sur le Pacifique les voyages réguliers entre la Californie, le Japon et la Chine. A Brooklyn est le *navy-yard*, un des arsenaux de l'Union, où mouillent, se construisent et se réparent les fameux *monitors* et autres navires de guerre américains.

Le monde entier est tributaire du port de New-York et le monde entier lui expédie en échange ses produits. Bien mieux, tous les États de l'Union envoient la plus grande partie de leurs productions à cette place privilégiée, qui de là les dissémine elle-même sur tout le globe. C'est ici que le sud adresse une part de ses cotons et de ses riz, la Pensylvanie son charbon, son fer, son pétrole, le Kentucky, la Virginie, le Maryland, leur tabac, le Lac-Supérieur son cuivre, le Missouri son plomb, le Wisconsin son zinc. Les États de la Nouvelle-Angleterre apportent à New-York les produits de leurs manufactures et de leurs pêcheries, et jusqu'à leur glace et leurs fruits. Puis viennent les États de l'ouest, à leur tête l'Illinois, avec leurs grains, leurs farines, leurs viandes salées, leurs bois d'œuvre, leurs produits de jardinage, de vacherie, de basse-cour. Quoi de plus? C'est ici que les mines de Californie et celles de Nevada envoient leurs lingots d'or et d'argent. New-York expédie à son tour à tous ces États les nouveautés et les tissus d'Europe, les vins et les liqueurs de France, le café de Rio ou de Java, le sucre de la Havane, le thé de Chine et du Japon, les laines de la Plata et d'Australie, l'étain des Détroits, les épices et les aromates de l'Inde : New-York est le grand

entrepôt, l'immense magasin de toute l'Amérique du Nord.

Pendant l'année fiscale commençant au 1er juillet 1872 et finissant au 30 juin 1873, d'après les états statistiques dressés par la Chambre de commerce de New-York, il est entré dans ce port, en nombres ronds 5 700 navires jaugeant 4 300 000 tonneaux, sur lesquels il faut compter environ 1000 *steamers* océaniques d'une capacité de 2 460 000 tonnes. A la sortie, on relève à très-peu près les mêmes chiffres. Pendant la même année, tous les ports des États-Unis n'avaient reçu au total que 32 000 navires jaugeant 12 millions de tonneaux. Il ressort de ces prémisses deux conséquences du plus haut intérêt : l'une que le tonnage du port de New-York est à lui seul le tiers de celui de tous les ports de l'Union, et ceci nous explique d'un seul trait l'importance commerciale de cette place, — l'autre que le tonnage des *steamers* qui fréquentent ce port y est plus de moitié de celui des autres navires, ce qui confirme ce phénomène économique dont tous les marins ont été frappés depuis quelques années, que la vapeur tend de plus à se substituer partout à la voile.

Il est à noter que, parmi les *steamers* qui font le service entre New-York et les ports européens, aucun n'est américain, et que, parmi les navires qui fréquentent le port de New-York, le pavillon étranger occupe une place de plus en plus prépondérante. Ces faits n'avaient pas lieu avant que les États-Unis eussent adopté, sous prétexte de favoriser leur commerce et leur industrie et de payer la dette de leur dernière guerre, des mesures douanières de protection et même de prohibition. L'adoption de ces règles d'un autre âge leur a coûté cher, tout en permettant, il faut bien le reconnaître, à quelques industries,

telles que le tissage des étoffes, la fabrication du fer, de l'acier, du cuivre, de se développer chez eux avec un succès, un entrain qui étonne. En revanche, le prix de la main-d'œuvre et des matières premières s'est élevé si haut dans toute l'Union que non-seulement aucun *steamer* de commerce, mais encore aucun navire à voile de grande portée n'a pu y être économiquement construit pour être mis en concurrence avec ceux d'Europe. Les chantiers de construction maritime de l'Union, naguère encore si animés, chôment aujourd'hui pour la plupart, et les Américains, ces « rouliers de la mer, » qui avaient hier la plus formidable marine du globe, qui naviguaient le plus vite et le plus économiquement, ont cédé peut-être pour toujours la première place à l'Angleterre.

Le mouvement incessant des marchandises apportées en quantités si considérables sur des points relativement restreints, l'absence d'un grand dock central établi dans les bassins mêmes, comme à Londres, tout cela fait qu'à New-York le pavage et l'entretien des quais et des rues du bas de la ville est une entreprise des plus difficiles. Ajoutons qu'une municipalité sans foi a dans maintes rencontres impudemment empoché l'argent des contribuables pour le partager avec les « politiciens » qui l'avaient nommée, et qu'il a fallu envoyer aux travaux forcés plus d'un surintendant des travaux urbains. Qui n'a pas vu le triste état des quais de l'Hudson, de ceux de la rivière de l'Est, de toutes les rues circonvoisines, et même de bon nombre de rues au cœur de la grande ville quand les riches n'y habitent point et ne prennent pas à leur charge le soin des trottoirs et de la chaussée, ne peut avoir une idée de l'abandon honteux où est laissée la voirie de la « cité impériale. » — « New-York dépense plus que Paris pour l'entretien de ses rues, disait en 1874 le

Herald ; elle est cent fois plus mal pavée que Paris. » Que serait-ce si le journal, poursuivant son enquête, eût parlé de ces deux marchés qui font tache dans la grande ville, le marché de la viande, *Washington-Market*, sur les quais de la rivière du Nord, et celui du poisson, *Fulton-Market*, sur la rivière de l'Est! En été, il y a là deux foyers de pestilence.

Dans cette immense cité, on dirait qu'il n'existe aucun géomètre municipal. Les ruisseaux n'ont aucune pente régulière, les égouts sont insuffisants ; rarement on arrose ou l'on balaie, si ce n'est sur quelques points en vue. Chacun, même devant les maisons les plus aisées, est tenu d'étaler sur le trottoir les rebuts de cuisine dans un tonnelet défoncé qui reste là en permanence. Le milieu de la rue est un cloaque ; il n'est pas rare d'y rencontrer des animaux morts que l'on n'enlève pas. Sur le ventre bouffi d'un cheval tombé de fatigue, on a vu un industriel avisé venir un jour coller ses réclames : les curieux avaient double raison d'accourir. Les pavés, disjoints, déjetés, sont éparpillés çà et là, quand ils ne manquent pas tout à fait. A la moindre pluie, ce sont des flaques d'eau, une boue noire et épaisse où l'on enfonce jusqu'aux genoux. C'est bien pis l'hiver, quand un pied de neige reste souvent plus d'un mois en place. Chacun alors porte double chaussure, l'extérieure en caoutchouc ; la mode a prévu cela. Il faut renoncer à toute description ; il faut avoir été témoin de ces choses. Inutile de prendre une voiture ; outre que le service des coches est des plus coûteux et des plus primitifs, les voitures ont peine à franchir tant d'obstacles, vont au pas, et vous cahotent horriblement. N'essayez pas non plus de l'omnibus, il ne vaut guère mieux; on en a vu s'arrêter sur place et renoncer à continuer leur chemin. Prenez le *car* qui court sur le *tramway*.

Le *car*, c'est le mode de transport à la fois le plus économique, le plus commode et le plus populaire de New-York. C'est par le *car* que les négociants et commis descendent le matin en troupes nombreuses, du haut de la ville où ils demeurent, dans le bas, où sont leurs bureaux, et remontent le soir. C'est ici comme à Londres : le bureau est strictement séparé, éloigné du *home* ou foyer domestique. Pour une modique somme de 5 cents (25 centimes), le *car* vous transporte sur une longueur de plusieurs kilomètres. Il en est qui partent de la 200e rue et au-delà, des bords de la rivière de Harlem, sillonnant les principales artères. On les voit, on les entend partout. Il est des lignes où ils se succèdent de minute en minute. Ce n'est pas comme à Paris, où l'on ne s'aperçoit guère du service des *tramways*, installé depuis deux ans à peine.

Le *car* est une immense voiture rectangulaire portée sur deux paires de roues en fonte, et traînée par deux chevaux sur des rails en fer noyés dans la chaussée. Le cocher, debout, sans user du fouet, guide des rênes les bêtes librement attelées. Un frein, qui agit sur les roues et qui se manœuvre au moyen d'une manivelle, sert à arrêter la voiture quand il en est besoin. Au tournant des rues, les rails s'arrondissent sur des courbes soigneusement calculées, et le *car* évolue aisément sur la cheville ouvrière des essieux. Les chevaux, munis de sonnettes à la façon des mules espagnoles, annoncent de loin la venue du véhicule. Les voitures et les piétons se garent; les voitures reprennent ensuite leur première direction sur les ornières des rails, dont elles suivent l'espacement, ce qui facilite beaucoup leur course et le tirage des chevaux. A l'intérieur du véhicule règnent, sur toute la longueur, deux bancs légèrement rembourrés ou à claire-

voie ; à terre, un tapis de feutre ou de spart. Quand toutes les places sont prises, on se tient debout, dans l'espace libre entre les deux bancs. Des bretelles en cuir, fixées au plafond de la caisse roulante, et dans lesquelles vous passez la main, si l'aspect graisseux de ces corps pendants, usés par d'autres, ne vous dégoûte pas, aident à garder la position verticale. D'habitude le passant s'élance dans la voiture, qui court au trot, en descend de même ; on n'arrête guère que pour les dames.

On ne refuse jamais personne. Quand tout l'intérieur est plein, vous pouvez monter à l'avant sur la plate-forme, à côté du cocher, à l'arrière, à côté du conducteur. Celui-ci va et vient, encaisse le montant des courses, qui est uniforme, quelle que soit la distance que vous parcouriez. Il tient à la main un papier numéroté et un petit appareil métallique. A chaque payement, il pointe le papier avec cet appareil taillé en emporte-pièce ; une petite rondelle se détache et tombe dans l'intérieur du mécanisme : c'est une souche qui sert de contrôle ; en même temps sonne un timbre. La fraude est impossible, il faut enregistrer chaque paiement ; le public est là qui entend sonner l'appareil, et cela réveille les oublieux, que le conducteur pousse du coude ou touche familièrement à l'épaule, s'ils ne s'exécutent pas assez vite. Le *car* est plein, entrez toujours ; il est fait pour 24 places, il emmène quelquefois jusqu'à 60 voyageurs. Le matin, mais surtout le soir, vers six heures, quand chacun revient des affaires, c'est un spectacle curieux que celui de ces voitures où les grappes humaines s'empilent. Aucun bruit, aucun cri, aucune dispute. Chacun se serre pour faire place au voisin. On ne repousse même pas ceux qui entrent avec des paquets. On est fort poli pour les dames ; on se lève silencieusement pour leur céder la place quand elles sont

debout. C'est chose due, elles ne vous remercient pas même d'un sourire, d'un coup-d'œil; seulement prenez garde aux *pickpockets*, un écriteau à l'intérieur vous en prévient. Arrivés à destination, les chevaux sont dételés et reportés de l'autre côté du *car*, sans autre manœuvre. Il n'y a pas de timon pour atteler les bêtes, et la voiture, de forme symétrique, sans être retournée va librement dans les deux sens.

Un chemin de fer aérien, qui court le long des maisons, sur une seule voie, portée par des colonnettes en fonte fixées sur la partie extérieure des trottoirs, fait le service entre la 30e rue et la Batterie, en concurrence avec les *cars*. Dans le principe, on hésitait à prendre cette ligne à la suite de quelques accidents où le train fut précipité dans la rue. Aujourd'hui on a oublié cela, et le chemin de fer aérien fait convenablement ses affaires.

Les omnibus ou *stages*, familièrement et laconiquement les *bus*, desservent surtout l'interminable rue de Broadway. Ils sont de forme ventrue, archaïque, ornés au dehors et au dedans de peintures voyantes, têtes de femmes enluminées, paysages fantastiques. Bien qu'ils soient plus petits que les *cars*, on y paie le double : aussi les regarde-t-on comme plus « aristocratiques, » et la société y est-elle plus choisie. Il est des *cars*, ceux qui courent le long des quais ou traversent les quartiers populeux, où une dame ne pourrait guère se risquer; non que la société y soit impolie, bruyante, mais elle n'est pas choisie; les vêtements n'y sont pas de la plus grande fraîcheur, et l'odeur qui y règne est quelquefois insupportable.

Dans Broadway, il passe à chaque minute trois ou quatre omnibus à la fois. L'après-midi, ils sont souvent pleins de dames qui vont rendre leurs visites, courir les magasins; il fut un temps où elles avaient adopté la mode, quand elles

ne trouvaient plus de place, de s'asseoir sans façon sur les genoux des voyageurs. La voiture va lentement, cahotée sur un pavé inégal. Le cocher, le chef protégé en été d'un vaste parasol blanc fixé à demeure et orné de réclames, vous fait signe de monter, et, lâchant une courroie attachée à son pied, laisse la porte s'ouvrir. Aucun conducteur. Vous jetez votre argent dans une petite boîte mécanique, vissée au fond de l'omnibus et à parois transparentes de cristal. De temps en temps, une trappe intérieure se lève toute seule et fait tomber la monnaie dans un double fond invisible fermé par un cadenas. Le mouvement saccadé de cette trappe, qu'on dirait animée, irritée contre les menues pièces de nickel ou les carrés de papier-monnaie qui refusent de tomber du premier coup, est fort original. Il n'y a pas d'autre contrôle, et pas d'exemple de voyageur qui ne paie pas. Chacun est censé le surveillant de son voisin ; c'est une façon de *self-government* au petit pied.

Si vous avez à changer de la monnaie, vous faites résonner un timbre. Une main se présente par un trou, c'est celle du cocher. Vous lui passez votre argent, il vous renvoie par le même trou, sans arrêter ses chevaux, une enveloppe cachetée où est en petite monnaie le change de votre billet. Le montant de la somme contenue est imprimé sur l'enveloppe. Vous décachetez et jetez dans la boîte le prix connu du passage. La mystérieuse cassette, d'application récente, a excité la colère des cochers d'omnibus, qui auparavant volaient une partie des courses qu'on leur payait. C'était, paraît-il, chose entendue. Au mois de juin 1874, ils se mirent tout à coup en grève, et, au grand ébahissement des habitués de Broadway, les antiques voitures cessèrent un beau matin de fonctionner. Cela dura pendant quelques jours. Les cochers exigeaient

une augmentation de gages, depuis qu'ils ne pouvaient plus voler. Comme on ne pouvait marcher avec des cochers d'occasion, car le métier est rude et demande une grande pratique, on finit par composer et s'entendre. Les patrons en furent quittes pour augmenter d'un quart la paie allouée aux anciens *drivers*. Tout d'abord ceux-ci avaient rossé quelques novices qui avaient voulu prendre leur place et s'étaient permis de monter sur le siége sans avoir fait d'apprentissage. Il est inutile de dire que ce genre d'entreprise est libre, qu'aucune ordonnance de police ne le régit et ne limite le nombre des omnibus.

V

Les habitants de la cité impériale.

Ceux qui ont vu un plan de ville américaine savent que les rues s'y croisent à angles droits, à la façon des lignes d'un damier. Dans toute l'Amérique du Sud, le système des *quadras* ou pâtés rectangulaires de maisons a été adopté dès le principe, comme on peut le voir en visitant Lima, « la ville des rois, » ou Santiago, la belle capitale du Chili. On ne tarda pas à faire de même à New-York dès qu'on eut rompu avec la tradition anglaise, c'est-à-dire vers la fin du siècle dernier. Alors les rues, au lieu de porter des noms distincts, Wall, Beaver, William, Pearl, prennent des noms de nombre; pour en distinguer la direction, on appelle *avenues* celles qui vont du sud au nord, parallèlement à l'Hudson, auquel les rues proprement dites sont perpendiculaires. On a eu de

la sorte la *rue* ou l'*avenue première*, *deuxième* et ainsi de suite. Déjà la 205e rue est tracée au bord de la rivière de Harlem, et au delà l'on continue. Par ce système, un étranger perdu au milieu de la ville trouve en un clin d'œil, sans plan, la direction qu'il doit suivre, et de plus, comme ce qu'on appelle un *bloc* ou pâté de maisons, — une île, comme nous disons en France et comme disaient les Latins, — a généralement, dans le sens des rues ou des avenues, une longueur régulière, il connaît aussi la distance qu'il doit franchir pour se transporter d'un point à un autre. Ainsi, les rues transversales aux avenues se succédant à des distances de 75 mètres, s'il part de la 1re rue pour aller à la 100e, il sait qu'il doit faire un parcours de 7 500 mètres ou 7 kilomètres 1/2. Il est une fois pour toutes orienté et trouve pour ainsi dire les yeux fermés une adresse quelconque. Il est bien entendu que ce système, aussi simple qu'ingénieux et commode, ne peut être adopté que dans une ville bâtie sur un plan tracé d'avance, et qu'il est inapplicable à Paris comme au vieux New-York.

Le New-York actuel, entre la Batterie et le Parc-Central, le bois de Boulogne de la ville impériale, est divisé en 32 *wards* ou arrondissements, dans chacun desquels est une inspection de police et un service télégraphique pour prévenir des incendies. Dès que le feu éclate quelque part, les pompes à vapeur se mettent en mouvement, traînées par d'intelligents chevaux, accourent sur le lieu du sinistre, et l'on sait avec quelle énergie, quelle promptitude elles opèrent : c'est à qui devancera tous les autres.

Les 1er, 2e, 3e et 5e *wards* sont occupés par le quartier des affaires : c'est, à proprement parler, le bas de la ville, *down-town*, la partie sud de New-York ; dans les 4e, 6e et 7e *wards*, entre Broadway et la rivière de l'Est, grouillent

les émigrés italiens, les *pifferari*, et la plus grande partie des classes dangereuses de cette ville si diversement peuplée. Dans le 9e *ward*, naguère un des centres du monde élégant, sont restées d'anciennes familles, surtout de souche hollandaise. Le calme de ce quartier contraste avec l'agitation des quais voisins de l'Hudson, et le style sévère de ses maisons d'habitation avec la mauvaise tenue des bicoques qui s'alignent le long du grand fleuve. Les Français occupent presque entièrement le 8e *ward* avec leurs cafés, leurs restaurants, leurs magasins. On n'y entend parler que notre langue. Blanchisseurs, boulangers, fabricants de fleurs artificielles, nos compatriotes exercent une foule de petits métiers qui ne les enrichissent guère. Ils s'ingénient à vivre comme ils peuvent dans ce vaste pandémonium, aux mouvements duquel ils ne se mêlent point. Ils regrettent la France et ne songent qu'à y revenir.

Voici, dans le 11e *ward*, les Allemands et les Irlandais, aussi nombreux à New-York que les Américains de naissance, et pour toujours établis dans leur pays d'adoption. Ici les rues fourmillent d'enfants. Les Allemands ont importé dans la grande ville leurs orphéons, leurs brasseries sous les tonnelles, — les Irlandais leurs coutumes batailleuses; les fils d'Érin sont de toutes les agitations politiques et déterminent par leurs votes le succès du parti *démocratique*, qui a presque toujours régi New-York. Le lord-maire de Dublin, reçu en Amérique au milieu des ovations, y complimentait il y a deux ans ses compatriotes, et remarquait que New-York était après Dublin la ville qui renfermait le plus d'Irlandais. Il aurait pu ajouter aussi que c'était celle qui contenait le plus d'Allemands après Vienne et Berlin.

Les autres *wards* de New-York sont en partie occupés

par les Américains proprement dits; çà et là, des rues entières habitées par les nègres, ou bien une agglomération des classes dangereuses, qui réapparaît. A mesure qu'on arrive vers les dernières rues, au delà du Parc-Central, on rencontre, à côté de rues déjà entièrement tracées, de misérables cahutes de *squatters* dispersées au milieu de terrains vagues. Ce sont généralement des Irlandais qui habitent là avec toute leur famille, leur chèvre, une vache. Cela fait tache, mais disparaîtra demain, à mesure que de nouvelles maisons s'élèveront sur ces emplacements à bâtir. Le sol n'a pas encore été nivelé, mais il est depuis longtemps soigneusement cadastré, et chaque *lot* (c'est la surface que doit occuper une maison) en a déjà été plusieurs fois vendu et revendu. La spéculation ne s'endort pas; le maçon viendra à son heure et chassera pour toujours le *squatter*.

On cite l'époque où le quartier élégant était dans le bas de la ville; cela pouvait encore se voir vers 1840. Alors on se promenait le soir sur le bord de l'Hudson, à la Batterie, où tout le monde se donnait rendez-vous, comme au beau temps des *knickerbockers*. Aujourd'hui on ne va plus à la Batterie, et le *bowling-green*, qui en est voisin, ne voit plus de joueurs de boules. On a les squares, qui rompent çà et là la monotonie des rues et des avenues, lesquelles sont aussi plantées d'arbres. On va dans l'après-midi entendre la musique et parader en voiture au *Central-Park*, qui est à 8 kilomètres de la Batterie. Cette distance de 8000 mètres parcourue en trente ans, peut donner une idée de la vitesse avec laquelle se développe et s'avance la ville de New-York. C'est une vitesse d'environ 270 mètres par an. Nous nous souvenons d'avoir vu la ville, en 1859, s'arrêter au square Madison, où est l'hôtel de la *Cinquième-Avenue*; nous l'avons retrouvée, en 1870,

aux environs du Parc-Central, à 2 kilomètres 2/3 du premier point. Les hommes d'affaires avisés, qui jouent sur le prix des terrains, ont l'instinct de cette loi économique. Qui achète à New-York un terrain à bâtir et peut le garder dix ou vingt ans est sûr de quintupler, de centupler quelquefois son capital.

Les habitants de New-York citent à tout propos les étonnants progrès de leur ville et en sont justement fiers. Ce parc, qu'ils ont appelé *central*, bien qu'en le traçant à l'extrémité nord de la cité, un jour que les magnifiques embellissements du bois de Boulogne à Paris leur tournèrent à eux aussi la tête, ce parc, que nous avons vu à peine planté en 1867, nous l'avons retrouvé plus vert les années suivantes, et en pleine vigueur pendant l'été de 1874. Alors aussi il commençait réellement à mériter son nom, car il est maintenant bien au centre de cette grande ville, de cette Babylone moderne, qui, étouffant dans sa première limite que marquait une barrière naturelle, l'a pour jamais franchie, et couvrira demain tout le comté de Westchester lui-même du pâté de ses innombrables maisons. Déjà, autour du Parc-Central, presqu'aussi grand et non moins bien décoré que le bois de Boulogne, s'élèvent partout de longues lignes d'habitations. Malheureusement elles font tort au paysage, et dressent tristement leurs hautes parois de briques rouges sur un fond d'arbres toujours verts.

C'est dans le voisinage de ce parc que le beau monde aime aujourd'hui à habiter. Les riches marchands, les gros banquiers, les hommes d'affaires gorgés de millions, viennent fixer là momentanément leurs somptueuses résidences, jusqu'à ce qu'une nouvelle poussée des boutiquiers, qui montent avec le flot toujours croissant de la population, les force à s'éloigner encore. Que de gens ont

ainsi changé de domicile tous les dix ou vingt ans! A vrai dire, on n'a pas de foyer. On laisse en un instant tous les souvenirs du passé, ces souvenirs qui s'attachent aux lieux où l'on est venu au monde, où l'on a aimé, et qui sont si chers à quelques âmes délicates et sensibles. Le *natale solum*, qui faisait pleurer Ovide, semble faire vibrer à peine le cœur de l'Américain. Nul n'habite plus dans la maison de ses pères, à l'endroit où il est né. Naguère la 5e avenue, entre les squares Washington et Madison, était le quartier préféré. Il y a quelques années, c'était là que le dimanche à midi, au sortir des offices, on rencontrait dans leurs élégantes toilettes toutes les *belles* de New-York. Nombre de gens comme il faut n'habitent plus là aujourd'hui; l'envahissement des modistes, des tailleurs, des restaurateurs, a chassé « l'aristocratie. » Il nous souvient que le vénérable inventeur de la télégraphie électrique, M. Morse, chargé de gloire et d'années, qui habitait en 1869 dans une magnifique maison de la 22e rue, au coin du square Madison, nous disait d'un air triste: « Il va falloir vendre ce logis, déménager, aller s'installer plus loin; le commerce envahit ce quartier, hier encore si tranquille, si bien habité! » Deux ans après la mort frappait le vieux savant, et il allait trouver ailleurs et pour toujours le repos qu'il cherchait.

Aujourd'hui c'est entre les 35e et 60e rues, les 4e et 6e avenues qu'il est de bon ton d'habiter. La 5e avenue est sur ces points le quartier par excellence, même à partir du square Madison, c'est-à-dire de la 26e rue. C'est là que le riche marchand Stewart a son palais de marbre, au coin de la 34e rue. A la 60e rue commence le Parc-Central. Les rues qui vont de la 26e à la 33e étaient hier encore affectionnées du monde élégant; il les a en partie abandonnées à des maisons de jeu et à de pires encore,

où les viveurs, toute la nuit, tiennent leurs assises en permanence. New-York est assurément la ville la plus débauchée des deux Amériques.

Les belles demeures, et en général toutes les maisons privées de New-York, rappellent par l'architecture et la disposition les résidences anglaises ; elles n'ont aucune ressemblance avec nos maisons de Paris. On ne comprend pas aux États-Unis que plusieurs familles puissent habiter à la fois sous le même toit. Chacun veut avoir son foyer séparé, et cependant ce sont ces mêmes gens qui vont vivre si volontiers à l'hôtel. Les demeures des riches se reconnaissent à leurs élégantes et monotones façades, où le grès rouge du New-Jersey se répète sur des blocs continus avec les mêmes moulures et toujours la même ordonnance. Ce sont presque partout les mêmes balcons de pierre, les mêmes grandes glaces aux fenêtres, la même porte monumentale en beau bois de noyer américain, sculpté, fouillé, à laquelle conduit un escalier extérieur. Du pied des marches se détache une grille en fer qui protége un carré de gazon et le pas qui mène aux cuisines. De l'autre côté de la maison, un long jardinet ou une cour avec une treille au fond. Volontiers on tend des cordes à travers les arbustes pour faire sécher la lessive, qui se fait à domicile. Quelques jardins sont mieux tenus et décorés de plantes rares. A l'intérieur du logis, de nombreux objets d'art, souvent d'un goût douteux. Toutefois plusieurs de ces collections mériteraient d'être citées, et témoignent du choix éclairé de leurs possesseurs. Il est telle galerie de tableaux établie avec un soin délicat, patient, qu'il faudrait aussi rappeler, si d'autres n'ont été rassemblées que pour obéir à la coutume, qui veut que l'on ait des tableaux quand on peut les payer.

C'est dans ces demeures princières qu'habitent ces

jeunes *misses* remuantes qui ne vivent que pour s'amuser. Elles sont libres autant qu'on peut l'être; les mœurs américaines ont encore renchéri en cela sur les mœurs anglaises. Heureusement que les jeunes filles joignent à l'amour exagéré du plaisir, du mouvement, un tempérament calculateur qui les retient le plus souvent sur le bord de l'abîme. La tête est folle, mais le cœur reste froid. Les lois du pays atteignent aussi le séducteur plus facilement que chez nous, ce qui est une barrière pour l'homme. Ce n'est pas qu'il n'y ait des abus, et que telle demoiselle de New-York ne soit, comme on dit, un peu *fast* ou évaporée. Le jour, elles vont avec des amies, ou accompagnées de celui qui a l'honneur de les courtiser et de *flirter* ouvertement avec elles, cavalcader au Parc-Central, amazones infatigables, ou y courir follement dans un *buggy* qu'elles conduisent elles-mêmes. L'hiver, elles changent le phaéton en traîneau, vont patiner sur le lac du parc ou promènent leur curiosité dans tous les magasins de Broadway. Là elles font déplier toutes les étoffes, demandent le prix de chaque chose et n'achètent rien. Le commis impassible ne témoigne par aucun signe du moindre mécontentement. Il y a un mot pour cette singulière habitude, familière à toutes les dames américaines et un peu aux Anglaises : on appelle cela *shopping* (*magasiner*). Une autre coutume où les Américaines sont maîtresses c'est d'entrer dans les confiseries et d'y prendre des glaces à tout propos ; mais la femme est partout gourmande. Le soir les mêmes jeunes filles se retrouvent au théâtre, au restaurant. Si un grand bal quelque part se donne, on est sûr de les y rencontrer. L'été, des parties sans fin les appellent dans les villes d'eaux, à Newport, à Long-Branch, à Saratoga, où elles étalent plusieurs fois par jour des toilettes à ruiner vingt maris, ou bien, franchissant l'Océan,

elles viennent étonner l'Europe de leurs joyeux écarts. Qui ne les a rencontrées à Brighton, dans l'île de Wight, à Ostende, à Spa, à Hombourg, à Rome, à Paris, où elles ont trôné un moment avec tant d'éclat? Les fêtes bruyantes des Tuileries, surtout vers la fin de l'empire, n'eurent pas de solliciteuses, d'habituées plus empressées que ces fières républicaines. Bien des gens accoutumés à nos usages ne voudraient pas de ces jeunes filles pour femmes. Ils ont tort ou ils ont raison, peu importe; la vérité est que ces jeunes filles, au début si légères et quelquefois, disons-le sans détour, compromises par des actes graves, font à la fin des femmes comme d'autres et d'excellentes mères. A chaque pays ses mœurs. Quelques familles revenues d'Europe ont essayé d'importer aux États-Unis notre méthode sévère d'éducation féminine, elles ont trouvé peu d'adhérents.

Les hommes se distinguent des femmes, au moins en apparence, par plus de calme et de réserve. Ils commencent à travailler très-jeunes, car on quitte de bonne heure l'école. Ils s'occupent avec ardeur d'affaires de tout genre, de commerce, de banque, d'industrie. Beaucoup voyagent et ne reviennent à la maison qu'après avoir fait fortune. On ne compte guère sur l'héritage paternel, et la dot est chose presque inconnue, même pour les filles. Le père, aujourd'hui millionnaire, peut être demain ruiné. Sur qui compter? Sur soi-même, sur soi seul, et c'est ce que fait chacun.

Ainsi préoccupés des choses matérielles, les hommes ne brillent point par des manières exquises : ils n'ont pas le temps d'être polis. Qui n'a entendu parler de leur manque d'urbanité, de leurs habitudes plus ou moins grossières? Autant les femmes sont distinguées, autant les hommes le sont peu, et c'est pour cela, non moins que pour le désir

qu'éprouvent les naïves *misses* d'acquérir ce qui est défendu chez elles, c'est-à-dire un titre, que beaucoup de jeunes Américaines viennent se marier en Europe. Que de comtesses et de marquises d'emprunt sont ainsi retournées à New-York, à Chicago, à Boston ! Hâtons-nous de dire que les graves défauts que l'on peut reprocher aux hommes disparaissent peu à peu dans les grandes villes, et que nombre d'entre eux se distinguent aujourd'hui autant par leurs façons élégantes que par la culture élevée de leur esprit. Beaucoup, qui sont venus en Europe, se sont façonnés aux manières policées du vieux monde. Quelques-unes des anciennes familles, celles-là de souche réellement noble, ont gardé aussi avec sévérité et inculqué à leurs enfants les saines traditions d'autrefois. L'Amérique eut jadis sa bonne société. Au temps de George et de Martha Washington, qui avaient une cour, qui tenaient leurs levers, les salons de Philadelphie, de Boston, de Newport, de New-York, allaient de pair avec les meilleurs salons de l'Angleterre. L'avènement de plus en plus marqué des formes démocratiques et la part de plus en plus grande faite aux immigrans, ont peu à peu changé tout cela. Ces bonnes maisons, qui autrefois accueillaient si spontanément, si ouvertement l'étranger, il faut aujourd'hui les connaître, les chercher, les trouver, et chacune est un peu murée. C'est comme un clan dont il faut être, sinon vous êtes tenu soigneusement à l'écart. Le même homme qui, allant le matin à ses affaires, touche la main, parle familièrement à son bottier, citoyen, électeur comme lui, s'enferme, se claquemure le soir dans sa famille, et n'est accessible qu'aux intimes.

Dans ce monde si agité, si multicolore, il n'est pas rare, on le sait, de rencontrer des industriels et des marchands dont la fortune et les revenus égalent ceux des rois. Le

commencement de tous a été des plus modestes. Stewart, émigré irlandais, a débuté par être un pauvre maître d'école. Astor, un Allemand, venu à New-York au commencement de ce siècle, avec un écu en poche, a laissé à son fils une fortune en propriétés foncières évaluée à 100 millions de francs. Vanderbilt, descendant des premiers émigrans hollandais, a commencé par être batelier et porter sur sa barque des produits de jardinage de Brooklyn ou de Staten-Island à New-York ; il a aujourd'hui une fortune au moins aussi considérable que le fils de John-Jacob Astor ; il jouit de plus du renom d'être le premier homme d'affaires des États-Unis. Il a possédé un moment toute une flotte de bateaux à vapeur, si bien qu'on ne l'appelait plus que « le commodore » ou « grand-amiral. » Aujourd'hui il n'a pas d'égal dans l'administration des voies ferrées. Le chemin de New-York Central et Hudson-River, qui va jusqu'à Chicago par le *railroad*, riverain du lac Érié, qu'on nomme le Lake-Shore, est tout entier dans ses mains. Il mène cette affaire sans contrôle, autocratiquement. Les actions sont au-dessus du pair, et toute la bourse de New-York est tellement intéressée dans les affaires de ce roi des financiers, qu'en septembre 1874, la nouvelle, heureusement fausse, qu'il était pris d'une indisposition légère, fit tout à coup baisser les fonds publics. Il est vrai que cet industriel infatigable, le plus grand travailleur d'un pays où tout le monde travaille, est aujourd'hui octogénaire.

Toute la société américaine prend modèle sur celle de New-York. La ville impériale règle les coutumes, les modes de l'Amérique, comme Paris règle celles de la France et quelque peu celles du monde entier. La ville de Washington n'est que la capitale politique des États-Unis. Sans doute on y rencontre l'hiver

la société la plus cultivée, la plus élégante, la plus spirituelle; mais cette société est en grande partie cosmopolite et fournie par les diverses légations. La vraie capitale de l'Union est New-York. La société de Boston est plus lettrée et plus sévère; celle de Baltimore, de Charleston, de Richmond, plus distinguée, plus aristocratique, au sens strict du mot : on sait combien les familles virginiennes sont fières de leurs blasons et de leur généalogie; la société de Philadelphie est plus délicate, plus réservée; celle de la Nouvelle-Orléans, où dominent les descendants des créoles français, plus vive, plus chevaleresque, et cela était surtout vrai, pour la Nouvelle-Orléans, avant les désastreuses suites de la guerre de sécession qui ont ruiné le sud et l'ont livré en proie aux ignobles *carpet-baggers;* mais nulle ville américaine ne peut le disputer à New-York en population, en étendue, en magnificence, ni entrer en lutte avec elle pour le chiffre des affaires qui s'y traitent, pour la richesse de ses nababs, l'élégance des toilettes féminines, le luxe et l'éclat des fêtes et des réceptions. C'est en ce sens que New-York est la véritable capitale des États-Unis, et nulle cité, fût-ce Saint-Louis, que les Français fondèrent il y a un siècle sur le Mississipi et si étonnamment grandie depuis, fût-ce Chicago ou San-Francisco, la reine des lacs ou celle du Pacifique, ne pourra désormais lui ravir cette couronne.

Admirable destinée que celle de cette ville, à peine marquée sur la carte il y a moins d'un siècle et demi, et qui aujourd'hui contient 1 million d'âmes, 2 millions avec les villes annexes de Brooklyn, Jersey-City et les autres, qui font réellement partie de la grande agglomération new-yorkaise! Dans vingt ans, dans trente ans au plus, il y aura sur ce point 4 millions d'âmes. Londres alors sera dépassée, comme Londres a dépassé Pékin, et la première

ville du globe, tant pour la richesse que pour le nombre des habitants, sera New-York. Les villes ont leurs destinées, et dans le phénomène mystérieux qui préside à leur naissance et fixe leur emplacement, les raisons de leur développement futur existent en germe. La nature, au commencement des âges, avait sans doute façonné cette pointe de Manhattan avec une préférence marquée. La place n'était-elle pas heureusement choisie entre toutes pour servir un jour de berceau à la première ville du monde?

CHAPITRE II

LES ENFANTS DES RUES A NEW-YORK

I

Les débuts d'une institution charitable.

Toutes les grandes villes ont leurs quartiers pauvres, où les déshérités du sort, les parias de la société, le plus souvent aussi les voleurs et les assassins, les criminels les plus redoutables, élisent naturellement domicile. Obéissant à une affinité mystérieuse, tous les rebuts de l'espèce humaine, accourus parfois de très-loin, se donnent là un commun rendez-vous; aucune capitale, aucun centre populeux n'échappe à cette infection sociale. New-York, la grande métropole américaine, a subi, nous le savons, la même loi que les villes de l'ancien monde. Dans quelques-uns de ses vingt-deux *wards* ou arrondissements municipaux, nous avons signalé çà et là une accumulation des classes dangereuses qui sont pour es villes un péril permanent. Joueurs et buveurs de profession, re-

céleurs, *pickpockets*, boxeurs, prostituées du plus bas étage, rôdeurs de nuit, y vivent d'expédients, mêlés à des bandits de la pire espèce et à tous les matelots étrangers, à ce flot de pauvres immigrants que vomissent les mille navires qui fréquentent ce port animé. Le carrefour des *Five-Points*, dans le 4e *ward*, a été de tout temps le plus renommé de ces nids du vice et de la misère.

A cette affreuse foule déjà si bariolée se mêlent les enfants de la rue, les abandonnés du ruisseau, d'ordinaire orphelins sans abri, couchant à la belle étoile, formés dès la plus tendre enfance à l'école du mal, et promis en naissant à la prison et au gibet. Ceux d'entre eux qui ont encore leurs parents ne reçoivent de ceux-ci que les plus tristes leçons et les plus mauvais traitements. Au début, par des soins délicats, attentifs, par une instruction prudemment donnée, on aurait pu sauver, moraliser ces petits êtres ; il ne sera plus temps quand l'enfant sera devenu homme, et que, criminel endurci, il aura fermé son cœur à tout appel au bien et jeté insolemment sa vie pour enjeu dans la guerre sans pitié ni trêve qu'il a déclarée à la société. Ce qu'il faut donc chercher par tous les moyens, c'est d'atteindre et de corriger l'enfance vagabonde et vicieuse, puisque c'est dans ce jeune troupeau, incessamment renouvelé, que se recrutent ceux qui seront demain des hommes de désordre et de pillage, les voleurs, les assassins.

Frappées de ces écœurantes misères, les diverses municipalités, tant en Europe qu'en Amérique, ont imaginé d'établir des asiles, des maisons de correction, des *workhouses*, des écoles industrielles, où l'on a essayé d'amender les enfants corrompus. A part quelques tentatives heureuses, comme cette colonie de Mettray fondée par M. De Metz, les résultats ont été en général négatifs. On ne

s'est pas adressé surtout au cœur, on n'a pas su faire vibrer habilement dans ces âmes encore si mobiles, si plastiques, l'amour-propre, l'émulation, l'intérêt. On les a prises, on les a attaquées en masse, on n'a pas isolé de l'ensemble l'individu, qui, dans ces établissements centralisés, autoritaires, n'a jamais été qu'un numéro abstrait soumis à la rude discipline de la maison, et l'enfant, prenant en haine ce que l'on ne faisait que pour son bien, est resté rebelle à toutes les leçons. Si l'on eût respecté dans cet intéressant élève l'indépendance qui lui est si chère, si l'on eût tenté de lui fournir, après une espèce de noviciat, les moyens de gagner sa vie, surtout au grand air, en plein soleil, chose qu'il affectionne, en un mot si on lui eût donné la faculté de se créer aux champs une existence libre, aisée et pure, on en eût fait certainement un meilleur et plus utile citoyen, tout en débarrassant la ville d'un habitant naguère dangereux et qui aurait pu le redevenir.

Tout cela, une société libre de secours pour les enfants des rues, la *Children's aid society*, l'a tenté heureusement à New-York, et a peu à peu réussi au-delà de toute attente. Il nous a été donné de la voir à l'œuvre et de constater les résultats de la philanthropique et généreuse campagne qu'elle a si patiemment entreprise. N'en appelant qu'à des efforts privés, et répudiant les sévères mesures imaginées par la municipalité pour l'amélioration de l'enfance abandonnée ou fautive, elle a sauvé, elle sauve chaque jour la majeure partie de ces 30 000 petits vagabonds qui étaient hier encore une des plaies et quelquefois une des terreurs de la « cité impériale. »

Ce n'est pas du premier jet que la Société protectrice des enfants des rues a trouvé la méthode à suivre. Un de ses membres les plus actifs depuis l'origine, M. L. Brace,

a décrit avec une naïveté touchante les tâtonnements, les essais successifs par lesquels on a dû passer[1]. Il avait été de bonne heure ému du mal que les classes dangereuses font subir à une grande ville comme New-York, et cherchait les moyens de l'atténuer, sinon de le guérir entièrement. Il vit bien vite que, pour frapper le mal dans sa racine, il fallait atteindre les enfants de la rue. La première idée qui vint fut de les réunir, de les convier à des assemblées dominicales. Ces *sunday's meetings* sont une des rares distractions que l'on rencontre à New-York le dimanche. Dans une salle louée ou prêtée par quelque âme charitable, on convoque ceux que l'on veut entretenir. Les prédicateurs de carrefours, les *street preachers*, y mettent moins de façon et s'établissent simplement au coin d'une borne. Ce sont généralement des lectures de la Bible, l'analyse d'un sujet religieux, qui forment la matière de ces entretiens familiers. Un révérend, un citoyen zélé occupe la tribune, et là, pendant une heure ou deux, lit, récite ou donne libre cours à l'improvisation. Ces sortes de conférences sont habituelles aux Anglais et aux Américains. En s'adressant uniquement et librement à l'enfance viciée, on entreprenait une chose neuve, et l'on n'avait pas compté sur l'esprit naturellement soupçonneux, éveillé de ces jeunes vagabonds. Plus d'un parmi eux avait eu déjà maille à partir avec les tribunaux, et se demandait si la police n'allait pas jeter ses filets au milieu d'une réunion convoquée sous un faux prétexte. Néanmoins quelques enfants vinrent d'eux-mêmes, poussés par une irrésistible curiosité. On en ramassa au hasard quelques autres dans les quartiers environnants, on sollicita les parents de les envoyer.

[1] *The dangerous classes of New-York, and twenty years work among them*, by Charles Loring Brace, New-York, 1872.

A New-York, non moins qu'à Paris, l'enfant des rues, ce sceptique précoce, est porté à la moquerie, tourne tout en ridicule; il a des mots foudroyants pour les choses les plus respectables. L'orateur en chaire délayait à perte de vue son sujet et faisait des frais d'éloquence. *Gas! gas!* crièrent les jeunes auditeurs, qui ont l'habitude de désigner par là les longs et ennuyeux sermons, les périodes sonores et creuses, véritables ballons pleins de vent. Ce fut fini pour cette fois. Un autre orateur, se croyant mieux inspiré, voulut entrer en communion avec son auditoire, Il venait de leur lire l'admirable parabole du pharisien et du publicain : « Savez-vous, mes jeunes amis, ce que représente le publicain? » Et les enfants, jouant sur ce mot, qui en anglais signifie cabaretier : « Monsieur, c'est un *alderman* qui tient une buvette. » Ou encore : « Si votre père ou votre mère vous abandonnent, qui prendra soin de vous? — La police, monsieur, la police! » Nous passons sur les mille propos grossiers que ces enfants disaient tout haut et que l'on avait peine à réprimer, pendant que d'autres, dès leur entrée dans la salle, y devenaient la cause des plus graves désordres. Tout cela fit qu'on dut bientôt renoncer entièrement à ces *meetings*. Loin de se décourager d'un insuccès qu'il n'avait point prévu, M. Brace persista dans ses efforts; mais il comprit qu'il y avait autre chose à faire et attendit.

Ce que nous venons de raconter se passait en 1848. En 1852, le mal qu'on avait inutilement essayé d'enrayer avait fait d'énormes progrès, et le chef de la police municipale, le capitaine Matsell, signalait dans un rapport spécial, qui fit une sensation pénible, la triste condition et l'augmentation toujours croissante des enfants des rues. Il en évaluait alors le nombre à 10 000. Ce chiffre a triplé aujourd'hui, et cette rapide augmentation s'explique, car,

si la population de New-York dans son ensemble a doublé depuis vingt ans, la progression a été plus forte pour les classes pauvres, par suite de l'afflux toujours plus considérable des immigrants.

Ce fut à la suite du rapport du capitaine Matsell que M. Brace, soutenu par quelques hommes de cœur qui l'avaient déjà suivi dans ses premières tentatives, rejoint par d'autres, tous des plus honorablement connus, imagina de fonder pour les enfants des rues des espèces de logis à la nuit, des *lodging-houses*, où « ces petits bédouins du trottoir, ces rats du ruisseau, » comme la presse et la police les appellent, viendraient spontanément, sûrs d'y trouver un abri confortable. Où ces enfants dormaient-ils, même par les froids piquants de l'hiver, qui est si rigoureux à New-York? En plein air, sur le pas des portes, sous la voûte des escaliers extérieurs, dans des caisses abandonnées, dans de misérables greniers, au fond de vieilles caves en ruines, près des piles de bois des quais. Pieds et tête nue, couverts de haillons, grelottants, ils s'entassaient là les uns contre les autres pour avoir chaud et sommeillaient comme ils pouvaient. Par moments, la police faisait des razzias et les envoyait au pénitentier, à l'asile; mais après il fallait bien les relâcher, s'ils n'avaient commis d'autre délit que celui de vagabondage. Quelques-uns, qui exerçaient de petits métiers, n'étaient-ils pas l'unique soutien de pauvres parents âgés, infirmes, malades? Ils préféraient dormir à la belle étoile plutôt que de rester dans d'infectes et étroites chambres où s'entassaient déjà père, mère, frères et sœurs, doublés parfois de quelque autre pauvre famille; souvent ils avaient de bonnes raisons de redouter l'accueil qui les attendait chez eux. On en avait vu, chercheurs ingénieux, se glisser la nuit clandestinement dans la cabine d'un *fer-*

ry-boat ancré au port, — c'était là un logement de première classe, — ou se tapir, faute de mieux, sur la grille d'une chaudière à vapeur en chômage, et jusque dans un coffre-fort oublié, épave d'un incendie, au milieu de Wall-street, cette rue de la haute finance. Quelques-uns, les plus avisés, s'étaient introduits dans les tubes creux du pont de la rivière de Harlem. Les escaliers des imprimeries de journaux, ouverts toute la nuit, en recevaient aussi un grand nombre. Tout était bon à ces pauvres délaissés, pourvu que ce ne fût pas un lit d'asile où la police les menât.

Il y a chez l'enfance et surtout chez l'enfance abandonnée, qui n'a ni jamais été assujettie à aucune discipline domestique, un esprit d'indépendance, un goût inné de la vie nomade, qu'il faut savoir en partie respecter. M. Brace, en moraliste expérimenté et qui connaît les enfants, mit le plus grand tact à les amener dans le logis fondé pour eux, qui fut d'abord une vieille maison abandonnée par l'entreprise d'un journal. Sachant que l'entière gratuité ne vaut rien et abaisse, comme l'aumône, le moral de celui qui reçoit, il fixa à quelques *cents* le prix du logement à la nuit, et para soigneusement à toutes les espièglerie qu'il attendait comme de raison pour le début. Si le rat de la fable ne s'approchait qu'avec précaution du chat enfariné, les enfants avec plus de prudence encore entrèrent dans la maison dont on leur ouvrait les portes à deux battants. Ils rôdèrent longtemps au dehors, croyant toujours à un piége. A la fin quelques-uns, plus confiants ou plus curieux, se décidèrent à pénétrer dans le mystérieux logis. A peine entrés, le naturel reprend le dessus; peut-être aussi y avait-il quelque complot. L'un veut couper, en manière d'amusement, le tuyau du gaz qui éclaire la salle, mettre le dortoir dans l'ombre et commencer le

bruit ; l'autre, en se couchant, jette sa chaussure en l'air. Une main vigoureuse les saisit, les envoie à la porte grelotter en chemise et réfléchir sur les inconvénients de troubler l'ordre du logis. Quelques meneurs, restés au dehors, lancent insolemment des pierres aux fenêtres et préludent à un charivari. Immédiatement la police, qui veille, les conduit au poste.

Voici nos vagabonds couchés, ne pouvant deviner pourquoi on leur donne pour presque rien un si bon lit. Quel intérêt ont donc ces bonnes âmes à les si bien traiter ? « Peut-être, hasarde l'un, est-ce un quaker bienveillant, quelque prêcheur des rues qui a imaginé ce moyen original de mériter le ciel. » Les plus sages ne cherchent pas à dissiper ce nuage ; mais leur joie éclate devant le bien-être inattendu qu'on leur a ménagé. Le lendemain, nouvel étonnement. Quoi ! tout ce qu'il faut pour la toilette, peignes, savon, serviettes, brosses, même de l'eau chaude, et, avant le départ, pour ceux qui le désirent, le déjeuner au prix du coucher, et l'on fait crédit à ceux qui n'ont pas de quoi payer ! Il y a quelque mystère là-dessous. Il n'y avait aucun mystère, mais cette nuit mémorable assura le succès de l'établissement. Dès ce moment, la « loge de Fulton, » — c'est ainsi qu'on avait baptisé familièrement le *lodging-house* créé dans la rue de ce nom, — était fondée. Quelques jours après, les enfants, qui ne se faisaient plus prier pour venir, ne l'appelaient plus qu'*Astor-house*, par allusion à cet hôtel si réputé de New-York. Dès ce moment aussi (1853), la Société protectrice pour les enfants des rues était définitivement instituée, et trois ans après elle était officiellement reconnue, *incorporée*, par un acte de la législature de l'État de New-York, relatif aux associations charitables.

Le premier pas seulement était franchi. Il fallait maintenant avec la même diplomatie établir une école et amener les enfans à la fréquenter. Le surveillant du logis de Fulton-street, M. Tracy, noble émule de M. Brace, les réunit un beau matin au moment où la bande joyeuse allait s'envoler par les rues : « Mes petits amis, leur dit-il un *gentleman* est venu me trouver, qui a besoin d'un enfant pour son bureau ; il paiera trois dollars par semaine. — Laissez-moi y aller, monsieur, s'écrie l'un ; — non, moi, repart l'autre. — Mais il demande un enfant qui ait une belle écriture, ajoute le surveillant, et chacun de rester coi. — Eh bien ! voulez-vous que nous établissions une école du soir et que nous vous enseignions à écrire ; qu'en dites-vous, *boys?* — Accepté, » répondirent-ils en chœur, et ainsi s'établit l'école du soir dans le même local que le *lodging-house*.

En si bonne voie, on ne pouvait plus s'arrêter. Les *meetings* du dimanche, qui d'abord n'avaient rencontré qu'insuccès, furent repris d'une façon discrète, et cette fois réussirent entièrement. On profita d'une occasion des plus favorables, l'enterrement d'un citoyen connu. Cette imposante cérémonie avait frappé l'esprit de ces enfants, on les en entretint le soir. Huit jours après, nouveau *meeting*. On y lut, on y commenta les passages les plus intéressants de l'Ancien et du Nouveau-Testament. Et, comme on avait joint la pratique du chant aux leçons du soir, tout cela fut assaisonné de quelques-uns de ces cantiques pleins d'une sorte de poésie mystique, que les *Yankees*, ces descendans des *pèlerins*, entonnent à toute occasion, tel que celui qui commence ainsi : « Frère, il y a une lumière pour toi à la fenêtre, » ou bien : « C'est ici l'abri de ceux qui sont fatigués. » Les enfants à la fois étonnés et charmés de trouver dans ces

vers une application à eux-mêmes, les chantaient avec des voix gracieuses qu'on n'aurait pas le plus souvent attendues de ces pauvres êtres, pendant que gravement le maître accompagnait au piano en dirigeant le chœur.

L'heureux surveillant du logis Fulton mit le comble à ses succès en instituant une vaste tirelire, qu'il décora du nom de banque. Il avait remarqué avec quelle facilité les enfants dépensaient tout ce qu'ils gagnaient, surtout au jeu ou dans des loteries. Une légende a cours parmi eux : un jour, un gamin a gagné à la loterie 100 dollars. Pour tenter de faire comme lui, ils organisent entre eux à tout propos de petites loteries, dont la police vient quelquefois déranger les tirages, quand elle n'empoche pas aussi les mises. Peu à peu M. Tracy sut habituer ces enfans à faire quelque épargne et à la jeter, en entrant le soir au logis, dans une espèce de tirelire à leur nom. Je laisse à penser quelle joie quand, au bout de quelques semaines, chaque *boy* se vit à la tête d'un petit capital ; il n'en avait jamais possédé autant. Que faire de tant d'argent? L'envoyer à une caisse d'épargne, à une *savings bank*, c'est ce que l'on décida.

II

Les enfants des rues et les quartiers pauvres.

La plupart des enfants des rues exerçent un petit métier, et y gagnent tant bien que mal le pain quotidien; plusieurs même y trouvent de quoi venir en aide à de vieux parents. Un bon nombre vendent des journaux qu'ils crient à tout venant, allant, courant sur les trottoirs, au coin des

rues les plus fréquentées, autour des voitures de place, devant les hôtels, montant dans les véhicules publics, les *cars* des tramways, les omnibus, où on les laisse pénétrer. Voici le *Daily-News* ou le *Telegraph*, le *Graphic* illustré et quotidien; voici tous les petits journaux de l'après-midi et du soir, à 1 *cent*, à 2 *cents*, dont la vente est réservée à ces enfants, et qui paraissent après la bourse, quand les cours et les nouvelles de la journée sont connus. Quelques-unes de ces feuilles tirent à plus de cent mille exemplaires, ont plusieurs éditions, et les enfants qui les vendent, garçons ou petites filles, y réalisent un bénéfice net qui va jusqu'à un dollar par jour, 5 francs. On les désigne laconiquement sous le nom de *news-boys* ou enfants des journaux. L'œil éveillé, l'air mutin, on a plaisir à les voir courir pieds nus le long de Broadway et des principaux squares et avenues. Ils crient leurs journaux aux passans, à la portière des omnibus, ou, à peine descendus d'un *car*, remontent immédiatement dans un autre. Il faut qu'ils aient commis une bien grosse peccadille pour que la police paternelle les arrête.

D'autres enfants se livrent à une industrie pour eux presque aussi lucrative, celle de cirer les bottes. Aux États-Unis, les domestiques ne font pas de bonne grâce cette besogne, dont ils chargeraient volontiers leurs maîtres; en Californie, ils s'y refusent même absolument. Dans les rues, le prix de ce service est de quelques *cents*; les enfants qui font ce métier peu fatigant, les *bootblacks*, y gagnent un salaire raisonnable. *Shine, shine!* faire luire! tel est le cri qu'on entend de tous côtés, et l'alerte opérateur vous tend sa petite caisse où vous pouvez à peine poser le pied. Cette industrie nomade plaît aux enfants. Les frais de première installation n'en sont pas rui-

neux; avec une couple de francs, on en voit, comme on dit, la fin.

Viennent ensuite les petits balayeurs, qui nettoient volontairement le pas des portes, les trottoirs, les larges dalles à la traversée des rues. Ils tiennent le balai d'une main et vous tendent l'autre. En temps de pluie ou de neige, le métier est assez fructueux, car nous savons que la municipalité de New-York, en ce qui regarde le bon entretien des rues, oublie étrangement ses devoirs. Les jours de beau temps, il faut abandonner le balai; alors on fait de petites commissions, on porte un bagage, on prête son aide au premier venu, on garde les chevaux, on conduit un aveugle. Il est rare qu'on entre quelque part comme apprenti, on préfère étaler en plein air, sur un maigre éventaire, des allumettes, des fruits, des sucreries grossières, le *candy* traditionnel; on ramasse les vieux chiffons, les os, les rebuts de toute sorte accumulés dans les immondices de la rue; il est peu d'exemples qu'on mendie, même à la dérobée. D'autres, moins honnêtes, moins scrupuleux, volent des foulards, des bottes aux devantures des magasins, ou, le long des quais, du plomb, du cuivre, du bois, et vont vendre à des recéleurs, qui les payent à peine, le produit d'un larcin toujours facile au milieu d'une aussi remuante cité.

Quand on interroge ces enfants, on découvre que la plupart sont privés de leurs parents, ou ont été abandonnés par eux. « Où vivent votre père et votre mère? — Moi, monsieur, je n'en ai pas. — Où restez-vous? — Nulle part. — Quel métier faites-vous? — Aucun. » Telles sont presque invariablement les réponses que l'on reçoit, et cela était surtout vrai avant l'installation des logis fondés par la Société protectrice.

Nulle part peut-être le prolétariat, le paupérisme, la mi-

sère, ne s'étalent dans toute leur hideur comme à New-York. L'ignorance est la principale cause de ce triste état de choses dans un pays où il y a cependant tant d'écoles publiques ouvertes gratuitement à tous. Comment s'y montrer en haillons? L'amour-propre, une honte naturelle, empêchent les enfants des rues d'accourir. On a constaté que, sur le nombre total des criminels condamnés chaque année, un tiers ne savait ni lire ni écrire. N'est-ce pas le cas de répéter ici une fois de plus qu'en ouvrant les écoles on vide les prisons? L'immigration, qui est une des sources de la richesse des États-Unis, présente pour ce pays, au point de vue où nous nous plaçons, de graves inconvénients : la majeure partie des enfants des rues sont nés de parents étrangers. L'hérédité doit également être invoquée comme une des causes du paupérisme. Il y a des gens qui sont de père en fils paresseux, vagabonds, voleurs, assassins. Dans un asile à New-York, on a compté quatre générations successives de prostituées et d'ivrognesses dans la même famille, et le toit de l'asile, à un moment donné, les abrita presque en même temps. N'oublions pas que la densité de la population, accumulée sur certains points au-delà de toute limite, est aussi une des raisons du prolétariat désolant qui afflige les grandes villes. Comment dormir quatorze dans une étroite cave, dans un sous-sol humide, sombre, affreux? Cela s'est vu à New-York, qui, dans certains de ses quartiers, dépasse en horreur Londres, Liverpool, Glascow et d'autres villes anglaises.

Rappellerons-nous enfin l'abus des liqueurs fortes plus répandu en Amérique que partout ailleurs? Nulle part, du plus haut au plus bas degré de l'échelle sociale, on ne boit, on ne s'enivre comme à New-York. La coutume n'est pas, pour les gens de bonne compagnie, de boire seulement à la fin des repas comme en Angleterre; on boit

toute la journée, à tout propos. On dirait vraiment que la sécheresse du climat affecte le gosier *yankee*. Il n'y a pas de cafés comme en France; mais les *bars*, les buvettes, sont partout, s'étalent dans toutes les rues, dans tous les hôtels, dans tous les clubs, dans toutes les gares, et cela d'un bout à l'autre des États-Unis. Tel qui tient un magasin, une chapellerie par exemple, y joint une buvette, un salon de dégustation ou *sample-room;* il en prévient ses amis dans le journal. Cela commence à devenir la règle; on ne compte plus les temples ouverts au dieu de la boisson. La liqueur alcoolique, falsifiée, frelatée, empoisonnée, dans ce pays qui ne récolte pas de bon vin et où le fisc frappe l'alcool de droits énormes, produit des effets terribles. Le *delirium tremens* est fréquent. Où avez-vous vu l'autorité forcée d'établir un asile pour les ivrognes, où avez-vous vu ces grandes croisades féminines entreprises contre les buveurs, si ce n'est aux États-Unis?

Que deviennent les enfants des pauvres en présence des navrants exemples offerts par les parents? Lamentable est leur sort, surtout quand il s'agit des petites filles. Celles-ci, arrêtées dans l'exercice des métiers de rues par la concurrence des petits garçons, moins lestes, moins agiles qu'eux, ne peuvent pas lutter avec avantage. Vendre des fleurs au coin de quelques avenues, sur quelques places fréquentées, c'est à peu près leur unique lot. Alors elles se souviennent qu'elles sont femmes. Quelques-unes sont jolies, avenantes; elles se vendent au premier venu souvent avant l'âge.

L'histoire de ces chutes est toujours la même. Une de ces pauvres victimes de la misère, une jeune fille allemande, avait été arrêtée un matin par la police pour délit de vagabondage et conduite à la prison du 4e *ward:* c'était dans ce triste réduit que l'on avait enfermé la

jeune fille, qui attendait son jugement. Prévenu par l'excellente matrone commise à la garde du département des femmes, M. Brace demanda à la voir. Elle lui fit, les larmes aux yeux, une confession désolante. S'étant enfuie d'une maison où on la maltraitait, elle était d'abord tombée dans les mains d'un *gentleman* qui l'avait rencontrée le soir, puis dans celles de la police. Elle n'avait pas quatorze ans. M. Brace obtint qu'on la relâchât. On la ramena, non sans peine, chez ses parents, et le lendemain on l'envoyait à la campagne dans une ferme où les siens finirent par aller la rejoindre.

La prison du 4e *ward* est la prison principale de la ville, et le peuple lui a donné le nom significatif des *Tombes*. L'édifice est massif et lourd, de style égyptien, tout en granit. Les pylônes bas et tristes, les chapiteaux aux larges feuilles de lotus, lui donnent on ne sait quoi de mystérieux. Les cellules grillées s'ouvrent sur une cour fermée ou sur de noirs corridors; on est dans une véritable forteresse. Dans un coin est la place où le shériff, en présence de quelques témoins, pend les condamnés à mort.

L'endroit où est située la sombre prison des *Tombes* est un des quartiers les plus misérables de New-York. C'est là, au carrefour des Cinq-Points et dans les alentours, que se rassemblent surtout les *pifferari* italiens, les ignobles *padroni* accompagnés des gamins qui jouent de l'orgue, de la harpe, du violon, de la cornemuse. Pour quelques écus, « les petits esclaves, » comme les *Yankees* les appellent si justement, ont été loués à leurs parents en Italie, au fond des Calabres ou des Abruzzes, dans le Parmesan ou le Génovesat, et le *padrone* les a emmenés. Il est leur maître absolu pour trois ans, et vit d'eux. Chaque soir, il faut que l'enfant rapporte une certaine somme, quelque temps qu'il fasse, en toute saison, sinon il est battu. Tout

ce monde est entassé pêle-mêle dans d'obscurs réduits, les singes, les chiens savants avec les gens. Dans la journée, on prélève par la ville, sous prétexte de musique, une aumône déguisée. D'autres échappés de la péninsule confectionnent à domicile des statuettes, des figurines en plâtre, les promènent partout, les vendent pour un maigre profit.

C'est encore autour des Cinq-Points que réside la tourbe des Juifs polonais et allemands qui font le commerce des vieux habits. Des loques sans nom étalent aux portes et aux devantures de boutiques basses et sombres leur vermine et leur saleté. Partout d'immondes ruelles, d'ignobles couloirs, qui conduisent dans des cours plus ignobles encore. Les jardins de ces vieilles maisons, depuis longtemps abandonnées par les riches, qui eurent là un de leurs quartiers favoris, ont vu s'élever à leur place d'autres maisons à plusieurs étages. L'air manque, mais non les habitants, car la fourmilière est pleine. On appelle ces logis *tenement-houses*, maisons à loyers ; elles profilent leurs façades lépreuses sur cinq et six étages de haut ; et dans ce pays où chacun prétend avoir son *home*, son foyer à lui, chaque étage, chaque appartement de ces maisons abrite plusieurs familles. D'une fenêtre à l'autre, à travers les cours et les rues, on voit le linge étendu sur des cordes : c'est la lessive des locataires qui sèche sans façon au soleil ; on se dirait dans les vieux quartiers de Naples, de Rome ou de Gênes.

Tous les gens en haillons, à quelque race qu'ils appartiennent, tous ceux qu'a flétris la misère, grouillent et se donnent ici rendez-vous. Voulez-vous voir le nègre aux lèvres lippues choyé par une femme à peau blanche, pénétrez dans cette cour, frappez à ce logis obscur, vous apercevrez le noir Apollon qui se prélasse sur un canapé

crasseux. La femme travaille, repasse; lui fume nonchalamment son cigare et regarde de grosses bagues à ses doigts. Voulez-vous voir le Chinois enivré d'opium, l'œil éteint, la figure pâle, montez par cette échelle branlante, entrez par cette porte étroite, et contemplez un moment cette scène. Ils sont là quatre ou cinq étendus sur un hideux grabat. Sont-ce là des faces humaines? Le maître de céans, John Chinaman, est bon enfant, il est poli, vient à votre rencontre, et loin de vous jeter dehors, ce qu'il serait en droit de faire d'après les usages américains, car vous ne lui avez pas été présenté, il vous offre un siége boiteux, voire une pipe au tuyau de jonc venue du pays natal, une tasse de thé, et vous salue profondément en s'inclinant jusqu'à terre. Les murs sont tapissés de pancartes multicolores, où des hiéroglyphes d'un pied de long, dessinés par un calligraphe habile comme les fils de l'empire des Fleurs savent l'être, étalent leurs capricieux méandres. Sur un autel, vous regardent les dieux lares, les affreux poussahs, grimaçant comme des croquemitaines, peints de vermillon et d'or et vêtus richement. Une lampe brûle devant ces démons familiers, et quelquefois un peu d'encens.

Ailleurs sont des échoppes borgnes où des épiciers improvisés vendent toute sorte de produits exotiques, ou encore des salons de danse, *dancing-saloons*, où des nymphes demi-nues exécutent avec des matelots venus des quatre coins du globe des valses et des quadrilles pudiques Cette réserve étonne en pareil lieu, quand certains théâtres affectent d'exhiber, devant des spectateurs d'élite, les danses les plus obscènes. Le long des trottoirs, un troupeau de filles vont et viennent librement, d'autres sont debout sur le pas de leur porte. Étincelantes à la lumière du gaz, voici maintenant les buvettes, les *bars* sacramentels,

où les *grogs* et les juleps de toute catégorie, les *cocktails*, les *sangries*, les *coblers* et les punchs de composition variée sont incessamment versés par d'infatigables échansons à des buveurs toujours altérés. On boit debout, devant le comptoir, un verre, deux verres, dix verres ; à la fin, il faut conduire au poste toute une armée de gens ivres-morts. Comme tous les *bars* en renom, ceux-ci ont soin, pour retenir les chalands, d'exhiber ce que ces sortes d'établissements appellent leur « galerie de peinture, » une série de gravures enluminées, de tableaux fantastiques, destinés à charmer l'œil des buveurs.

C'est le soir, c'est la nuit surtout que ces quartiers sont animés. Tout le monde est assis dans la rue, et y bavarde. Une odeur nauséabonde qui sort des caves, des allées, vous écœure. Ici sont des tas de chiffons, d'os, de débris sans nom; à côté, installés sans gêne, une bande d'Italiens jouent silencieusement à la *scopa* avec des cartes noircies, graisseuses, qui se collent à leurs doigts. Des troupes d'enfants crient et s'amusent. Les Cinq-Points sont un des quartiers les plus fréquentés des enfants des rues. Où seraient les petits bohèmes du ruisseau si ce n'est dans ces antres de la misère? On les y rencontre par milliers, le jour, la nuit, à toute heure. La police est plus nombreuse ici qu'ailleurs : *policemen* en uniforme, armés du lourd *club* de bois, le casse-tête redouté, *detectives* en tenue bourgeoise. Les *rowdies*, les *loafers*, les *pickpockets* les connaissent bien, et ceux-là les connaissent encore mieux. Ces coquins saluent la police au passage par un geste familier, de la main, du coin de l'œil, sauf à lui dire des injures et à lui donner des coups quand ils seront pris en flagrant délit. C'est absolument comme à Londres aux alentours de White-Chapel. Impassibles, l'œil aux aguets, résignés au sort qui peut-être les attend, les *policemen*

surveillent avec zèle ces dangereux quartiers ; ils en possèdent toutes les issues, tous les dédales, connaissent toutes les maisons fréquentées par les voleurs.

Si la police est ici sur ses gardes, la municipalité, le conseil d'hygiène, semblent ignorer l'existence de ces tristes lieux. L'été, on ne saurait aller impunément dans ces affreux réduits, où, par suite de l'entassement des gens et de la chaleur torride qui règne alors à New-York, la fièvre, la petite vérole, élisent domicile. Quand éclate le choléra, c'est là surtout qu'il fait ses ravages; aucune propreté même dans les rues. Jamais le balai ni le niveau municipal n'y étaient passés, si ce n'est dans ces derniers mois; les cloaques et les immondices s'y étalaient à l'aise. Les pavés manquent encore sur beaucoup d'endroits; d'autres rues n'ont jamais été empierrées ni même nivelées. Depuis quelque temps néanmoins on essaye de porter sur ces lieux le pic du terrassier, la truelle et le marteau du maçon, et l'on a, par des percements enfin décidés, donné heureusement un peu de jour et quelque dégagement au carrefour des Cinq-Points comme naguère à la Cité de Paris.

Il n'est pas toujours prudent de s'aventurer seul, même de jour, dans ces antres populeux de la misère. Les enfants eux-mêmes y étaient jadis redoutables. Ceux qu'on appelait « la bande de la 19e rue, » parce que cette association de jeunes étrangleurs et voleurs hantait surtout les recoins déserts et abandonnés de cette partie de la ville, commirent plus d'une fois des assassinats avec une incroyable audace. Un jour, un honnête citoyen est tué par eux en plein midi sur le pas de sa porte, —une autre fois, au milieu de la rue, un mari qui passait paisiblement avec sa femme. Aujourd'hui même, dans certains *words*, on joue à tout propos du couteau et du revolver,

surtout le dimanche. La liste des méfaits de ce genre est longue dans les journaux du lundi matin, et ce jour-là les tribunaux correctionnels sont sur les dents.

Quand on veut visiter des repaires comme ceux des Cinq-Points, il est bon, surtout la première fois, d'être accompagné de la police. Bien que ces excursions soient mal vues des classes dont on étudie la dégradante situation, nous n'avons jamais subi d'insultes dans nos courses; bien mieux, une personne qui un jour nous accompagnait fut prise un instant, au milieu d'une cour populeuse, pour un membre du conseil d'hygiène. Les innombrables locataires de l'endroit, dont notre visite avait éveillé la curiosité, l'assaillirent de réclamations, d'offres de venir constater, et sur l'heure, un état de lieux déplorable. Des matrones à la face avinée nous appelaient de tous côtés, nous tiraient par nos vêtements ; on nous interpellait même des fenêtres, et il fallut s'arracher de vive force à ces sollicitations intéressées qui déjà devenaient gênantes.

La police ne se prête pas volontiers au désir des étrangers de visiter avec elle les quartiers pauvres de New-York ; nous eûmes beaucoup de peine à obtenir de l'inspecteur général qu'il voulût bien nous faire accompagner. Il nous répondit qu'il n'y avait là rien de curieux à voir, que ce n'était pas comme à Londres, que ces logis étaient si malsains qu'il était bon de s'en tenir éloigné, et autres raisons spécieuses. Nous insistâmes et finîmes par obtenir deux *detectives*, deux de ces hommes aux formes athlétiques, de vrais types de *horse-guards*, comme la police municipale de New-York en a tant. Nous prîmes rendez-vous pour dix heures le même soir. Avant de partir pour cette nocturne campagne, nos guides nous montrèrent le musée de la police, où sont étalés, sous une

large vitrine et chacun avec un numéro d'ordre, une date et les incidents qui s'y rapportent, les revolvers, les couteaux, les stylets, les pinces, les rossignols, les casse-tête, en un mot toutes les armes et instruments divers qui ont servi aux voleurs et aux assassins. Tous les bureaux de district ont des musées pareils. Un canif, un simple couteau de poche, racontent là plus d'une triste histoire. L'outil le plus léger, le plus mince appareil peut donner la mort. Des photographies de criminels ou de leurs victimes sont jointes à ces exhibitions, et en accroissent le poignant intérêt.

Le peuple a donné à quelques recoins des quartiers pauvres des noms significatifs : c'est « l'antre des chiffonniers, » fréquenté surtout par les Allemands, dans Pitt et Willet-street ; « la ruelle pourrie, » dans Lawrens-street; « l'allée des pauvres, » dans le 7e *ward;* « la rue de la misère, » dans la 19e rue, au coin de la 10e avenue. Les rues qui courent parallèlement aux quais de la rivière de l'Est, celles de Cherry et de Water sont peuplées d'assassins ; c'est là aussi que sont les plus misérables auberges d'immigrants et de matelots. Comme dans le 4e *ward*, certaines maisons n'y sont fréquentées que par les voleurs et les vagabonds. C'est de là que partent les émeutes, que sortent ces figures sinistres qu'on ne voit que les jours de pillage, comme New-York en a connu quelques-uns. On s'y souvient encore des terribles soulèvements de 1863 et de 1871. Le premier faillit se rendre maître de la ville et y promena pendant plusieurs jour l'incendie et l'assassinat. On était alors en pleine guerre de sécession, et la garde civique était elle-même en campagne. La police, aidée de quelques courageux citoyens, parvint, non sans peine, à dompter cette terrible émeute. Autrefois tous ces quartiers étaient encore plus dangereux qu'aujourd'hui. A

New-York comme à Londres, la férocité des mœurs populaires semble s'être un peu adoucie, si l'ignoble misère n'a pas sensiblement disparu.

III

Les écoles et les asiles actuels

C'est dans le 4e arrondissement de New-York, non loin du fameux carrefour des Cinq-Points, qu'est installé depuis quelque temps le principal logis pour les enfants des rues, fondé dès le commencement sous le nom de *News-boys lodging house*. Il était en dernier lieu sur la place de l'Hôtel-de-Ville, où nous l'avons visité nous-même en 1869, une nuit d'hiver, accompagné de M. Brace, qui s'offrit gracieusement à nous servir de cicerone. C'est également avec lui que, dans le courant du mois de juin 1874, nous avons parcouru en détail le logis du 4e *ward*. C'est un magnifique édifice, occupé auparavant par un hôtel. La situation en est des plus heureuses, sur une place, à l'angle des trois grandes rues Reade, Duane et Chambers. L'édifice a été agrandi, entièrement refait, et coûte à la société plus de 100 000 dollars ou 500 000 francs. Il est construit en pierre et en brique, les planchers sont en fer, les colonnes en fonte; bref, la maison est à l'abri du feu. Mon guide me le faisait remarquer avec orgueil, car les incendies sont fréquents en Amérique, et il faut surtout songer à y parer quand on donne asile à des locataires comme ceux que reçoit la *Children's aid society*.

Au niveau de la rue, formant le rez-de-chaussée, sont de vastes magasins qu'on loue avec avantage à diverses industries dans ce quartier si animé. C'est une source de profit dont on reporte les revenus sur le maintien du *lodging*. En Amérique, on ne manque jamais l'occasion de gagner de l'argent, de faire un bénéfice ; seulement il est entendu ici que ces magasins ne seront point loués à des buvettes. Au premier étage sont l'école et l'appartement du directeur ou surveillant, le *superintendent*, l'estimable M. O'Connor, attaché depuis les premiers temps au logis des *News-boys*. Il en est peu qui aient déployé autant de zèle que ce digne homme, et son établissement a toujours été tenu militairement, propre comme le pont d'un navire de guerre. L'école est une vaste salle, bien éclairée, bien aérée, où s'alignent les bureaux de bois noir. Sur les murs sont suspendus des tableaux d'étude ou inscrits des préceptes de sagesse pratique. Partout l'espace, plusieurs centaines d'enfants peuvent ici s'asseoir à l'aise. A côté de la porte, une lourde table dont le tiroir est fermé par un gros cadenas ; sur le plan de cette table, une série de trous oblongs numérotés. C'est là que chaque *boy* en entrant dépose, s'il lui plaît, quelque pièce de monnaie. C'est la tirelire à la fois commune et individuelle, la banque dont nous avons dit le début, et dont le modeste contenu gagnera plus tard la caisse d'épargne.

Au second étage, les dortoirs avec leurs lits de fer superposés, se profilant sur plusieurs rangs comme les cabines d'un navire, mais avec une aération dont celles-ci ne jouissent pas. La propreté règne partout, une propreté méticuleuse, étudiée. Le parquet reluit, la maison est irréprochablement tenue. Chaque *boy* a son lit tout monté, tout fourni, et couche seul. On lui donne sur sa demande un petit coffre fermant à clé pour remiser ses

effets, s'il en a de rechange, et le matériel de sa petite industrie ; à côté du dortoir, le cabinet de toilette, où monte l'eau chaude et l'eau froide : là des cuvettes, des peignes, des brosses, du savon, une salle de bains. Citons maintenant le réfectoire où mangent les enfants, et la salle de gymnastique où ils s'en donnent à cœur joie sur la corde lisse ou à nœuds, le trapèze, les échelles, les anneaux, ou avec les lourds haltères qu'on porte à bras tendu. La lingerie, les cuisines, sont vastes comme celles d'un hôtel, et à la buanderie on lave le linge à la mécanique, et on le fait sécher à la vapeur par ces mille moyens ingénieux qu'on retrouve aujourd'hui en Amérique dans toutes les maisons un peu confortables. Le linge des enfants est lavé pour rien.

L'édifice est éclairé au gaz et chauffé par un de ces calorifères à circulation d'eau chaude particuliers aux États-Unis et qui sont si hygiéniques. Les appareils à vapeur, la chaudière et la machine, sont installés, sous la surveillance d'un homme spécial, dans le sous-sol, où est aussi la cave au charbon et aux provisions. Des filles alertes, des Irlandaises proprettes, les bras nus, font les lits, servent à table, lavent et repassent le linge, et une vénérable matrone, la femme du directeur de l'établissement, les surveille et les dirige. Différents maîtres sont attachés à l'école, où la lecture, l'écriture, le calcul, un peu d'histoire et de géographie, la musique, le chant, sont enseignés aux enfants. Ceux-ci payent une somme modique pour le repas et le coucher, six *cents* pour le lit, autant par chaque repas, souper ou déjeuner. Ces prix ne remboursent qu'une partie des frais. La maison est ouverte le soir jusqu'à dix heures ; le matin, tout le monde est dehors, au lever du soleil, après le premier déjeuner. On fait crédit à ceux qui ne peuvent payer la

table ou le gîte. On ne leur en demande jamais le dû, mais il est à remarquer que les enfants mettent beaucoup d'amour-propre à se libérer dès qu'ils le peuvent, et n'entendent pas qu'on leur fasse la charité. Quelquefois ils viennent même en aide à des camarades encore plus malheureux qu'eux, et l'on en a vu organiser pour cela de petites souscriptions et s'inscrire généreusement en tête.

En 1873, environ 7600 enfants ont fréquenté le seul logis des *News-boys*, qui était alors à la place de l'Hôtel-de-Ville. Les dépenses totales ont dépassé 80 000 fr., dont plus du quart (22 000 fr.) a été payé par les enfants; en outre près de 1 240 d'entre eux ont usé de la caisse d'épargne et économisé ensemble une somme de 12 000 francs.

La règle de la maison, à la fois paternelle et stricte, inspire à tous l'ordre, l'économie, les habitudes morales; elle exige de chacun la ponctualité, la soumission à la discipline, la propreté, un langage honnête. Chaque enfant doit se laver tous les jours; on donne des vêtements, des souliers, à ceux qui n'en ont point. L'hygiène du corps et celle de l'âme, sévèrement observées, conduisent peu à peu ces petits pensionnaires de la dissipation au calme, de la paresse au travail, et ils s'habituent à respecter les autres en commençant par se respecter eux-mêmes. Les méchants tours, les actes d'indiscipline, presque quotidiens au début, sont devenus très-rares. La seule chose qu'on n'ait pu jusqu'ici obtenir des enfants, c'est une certaine régularité à fréquenter le même logis. La moyenne ne s'y présente pas plus de huit ou dix fois de suite; puis ils ne reviennent plus, vont ailleurs pour quelque temps. Quelquefois un logis est comble, d'autres fois il se vide tout à coup, à des époques indéterminées, sans raison apparente, sans qu'il semble y avoir encore la

moindre cause à cette inexplicable phénomène. Bien que les logis ne soient institués que pour les enfants sans abri, des parents, des amis, viennent parfois y réclamer un locataire de passage. C'est un enfant qu'on a perdu ou qui s'est enfui. On s'empresse de le leur rendre, et ceux-ci sont tout étonnés de le trouver si amélioré pour peu qu'il ait fréquenté quelques jours le *lodging*. Le seul logis des *News-boys* a ainsi restitué en 1873 près de 640 enfants.

Il est à noter qu'aucune épidémie n'a jamais éclaté dans ces logis depuis vingt ans qu'ils sont ouverts. Néanmoins les cas de maladie ont été prévus, et récemment un fonds spécial a été créé dans ce dessein pour venir en aide à tous les enfants des rues et même à leur famille. Les médecins tiennent à honneur de donner leurs soins gratuitement ; des inspecteurs sont chargés de veiller à ce service spécial, ils connaissent bien les pauvres à secourir, et ceux-ci perdraient leur temps à vouloir les duper, comme cela arrive si souvent quand il s'agit de secours fournis par la municipalité.

Le jour où nous visitions le logis *Chambers-street*, deux grands garçons venaient d'y être amenés par la police. C'étaient deux jeunes maraudeurs des quais de Londres qui s'étaient cachés à fond de cale d'un navire en partance, et qui, découverts en mer, avaient été débarqués en arrivant à New-York. Le capitaine les avait remis à la police, qui, ne sachant qu'en faire, les conduisit au logis des *News-boys*. Si ces enfants eussent voulu rester, l'établissement les eût pris à sa charge et les eût envoyés dans une ferme de l'ouest. Ces deux gars vigoureux, qui n'avaient pas plus de quatorze à quinze ans, paraissaient bien en avoir vingt. Le voyage en mer avait encore ragaillardi leur mine. Pris d'une sorte de mal du pays, honteux de leur escapade, ils demandèrent à retourner

chez leurs parents, et on les renvoya chez eux par un de ces nombreux *steamers* qui d'Amérique vont en Angleterre.

Tous les *lodgings* sont montés sur le même pied que celui de Chambers-street, mais sont moins spacieux. Celui-ci est véritablement un logis modèle, et il est surtout consacré aux petits vendeurs de journaux. Les autres logis créés par la Société protectrice sont aujourd'hui au nombre de quatre, dont l'un est spécialement réservé aux petites filles; ils sont tous établis dans les plus pauvres quartiers, comme celui des *News-boys*. Dans tous ces établissements, on ne reçoit que les enfants qui n'ont pas de domicile. C'est une règle stricte de la maison; un écriteau en vue le rappelle. Chaque enfant donne en entrant son nom, son âge, sa nationalité, sa profession, son état de famille, et dit s'il sait lire et écrire. On marque tout cela sur un registre, qui permet de dresser plus tard des statistiques curieuses, parfois navrantes : quelques enfants ne savent pas où ils sont nés et n'ont jamais connu leurs parents.

Le logis de *Rivington-street*, où est aussi une école de jour, doit être cité à côté de celui des *News-boys;* nous l'avons également visité en compagnie de M. Brace. Il est situé dans un des quartiers les plus populeux du 13e *ward*. Petites filles et petits garçons, tous misérablement vêtus, s'y trouvaient réunis dans une salle commune, comme c'est la règle dans les écoles américaines. Nous arrivâmes à l'aventure au milieu de cette nichée d'enfants. Suivant l'usage, notre introducteur nous présenta à la jeune assemblée, puis la maîtresse s'assit au piano et tout ce monde se mit à chanter, mais sans beaucoup d'entrain et de cette voix aiguë, nasillarde, particulière à la race anglaise. Bien que plus d'une fausse note vînt détruire l'har-

monie de ce concert improvisé, on ne pouvait qu'applaudir à tant de bonne volonté. Le surveillant de l'établissement, M. Calder, est grand amateur de jardins; il nous fit voir la serre qu'il a établie sur un étroit espace derrière la maison qu'il occupe. Il y cultive avec passion des plantes curieuses et odorantes; il en embellit cette humble demeure. Ce ne sont que bouquets de fleurs dans la salle à manger, le salon, partout. Dans la salle d'étude, il y a aussi un aquarium. La vue de toutes ces belles choses égaye les enfants, leur élève l'âme et contribue à les rendre meilleurs. « Vous ne sauriez croire quelle influence ont les fleurs sur l'éducation de mes jeunes élèves, me dit M. Calder; ils sont si heureux de recevoir une fleur, une plante! Ils portent la fleur à leur mère, cultivent la plante chez eux. » Le directeur mit le comble à son gracieux accueil en faisant préparer pour ses visiteurs inattendus le *lunch* de rigueur; nous nous assîmes avec plaisir à cette table si délicatement hospitalière. Je jetai en partant un coup d'œil sur le registre de la veille. Une centaine d'enfants étaient venus coucher dans la maison, la plupart y avaient pris aussi leur repas; environ les trois quarts avaient payé.

L'école de Rivington-street, comme école de jour, est dite *École industrielle du* 13e *ward*. Dans ces sortes d'établissements, que la Société protectrice a institués au nombre de 21, on essaye d'apprendre un métier aux petits garçons en les envoyant en apprentissage, en leur mettant quelques heures par jour le rabot ou la lime à la main. Pour les jeunes filles, le travail manuel est tout trouvé : c'est la couture, le crochet, la broderie, la tapisserie, que leur enseignent des maîtresses diligentes et zélées. Cela vaut mieux que ce que l'on tente dans les *workhouses*, où il est rare que les vagabonds travaillent de

gaieté de cœur. Dans le logis spécialement établi pour elles, on donne aussi aux petites filles des leçons de machine à coudre et de service domestique, on leur apprend à conduire un ménage, et l'on arrive à former en peu de temps des couturières et des servantes expertes. Les enfants qui fréquentent les écoles industrielles ne sont pas les mêmes que ceux des logis. Ceux-là ont une famille, mais sans nulle ressource; on leur donne un petit repas à midi, on leur fait cadeau de quelques vêtements, s'ils se conduisent bien. L'école industrielle remplace pour eux l'école de quartier, où ils n'oseraient pas se présenter sous leur humble défroque, et qu'on ne leur permettrait pas d'ailleurs de fréquenter quelques heures seulement comme la première; or ces pauvres enfants ne peuvent rester tout le jour à l'école, il faut bien aller gagner aussi sa vie dans la rue ou aider les parents à la maison.

Nous n'avons pas encore parlé des *écoles de nuit* proprement dites; elles sont au nombre de dix, non compris celles des logis. Là viennent surtout les enfants occupés tout le jour dans des boutiques, des manufactures, ou ceux qui exercent un métier de rue, mais dont tous ont leurs parents et couchent chez eux. Rien de plus touchant que leur vif désir d'apprendre; il en est qui négligent leur souper pour ne pas manquer leur leçon.

Les *meetings* du dimanche sont plus florissants que jamais. Les leçons de morale et de religion continuent à y être données aux enfants, et les *meetings* ont lieu le soir dans les logis et les écoles. On y chante des cantiques, puis paraît sur l'estrade quelque révérend, ami de la maison, ou quelque *preacher* renommé, souvent encore un enfant hardi, qui s'adresse à ses camarades dans une langue mêlée d'argot ou *slang*: c'est ce discours qui a le plus de succès. Si l'on sait se mettre à leur niveau, ani-

mer, égayer la conférence, comme certains *lecturers* savent si bien le faire, les enfants écoutent avec plaisir, ils chantent encore plus volontiers; puis, avant d'aller dormir, vont faire de la gymnastique : est-il besoin de dire que c'est ce dernier exercice qui leur plaît le plus? Ces jours-là, quand un voyageur de passage, accompagné de quelque membre de la Société protectrice, visite la maison, il est rare qu'il échappe au *speech* sacramentel que doit prononcer tout individu présenté dans une réunion publique. Il a beau arguer de son inexpérience de la parole, voire de sa qualité d'étranger, bon gré, mal gré il faut qu'il s'exécute; nous n'avons pu nous soustraire nous-même à cette corvée périlleuse dans la visite que nous fîmes au mois de janvier 1869 au logis des *Newsboys*.

A la plupart des logis et des écoles sont annexées une petite bibliothèque et une salle de lecture, entretenues par les dons volontaires de personnes du dehors. Livres et journaux y arrivent en assez grand nombre; la presse de New-York a toujours mis une certaine émulation dans l'envoi de ces dons gracieux. La Société protectrice a établi, en outre, dans différents quartiers, des salons de lecture gratuits pour les hommes et jeunes gens, *free reading rooms for young men*. On a pensé que c'était là un moyen de les arracher à la vie des buvettes, où ils puisent de si mauvais exemples. Dans le principe, on leur servait dans ces établissements, pour une mince rétribution, du café, du thé, des boissons légères, non capiteuses. Il faut confesser que ces sortes de « *bars* littéraires » eurent quelque peine à réussir. Le public les appelait ironiquement « le club des buveurs, » et ceux pour qui ils étaient fondés n'osaient plus y entrer. Il fallut y revenir à plusieurs reprises. Une de ces buvettes respec-

tables, qui eut un moment une grande vogue, était alors tenue par un ancien boxeur, un *rowdy* redouté, qui s'était tout à coup converti, et d'une vie de débauches et de crimes était subitement passé à la vie la plus réglée et la plus pieuse. De telles conversions ne sont pas rares en Amérique; elles éclatent surtout après les *revivals*, ces grandes assemblées religieuses où la foi perdue subit comme un réveil.

Aujourd'hui les *free reading rooms* sont en pleine prospérité; mais on n'y boit plus que de l'eau. On a renoncé à y servir toute autre boisson innocente, vu l'impossibilité de faire en cela la moindre concurrence aux buvettes. Le monde vient, c'est suffisant. Un bon poêle y est allumé en hiver; on y joue aux dames, aux échecs, au trictrac, et il est telle de ces salles de lecture qui reçoit des centaines d'habitués tous les soirs. En dehors de celles qui ont été créées par la Société protectrice, il en est un très-grand nombre d'autres, dont celle fondée par le vénérable M. Peter Cooper est la plus renommée. On devine sans peine quel bien font de pareilles institutions dans une ville comme New-York.

IV

Les résultats obtenus.

Comme on le voit, la Société protectrice a tout prévu, tout établi généreusement, et elle attaque sans trêve, dans son antre même, par toutes les armes possibles,

l'hydre redoutable de la misère et de l'ignorance. Dans une intention toute philanthropique, elle a toujours eu soin de n'afficher aucun drapeau religieux, d'appeler à elle tous les hommes de bonne volonté dans une sorte de grande « union chrétienne. » L'association charitable qu'ils ont créée est ouverte à tous, et ces hommes appartiennent indistinctement aux différentes sectes qui partagent la religion réformée. Ils sont unis sous un drapeau commun, celui de la bienfaisance universelle, celui de la solidarité humaine. Dès le début, cette société a compté, elle compte encore dans son sein quelques-uns des citoyens le plus honorablement connus de l'Union. Dans le bien qu'on s'est plu à répandre, on n'a demandé compte ni de leur foi, ni de leur nationalité, ni de leur couleur, à ceux que l'on aidait, et le petit nègre, dans ce pays démocratique où la différence de caste est cependant encore si prononcée, a été secouru à l'égal du blanc. A ceux qui critiquaient ses actes, la Société s'est bornée à répondre, comme autrefois Jésus aux gens de Jérusalem : « Laissez venir à moi les petits enfants. »

Le bien est difficile à faire, et la jalousie, l'esprit de rivalité, enrayent souvent les bonnes œuvres. Malgré toutes les précautions qu'elle a prises de ne blesser aucune croyance, malgré toutes les délicatesses qu'elle a mises dans ses procédés, ce n'est qu'au milieu de difficultés sans nombre que la Société protectrice est arrivée à ses fins. Non-seulement elle a eu à surmonter tous les déboires occasionnés au début par l'indiscipline et le mauvais naturel des enfants, mais elle a eu à compter aussi avec les hommes, et de ce côté la lutte, que l'on n'aurait pas cependant osé prévoir, n'a été ni la moins pénible, ni la moins longue. On l'a supportée avec vail-

lance, comme une salutaire épreuve qni consoliderait l'institution; on a fini par triompher.

Bien que dans les nombreuses écoles qu'elles a fondées aucun esprit de secte ne domine, comme c'est d'ailleurs la règle dans toutes les écoles publiques aux États-Unis, divers individus, diverses corporations se sont jetés à la traverse des institutions de la Société. En 1855, un prêtre catholique fit croire aux Italiens des Cinq-Points qu'on ne réunissait leurs enfants que pour les convertir. Un beau jour, l'école se trouva vide. « Venez plutôt à moi, disait ce serviteur de Dieu; laissez là ces mécréants, ces hérétiques. Donnez-moi votre argent, et nous bâtirons une église. » Il récolta une bonne somme et s'enfuit, mettant l'Océan entre lui et ses ouailles. Les parents désabusés revinrent, et la Société protectrice put rouvrir cette fois sans encombre et avec un plein succès, qui ne s'est plus démenti depuis, l'école des Cinq-Points pour les petits Italiens émigrés.

Le même esprit de dénigrement poursuivit dès l'origine et poursuit encore la Société protectrice dans une œuvre qui couronne dignement l'institution des logis et des écoles, nous voulons dire l'envoi des enfants dans les campagnes de l'ouest. Après leur avoir fourni les rudiments de l'éducation, il faut les arracher, s'il est possible, aux séductions de la grande ville et consolider leur retour au bien. Pour cela, quoi de mieux que de les envoyer dans quelque manufacture éloignée ou plutôt dans une ferme? N'est-il pas naturel et juste qu'ils participent, eux aussi, à la colonisation des plaines fertiles du Missouri, du Michigan, de l'Illinois? Que n'a-t-on pas dit cependant contre ces généreuses tentatives, de quelles calomnies jésuitiques ne les a-t-on pas poursuivies? On a prétendu que les enfants ainsi envoyés au loin étaient ar-

rachés de force à leurs parents, qu'ils changeaient de nom en arrivant à destination, et que le frère pouvait ainsi se trouver dans le cas d'épouser sa sœur! La calomnie est ingénieuse, mais la charité a été plus forte que la calomnie, et l'œuvre d'émigration a réussi au delà de toute attente. On est arrivé, malgré toutes les entraves, à atteindre le but qu'on visait, et l'on a mis en pratique l'adage du sage fondateur de la colonie de Mettray « d'améliorer la terre par l'homme et l'homme par la terre. » Nous lisons, dans un des derniers rapports publiés par la Société protectrice[1], que 3200 enfants ont été envoyés en 1873 dans l'ouest, et là pourvus d'une place et d'une famille adoptive. Pareil nombre d'enfants avait déjà était envoyé dans les différents états agricoles pendant chacune des quatre années précédentes. Le nombre total de ceux qui avaient été ainsi pourvus d'un foyer définitif était de 32 400 depuis 1853, époque où l'on avait préludé à cet intéressant exode. C'est une moyenne de 1620 individus chaque année; la proportion des filles et des garçons y est sensiblement la même.

Ils sont rares ceux de ces petits émigrés qui ne se félicitent pas de leur nouvelle situation, et qui reviennent à New-York chercher derechef les aventures. La Société protectrice ne perd pas les siens de vue, et entretient pour veiller sur eux un agent dans l'ouest. D'autres agents prennent les enfants à New-York et les accompagnent par brigades de plusieurs centaines à la fois jusqu'à leur destination définitive. On obtient des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur des réductions sur les prix de parcours. La nichée s'envole joyeuse, bruyante, ou-

[1] *Twenty first annual report of the children's aid society*, New-York, 1873.

vrant curieusement les yeux à tant de choses nouvelles et charmée de commencer une seconde vie. C'est le salut qui s'ouvre pour eux; ils le comprennent, et le plus grand nombre le méritent.

Une fois installés, les enfants ont, avec l'agent à demeure, les principaux membres de la Société protectrice et les directeurs des logis et des écoles qu'ils fréquentaient à New-York, une correspondance suivie. Quelques-unes de leurs lettres sont touchantes. A chaque ligne éclate la joie, le contentement de ces jeunes travailleurs des champs; un changement moral absolu s'est fait en eux. Ils vivent, ils sont élevés dans leur famille d'adoption, s'assoient à la même table, vont à l'école et à l'église dans la même carriole que les enfants du fermier. Plus d'un fait de notables économies sur ses gages, acquiert un petit lopin, le cultive pour son compte, arrive à une modeste aisance. Cet autre pousse plus loin son éducation, fréquente un collége, fait de fortes lectures, passe ses examens, choisit une profession libérale. Celui-ci sera envoyé quelque jour à la législature de son état; parti du plus bas degré des conditions humaines, il sera monté à l'un des plus hauts. Tous demandent des nouvelles de leurs parents, de leurs amis. « Pouvez-vous savoir où est ma mère, ce qu'elle est devenue? s'écrie l'un deux, si je pouvais seulement la voir! » Cet autre a acheté à terme une terre au fond de l'Illinois; il la payera de son travail. « J'ai une faveur à vous demander, écrit-il à ses protecteurs de New-York; il y a une jeune fille qui voudrait venir ici le mois prochain; elle n'a pas les moyens de le faire, et je n'ai pas ceux d'aller la chercher. Si vous pouviez l'envoyer ici, je vous rembourserais plus tard les frais de son voyage. Aussi bien il faut que je sois franc avec vous : c'est ma fiancée, je lui ai promis de l'épouser.

Maintenant que vous savez tout, faites cela pour moi, vous me rendrez un bien grand service. »

L'agent fixé dans l'ouest visite de temps en temps ses recommandés. Il est reçu à bras ouverts. Les parents adoptifs lui font des confidences : « Henry ne manquera de rien, c'est notre enfant, je l'ai porté sur mon testament, et puis il est si bon travailleur que je lui ai fait cadeau de trente hectares de terre.» Quelquefois cependant l'agent trouve porte close. Une fausse pudeur fait que les enfants et même les familles qui les ont adoptés et qui leur ont donné leur nom n'aiment pas qu'on vienne rappeler les mauvais jours, la honte d'hier en présence de la restauration morale d'aujourd'hui.

Les jeunes filles rencontrent encore plus d'heureuses chances que les garçons. Dans ce pays où l'égalité sociale règne partout, où la femme est supérieure à l'homme en toutes choses, où elle est entourée publiquement de tant de respect, de tant d'hommages, quelle qu'elle soit, nul étonnement si quelques-unes de ces filles des rues, moralisées, relevées par l'instruction, le travail, les bons principes, arrivent à devenir les femmes d'hommes comme il faut. L'une d'elles, qui avait soigné un *gentleman* malade avec cette attention délicate que les femmes seules savent déployer au chevet d'un souffrant, fut épousée par celui-ci malgré la vive opposition de sa famille. Un autre habitant de New-York, devenu subitement amoureux d'une jeune fille des rues que la Société protectrice avait heureusement arrachée à la plus dégradante des situations et placée comme ouvrière, l'épousa également malgré les siens, auxquels il fit cette philosophique réponse : « qu'il se mariait pour son plaisir et non pour celui de sa famille. » La jeune femme voyagea en Europe, revint en Amérique, entièrement transfigurée, élégante, distinguée.

Elle ne rougit pas de sa première origine ; elle alla en arrivant frapper à la porte de l'école où on l'avait naguère recueillie; on eut peine à la reconnaître. Elle embrassa avec effusion sa digne maîtresse, et plusieurs fois elle revint la visiter. Elle la prenait dans sa voiture et la promenait par la ville, contente et fière de procurer un peu de distraction et de plaisir à celle qui, gratuitement et sans espoir de retour, lui avait fait hier tant de bien.

A quoi bon citer d'autres exemples du même genre? La liste en serait longue, et si vous visitez le logis des jeunes filles, on vous racontera dans tous leurs détails l'histoire des « héritières, » comme les appellent leurs compagnes moins fortunées. N'est-ce pas le cas plutôt de rappeler quels avantages la Société protectrice de New-York apporte à la municipalité elle-même de cette grande ville, dont elle purifie non-seulement les quartiers pauvres, mais dont elle allége aussi pour une bonne part les énormes dépenses? Grâce aux logis et aux écoles qu'elle a créés, grâce à l'émigration des enfants vers l'ouest, le nombre des délits et des crimes a sensiblement diminué à New-York depuis vingt ans. Il nous suffira de dire que, pour la décade qui va de 1861 à 1871, le chiffre total des enfants des rues arrêtés pour vagabondage et petits vols a diminué de moitié, bien que le nombre absolu de ces enfants ait considérablement augmenté. A qui revient presque exclusivement l'honneur d'une amélioration si sensible, si ce n'est à la libre et philanthropique institution dont il a été si souvent parlé? Et maintenant cette diminution dans le chiffre des délits et des crimes n'entraîne-t-elle pas une diminution correspondante dans le chiffre des dépenses municipales? Il en coûte beaucoup d'argent pour arrêter les vagabonds, les voleurs, pour les condamner et les emprisonner. La police, les juges, les

gardiens, il faut payer tout ce monde; il faut nourrir les condamnés, qui ne restituent dans un maigre travail qu'une très-minime partie de ce qu'on dépense pour eux. En revenant aux prémisses posées plus haut, on comprend donc pourquoi la cité et le comté de New-York ont voulu, eux aussi, venir en aide à la Société protectrice. Celle-ci, après avoir commencé à l'origine avec le plus modeste budget, a inscrit à son actif, de ce chef seulement, pour 1873, près de 235 000 francs; elle a reçu en outre du *board* ou comité d'éducation, et pour le même exercice, près de 80 000 francs, qui ont dû être affectés à ses écoles industrielles.

L'Américain donne volontiers. Les citoyens de New-York, de la ville et de l'État, font assaut de générosité pour venir en aide à la Société protectrice. Quelques-uns lui ont envoyé en une seule fois jusqu'à 10 000 francs. « La Providence a été bonne pour moi, je veux faire quelque chose pour vos pauvres enfants, » disait un de ces hommes de bien en adressant sa généreuse offrande; « c'est pour aider, ajoutait-il, à la caisse d'émigration. » Il en coûte en effet pour envoyer les enfants dans l'ouest, car le voyage est long : certains d'entre eux sont allés jusqu'au fond du Kansas, bien au delà du Mississipi, ou dans le Colorado, au pied des Montagnes-Rocheuses. On a dépensé sur ce chapitre environ 165 000 francs en 1873 pour 3200 enfants; or la moyenne des envois annuels depuis 1869 dépasse encore ce dernier chiffre. Dans tous les cas, le temps est loin où la Société protectrice, inquiète, harassée, craignant de ne pas réussir dans une entreprise jusque-là sans exemple et que tout semblait faire manquer, ayant à peine en caisse quelques centaines de dollars ramassés à grand'peine, ouvrait modestement ses bureaux en 1853, au coin de la rue Amity. Alors

on inscrivait solennellement sur le registre des donateurs le nom de Mme A..., la femme du plus riche propriétaire foncier de New-York, pour une somme de 50 dollars ou 250 francs. Combien ce chiffre a depuis été dépassé, même par la moyenne des souscripteurs! D'autres ont légué à la Société par testament des sommes assez considérables. Le budget des enfants pauvres s'est ainsi de plus en plus arrondi, et l'avenir a été pour jamais assuré.

Les bureaux de la Société sont aujourd'hui dans la 4e rue, près la place Lafayette. C'est là qu'elle a établi définitivement domicile dans une situation des plus convenables, et maintes fois nous y avons vu rassemblés, entre les mois de juin et de septembre 1874, des essaims de petits émigrants qui demandaient à partir pour l'Ouest.

La Société protectrice, pendant l'année 1873, a reçu dans ses logis 12 000 enfants et 9000 dans les écoles industrielles : c'est en tout 21 000 garçons ou filles arrachés à la vie du ruisseau. Comme le nombre de ces vagabonds est estimé aujourd'hui à 30 000, on peut dire qu'il en reste un bien petit nombre qui échappent aux mains vigilantes qui cherchent de toutes parts à les atteindre, car, si l'exemple de la Société protectrice a suscité des jaloux, il a suscité aussi des émules. Ainsi un prêtre catholique, soutenu par la congrégation de Saint-Vincent-de-Paul, non moins puissante aux États-Unis qu'en France et plus libre, a établi dans le 3e *ward* un logis et une école de nuit pour les garçons. Cette maison peut en recevoir jusqu'à 200, et beaucoup de petits Italiens et d'Irlandais catholiques la fréquentent naturellement. Il existe d'autres établissements dissidents du même genre.

Il faut tenir compte aussi de ceux des enfants que la police ramasse tous les jours et qu'on envoie à l'école in-

dustrielle et à l'école nautique de l'île de Hart; cette île est située à 16 milles de New-York, sur le bras de mer qu'on nomme le Sound, entre l'Ile-Longue et la terre ferme. Le nombre des enfants insubordonnés et vicieux enfermés dans ces deux écoles, souvent sur la demande expresse des parents, a été en 1871 de 1 623 au total[1]. Il y a encore l'asile pour les orphelins de couleur, auxquels la Société protectrice, à cause de certains préjugés encore si tenaces aux États-Unis, ne peut pas donner une aide aussi large, aussi efficace qu'elle voudrait, mais auxquels le département de charité et de correction de la municipalité de New-York a forcément songé. Le nombre de ces enfants admis dans l'asile créé officiellement pour eux était en 1871 de 329. Citons enfin l'école des idiots, qui n'avait pas reçu, pour cette même année, moins de 115 enfants. On le voit, une bien petite fraction du chiffre écrasant des vagabonds que nous avons recencés échappe maintenant à une protection quelconque, reste dans le cas de devenir pire et de faire courir à la cité les mêmes dangers qu'auparavant. Il est permis de dire dès à présent que le mal est atteint, coupé même dans sa racine, et cela grâce surtout à la virile et patiente initiative de quelques généreux citoyens.

A la fin de l'année 1873, la Société protectrice avait dépensé depuis son origine plus de 7 millions de francs, ou environ 350 000 francs par an en moyenne, pour mener à bien l'œuvre à la fois délicate et difficile qu'elle poursuivait si dignement. Le seul logis des *News-boys* avait donné asile, pendant ce même espace de temps, à près de 108 000 enfants. Aujourd'hui les ressources de la Société

[1] *Twelfth annual report of the commissioners of public charities and correction*, Bellevue press, 1872.

sont plus que doublées, car elle est en mesure de dépenser annuellement plus de 850 000 francs : c'est la somme portée au crédit de son dernier exercice, et c'est avec cela qu'elle maintient 5 logis, 15 écoles de nuit, 21 écoles industrielles, 3 salles de lecture en ville, et qu'elle pourvoit à tous les autres frais, tels que ceux de l'émigration et du placement des enfants. Ajoutons qu'elle reçoit de beaucoup de ses adhérents et même de quelques étrangers des dons en nature de toute sorte, surtout des vêtements, des chaussures, des jouets, des friandises, des livres, et que bon nombre de personnes riches se font à la fois un devoir et un plaisir, à certaines grandes fêtes, de donner ce jour-là à dîner aux enfants. Ce dîner est surtout obligatoire au jour d'action de grâces, le *thanks giving day*, où il est de tradition de remercier le ciel de la conservation de la république américaine, et au jour de Noël, la *christmas*, si impatiemment attendue des garçons et des petites filles dans tous les pays d'origine britannique.

En été, ce sont d'autres plaisirs, ce sont des excursions en bateau à vapeur dans la magnifique baie de New-York, le long des bords majestueux de l'Hudson, ou des rives verdoyantes de la rivière de l'Est, ce sont aussi de joyeux pique-nique sur l'herbe à la campagne. Le public, à sa tête les principaux banquiers et négociants de Wall-street, se cotise pour procurer ces distractions aux enfants. Un jour de gaie promenade au grand air, le spectacle un moment entrevu des beautés resplendissantes de la nature, dont ils ne sont que trop privés, que faut-il de plus à ces pauvres déshérités? On a remarqué que dans toutes ces courses leur conduite est irréprochable, et qu'ils emportent toujours quelque profit moral de ces pittoresques excursions, qui sont du reste familières à toutes les classes de ce pays. Quelquefois un riche mar-

chand, un nabab de la finance, fait à lui seul les frais de ces coûteux amusements, et donne sa bourse toute pleine pour ces bambins qui sautent de plaisir; une autre fois c'est une grande dame qui ouvre à ces joyeux essaims les portes de sa villa à deux battants, et qui est fière de leur servir elle-même de ses mains aristocratiques une collation de fruits et de gâteaux : jamais aucun dégât, aucune plainte; les enfauts n'ont pas ici la turbulence et ne se livrent pas aux bruyants écarts qui les distinguent dans quelques pays latins.

D'autres petites fêtes, d'une nature à la fois plus calme et plus intime, se renouvellent à chaque instant et de façon très-variées. Il se passe peu de semaines qu'une dame du voisinage, dans les écoles industrielles ou les logis, ne convie les enfants à ce qu'on appelle là-bas « des parties de fraise et de crême glacée. » A d'autres moments, on leur donne un bal, une petite représentation théâtrale, et l'on sait si les enfants sont partout friands des ces genres de plaisir. Les petits bohêmes de New-York savent par cœur tous les drames, toutes les farces de tous les théâtres populaires. Comme ils n'y puisent pas d'ordinaire les meilleures leçons, il est bon de les attacher, de les retenir quelquefois par des représentations mieux choisies, même écrites pour eux et données à domicile : mais ce qui les amuse le plus, ce sont encore les pique-nique d'été, Le 3 juillet 1874, veille de la date anniversaire de la proclamation de l'indépendance, nous visitions les alentours des Cinq-Points et des Tombes. Nous aperçumes une longue file d'enfants, presque tous en haillons, pieds nus. Ils se suivaient deux par deux sur le trottoir, et chaque seconde on en voyait accourir d'autres qui prenaient la queue, pendant que les premiers, entrés dans une maison d'assez chétive apparence, en sortaient munis d'un billet.

Un *policeman* maintenait l'ordre dans cette foule empressée, émue, où filles et garçons se coudoyaient. Nous lui demandâmes ce que c'était. « C'est pour le pique-nique de demain, nous dit-il; on a déjà distribué près de 4000 billets, et voilà qu'il nous vient toujours du monde ; » puis, quand la distribution fut finie : « Allons, enfants, revenez demain matin à quatre heures, il y aura peut-être encore quelques cartes pour vous. » Il fallait voir la mine des pauvres diables qui n'avaient pu avoir de billet, et se voyaient menacés de n'avoir point de place sur le gigantesque *steamer* qui allait le lendemain promener tous ces *boys* pour le grand pique-nique du 4 juillet. On calcule qu'une pareille excursion pour 4000 enfants revient à peu près à 10 000 francs, c'est-à-dire à 50 *cents* par tête.

La charité revêt un caractère plus doux, a je ne sais quoi d'attrayant quand elle s'exerce par la main des femmes. Il est des écoles qui ne sont tenues que par elles, et ce sont celles qui réussissent le mieux. L'expérience est faite depuis longtemps aux États-Unis : les meilleurs professeurs sont les femmes, même dans les colléges de garçons. Faut-il ajouter que plus d'une riche Américaine tient à honneur de venir diriger elle-même les exercices des écoles pour les enfants des rues, et se dévoue avec un entraînement tout maternel à leur instruction, à leur moralisation? Sur les 116 maîtes et maîtresses attachés aux écoles de la Société protectrice, 87 seulement sont salariés; tous les autres, surtout des femmes, enseignent volontairement, et la part de celles-ci est large dans les succès que l'on a obtenus. Tous du reste, depuis le président et les commissaires de la Société jusqu'aux derniers agents, tous, secrétaires, trésoriers, surveillants, professeurs, inspecteurs, ont fait noblement leur devoir.

La plupart ont rempli gratuitement leurs fonctions. Chacun, emporté par la plus louable émulation et par un élan philanthropique qu'on ne saurait trop admirer, a tenu à faire mieux d'année en année, et s'est trouvé désigné comme par hasard à la place qu'il pouvait le mieux remplir. C'est un axiome britannique, qu'on doit mettre l'homme qu'il faut dans la fonction qui lui convient,

Ceux qui ont visité en Angleterre les écoles du dimanche, les écoles déguenillées ou *ragged schools*, et qui ont rencontré dans les rues de Londres les petits décrotteurs embrigadés, sont forcés de reconnaître que les États-Unis ont fait mieux que l'Angleterre en laissaut les enfants des rues entièrement libres le jour dans l'exercice de leur métier, mais en leur offrant chaque soir un abri, un repas, une classe, et en les habituant à payer une partie de ces services, car toute aumône dégrade celui qui la reçoit. Quelle ville pourrait opposer à New-York une fondation comme celle que nous venons de faire connaître? Où trouver ces écoles industrielles, ces logis et écoles de nuit et ces convois de jeunes émigrants, tout cela spontanément institué dans le principe par la seule initiative de quelques âmes généreuses, qui ont bien voulu se rappeler que l'homme se doit à l'homme, qu'il est solidaire de son semblable?

Après les tâtonnements, les essais incertains du début, que tout semblait devoir contrarier et annihiler pour toujours, l'entreprise a réussi dans tous ses détails au delà de toute espérance. Le principal mérite en revient à ses sympathiques créateurs. Venir en aide à l'enfance abandonnée, vicieuse, telle a été dès le premier jour la devise qu'ils ont inscrite sur leur drapeau. Ils n'y ont pas failli un instant. On aime à rappeler ces choses quand on se souvient que l'État est encore quelque peu en retard

en Amérique dans toutes ces questions. Nous allons étonner bien des personnes en leur disant que dans l'État de New-York il n'existait encore en 1874 aucune loi qui rendît l'instruction obligatoire, même qui forcât les enfants à fréquenter les écoles une partie de la journée, aucune loi non plus qui règlât le travail des enfants dans les manufactures, et qui prît la défense de plus de 100 000 intéressants petits êtres inhumainement employés, surmenés dans les nombreuses usines du pays. Ce que les États de la Nouvelle-Angleterre avaient si bien défini et réglé depuis longtemps, l'État de New-York, qui marche si brillamment à la tête des trente-sept *étoiles* de l'Union, n'avait pas encore su l'établir. Les *meetings*, les agitations n'y avaient rien fait; quelques politiciens, quelques membres intéressés de la législature avaient toujours réussi à faire rejeter les bills présentés dans ce sens. Ces bills ont étéenfin adoptés, inscrits dans la loi; il n'en faut pas moins glorifier les bons citoyens qui, précurseurs généreux, ont pris sur eux-mêmes de protéger, de relever l'enfance jusqu'alors sans soutien, et de tendre une main paternelle à ces êtres infortunés obligés d'affronter tout seuls, sans armes, sans vivres, la dure bataille de la vie.

CHAPITRE III

LES HOSPICES ET LES PRISONS DE NEW-YORK

I

Le département de charité et de correction.

En quittant les quais de l'Hudson sur l'un de ces immenses *steamers* qui jettent comme un trait d'union entre la grande métropole des États-Unis et les havres de Newport, Fall-River, Providence, d'où l'on gagne en une couple d'heures Boston, on entre tout d'abord dans la rivière de l'Est. Sur un côté se déroule l'Ile-Longue, *Long-Island*, où est assise Brooklyn avec ses nombreuses églises et sa population qui dépasse 500 000 âmes; sur l'autre apparaît toujours New-York. Bientôt on salue une série de petites îles qui, sortant du lit de la rivière même, s'élèvent à une faible hauteur au-dessus de l'eau comme de gracieuses oasis couvertes de prairies et de jardins. Ces nids de verdure tranchent heureusement avec l'aridité relative des berges du côté où s'étend New-York. Au milieu et sur les

bords des îles, de distance en distance, se profilent des édifices solidement bâtis, d'un style sévère, les uns en brique rouge, les autres en pierre de taille et même en granit. Les lieux devant lesquels le voyageur vient de passer sont les îles de Blackwell, Ward et Randall, la première de forme très-allongée, les deux autres au contour arrondi. Les principaux édifices qu'elles portent, dont quelques-uns sont à moitié cachés par les arbres, sont l'hôpital de charité, l'asile des aveugles, le pénitencier, la maison des pauvres, le *work-house*, l'hôpital des folles, dans l'île de Blackwell, — l'hospice des solats invalides, l'asile des ivrognes, l'hôpital des fous, le refuge et l'hôpital des émigrants, dans l'île de Ward, — l'hôpital et l'asile des enfants, l'école des idiots, dans l'île de Randall.

Le *steamer*, en continuant sa course rapide, entre bientôt dans ce bras de mer qu'on nomme le *Sound*, et qui est comme une seconde rivière de l'Est démesurément élargie. Là, à 16 milles des quais de New-York, se dresse tout d'abord une autre île, l'île de Hart, où est le dernier asile des indigents, celui où ils viennent reposer pour toujours, et que la municipalité appelle, le prenant sous sa protection, « le cimetière de la ville. » Dans le même endroit est « l'école industrielle, » où sont façonnés patiemment aux bonnes mœurs et aux saines études les petits vagabonds qui ont eu des comptes à rendre à la justice; enfin c'est à l'île de Hart que jette l'ancre, quand son service ne le porte pas sur les hautes mers, le navire où est « l'école nautique, » celle où d'autres enfants indisciplinés et vicieux sont envoyés pour apprendre un peu par force le métier de mousse et de novice, et aborder plus tard, s'ils le veulent, la rude et honnête profession de marin.

Toutes les institutions qu'on vient de nommer dépen-

dent du département de charité publique et de correction, *departement of public charities and correction*, qui forme une des branches les plus intéressantes de l'administration municipale de New-York. Il a encore sous sa surveillance le magnifique hôpital central de Bellevue, dont les fenêtres s'ouvrent sur les berges animées de la rivière de l'Est et dans la 26e rue. La Morgue, cet établissement indispensable aux grands centres de populatton, ressortit également à ce département. Enfin on a poussé l'amour du prochain jusqu'à imaginer non-seulement un bureau de secours pour les pauvres honteux, les malades indigents cloués chez eux sur leur grabat, mais encore un bureau de placement pour les gens sans travail. Ce dernier est établi dans un des quartiers les plus fréquentés de New-York, et l'on y vient en aide chaque année, en leur trouvant une place en ville ou à la campagne, à 45 000 individus des deux sexes. Faut-il ajouter que la municipalité de New-York prend soin des orphelins abandonnés, même des enfants de couleur, qu'elle a cinq hôpitaux pour les cas de médecine et de chirurgie générale, et six hôpitaux spéciaux pour le traitement des maladies contagieuses? A ces onze établissements sanitaires se joignent deux « hôpitaux de réception, » où les premiers soins sont donnés sur place aux personnes blessées ou tombées malades dans la rue.

Le département de charité et de correction a ses bureaux dans un édifice particulier, à façade monumentale en grès rouge, qui occupe le coin de la 3e avenue et de la 11e rue. A la tête de ce département est un *board* de cinq commissaires, qui adressent un rapport annuel au maire de New-York sur les différents services confiés à leurs soins vigilants. Chacun des directeurs de ces services envoie préalablement au conseil des commissaires un rapport

détaillé auquel sont annexées toutes les pièces de comptabilité et une série de tableaux statistiques. Tous ces rapports sont imprimés et livrés au public. Le dernier volume paru a trait tout entier à l'année 1871[1].

L'accès des îles de la rivière de l'Est et du Sound, où sont si heureusement cantonnées hors de la ville, au bon air, dans un site des plus favorables, les diverses institutions que nous avons mentionnées, n'est pas défendu aux profanes. Le département de charité et de correction ne fait aucune difficulté de permettre à qui que ce soit le libre accès des établissements confiés à sa garde. C'est d'ailleurs une règle à peu près générale, dans tous les établissements publics ou privés aux États-Unis, que tout le monde y entre et y circule librement. Non-seulement les parents, les amis des différents pensionnaires des îles sont admis à les visiter, mais même les simples curieux. Le *board* des commissaires possède trois bateaux à vapeur qui, plusieurs fois par jour, partent du quai de la 26e rue sur la rivière de l'Est. Moyennant une faible rétribution le public peut prendre passage sur ces bateaux. Pour peu que vous lui en manifestiez le désir et lui fournissiez quelques raisons valables, le fonctionnaire chargé de ce service vous donnera même un *ticket* gratuit avec le droit de visiter à loisir tous les établissements attachés au département dont il est un des commissaires. C'est de la sorte que, dans les mois d'août et de septembre 1874, nous avons pu parcourir plusieurs fois les îles de la rivière de l'Est. Nous nous bornerons à rapporter ici ce que nous avons vu dans les plus curieux de ces établissements, — l'asile des ivrognes, l'hôpital des fous, le pénitencier, — et qui mérite d'être connu.

[1] *Twelfth annual report of the commissioners of public charities and correction for the year* 1871, Bellevue press, 1872.

II

L'asile des ivrognes.

De tout temps on a bu beaucoup aux États-Unis. C'est une coutume anglo-saxonne que les fils des *têtes-rondes* et des *cavaliers* ont apportée avec eux. Les loisirs quotidiens, plus grands dans une colonie naissante que dans la métropole, la sécheresse du climat américain, les mécomptes qu'éprouvent la plupart des immigrants, une foule d'autres raisons expliquent ce penchant. L'impôt, toujours plus lourd, dont le fisc a frappé l'alcool, ici comme dans tant d'autres contrées, n'a jamais été d'ailleurs une barrière sérieuse contre l'intempérance; il n'a encouragé que la fraude et rarement a rempli les caisses du trésor. La loi qui exige le dimanche la fermeture des débits de boisson, sévérement observée dans le principe, a fini elle-même par être presque partout éludée. Le mal a pris des proportions excessives, les sociétés de tempérance n'y ont rien fait. Les croisades féminines, les ligues contre les buveurs, si vaillamment entreprises en 1873-1874 dans la plupart des grandes villes de l'Union, se sont arrêtées devant la raillerie publique; elles n'ont pas osé attaquer New-York, une des villes américaines où l'on consomme le plus de liqueurs, la place forte des buveurs par excellence. Partout ailleurs, à Buffalo, à Cleveland, à Pittsburg, à Chicago, à Cincinnati, à Saint-Louis, à Boston, à Philadelphie, à Brooklyn, dans les cités les plus populeuses, ces courageuses femmes ont brave-

ment entonné leurs pieux cantiques dans la rue, devant toutes les buvettes, et sont allées comme des saintes, avec une patience et une grandeur d'âme dignes d'une meilleure issue, s'exposer aux quolibets de la foule. A Pittsburg, à Cincinnati, leurs rassemblements, presque quotidiens, ont amené des désordres. La police les a conduites au juge, qui, un peu malgré lui, les a condamnées à quelques jours de prison pour avoir troublé le repos public; mais il a bien fallu ensuite les relâcher, et elles ont recommencé de plus belle.

Faut-il rappeller comment les choses se passent dans ces sortes de pieux *meetings?* La troupe féminine librement enrégimentée contre les buveurs se rend devant un *bar* en renom, où souvent le mari, le père, le frère, sont à boire, pendant que l'épouse, la fille, la sœur, font partie de l'assemblée du dehors. On entonne d'abord un cantique de circonstance, puis une matrone de la bande, une vieille dame à lunettes, plus osée que les jeunes, entre bravement, gourmande les buveurs, renverse les verres et prend à partie le patron en lui faisant honte du métier qu'il exerce et lui enjoignant de fermer sur l'heure sa boutique. Parfois, ô miracle! un buvetier subitement converti se rend à ce touchant appel, et vide séance tenante tous ses brocs de whisky, tous ses barils de bière dans le ruisseau. D'ordinaire la plupart répondent par des plaisanteries de mauvais goût. En somme, les résultats obtenus ont été nuls. Tout cela avait été mal combiné, mal conduit. Les journaux, sauf quelques rares exceptions, ont été tièdes ou opposants. Aucun grand *meeting*, aucune agitation habilement menée, aucune discussion régulière et publique, n'avaient préparé la voie, comme on ne manque pas de faire en pareille occasion, et puis le vent ne soufflait pas de ce côté. La croisade contre les

buveurs n'a eu qu'une infime minorité en sa faveur, rien que des femmes ; elle est tombée au milieu des éclats de rire, et cependant chacun reconnaît que le mal est universel, qu'il est même devenu menaçant, et qu'il est temps d'y remédier.

Quiconque n'a pas voyagé en Amérique ne peut avoir une idée de l'étonnante consommation d'alcool qui s'y fait. On boit à tout propos, depuis l'heure précise où l'on se lève jusqu'à celle où l'on se couche, et personne, sauf quelques exceptions, n'est exempt de cette déplorable habitude. Il n'est pas rare de rencontrer pris de boisson les hommes les plus respectables. Les États eux-mêmes de la Nouvelle-Angleterre, les plus anciennement fondés, ceux où la société est la plus choisie, sont loin d'être à l'abri du fléau de l'alcoolisme. S'il faut en croire un correspondant du *Boston-Post*, en 1873, l'État du Maine, qui ne renferme que 630 000 âmes, a compté 18 000 arrestations pour ivrognerie, ou 30 pour 100 de la population, plus que tous les autres crimes et délits ensemble. La loi de prohibition des cabarets, par laquelle on a essayé d'arrêter le mal, n'a produit que des effets fâcheux. Elle a induit les jeunes gens à former des clubs où l'on a bu à outrance ; on lui a dû aussi l'introduction des liqueurs fortes par grandes masses dans le cercle de la famille, et il en résulte que l'on constate aujourd'hui, dans l'État du Maine, quatre fois plus de cas de *delirium tremens* qu'auparavant.

N'importe où vous vous présentez, n'importe où l'on vous rencontre, on vous offre partout et toujours à boire : *Will you take a drink?* On ne répond jamais non ; il est de mauvais ton de refuser. Immédiatement la bouteille circule : on boit debout et vite. Dans la rue, en tous lieux, les buvettes s'alignent ; il y en a pour les riches et pour

les pauvres. Dans les basses classes, la femme, comme en Angleterre, se fait gloire de rivaliser avec l'homme le verre en main. L'étranger, étonné, se demande comment certains buveurs peuvent résister à l'immense quantité d'alcool qu'ils absorbent. Lorsqu'on dit d'un homme qu'il est capable de quatre bouteilles, *a four bottle man*, c'est le plus bel éloge qu'on en puisse faire. Ajoutons que tout ce brandy, ce whisky, ce gin, ce sherry, ce rhum, qu'on avale si prestement, sont la plupart du temps d'affreux liquides, artificiellement fabriqués, falsifiés, empoisonnés. Cela mène inévitablement au *delirium tremens*, à l'épilepsie, à la folie. Qui ne connait ce délire, cette fureur passagère, ce tremblement incessant des membres, qui s'emparent des buveurs obstinés? On attribue encore à cette absorption immodérée d'alcool les effets mortels, foudroyants, de certaines attaques d'apoplexie, de ces coups de soleil qui en été, comme une véritable épidémie, viennent si souvent épouvanter la population. Ce fléau d'un nouveau genre s'étend alors sur toute l'Union et jusqu'au Canada. Nous avons été témoin de l'épidémie effrayante de 1868, et personne n'a oublié celle de l'été de 1873, qui atteignit les chevaux eux-mêmes. Sans doute il faut faire la part d'un climat incroyablement chaud aux jours caniculaires, plus chaud quelquefois que celui des Antilles voisines, comme cela s'est vu pour l'été de 1870. Il faut aussi tenir compte de certaines circonstances météorologiques exceptionnelles, telles que la sécheresse, la raréfaction, la tension électrique de l'air, qui est si grande par moments que l'on tire des étincelles des cheveux par le passage du peigne, des tapis par celui du balai, et qu'on allume le gaz sans feu par le simple rapprochement du doigt; mais il est certain que l'abus, l'imbibition continue de l'alcool, surtout par les temps

d'extrême chaleur, doit entrer pour une part notable dans les effets de ces coups de soleil qui renversent et tuent un homme sur place comme le ferait un coup de foudre[1]. Nulle part ailleurs qu'aux États-Unis les insolations n'ont ce résultat mortel sur une aussi grande échelle et avec autant de continuité. Les savants n'ont donné encore aucune explication satisfaisante de cet étrange phénomène; mais bon nombre de médecins n'hésitent pas à chercher dans l'abus quotidien des boissons fortes une des causes les plus directes du foudroiement par les insolations.

Ce fut pour parer, au moins en partie, aux maux de tout genre qu'on vient de rappeler que la législature de l'État de New-York en 1864 passa un *bill* où elle chargeait les commissaires du département de charité et de correction de bâtir un asile pour la réforme des ivrognes. Ce genre d'établissement n'était pas nouveau en Amérique, où il en existe quelques-uns de célèbres. Le département s'empressa de bâtir un asile dans l'île de Ward, tout auprès des rives, dans une situation des mieux choisies. On l'ouvrit aux ivrognes en 1868. Avec une sollicitude vraiment paternelle, on y a pourvu à l'admission de toutes les classes de buveurs. Aux riches, on a ménagé tout le confort auquel ils ont été jusque-là habitués, et l'on est passé par degrés aux buveurs des classes moyennes et des classes pauvres.

Il y a deux sortes de pensionnaires dans l'établissement : les pensionnaires forcés, envoyés par les tribunaux correctionnels pour s'amender ou achever dans l'asile leur temps de prison, et les pensionnaires libres. Les uns

[1] Les curieux phénomènes d'électricité atmosphérique qu'on a cités ne sont pas particuliers aux États-Unis; ils ont été signalés aussi dans quelques autres contrées, notamment au Mexique.

et les autres étaient naturellement, avant d'entrer, entièrement adonnés à l'ivrognerie. Quelques-uns arrivent pris complétement de boisson, ivres-morts, en proie au *delirium* ou à une attaque d'épilepsie, Les pensionnaires libres se présentent d'eux-mêmes à cette maison réformatrice; plus souvent ils y sont amenés soit par force, soit par persuasion, par leurs parents ou leurs amis, qui parfois se cotisent pour payer leur pension. Il y a trois classes pour cette espèce de pensionnaires. Les prix qu'on paye en première classe sont ceux des meilleurs hôtels et peuvent aller jusqu'à 35 et 40 dollars par semaine avec un appartement séparé. Il est des femmes qui courageusement viennent habiter là avec leur mari. Le prix de la pension alimentaire est respectivement de 14, de 8 et de 3 dollars par semaine, suivant la classe qu'on a choisie, et dans ce cas le régime est celui des hôtels de premier, de second ou de troisième ordre. Dans la quatrième classe sont compris les pensionnaires forcés. Ceux-ci font office d'aides et d'employés dans la maison et aux alentours. Au commencement, les femmes et les hommes étaient ensemble, l'ivrogne et l'ivrognesse vivaient fraternellement dans le même asile. Il est inutile d'insister sur les nombreux inconvénients de cette vie en commun, d'autant plus que les femmes amenées là étaient loin d'être d'une conduite exemplaire à d'autres points de vue. Aujourd'hui on a établi avec raison deux asiles séparés, un pour chaque sexe, et confiné l'asile des ivrognesses dans l'île de Randall.

Le régime alimentaire est choisi, abondant même, pour la première classe. Le café, le thé, sont servis à discrétion à tous les repas, mais on ne boit aucune liqueur alcoolique ou fermentée : c'est la règle stricte de la maison. La bière allemande elle-même, légère et mousseuse, est sévèrement proscrite. Les premiers jours, une

grande prostration s'empare des pensionnaires tout à coup arrachés à leur habitude favorite. Il en est auxquels il faut ménager une sorte de transition en introduisant dans quelques plats un peu d'eau-de-vie, en leur servant par exemple un *punch* aux œufs, une omelette au rhum. On arrive ainsi graduellement à la privation complète de toute liqueur fermentée. Quant au projet de ce médecin original qui avait imaginé de dégoûter les ivrognes des boissons fortes en jetant de l'alcool dans tous les plats, à tort et à travers, on n'y a donné aucune suite. L'odeur, le goût inattendu du liquide chéri, loin de repousser le buveur, lui est au contraire un stimulant de plus. On s'est justement rappelé à ce propos que, dans un établissement de réclusion des États-Unis, les prisonniers, buveurs incorrigibles, étaient allés jusqu'à distiller clandestinement du pétrole pour en composer un spiritueux d'un nouveau genre dont ils s'abreuvaient avec délices.

Beaucoup de pensionnaires de l'île de Ward, véritables patients, ont peine à se faire au régime, si nouveau pour eux, qui leur est inexorablement imposé. Pris d'une attaque subite de *dipsomanie*, n'y pouvant à aucun prix résister, ils s'enfuient à New-York, et on les ramasse bientôt sans connaissance dans le premier *bar* où ils sont entrés ; on les réintègre dans l'asile abhorré. Bien qu'il soit malaisé de quitter l'île, une assez forte proportion des pensionnaires s'échappe, et l'on compte chaque année une centaine d'évasions. Ainsi en 1871 il y avait en traitement dans l'asile des ivrognes 1718 patients, hommes et femmes, dont 109 se sont enfuis. Si l'on veut savoir comment se répartissaient les pensionnaires sur le chiffre total par sexe et par catégorie, nous dirons qu'il y avait cette année-là environ un tiers de femmes, et que le sixième à peu près des pensionnaires payaient leur pension.

Une fois leur traitement achevé, les ivrognes de l'asile retournent chez eux et retombent bien vite, pour la plupart, dans leur funeste habitude. Leur séjour à l'île de Ward ne s'étend guère au delà de quelques mois, d'une année au plus, qu'ils soient venus librement ou par force. Aussi est-il rare qu'une station aussi courte, bien qu'on les éloigne soigneusement de toute tentation, de toute occasion de boire et de s'énivrer, les amende réellement. Il en est qui ont été envoyés jusqu'à six fois à l'asile. Ils arrivent en proie à l'ivresse brutale qui les domine entièrement, c'est le cas le plus général. On les soigne, on les guérit, et ils s'en vont. Bien peu ont profité de ce séjour, qui n'est jamais assez prolongé, et ceux qui y ont réellement gagné ont dû plutôt leur réhabilitation physique et morale à leur force de volonté seule qu'à toute autre cause. Quant aux condamnés, il ne faut évidemment attendre d'eux aucune amélioration sensible. Ils se regardent comme en prison dans l'asile, et cela avec assez de raison. A peine en liberté, ils recommencent à boire de plus belle ; la privation n'a fait qu'exciter et allumer plus vivement chez eux la passion trop longtemps inassouvie. Dans l'asile, ils n'ont qu'un but, vers lequel ils tendent obstinément, se procurer de l'alcool en cachette, par contrebande, et souvent ils y arrivent, car toute manie met en jeu pour se satisfaire les plus ingénieux stratagèmes. S'ils n'y peuvent réussir, ils usent de la dernière ressource qui leur reste, ils cherchent à s'évader,

L'opinion presque générale sur les asiles d'ivrognes est que ces sortes de maisons produisent rarement le bien qu'on en espère. C'est pourquoi il était dernièrement question, près le département de charité et de correction de New-York, de supprimer l'asile de l'île de Ward, ou du moins de lui donner une autre destination ; mais le

conseil du département fit judicieusement observer aux commissaires que ce qu'un acte de la législatnre avait fait, un acte seul de la législature pouvait le défaire. Quelques personnes non moins prudentes hasardèrent aussi l'avis qu'il était peut-être un peu tôt pour condamner une institution qui n'en était qu'à sa sixième année d'existence, et qu'il était bon d'attendre de nouvelles et plus complètes épreuves. Il a donc été décidé que les choses resteraient jusqu'à nouvel ordre dans l'état que nous venons de décrire. Ce que les commissaires voudraient par-dessus tout, ce serait que la maison fît les frais, car toute entreprise en Amérique, où l'on calcule, doit se résumer en un profit. Or ici le profit est non-seulement nul, mais il y a une perte sensible. On dépense bien près de 100 000 francs par an en y comprenant tous les services, on encaisse au plus 60 000 francs des pensionnaires payants, d'où il résulte une perte sèche annuelle de 40 pour 100. Le nombre des pensionnaires payants n'a jamais été d'ailleurs ce qu'il devait être. Nul ne tient à aller de gaieté de cœur se réformer à l'asile, bien peu osent y amener les leurs, et il faut dans les deux cas une nécessité urgente. Plus encore que celle du tabac, la passion de l'alcool est au nombre des maladies presque inguérissables, d'autant plus que le malade incorrigible repousse ici pour l'ordinaire toutes les prescriptions du médecin. Qu'est-ce qu'une couple de centaines d'hommes en traitement pour une ville d'un million d'âmes qui contient tant d'obstinés buveurs!

Par une belle matinée du mois de septembre 1874, nous partions sur le *steamer Bellevue*, avec une permission des commissaires, pour visiter l'asile des ivrognes. Sur le même bateau que nous prirent place plusieurs personnes qui allaient soit au même asile, soit au pénitencier ou

aux divers hospices des îles de la rivière de l'Est. Nous emmenions quelques ivrognes, une couple de fous, quelques filles, quelques vagabonds, une bande de *convicts* que la police dirigeait sur le *work-house* ou le pénitencier. La plupart avaient été ramassés la nuit précédente, examinés et jugés le matin même d'une façon expéditive, un peu à la turque ; malheur à qui n'a pas aux États-Unis argent ou protection ! On avait jeté tout ce monde à fond de cale, pêle-mêle. Aux stations où il fallut les consigner, quelques-uns firent mine de vouloir rester à bord, et les agents de la force publique durent entrer en lutte violente avec eux pour les déposer sur la rive. Les passagers regardaient en riant cette scène, qui se renouvelle à chaque voyage. Une dame française était à bord, qui me dit qu'elle en avait vu bien d'autres. Elle allait faire à son pauvre mari sa visite hebdomadaire à la maison des aliénés. Nous débarquâmes en même temps qu'elle sur le quai de l'île de Ward.

Le directeur de l'asile des ivrognes, un jeune docteur américain, gradué depuis peu, nous reçut fort gracieusément et tint à nous faire visiter lui-même, à mes compagnons et à moi, la maison commise à sa garde. Tout y est en ordre et bien tenu, comme dans un de ces hôtels de famille particuliers aux États-Unis. Rien ne manque qu'un peu de gaieté et d'entrain. Il y a une salle de billard, une salle de lecture, de longs promenoirs. Des balcons, on a une vue magnifique sur l'île, la rivière et les berges fleuries de Long-Island. Quelques pensionnaires ont des appartements entièrement séparés, et peuvent même manger chez eux. Dans un salon, la table est mise et servie avec recherche. En payant, on a tout ce qu'on désire, sauf du vin ou des liqueurs. Adieu gin, whisky et brandy ; mais on peut fumer tant qu'on veut. Si ce n'est

pas une compensation, c'est au moins un passe-temps, et les distractions manquent dans ce logis fermé, de tenue austère. Les pensionnaires nous ont paru peu sociables. Ils semblent affectionner l'isolement ; ils ont l'air ennuyé, fatigué, harassé, et cet œil éteint, hébété, hagard, ce ton de chair flasque et pâle qui est particulier aux ivrognes de ce pays. Ceux-ci ne s'allument même pas quand ils boivent, et n'entonnent jamais, le verre en main, de ces refrains animés et joyeux qu'affectionnent d'autres buveurs. Au reste, nul souci, nulle honte d'être vus en pareil lieu : pas plus d'embarras devant le visiteur que n'en éprouve un malade dans un hôpital. Quelques-uns ne sont-ils pas venus librement se soumettre au traitement du logis? On nous regarde passer avec indifférence, sans un mot, sans un salut. En voilà qui sont étendus paresseusement sur leur lit, ou se balancent du matin au soir sur leur *rocking-chair*, la chaise berceuse américaine. On les aperçoit par la porte de leur chambre entre-bâillée. Tous s'ennuient profondément. Que ne prennent-ils une ligne et ne vont-ils s'asseoir sur le bord de la rivière voisine, ou une bêche pour remuer la terre aux alentours? Les prisonniers ont meilleure mine ; ceux-là aident à la maison, chargent des pierres, construisent un quai.

Nous avions hâte de sortir de l'atmosphère de tristesse et de *spleen* qui semble régner dans cet établissement. Nous achevâmes notre visite par un coup d'œil jeté sur la chambrée des soldats invalides, qui habitent une aile de l'édifice. A quelques mètres de distance, quel changement! Ici de bonnes figures, un air martial, ouvert, accueillant, rehaussé souvent par une blessure des plus honorables, un bras de moins, une jambe de bois. On se lève à notre approche, on nous salue militairement, on

entre en conversation familière avec nous. La plupart sont de jeunes soldats qui appartenaient aux milices de New-York pendant la guerre de sécession. Ils sont là plusieurs centaines, disciplinés, obéissants, se livrant quand ils le peuvent, à quelque léger travail. Quelques-uns jouissent d'une petite pension et vont eux-mêmes en toucher le montant tous les trimestres à New-York. Ils sont passionnés pour la lecture. On les laisse par tolérance prendre des livres dans la bibliothèque de l'asile, où les buveurs sont moins empressés qu'eux. Ils dévorent tout ce qui leur tombe sous la main. Il y a quelques années, un révérend attaché à l'hôpital voisin des émigrants leur ayant envoyé un paquet de brochures et de livres religieux, ils les lurent et les relurent comme s'il se fût agi de romans.

La plupart des grandes villes de l'Union, ont, comme New-York, leurs invalides, leurs maisons de retraite pour les soldats; mais nous doutons qu'aucune d'elles loge ces citoyens si méritants dans une situation plus pittoresque, plus hygiénique et plus confortable. L'île de Ward était naturellement désignée pour recevoir, entre tous ses établissements de charité, le *home* des braves défenseurs de la patrie.

III

L'hôpital des fous.

Passer de l'asile des ivrognes à celui des fous, c'est pour ainsi dire ne pas changer de maison. L'ivresse habi-

tuelle ne produit-elle pas des lésions du cerveau, n'amène-t-elle pas la perte de l'intelligence? L'édifice dont nous sortions avait des allures de villa, celui dans lequel nous allions entrer est de construction imposante; il a bien l'aspect monumental, la hauteur d'étages, les amples dimensions qui conviennent à un établissement de cet ordre, voisin d'une ville d'un million d'âmes toute livrée aux affaires, troublée, remuante, diversement peuplée. Une ville comme New-York fournit annuellement, hélas! un nombre considérable d'aliénés, il faut être prêts à les recevoir.

Munis de notre permission, nous frappâmes à la porte de l'établissement, qui se dresse à une faible distance de l'asile des ivrognes, et qui attire de très-loin les regards. On nous introduisit dans une salle d'attente, où nous déclinâmes notre nom, qu'on inscrivit sur un registre; puis le directeur appela un des chefs-gardiens qui nous fit visiter en détail toute la maison. La propreté de l'établissement nous surprit, nulle part la moindre souillure. Les fous sont dispersés sur trois étages, et se promènent librement dans de longs corridors. Aucun fou furieux, aucun cri discordant, au moins pour ce jour-là. Ils portent presque tous l'uniforme de la maison, une veste et un pantalon de toile bleue. Nulle déchirure, nulle tache aux vêtements; la figure, les mains, sont lavées, les cheveux peignés. La plupart vont et viennent par groupes ou isolément. Ils ont l'air résigné, et leur allure rappelle un peu celle des fauves qui sont en cage. L'un regarde avec obstination par une fenêtre grillée le paysage environnant, qui est splendide; il a une tête inspirée, la chevelure abondante, l'œil en feu : c'est un jeune homme de vingt-deux ans, beau comme un Adonis. Il est tombé amoureux d'une jeune femme, et cet amour sans espoir l'a conduit

peu à peu dans cet asile. Il attend depuis six mois, toujours à la même place, la venue de sa belle, ne prononce pas un mot, sonde l'horizon, il attend. Que se passe-t-il dans cette tête et qui nous dira de quelle manière les circonvolutions de ce cerveau pensant ont été affectées? Cet autre, un mulâtre de Cuba, aux muscles d'acier, à la peau de bronze, prononce en espagnol, tout haut, un discours qui ne finit pas. Il s'arrête à notre vue, nous salue comme un *caballero*, nous parle dans sa langue et en anglais. En voici un troisième dont les hauts faits de M. de Bismarck ont troublé la cervelle. Il s'est constellé la poitrine de décorations de fantaisie, de plaques de fer-blanc, de rubans multicolores cousus sur plusieurs rangs. Il est Bismarck ou Napoléon Ier, il ne sait pas au juste; mais c'est un grand conquérant, un foudre de guerre, et, en attendant qu'on lui restitue ses domaines, il demande respectueusement à épouser une jeune et belle dame qui visite aussi la maison.

Tous ces fous viennent à nous en nous tendant la main. Le *shake-hands* est de rigueur, on leur ferait peine en refusant. Quelques-uns assis sur un banc lisent avec attention. Ils nous demandent des livres, des journaux, des nouvelles du dehors, si on va bientôt les faire sortir; ils sont attendus en ville pour une affaire pressante, il est temps qu'ils s'en aillent. Un d'eux, un médecin de New-York, hier célèbre, est ici depuis quelque temps. Il se croit malade, il s'obstine à porter un vaste tampon de charpie sur l'œil et sur le front une large visière; enfin il a le bras en écharpe. A part cela, il raisonne bien et cause volontiers; mais, quand il arrive à sa prétendue infirmité, le voilà qui bat la campagne. Quelques-uns se renferment dans un mutisme obstiné ou parlent sans une seconde de répit, tout haut, presque toujours d'une façon inintelli-

gible. Ceux-ci, qui sont visités par leurs parents ou leurs amis, s'entretiennent avec eux dans un coin, avec suite, avec des lueurs de raison, tandis que d'autres ne reconnaissent pas leurs visiteurs et leur répondent à peine.

L'heure du dîner est sonnée; chaque fou se rend à table lentement, sans heurter son voisin. Quand toutes les places sont prises, les derniers venus attendent patiemment leur tour. Pas de couteau, mais des cuillers; on sert une façon de plat bourgeois où la viande et les légumes nagent ensemble. Chacun a devant soi un morceau de pain coupé d'avance. Tous mangent proprement sans trop se hâter. Quand la place est étroite, ils se tiennent de côté, sans se plaindre. Aucune dispute, aucun désordre. On nous montre quelques dortoirs; ce sont des salles contenant chacune deux ou trois lits, et dont les portes s'ouvrent sur les promenoirs. Toutes sont bien tenues; les lits très-propres, les murs et le plancher immaculés. On habitue les patients à se charger eux-mêmes du service de leu chambre : ils balayent, font leur lit. Il est difficile, quoi qu'on ait essayé, de leur imposer aucun autre travail régulier. Dans une des salles de la maison, un des pensionnaires, artiste peintre, a charbonné sur les parois blanchies à la chaux quelques portraits en pied, quelques paysages hardis, qui indiquent une main sûre d'elle-même et un talent remarquable. Celui-là n'est plus fou le crayon à la main.

Deux choses nous frappent à tous les étages qu'on nous fait visiter : la discipline qui règne partout, le calme de la maison. Tout pensionnaire obéit à un signe des gardiens. Volontiers on demanderait comme cet Anglais qui faisait dans son pays une visite de ce genre : « Où sont donc les fous? » Ici, comme dans tout groupe social, naissent des sympathies et des antipathies invincibles. Les

uns se prennent dès le début d'une affection durable, les autres ne peuvent mutuellement se souffrir, se menacent, s'injurient le premier jour, finissent par s'éviter avec soin. Il y a parmi ce monde des sujets de toutes les nationalités : des Américains en grand nombre, puis des Irlandais et des Anglais, des Allemands, des Français, des Italiens, des Suisses, des Suédois; toutes les races que l'émigration amène aux États-Unis envoient ici quelque représentant.

On opère quelques guérisons certaines; d'autres partent, que l'on croit guéris, et reviennent bientôt. Le régime de la maison, qui est si doux et laisse les patients dans une sorte de liberté relative, contribue puissamment à l'amélioration de leur triste état. Les temps sont loin où les fous étaient regardés, en Europe par exemple, comme des espèces de possédés démoniaques, que l'on enfermait dans d'affreuses cellules, d'immondes cabanons, privés d'air, d'espace, de lumière. Ici on les soigne comme des malades, on cherche à les distraire comme des convalescents. De temps en temps, on leur donne une représentation théâtrale, une exhibition de lanterne magique, un dîner de gala, un bal, un concert. C'est la maison ou quelque citoyen généreux qui fait les frais de ces petites fêtes. Les fous s'y amusent de tout cœur et en parlent longtemps entre eux. Ce traitement, pour ainsi dire paternel, égaye les pauvres patients, détend utilement leurs nerfs. Il ne manque pas de produire les effets qu'on en peut attendre, et tel qui est entré complètement fou dans l'asile en sort au bout de quelque temps entièrement rétabli. Il faut joindre à ce régime à la fois si rationnel et si bienfaisant la vue d'une campagne ravissante, un air pur, une exposition des plus hygiéniques, une attention médicale de tous les instants, des

soins délicats de tout genre, quelques promenades au dehors. Tout cela agit profondément sur le moral des pensionnaires; ils sont relativement calmes, reposés, contents, et l'on sort de cette maison sans l'impression pénible qui accompagne d'habitude ce genre de visite.

C'est en 1871 que l'établissement de l'île de Ward a été ouvert. C'est un vaste édifice de style gothique, à quatre étages, qui comprend un corps de logis central où réside l'administration locale, médecin, directeur, gardiens, et quatre ailes réservées aux patients. Il est construit partie en briques rouges, qui forment la masse du monument, partie en pierre de taille blanche, qui se détache en longues chaînes sur les murs et en élégants voussoirs sur les cintres des baies. L'édifice est éclairé au gaz et chauffé à la vapeur. La salle des chaudières, des machines, la buanderie, le séchoir, les cuisines, la salle de bains, — où tout a été disposé en vue d'un traitement spécial, douches, bains de vapeur ou d'air chaud, — méritent d'être visités. L'établissement a coûté plus de 4 millions de francs; mais on peut dire qu'il est complet, et que c'est un modèle en son genre, car aucun perfectionnement n'y manque.

Il est à remarquer que le chiffre des fous va en augmentant depuis plusieurs années à New-York. Diverses raisons, faciles à deviner, donnent la clé de ce phénomène : l'accroissement de population, l'afflux toujours plus considérable des immigrants, l'abus de plus en plus grand des liqueurs fortes, l'âpre poursuite du gain sur cette place agitée et fiévreuse. Il y a aujourd'hui 2 500 patients en traitement, hommes ou femmes, dans les divers hospices de fous de la ville. Les femmes, depuis trois ans, ont été soigneusement séparées des hommes ; c'est une des règles du traitement. Elles sont restées dans l'île de Blackwell,

où est le primitif hospice des insensés. Sur le chiffre total des patients admis, le nombre des femmes, surtout de nationalité étrangère, est beaucoup plus grand que celui des hommes. Ce lot défavorable du sexe faible s'explique, comme on comprend aussi que la mort fauche avec une sorte de persistance au milieu de tout hôpital de fous. Sur le nombre de ceux qui sortent, il faut inscrire pour une bonne part ceux qui meurent, les seuls qui sont sûrs de ne pas revenir de nouveau dans l'asile et d'être guéris pour toujours.

Le *board* d'émigration, distinct du département de charité et de correction, a établi dans l'île de Ward, à proximité de l'hospice des insensés, une sorte de refuge pour les émigrants pauvres dénués de toute ressource, un hôpital pour les malades, un asile pour les enfants ; il y a installé aussi quelques salles pour les aliénés, hommes ou femmes, car un bon nombre d'émigrants d'Europe arrivent dans ce malheureux état. Nous avons visité ce nouvel établissement en compagnie des principaux membres du *board*, qui ce jour-là faisaient leur inspection mensuelle. La réunion était au complet, et les présidents des associations irlandaise et germanique marchaient en tête. Une foule d'invités les suivaient, auxquels on nous pria poliment de nous joindre. Rien ne manquait à la fête, pas même le *lunch* sacramentel, accompagné des *speeches* et des *toasts* de rigueur. Ce fut en sortant de table qu'on visita l'asile des aliénés, Les hommes, dont je venais une heure auparavant de voir un si grand nombre, ne m'y offrirent rien de particulier. Parmi les femmes, il y avait quelques folles furieuses, dont une, prise d'une attaque subite d'hystérie, s'accrochait aux barreaux de fer d'une fenêtre et les secouait violemment. Elle nous injuriait, nous poursuivait de ses attaques, les yeux hors de l'orbite.

la face injectée de sang, la bave aux lèvres. On avait hâte d'échapper à ce spectacle navrant.

Le système de traitement en usage dans la nouvelle maison que nous venions de parcourir nous a semblé être le même que celui du grand hôpital voisin. Laisser les fous libres d'aller, de venir, de se promener dans les longs couloirs de l'asile où on les reçoit, leur faire même, quand c'est possible, prendre au dehors quelque exercice, les amuser par des lectures, des danses, des chants, des exhibitions diverses, la vue d'un paysage gracieux, enfin leur imposer, quand faire se peut, une légère occupation, tels sont les principaux moyens de traitement partout préconisés aux États-Uuis. Trouver aux hommes un travail convenable, suivi, est chose assez difficile. Avec les femmes, c'est plus aisé ; on a l'avantage des travaux de couture, qui leur sont familiers ; on les distrait par quelque occupation de ce genre. Certains travaux de domesticité, de cuisine, d'intérieur, sont également propres aux femmes et aux hommes. Enfin on peut essayer d'occuper ceux-ci au dehors dans quelques opérations de jardinage, de terrassement, et même les laisser libres quelquefois de remuer le sol à leur guise. On montre dans l'île de Blackwell un petit fortin qui a été ainsi bâti par un soldat. On a laissé le pauvre homme édifier en toute liberté ses murailles, ses retranchements, ses fossés, et percer ses meurtrières, en souvenir d'un long siége auquel il avait pris part pendant la guerre de sécession, et à la suite duquel il était devenu fou. On a respecté son ouvrage, que tout le monde connaît à New-York. On voit ce fort de la rivière de l'Est, quand le *steamer* rase l'île. Il en occupe l'extrémité nord, et on l'appelle *the crazy man's fort*, le fort du fou.

Pratiquer l'internement le plus mitigé, gêner le moins

possible les fous dans leurs mouvements et recommander, toutes les fois que cela se peut, leur traitement à domicile ou dans une maison privée, et non dans un asile commun, voilà quelle nous a paru être en somme la double doctrine non-seulement des établissements que nous avons visités, mais encore des principaux aliénistes américains. Cette doctrine n'est-elle pas en pareil cas à la fois la plus rationnelle et la plus équitable? Elle met surtout en jeu cette bienveillance pour autrui, ce respect de la personne humaine dont il ne faut jamais se départir.

IV

Le pénitencier.

La ville de New-York possède cinq prisons pour les prévenus qui n'ont pu fournir caution; celle des Tombes, dans le premier district, est à la fois la plus populaire et la plus importante. Elle ne peut suffire depuis longtemps à garder tous ceux qu'on y envoie, et nous y avons vu récemment jusqu'à trois prisonniers dans la même cellule. L'espace, l'air et la lumière manquent, l'hygiène laisse à désirer; il n'y a aucun promenoir, aucune pièce pour les ablutions : c'est à peine si, dans un coin obscur, un méchant bain est installé. L'édifice avait été construit dans le principe pour recevoir une centaine de personnes; pendant les vacances des tribunaux, en été, on en entasse jusqu'à cinq cents. Les autres prisons de la ville, notamment celle du second district, près du marché Jefferson, et celle de Harlem, dans le cinquième district, ne sont pas moins in-

suffisantes. Nous ne citerons que pour mémoire les prisons de police, sortes de *violons* où les délinquants ne séjournent que peu de temps avant d'être conduits devant le juge, et qui souvent sont plus confortables que les prisons de district. Les ivrognes, les vagabonds, connaissent bien ces cellules aux portes de fer, aux fenêtres grillées; c'est là qu'ils méditent à loisir sur le sort qui les attend. Les femmes y sont conduites comme les hommes; nous nous rappelons avoir vu dans une de ces étroites salles une Irlandaise prise de boisson, couchée par terre de tout son long, gisant comme inanimée sur les dalles. La femme, arrivée à cet état d'abjection, présente un spectacle encore plus lamentable que l'homme. La police ne fait pas ces réflexions, et elle a pour ses pensionnaires, une fois qu'elle les a introduits dans leur cellule, les égards les plus paternels.

Les prévenus, s'ils sont condamnés, *convicts*, convaincus, sont envoyés au *work-house* ou maison de travail, dans l'île de Blackwell. Pour une peine plus grave, on les dirige sur le pénitencier, qui est voisin du *work-house*, ou encore sur la prison de l'État, à Sing-Sing, sur l'Hudson : c'est là que vont entre autres les condamnés à vie. Le *work-house* reçoit ceux qui sont coupables de simples délits, vagabondage, ivresse, désordre de rue, petit larçin; le pénitencier admet de vrais criminels, tels que les voleurs, les faussaires; la prison de l'État enfin les criminels les plus coupables, les voleurs à main armée, les meurtriers, les incendiaires, quand la corde n'en fait pas justice. Au pénitencier, la durée de l'emprisonnement n'excède pas cinq ans et est limitée d'habitude à quelques mois. Le gouverneur de l'État jouit du droit de grâce et peut réduire aussi la durée des peines. En 1871, les cinq prisons de New-York ont reçu 51 500 prévenus, sur lesquels environ

21 000 ont été condamnés au *work-house* et près de 2 400 au pénitencier.

Les *convicts* sont tenus de revêtir un uniforme. Au pénitencier de Blackwell, les hommes portent une vareuse et un pantalon de grosse flanelle à bande grise et jaunâtre, un bonnet de même : on dirait des forçats. On les occupe dans l'île et dans les îles voisines à des travaux de carrière, de route, de jardinage, de terrassement, de muraillement, de quais. Ils rentrent le soir en rangs serrés, deux par deux, marchant au pas, traînant une lourde chaîne de fer dont le bruit métallique s'entend de loin. Quand on les regarde trop attentivement, ils jettent sur vous un œil oblique, méchant, et marmottent entre leurs dents quelques mauvaise parole ; c'était de même jadis dans nos arsenaux maritimes quand on visitait les bagnes. Malgré la surveillance active, incessante, à laquelle ils sont soumis, beaucoup parviennent à s'échapper. Ils se cachent à fond de cale du bateau qui les ramène, s'enfuient à la nage, trompent de façon ou d'autre l'œil du gardien. Il est rare qu'on les reprenne, car, ici comme partout, le peuple met une certaine connivence à favoriser l'évasion des prisonniers. Aussi a-t-il été question de transférer le pénitencier à l'île de Hart, dans le Sound. On est là à 16 milles de New-York et sur un bras de mer qui a sur ce point, plus d'un mille de large dans les deux sens; ce n'est plus la rivière de l'Est.

Les prisonniers qui ont un état, tailleurs, cordonniers, charpentiers, forgerons, peintres, sont occupés dans l'établissement. On en emploie aussi un bon nombre dans la boucherie, la boulangerie, les cuisines. Il est difficile de voir une prison mieux établie pour l'hygiène et l'installation de ses habitants. De hautes et épaisses murailles de granit, crénelées, lui donnent bien un faux air de for-

teresse du moyen âge, et la font ressembler à l'un de ces lourds palais guelfes ou gibelins que l'on voit à Florence ou à Sienne; mais ce n'est là qu'une sorte de décor, et il n'est pas d'établissement correctionnel que les *convicts* préféreraient à celui là. Ici aucune réclusion, pas de morne et continuelle solitude, comme dans cet atroce régime cellulaire qui a pris naissance en Pensylvanie et que la plupart des nations européennes se sont trop hâtées d'imiter, alors qu'en fin de compte, après meilleur examen, on le condamnait aux États-Unis. Dans le pénitencier de Blackwell, à l'isolement, régime toujours fatal au prisonnier, on a substitué la vie au grand air, sur des îles couvertes d'une végétation pittoresque, le travail surtout, — non le travail solitaire, qui fatigue et épuise, mais le travail en commun et autant que possible au dehors, le travail qui élève et ennoblit l'âme en même temps qu'il fortifie le corps. Il serait à désirer qu'en d'autres pays on imitât sur ce point la municipalité de New-York. On parle de moraliser les prisonniers en les occupant utilement; voici un exemple de ce qu'on peut faire en choisissant un site convenable et en créant des travaux pour les condamnés. Nul doute que les choses ne se passent de cette façon à la Nouvelle-Calédonie.

Le département des hommes, dans le pénitentier de New-York, est entièrement distinct de celui des femmes. On occupe celles-ci à divers ouvrages de couture, de lingerie, de lessivage, de service intérieur; le système suivi est le même que dans le *work-house* voisin. La maison est tenue avec une grande propreté et une discipline sévère et les diverses installations en sont remarquables : la boulangerie, la buanderie, les cuisines, les appareils de chauffage à vapeur. Des prêtres catholiques, des chapelains, des ministres des différentes sectes réformées, visitent de temps

à autre l'établissement et font aussi leur tournée régulière dans toutes les autres maisons des îles. Le dimanche, le service religieux est célébré, et il est accompagné d'un sermon, après quoi l'on fait aux prisonniers ces distributions de bibles, de livres de piété et de morale, dont toutes les sectes protestantes sont coutumières. Il n'y manque non plus aucune de ces mille petites brochures religieuses auxquelles on donne volontiers des dehors inattendus et alléchants pour forcer les récalcitrants à les lire.

C'était au pénitencier de Blackwell que purgeait sa peine, depuis quatre ans, le fameux Tweed, récemment évadé. Il était un des chefs de la bande redoutée de Tammany, qui menait les affaires et le parti *démocratique* à New-York avant l'entrée en fonctions des dernières municipalités. Cette société politique est ancienne, en partie secrète; elle a des rites à elle, et l'origine en remonte aux premiers temps de la révolution américaine. Tweed, qui en était un des inspirateurs les plus actifs, en même temps était inspecteur des parcs de la ville et chargé de tous les travaux d'embellissement de cette orgueilleuse capitale, qui prétend dépasser Paris. Cet aimable fabricateur de jardins empochait le prix des arbustes. Ce devaient être les spécimens d'une flore bien rare, puisqu'il n'avait pas volé moins d'une centaine de millions de francs quand on se décida à mettre la main sur lui. Fort de la connivence des *politiciens* et de tout le parti de Tammany, il comptait sur l'impunité; il fut tout étonné de se voir juger et condamner. Pendant ce temps, le principal de ces complices, mieux avisé que lui, prenait la clé des champs et venait vivre luxueusement à Paris du fruit de ces ignobles rapines. La campagne contre Tweed fut commencée et conduite avec beaucoup d'habileté par l'honnête directeur du *New-York Tribune*, feu M. Horace

Greeley; il n'épargna pas même sa bourse dans cette salutaire et vigoureuse poursuite, que les gens de bien indignés réclamaient depuis si longtemps. La municipalité qui était alors aux affaires, et qui avait laissé falsifier ses registres, dilapider les fonds de la ville, fut avec Tweed jetée honteusement à la porte.

Au pénitencier, on avait pour cet homme, auparavant si haut placé, quelques ménagements : il occupait une cellule à part ou plutôt un véritable appartement au second étage, y vivait seul avec son secrétaire, avait le droit de se promener librement dans les allées ombreuses du voisinage. On lui avait permis de laisser pousser sa barbe, ce qui faisait qu'il n'était pas reconnu aisément des curieux, des visiteurs. A New-York, il était resté populaire sous le nom familier de *boss*, le maître, le patron, et quand il y fut appelé en septembre 1874, pour être interrogé dans certaine enquête, ses anciens amis vinrent en foule le saluer, lui serrer cordialement la main. Les *reporters* des principaux journaux se mirent en campagne pour être admis auprès de lui, le faire causer, rapporter ses paroles. On sait comment se passent ces sortes d'interrogatoires, et avec quelle intelligence, quelle fidélité les rédacteurs attachés à ce service s'acquittent de leur mission, Il en résulta que la visite de Tweed à sa bonne ville de New-York fut un véritable événement, dont toutes les feuilles publiques rendirent compte le lendemain.

Si ce dilapidateur de deniers de la ville avait conservé ses fidèles partisans, ses ennemis acharnés ne le perdaient pas de vue. Ceux-ci s'armèrent des faits que nous venons de rappeler, et attaquèrent aussi sur d'autres chefs le département de charité et de correction. Ils manœuvrèrent si bien que le maire de la ville et le gouverneur de l'État, au commencement de l'année 1875, déposèrent le *board*

des commissaires et en nommèrent un nouveau. Ordre fut donné à ceux-ci que Tweed serait traité à l'avenir sur le même pied que les autres prisonniers; mais le directeur du pénitencier eut peine à soumettre au règlement commun le fameux condamné confié à sa garde, et l'année n'était pas finie que Tweed avait décampé pour toujours. Il y a de cela deux mois (février 1876) et l'on ne sait encore où il se cache.

L'acte de malversation prolongée dont Tweed s'est rendu coupable n'a étonné personne. Depuis quelques années, il est triste de le dire, de tels actes sont devenus communs dans toutes les administrations publiques aux États-Unis; aujourd'hui on ne s'en émeut plus plus. Ni les démocrates ni les républicains ne sont à l'abri du soupçon, et ce sera un compte sévère que le général Grant aura à rendre devant l'histoire, surtout pour sa seconde présidence, d'avoir ainsi laissé se pervertir le sens moral dans toute l'étendue de l'Union. Au pouvoir, on devient sceptique, on apprend à mépriser les hommes; trop nombreux sont ceux qui vous mettent à même de connaître le tarif de leur conscience. A Washington, peu de membres du congrès fédéral, depuis huit ans, peuvent se dire purs de tout compromis. Il nous souvient qu'en 1868 on citait tout haut dans les légations tel membre du sénat qui avait vendu sa voix au ministre de Russie. Il s'agissait de ratifier la cession du territoire d'Aliaska, qui venait d'être acheté par le gouvernement des États-Unis pour trente-cinq millions de francs, et le tzar avait hâte de voir ses chers amis les sénateurs américains approuver le contrat.

Quelques enquêtes qui ont fait du bruit ont récemment mis en lumière des faits encore plus graves. L'affaire du *Credit-Mobilier*, entée sur l'entreprise du chemin de fer

du Pacifique ou du moins de la compagnie de l'*Union-Pacific Railroad*, a révélé des marchés honteux. On sait aussi ce que le général Fremont, qui fut candidat à la présidence en 1856 contre Buchanan et faillit un moment l'emporter sur lui, est venu nous offrir à Paris avec sa compagnie du *Transcontinental Memphis-Pacific*. Nos tribunaux correctionnels ont dû faire justice de cet explorateur et de cet homme d'État américain jusqu'alors assez estimé dans son pays et même en Europe, mais tout à coup transformé sur la place de Paris en un industriel dangereux. Au commencement de 1875, il s'agissait au congrès d'une autre affaire véreuse, celle de la *Pacific-Mail Company*, concessionnaire depuis des années du chemin de fer de Panama et de la malle maritime de San-Francisco. Une enquête venait d'être ouverte à ce sujet, et un *lobbyist* bien connu, un de ces politiciens éhontés qui se promènent dans les couloirs (*lobby*) du Capitole pour proposer aux représentants et aux sénateurs toute sorte de marchés compromettants, avait déclaré qu'il avait reçu de la compagnie *Pacific-Mail* et distribué à diverses personnes une somme de 750 000 dollars ou 3 750 000 francs. Pourquoi cet énorme pot-de-vin? Pour assurer la subvention annuelle de 500 000 dollars et autres avantages consignés au cahier des charges que la compagnie attendait et qu'elle avait obtenue du congrès l'année précédente.

Citerons-nous d'autres exemples? La douane de New-York est corrompue de la tête aux extrémités! « Faites-moi un petit cadeau et tout ira bien, » vous dit l'agent du fisc en vous saluant. Vous montrez une pièce d'or, et il laisse passer vos malles librement; mais malheur à vous si vous ne lui donnez rien : il met un quart d'heure à bouleverser vos bagages et en jette le contenu sur le parquet. Si vous avez de la contrebande, vous pouvez faire

marché avec lui. N'hésitez pas, allez au-devant des explications; il ne déclouera pas même vos caisses, il n'ouvrira pas même vos colis. Vous introduisez des soieries, des cigares, des diamants, c'est chose entendue; ni les chefs, ni les commis ne diront rien, si vous payez convenablement : ils partagent ensuite. Cela passe ainsi à l'arrivée de chaque *steamer* européen, au grand jour, nul ne s'en cache, on en parle tout haut, et le commissaire du bord a toujours soin de tenir prêtes, pour la douane qui arrive, bouteilles de champagne et de cognac que ces messieurs se versent à pleins verres.

Il y a quelques années, ce fut un bien autre scandale à propos de la perception des droits sur l'alcool : les fraudes montèrent pour un seul exercice à plus de 400 millions de francs. Le gallon de whisky se vendait ouvertement partout moins cher que ce qu'il aurait dû payer de droits. J'ai été témoin de ces faits en 1867 et 1868. Nul marchand ne s'en cachait, on en causait publiquement. On avait de faux instruments pour doser le degré de force du liquide, ou plutôt on ne mesurait, on ne vérifiait rien; on poinçonnait à l'aventure des barils vides ou pleins d'eau. Au départ des navires, on rendait aux armateurs, comme *drawback*, le montant des énormes droits payé au fisc sur ce whisky imaginaire, et les armateurs partageaient fraternellement la somme avec tous les intéressés. Une fois en mer, le capitaine qui était du complot, jetait les tonneaux par-dessus bord, ou bien il feignait de les consigner à destination à un correspondant qui n'existait pas, et le tour était joué. Que de fois les consuls, entre les mains desquels on remettait cette cargaison fantastique, durent écrire à leur gouvernement qu'ils n'avaient pu parvenir à trouver le consignataire de ces encombrants colis! On sondait, on ouvrait de guerre lasse ces tonneaux,

on reconnaissait qu'ils ne contenaient que de l'eau pure. A la fin, l'opinion publique irritée se souleva : ce fut comme un immense cri de colère parti des quatre coins de l'Amérique du Nord. Force fut de faire une enquête; il y eut des gens compromis jusque dans l'entourage du président. La première chose qu'on décida à la suite de cette enquête fut d'abaisser les droits sur l'alcool, ce qui arrêta un moment la fraude, et fit rentrer un peu plus d'argent dans les caisses du trésor. Aujourd'hui, les vols ont recommencé de plus belle, et le scandale est plus flagrant que jamais.

Sur le terrain glissant des abus, le département de charité et de correction de New-York, auquel il faut bien une dernière fois revenir, n'a pas été lui-même à l'abri de toute atteinte; il a été accusé, lui aussi, de quelques malversations. Bien que tous les services en semblent menés avec assez d'ordre et d'exactitude, au mois de septembre 1874, quelques plaintes se sont fait jour par la voix de la presse sur le maniement irrégulier, abusif, des fonds confiés à ce département. On vient de voir que la municipalité qui à New-York avait précédé celle qui était encore récemment en place, et dirigeait tant bien que mal le gouvernement de la cité, avait donné lieu à des plaintes et des récriminations encore plus vives, sinon pour les choses de charité et de correction, au moins pour d'autres départements urbains. Cette fois le débat n'eut point l'éclat retentissant du premier; mais les prévenus ne sortirent pas tout à fait intacts des attaques lancées contre eux : le maire, depuis subitement décédé, M. Havemeyer, s'y trouvait lui-même impliqué. Il y avait là avant tout, il faut le dire, une manœuvre de parti, et les partis en politique sont impitoyables, surtout au moment des élections.

Ce qui est certain, c'est que le nouveau département de charité et de correction, issu de cette crise, fera encore mieux son devoir que celui qui l'a précédé. Il n'est rien de tel que de dépendre à chaque instant de ceux qui sur le forum veillent à la chose publique, et de sentir à ses côtés une presse vigilante et jalouse qui vous regarde. C'est encore un des avantages du régime populaire que cette incessante inquisition des journaux, que rien ne gêne, toujours prêts à tancer bruyamment ceux qui font mal, ceux qui s'oublient. Le département de charité et de correction, sans avoir l'importance de celui des parcs et des embellissements, qui permit à l'inspecteur Tweed de faire sa large trouée, a encore une dotation importante. Il a dépensé, pendant la seule année 1871, plus de 8 millions 1/2 de francs pour le maintien des diverses institutions confiées à sa surveillance, et où environ 200 000 individus ont reçu asile et protection. C'est là une dotation deux fois sacrée, car c'est l'argent des pauvres, des malheureux.

Faut-il continuer nos visites à travers les îles de la rivière de l'Est et du Sound, et parler de toutes les autres institutions charitables ou correctionnelles qui mettent à une épreuve quotidienne le zèle de la municipalité de New-York? Irons-nous inspecter le *work-house*, établi sur le modèle des maisons anglaises, où les vagabonds, les gens sans feu ni lieu, coupables d'un léger délit, trouvent un asile momentané et sont façonnés au travail, qu'ils n'ont peut-être jamais pratiqué? Les mendiants, les pauvres eux-mêmes, sont quelquefois envoyés dans un coin de ce refuge, quand l'asile des indigents regorge, et y trouvent le pain dont ils manquent et un abri. Quoi! dira-t-on, des mendiants aux États-Unis, à New-York, dans ce pays, dans cette ville où tout le monde travaille, où il

est si aisé de trouver de l'occupation et une rémunération convenable, dans ce pays où le premier venu peut occuper sur l'heure soixante-quatre hectares des terres publiques; des pauvres, des mendiants, est-ce possible? Oui, des pauvres et des mendiants, l'hiver surtout, quand les affaires ne vont pas et que le froid se fait si vivement sentir. Pendant l'hiver 1873, une crise financière comme on n'en avait pas vu jusque-là éclate, intense, universelle au début; après deux ans, elle dure encore : tous les asiles, tous les hôpitaux étaient pleins; on a publiquement distribué des soupes à tous ceux qui en demandaient. Les riches ont fait assaut de générosité pour payer ces distributions. Le propriétaire du *New-York Herald*, M. Bennett, s'est inscrit à lui seul pour une somme de 100 000 francs. La charité ainsi exercée est mauvaise, nous le savons. On a vu des bandes de pauvres ou des gens qui se prétendaient tels affluer à New-York de toutes les fermes, de toutes les villes voisines. Ils quittaient la charrue, leur cahute, et venaient dans la grande cité vivre aux dépens des vrais nécessiteux. Que faire? On était pris au dépourvu; on les a aidés comme les autres.

Poursuivant nos études sur les diverses institutions de charité et de correction à New-York, parlerons-nous maintenant de l'asile des enfants dans l'île de Randall, de l'école industrielle et de l'école nautique dans l'île de Hart? Ces divers établissements rappellent les logis et les écoles libres fondés dans la ville même pour les enfants des rues, si ce n'est qu'ici les enfants viennent d'eux-mêmes, et là contraints et forcés, qu'ici encore les enfants n'ont eu, au moins quand ils arrivent, rien à démêler avec la justice, tandis que là ce sont les tribunaux ou les parents justements irrités qui les envoient. Puisque nous ne pouvons tout passer en revue, réservons au moins une der-

nière mention à cet asile, à cette école des idiots, où de pauvres êtres presque entièrement privés de raison et d'intelligence sont patiemment amenés par des maîtres bien méritants à la connaissance des premiers rudiments. Ces faibles cerveaux, qu'on aurait crus fermés à toute conception, sous une direction habile, zélée, tout évangélique, s'ouvrent peu à peu, et un langage correct, la lecture, l'écriture, le calcul, finissent par leur devenir familiers.

Nous en avons assez dit pour montrer que la municipalité de New-York, qui sur bien des points oublie ses devoirs, ne les méconnaît pas au moins en ce qui regarde la charité publique et les obligations de la solidarité humaine. Dans une ville aussi populeuse, où la charité privée, stimulée par l'esprit d'association et de religion sans cesse en éveil et que rien ne limite, revêt tant de formes ingénieuses et s'exerce partout si largement et si spontanément, nous avons fait voir que la charité publique ne s'endormait pas non plus et tenait à honneur de lutter avec la première. Parce qu'on vit en *self-government*, ce n'est pas une raison pour que les municipalités ou l'État se croient dégagés de tout devoir d'humanité envers les citoyens. L'assistance officielle doit au contraire ajouter ses efforts à ceux de l'assistance individuelle, et même précéder et inspirer celle-ci. Ce n'est pas trop de cette double émulation, de ces deux forces réunies, pour combattre cette hydre à deux têtes, le vice et la misère, qui fait tant de ravage dans les grandes cités, et qui semble prendre comme un malin plaisir à devenir d'autant plus redoutable que l'on fait plus d'efforts pour la détruire. Plus les villes se peuplent et plus le paupérisme s'y répand, plus elles deviennent riches par l'industrie et le commerce, et plus le prolétariat y augmente.

C'est le devoir le plus urgent des municipalités, surtout dans les pays démocratiques, d'apporter à ce mal social tous les remèdes indiqués par la philanthropie et par la science. Peut-être jugera-t-on que sur ce point la municipalité de New-York offre à ses sœurs européennes plus d'un exemple à imiter.

CHAPITRE IV

LES DEUX RIVALES DE L'OUEST

I

L'ouest américain.

Le chemin de fer de l'Érié conduit entre matin et soir de New-York aux chutes du Niagara. Avant d'arriver à ces chutes, un embranchement détaché de l'artère principale relie celle-ci à un autre réseau qui, marchant directement à l'ouest et traversant les États de Pensylvanie, Ohio, Indiana, porte le voyageur en moins de vingt-quatre heures vers la pointe méridionale du lac Michigan. C'est là qu'est bâtie Chicago, qui dès le premier jour s'appela, dans un élan de satisfaction juvénile, « la reine des prairies, » et bientôt ravit à Buffalo, l'orgueil du lac Érié, celui de « reine de l'ouest. » Chicago compte à peine quarante-cinq ans d'existence, et sa population atteint déjà le chiffre de 500 000 âmes. C'est le premier marché du monde pour les grains, le bétail et les viandes salées.

Bien plus, à l'intérieur de la vaste région occupée par l'Union américaine, c'est comme un centre naturel où convergent tous les états atlantiques : dix-sept chemins de fer conduisent à cette grande métropole de l'Illinois. Toute ligne ferrée partie des bords de l'Océan dispute à sa voisine l'honneur de vous mener à Chicago de la manière à la fois la plus rapide et la plus économique. Aujourd'hui on ne met guère plus de trente heures pour y aller de New-York. La distance est environ de 1600 kilomètres ou deux fois celle de Paris à Marseille, que l'on prenne au départ le chemin de fer de l'Érié ou celui de l'Hudson.

En traversant en écharpe tout l'Illinois par une des lignes ferrées qui vont de Chicago au Mississipi, on arrive en une nuit dans une autre ville fièrememt campée sur la rive droite du « Père des eaux, » à quelques lieues au-dessous du point où le Missouri vient joindre ses ondes boueuses à celles du grand fleuve plus limpide. Cette autre cité, plus ancienne que la précédente, puisqu'elle a été fondée au siècle dernier par les pionniers français de la Louisiane, porte toujours son premier nom : c'est Saint-Louis. Les débuts en ont été chancelants, incertains. Saint-Louis ne fut d'abord que le point de départ de ces hardis trappeurs ou traitants, de ces coureurs des bois qui s'enfonçaient dans les solitudes du désert entre le Mississipi et les Montagnes-Rocheuses pour faire la troque avec les Indiens, chasser le castor et le bison, et qui venaient, après chaque campagne, y entreposer leurs fourrures. Dans ces dernières années, grâce au défrichement des plaines alluviales de l'ouest poursuivi avec une activité fébrile, grâce au prodigieux rendement des cultures agricoles, de l'élève du bétail, grâce enfin aux incessants progrès des chemins de fer, de la navigation à vapeur, de

l'industrie métallurgique, Saint-Louis a pris tout à coup un essor inespéré, et non-seulement cette ville a détrôné Cincinnati, la métropole de l'État d'Ohio, beaucoup plus rapprochée qu'elle de New-York, mais voici qu'elle dispute à Chicago la prééminence de l'ouest. Le chiffre de la population est le même et s'accroît avec la même progression merveilleuse, si bien que l'orgueil de Saint-Louis ne connaît plus de limites, et que la reine du Mississipi entend dépasser un jour non-seulement celle des grands lacs, mais encore la métropole de l'Union, New-York, le premier port des deux Amériques.

Les romans de Cooper ont dépeint en traits ineffaçables ce qu'on nommait l'*ouest* aux États-Unis à la fin du dernier siècle et au commencement de celui-ci. Ce fut d'abord la partie la plus lointaine des États de New-York et de Pensylvanie. A mesure que le pionnier avançait dans le désert, disputant sa place et sa vie à l'Indien, la limite de l'ouest s'éloignait, et les solitudes allaient se défrichant et se peuplant. L'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, passèrent ainsi l'un après l'autre du rang de territoires à celui d'États. On calculait que cette marche de la civilisation se faisait à la vitesse de 15 milles ou environ 25 kilomètres par an. En 1800, on colonisait l'Ohio, sur les confins de l'État de Pensylvanie; en 1830, on était arrivé à l'extrémité de la chaîne des lacs; en 1860, le planteur fixait définitivement sa tente au delà du Missouri, et le gouvernement fédéral, dans cet espace de soixante ans, ajoutait de nombreux États à la liste de tous ceux qui avaient été primitivement admis dans le sein de l'Union.

Au début, le pionnier, armé de la hache, ouvrit seul sa route à travers la forêt vierge ou le long de la plaine sans fin, au milieu des hautes herbes et des graminées naturelles. Quand la vapeur eut appris à sillonner la terre et

l'eau, ce ne fut plus le colon qui marcha seul en avant; le *railway*, le *steamboat*, non contents de le suivre, le précédèrent, et l'ouest s'ouvrit encore plus vite et d'une façon décisive devant tous ces conquérants réunis. En moins de cinq ans, de 1862 à 1867, nous avons vu se coloniser ainsi tout l'espace qui s'étend entre le Missouri et le pied des Montagnes-Rocheuses sur 500 milles de long. La plaine immense qui court d'Omaha à Chayennes a été ouverte tout entière à la civilisation par le tracé, à travers les prairies, du chemin de fer du Pacifique, une des œuvres les plus gigantesques de ce temps, et qui unit aujourd'hui le Missouri au Sacramento, et par suite San-Francisco à New-York. Précédemment la découverte de mines d'or et d'argent aux flancs de la chaîne continentale, qui n'est elle-même que le prolongement des Andes mexicaines à travers l'Amérique du Nord, avait invinciblement appelé le mineur, le *settler*, et le territoire de Colorado s'était fondé, un peu prématurément peut-être, par le seul concours de l'*auri sacra fames*, qui ne connaît aucun obstacle.

Ce qu'il a fallu de luttes quotidiennes courageusement supportées sans un mot de plainte, sans reculer un jour, pour fertiliser ainsi le désert, qui ne le devinerait, même sans avoir visité ces lointaines régions? On partait avec une pauvre bête de somme chargée de vivres, des ustensiles, des outils. L'homme marchait à pied, suivi de sa femme et portant son enfant au bras. Si l'on pouvait emmener une maigre vache, c'était la providence de la famille. Arrrivé à destination, on campait sous une cahute de troncs d'arbre, le *log-house*, et l'on se mettait à défricher et à semer. Le Peau-Rouge, cruel, rusé, inexorable, veillait dans la forêt sombre, dans le creux abrupt des ravins. Maintes fois il a barré le chemin au blanc et mas-

sacré sans pitié toute la famille du colon, envahisseur de ses champs de chasse. Aux privations de toute sorte, apanage du pionnier qui s'enfonce dans les solitudes, s'ajoutait la terreur de surprises quotidiennes à main armée, sans trêve ni merci. Tué, on était impitoyablement scalpé; fait prisonnier, on périssait dans d'affreuses tortures. De l'Ohio au Wyoming, du Wisconsin au Texas, c'est toujours la même lamentable légende; elle est partout écrite en traits de sang, et le sol en garde l'indélébile souvenir. Les anciens de chaque État, témoins, acteurs de ces luttes à leur aurore, vous en racontent tous les détails. Ce sont les titres de noblesse de ces jeunes contrées, c'est là leur seul passé; elles n'ont pas d'autre histoire et pas d'autres ruines que celles qu'une population aborigène, — différente du sauvage d'aujourd'hui, de lui inconnue, et jusqu'ici inconnue aussi des savants, qui ont vainement essayé de sonder ces mystères, — a çà et là éparpillées sur le sol. Ces *mounds* immenses, ces tumulus funéraires, formés de sables rapportés et sous lesquels se retrouvent, avec les éternels outils de pierre, des objets en cuivre grossièrement travaillés, des débris de poteries rustiques, des bijoux rudimentaires en os et en coquilles, — ces longues circonvallations, ces murailles informes, ces restes de cités primitives, ces exploitations minières conduites d'une façon hâtive, ces traces de culture dans l'enfance, ces amas de coquillages comestibles accumulés au bord de la mer, qui les a laissés? Qui a la première fois ouvert, tracé, produit tout cela dans l'Ohio, l'Illinois, l'Indiana, le Kentucky, le Missouri, le Michigan, la Louisiane? L'histoire, la science, de toute façon interrogées, sont jusqu'ici restées muettes; le sphinx n'a pas répondu.

C'est un des mécomptes du voyageur, quand il par-

court ces vastes pays, de n'y rencontrer aucun autre souvenir d'un passé lointain. Volontiers on demanderait aux rives pittoresques de ce fleuve qu'on remonte les ruines de quelque antique édifice, à cette montagne qu'on traversé, couronnée de bois ou de gazon, à ce lac dont on sillonne les eaux limpides et bleues, et dont un coteau doucement ondulé marque la rive, l'apparition de quelque vieille tour avec sa sombre légende; rien, absolument rien que l'immuable sérénité de la nature qui vous sourit, ou bien des souvenirs d'histoire contemporaine rappelant les premiers pas du colon, et qui remontent au plus à un siècle ou deux. On a dit que l'Hudson est le Rhin de l'Amérique du Nord; avec ses *palissades* de balsate, qui s'élèvent comme un rempart à pic du fond de ses eaux, ou les flancs déchiquetés des Kaatskill, qui lui tressent comme une écharpe de pierre nuancée par le soleil de tons doux et variés, je crois même que l'Hudson est par moments plus majestueux que le Rhin; mais les châteaux du moyen âge, qui vous racontent tant de curieuses histoires, où sont-ils? Et notre Rhône si charmant avec ses coteaux semés de vignobles, avec ses murailles naturelles de calcaire brûlées des feux du midi, et dont la cime porte toujours quelque vieux donjon, notre Rhône qui court de Lugdunum à la ville des Papes, et salue Arles en allant à la mer, que d'Ohios et de Missouris, que d'Illinois et d'Arkansas ne donnerait-on pas pour lui? Sous ce rapport, les petits lacs de la Suisse valent à eux seuls tous les grands lacs de l'Amérique du Nord. Ici les pierres parlent, là-bas elles sont presque toujours muettes, et une sorte de tristesse particulière s'empare du voyageur quand il traverse les champs de maïs et de blé de l'Indiana, de l'Iowa, qui s'étendent à perte de vue, ou ces montagnes de Pensylvanie et du Colorado, boisées comme

les Apennins ou neigeuses comme les Alpes, mais qui ne disent presque rien à l'esprit, si elles ont pour l'œil quelque attrait. Ce besoin qu'éprouve l'homme d'entrer par moments en communion pour ainsi dire terrestre avec le passé, et de remonter en quelque sorte à ses origines, est sans doute une des raisons qui expliquent l'affluence toujours plus grande des Américains en Europe, et l'avidité avec laquelle ils en visitent les plus intéressantes et anciennes contrées.

Revenons à nos champs de l'ouest. A mesure qu'on refoulait le Peau-Rouge et qu'on le cantonnait loin de ses lieux de chasse, loin du pays de ses aïeux, dans des réserves ou enclaves étroites où il allait s'éteignant peu à peu, on bâtissait des villes. Le sauvage avait abandonné ou plutôt vendu ses terres au blanc par un traité en bonne forme signé à double expédition par les sachems et les envoyés du gouvernement fédéral; désormais le blanc pouvait s'établir sans crainte sur ce terrain ainsi conquis et annexé. Souvent c'était sur l'emplacement même des huttes indiennes que s'élevaient les cités nouvelles. Au commencement du siècle, des tribus guerrières appartenant à la nation des Iroquois étaient campées à la place où sont aujourd'hui Buffalo et Cleveland, et les sachems avec leurs braves tenaient leur parlement au lieu où l'on voit maintenant une usine, une maison de banque ou de commerce. C'est la marche fatale des choses dans l'histoire de l'humanité; mais presque nulle part le phénomène n'apparaît aussi récent et avec un caractère aussi marqué que dans la colonisation des États-Unis.

En allant de New-York à Chicago par le chemin de l'Érié ou celui de l'Hudson, on relève à chaque pas les étapes successives du colon. Le long du chemin de fer de

l'Hudson, qui côtoie la grande rivière jusqu'à Albany, on se heurte nombre de fois à des noms bataves, les Hollandais ayant été les premiers colons de ces parages et les fondateurs de New-York il y a deux siècles et demi. C'était sur la rive gauche de l'Hudson que s'étendaient ces vastes domaines ou *manors*, don gracieux du gouvernement de la métropole aux planteurs venus de si loin. Quand il a fallu fixer avec les descendants de ces *patroons* les limites du champ concédé, sorte de fief féodal, ç'a été pour l'Angleterre, substituée aux droits de la Hollande, et plus tard pour la république américaine, une source de difficultés sans nombre en présence de prétentions inextricables, dont quelques-unes ne sont peut-être pas encore éteintes. D'autres souvenirs, ceux de la guerre de l'indépendance, sont aussi restés vivants tout le long de la rive gauche de l'Hudson, et les noms de Washington, de lord Cornwallis, du major André, du traître Arnold, y sont encore répétés aujourd'hui aux lieux que ces hommes ont rendus fameux pour toujours.

Albany, capitale de l'État de New-York et qui se mire dans l'Hudson, marque au nord la limite de la colonisation hollandaise. De ce point, le chemin de fer de l'Hudson et de New-York Central se dirige en ligne droite sur les chutes du Niagara. Ici se marient les souvenirs des deux colonisations française et anglaise, qui luttèrent si longtemps l'une contre l'autre. Le traité de Paris, signé en 1763, mit seul fin à cette lutte près de deux fois séculaire, et ce jour-là la France dut abandonner pour jamais ces régions que Voltaire, qui ne les connaissait pas et avait sur ce point si peu de conscience de l'avenir, qualifiait dédaigneusement de « quelques pieds de neige. » Devant Buffalo, sur l'autre côté de ce canal naturel qui fait communiquer le lac Erié avec le lac Ontario et qu'on appelle

la rivière Niagara, — la chute en est vers l'extrémité opposée, — se dressent les ruines d'un fort que les Français avaient bâti, et qu'ils appelaient fort Érié, du nom d'une tribu voisine. Le fort Niagara était au delà des chutes, et le fort Frontenac, dont le nom rappelle un des gouverneurs du Canada, à l'endroit où le lac Ontario forme la rivière Saint-Laurent, là où est aujourd'hui Kingston. Une ligne de forteresses élémentairement construites, et dont Vauban n'avait certainement pas fixé les contours, marquait la limite entre les colonies de l'Angleterre et de la France, colonies que ces deux nations devaient perdre successivement, mais dont la première devait au moins garder ce qu'elle avait ravi à l'autre.

Des chutes du Niagara à Chicago, le chemin de fer suit, comme précédemment, une direction presque rectiligne, droit à l'ouest. On peut longer la rive nord du lac Érié, le côté canadien, et, rentrant ensuite dans les États-Unis, passer par la ville de Détroit, dont le nom est resté français. C'est le lieu où le lac Huron, ou plutôt le petit lac Saint-Clair, qui lui fait suite, jette ses eaux dans celles du lac Érié. La longueur et la direction du trajet sont à peu près les mêmes, si l'on part de Buffalo en côtoyant la rive sud du lac Érié par le chemin dit *Lake-Shore*, qui traverse les riches cités de Cleveland et de Toledo, assises au bord du lac. Cette partie de la route est des plus pittoresques. Partout ailleurs ce n'est que la plaine défrichée, plantée de céréales, et qui s'étend horizontalement, monotone dans sa fertilité, jusqu'aux confins de l'horizon.

Le long du *railroad* de l'Érié, le paysage est plus varié que sur celui de l'Hudson. On recoupe en diagonale tout l'État de New-York. On ne traverse que rivières profondément encaissées et montagnes couvertes de chênes, d'érables et de sapins. Le tracé de la voie a été des plus diffi-

ciles et fait honneur à l'ingénieur qui l'a dessiné, d'autant plus que ce chemin est l'un des premiers qui ont été construits en Amérique. Comme sur le *railroad* de l'Hudson, se présentent au départ quelques souvenirs historiques, les seuls qu'on relèvera le long du voyage. Les montagnes qu'on traverse sont célèbres. C'est là que campèrent, par un hiver des plus rigoureux, les soldats de Washington unis à ceux qu'avait amenés la France ; c'est là qu'ils eurent ensemble avec les Anglais des escarmouches presque quotidiennes. Dans ce ravin court une légende. Les légendes sont rares aux États-Unis, recueillons celle-ci précieusement. On dit que Washington a laissé tomber sa montre dans le creux de ce rocher, et qu'en appliquant l'oreille contre la pierre on entend toujours le tic-tac du chronomètre ; on dit cela en chemin de fer, mais personne n'a le temps d'y aller voir. Plus loin, on traverse les anciens domaines des Six-Nations. Les Cayugas, les Senecas, les Oneïdas, les Onondagas, les Mohawks, les Tuscaroras, eurent en ces lieux leurs principaux villages. La plupart des noms de ces tribus ont été donnés à des lacs allongés voisins de la voie, sur lesquels, il y a un siècle à peine, les Indiens lançaient encore leurs pirogues. C'est là tout ce qui reste de cette grande fédération d'hommes rouges, si puissante quand les Européens abordèrent pour la première fois ces rivages, et qui tenait alors en échec les Algonquins et les Hurons, dont les premiers avaient étendu jusqu'aux glaces du pôle les limites de leur immense empire.

Le chemin de l'Érié s'embranche à Salamanca sur celui qu'on appelle *Atlantic and Great-Western*. Celui-ci conduit à Chicago par une troisième ligne, à laquelle il se soude. L'*Atlantic* traverse au nord tout l'État de Pensylvanie. Il y a là, près de Meadville, un joli cours d'eau qui arrose des

prairies ravissantes au milieu desquelles paissent les vaches en liberté. Ce cours d'eau s'appelle *French-Creek*, la rivière Française, parce que nous y apparûmes les premiers à la fin du dix-septième siècle. Quand la France eut perdu ces régions, un officier d'état-major de l'armée anglaise fut détaché pour en faire le lever, et témoigna dans son rapport de l'étonnante fertilité de ces campagnes, qu'habitaient alors exclusivement les Indiens, ennemis jurés des colons. Cet officier d'état-major avait nom George Washington.

Si le train ne nous emportait pas à toute vapeur, nous pourrions invoquer dans ce même endroit un témoignage plus récent de colonisation française; il y a près de Meadville un lieu qui se nomme *French-Town;* c'est un ensemble de fermes groupées autour d'un embryon de commune, au voisinage d'un petit lac. Ce lieu est surtout habité par des colons francs-comtois arrivés par petits essaims depuis une cinquantaine d'années. Un dimanche du mois d'août 1874, je suis allé visiter ces compatriotes et saluer le doyen de la colonie, âgé de quatre-vingt-cinq ans, venu vers 1828, le premier, il ne savait pas trop pourquoi. Le bonhomme n'avait pu depuis tout ce temps se plier à la connaissance de l'anglais, tandis que ses petits-fils ne parlaient pas d'autre langue. A voir le bien-être dont jouissaient tous ces fermiers, le confort de la plupart de ces maisons d'habitation, l'état plantureux de ces belles campagnes, on se prenait à regretter que ceux qui sont malheureux en France et trop à l'étroit n'émigrent pas plus souvent aux États-Unis.

Quelque route que l'on prenne pour se rendre à Chicago quand on est arrivé à l'altitude des lacs, que l'on suive celle qui côtoie le bord canadien du lac Érié ou le bord américain, ou bien encore la route où nous étions tout à

l'heure et qui passe plus avant dans les terres, ce ne sont partout que campagnes cultivées où se dressent jusqu'à hauteur d'homme les graminées verdoyantes, le blé dont on enverra la récolte jusqu'aux extrémités du globe, le maïs avec lequel on engraisse le bétail. Des maisons élégantes, construites en bois, munies de balcons, de galeries extérieures, apparaissent de loin en loin : c'est la demeure du fermier, propriétaire du sol où il réside. Il cultive lui-même son champ, élève son bétail et ses animaux de basse-cour, aidé de sa femme et de ses enfants ; il faut y joindre une troupe de garçons et de filles qu'on loue au mois ou à l'année. Dans le principe, le colon s'est installé librement sur le terrain ; il l'a acquis du gouvernement fédéral en retour d'une somme minime et en vertu de la loi de *homestead* ou du foyer, qui fixe l'étendue de terre à laquelle a droit toute famille de colon. D'après cette loi, le colon peut occuper pour lui-même 64 hectares des terres publiques cadastrées, et autant de fois cette étendue qu'il y a de personnes majeures dans sa famille. Cette mesure de 64 hectares (160 acres) est restée ce qu'on est convenu d'appeler aux États-Unis l'aire moyenne d'une ferme ; mais dans les lieux que nous traversons, depuis longtemps défrichés et semés, il s'est fait sur certains points une concentration des cultures primitives qui sont passées dans quelques mains seulement, et il n'est pas rare de voir tel fermier possesseur de plusieurs milliers d'hectares et aussi de plusieurs milliers de têtes de bétail. Ces propriétaires fonciers ont des revenus énormes, et ce n'est pas seulement dans les grands centres de commerce et d'industrie que l'Amérique montre ses nababs, c'est aussi au milieu des grandes plaines cultivées de l'ouest.

Que le fermier soit riche ou simplement dans une

modeste aisance, la maison est toujours proprement tenue; il n'y manque jamais le salon, le *drawing room*, où la famille se réunit le soir pour lire, causer, faire de la musique. L'inévitable piano, marqué souvent du nom d'un des facteurs les plus connus, est dans un coin de l'appartement, et la fermière y joue et même y chante à ses heures. Des tapis moelleux sont étendus sur le parquet, sur les marches des escaliers intérieurs ; de bons meubles, quelques-uns coquets, décorent les diverses pièces. Le linge est blanc et la table abondamment servie. On fait trois repas par jour ; la viande y apparaît chaque fois, et si le vin en est absent, sauf dans quelques grandes occasions où l'on débouche volontiers une bouteille de champagne, le thé, le café, le lait, y sont servis à discrétion. Au dessert, ces pâtisseries un peu lourdes, bourrées de fruits et dont les Américains sont si friands, ne manquent jamais. Le régime alimentaire est partout le même, et dans les fermes les plus isolées, dans les campements des plus lointains territoires, on remarque la même façon de vivre. Tout le monde s'assoit fraternellement, démocratiquement, à la même table, et tout le monde s'y conduit bien. Les femmes le soir, principalement les jeunes filles, sont toujours mises avec quelque recherche. On voit bien vite que la différence des classes n'existe pas, et que, si l'on a conservé quelques traces de démarcation sociale dans les grandes villes des bords atlantiques, dans les fermes et même dans les villes de l'ouest ces traces ont complétement disparu.

Le village, l'école, ne sont pas loin de la ferme. Le dimanche, on se rend au service, au prêche, tous ensemble, en carriole. Pendant la semaine, les enfants sont envoyés à l'école ; nul n'y manque, et filles et garçons sont dans le même local. Il nous est arrivé plus d'une fois, le long des

chemins, de voir les jeunes *boys* porter galamment les livres de la jolie *miss* qui allait prendre sa leçon avec eux. Le *boy* est un peu gauche, un peu timide, si vous voulez; il va s'asseoir sur le même banc que sa jeune compagne, mais lui garde invariablement le respect qu'on a pour une sœur.

Dans les beaux jours, des jeux d'adresse, de gymnastique, réunissent les amis, les voisins, en plein air, autour de la maison. Le croquet, dont on fait courir les boules sur le gazon uni en les lançant avec le maillet de bois, est là, comme ailleurs, en grande vogue. C'est le jeu préféré, et rien de plus gai que de voir les jeunes filles et les jeunes gens ici encore mêlés ensemble. Nous ne voulons pas dire qu'il n'y ait point par moments quelques abus, car les liaisons se forment librement, et la jeune fille, de bonne heure entièrement indépendante, est maîtresse de choisir l'amoureux, le fiancé qu'il lui plaît. Elle se promène, elle sort seule avec lui, personne ne veille sur ses actes, et elle est plus libre encore, si c'est possible, qu'à la ville. Néanmoins, en comparant les résultats de cette vie des champs à celle des grandes cités, on est forcé de donner la préférence à la première. C'est dans l'ouest, vigoureux et sain, que se retrempe la famille américaine, un peu entamée, affaiblie dans les grands centres, où se répandent des habitudes fâcheuses, signalées depuis quelque temps par les moralistes. Le nombre des enfants n'effraye pas le fermier; il ne limite pas, comme le citadin, comme le banquier de New-York ou de Boston, le chiffre de sa descendance. Dans les grands centres, surtout dans les ports de commerce, si riches, règne un amour exagéré du luxe et de la toilette qui n'existe pas au même degré dans les campagnes. Enfin, dans les villes, l'esprit de famille s'en va de jour en jour. On peut donc

dire que le fermier et l'immigrant maintiennent seuls la population américaine à ce degré de force et de virilité par lequel elle se distingue encore, et qu'ils en ont jusqu'ici garanti le chiffre d'augmentation progressive, lequel n'a cessé de caractériser le mouvement de cette population depuis le commencement du siècle. Le dernier recensement officiel, celui de 1870, est venu cependant aviser les amis de l'Amérique qu'il fallait sur ce point se garder de tout optimisme. Si la moralité ne revient pas dans les grandes villes, qu'elle a depuis quelque temps désertées, si la corruption des mœurs, qu'on y constate du plus haut au plus bas degré de l'échelle sociale, ne disparaît point, on peut dire dès à présent que la forte race *yankee* est frappée irrévocablement dans sa séve.

Ce qu'on nomme en France le paysan, cette espèce « d'animal farouche » qu'a décrit La Bruyère en traits inimitables, trop vrais de son temps et restés présents à la mémoire de tous, cet être « noir, livide et tout brûlé du soleil, » mal couvert, incessamment courbé sur le sol qu'il fouille péniblement, « se retirant la nuit dans des tanières où il vit de pain noir, d'eau et de racines, » cette classe inférieure d'hommes, qu'on retrouve encore, hélas ! dans quelques pauvres fermes de la France, dans la Bretagne, les Hautes-Alpes, l'Auvergne, le Limousin, n'existe nulle part, n'a jamais existé aux Etats-Unis. Le bien-être y est général, la culture intellectuelle partout répandue, à peu près la même pour tous ; tout le monde sait lire, écrire, calculer, connaît tant bien que mal l'histoire et la constitution du pays, et dans les élections politiques sait pour qui et pourquoi il vote. Dans les campagnes, les procédés les plus avancés de la mécanique ont été tout de suite adoptés. Dans les forêts, le bois est débité par des scies à vapeur du système le plus ingénieux, et il est rare

qu'un canal ou une voie ferrée ne passe pas à proximité de la ferme. En peut-on dire autant sur toutes ces choses dans beaucoup de contrées européennes? Et quant à ces jeunes filles qui soignent la basse-cour, traient les vaches, préparent le beurre et le fromage, font le service intérieur de la maison, on les prendrait la plupart pour de gracieuses *misses*.

Malgré tout, il faut bien reconnaître que la société de l'ouest, surtout aux champs, et autant qu'il s'agit des hommes, est beaucoup moins policée que dans les villes des états atlantiques. Le *western man* a été de tout temps un type dont la littérature s'est emparée. C'est un être rustique, naïvement grossier. Il est bon et bienfaisant, mais bourru à l'extrême. En chemin de fer, si ses bottes le gênent, il les enlève devant tout le monde, montre des bas de couleur douteuse et oublie quelquefois de couvrir son pied d'une pantoufle. S'il garde sa chaussure, il l'appuie sans façon, fût-elle boueuse, sur le dossier du siége qui lui fait vis-à-vis, et, quand vous le priez de renoncer à cette tenue qui vous incommode, il vous regarde avec étonnement. A-t-il manqué en rien aux convenances? Là-dessus, sans plus de susceptibilité, familièrement il converse avec vous. Vous ne lui avez pas été présenté, peu importe; l'entrée en matière qui vient de s'offrir suffit. Il vous demande d'où vous venez, ce que vous faites, si vous êtes riche, si vous trouvez son pays beau, et s'il y a dans le vôtre des villes aussi magnifiques et des campagnes aussi bien cultivées. Vous avez provoqué la causerie, il faut satisfaire à toutes ses questions.

Pendant que vous vous liez avec cette connaissance improvisée, cet autre, qui voyage avec sa femme ou sa fiancée, passe nonchalamment son bras autour de l'épaule de sa compagne, et s'endort devant tous dans cette atti-

tude intime. Celui qui n'a point de *lady* avec lui est envoyé dans le wagon des hommes. Ici la rusticité s'étale tout à son aise; c'est un enfer pour l'Européen qu'on y confine : on y fume, on y mâche éternellement du tabac, on s'y mouche.... avec les doigts. On avale des *drinks* tout le long du trajet, et pour cela il n'est pas besoin de descendre aux buvettes, chacun apporte sa bouteille de whisky. Il ne faudrait pas trop déplaire à ceux qui sont pris de boisson, ils tireraient volontiers sur vous quelques coups de leur revolver. Ils le portent dans une poche dissimulée que le tailleur a ménagée exprès derrière le pantalon. Ces incidents mis à part, l'homme de l'ouest est un compagnon accommodant; il n'est point bruyant ni bavard, dort aisément, le paysage et la lecture ne l'intéressent guère, et, quand il s'ennuie trop et ne peut sommeiller, il coupe du bois avec son couteau. Un de ses caractères distinctifs est de ne point avoir conscience de la distance qui les sépare des personnes les plus comme il faut. Bref, c'est un être plein de petits défauts qui peuvent blesser l'étranger, mais qui sont tolérés ici. C'est au demeurant le plus solide défricheur, le plus courageux pionnier, et c'est pourquoi l'on passe sur ses habitudes inciviles en raison de ses mâles qualités.

Les principales villes de l'ouest que ces rudes colons ont fondées, nous les avons déjà nommées : c'est Buffalo, Cleveland, Toledo, sur le lac Érié, la première et la troisième faisant un important commerce de grains et de bétail : tous les produits des grandes fermes y affluent; la seconde, connue surtout par ses immenses distilleries de pétrole, qui n'ont d'égales que celles de Pittsburg, par ses entrepôts de bois, de minerais de fer, par ses fonderies, par ses forges, par ses ateliers de construction de navires : c'est un des ports les plus fréquentés des grands

lacs. Détroit est encore une cité de premier ordre; c'est là que sont concentrées les usines métallurgiques où l'on traite le magnifique minerai de cuivre du Lac-Supérieur. On s'y livre aussi sur une grande échelle à la fabrication du porc salé. La société y est hospitalière et distinguée, et cette ville se souvient qu'elle a été fondée par les Français. Il y a beaucoup de Canadiens, et l'on y parle couramment notre langue.

Faut-il citer maintenant Pittsburg en Pensylvanie, que les Français fondèrent sous le nom de *Fort-Duquesne*, et qui va peut-être se fâcher d'être comprise au nombre des villes de l'ouest? Elle est célèbre par ses usines à fer, ses raffineries de pétrole, ses mines de charbon, ses verreries, ses manufactures de tout genre. On l'appelle « la ville fumeuse, » et c'est à la fois le Manchester et le Birmingham de l'Amérique du Nord. Faut-il mentionner aussi Cincinnati sur l'Ohio, qui s'est baptisée du nom de « cité reine, » mais que l'on surnomme plus volontiers *Porcopolis*, parce que c'est elle qui la première, sur une immense échelle, a entrepris la préparation des viandes fumées et salées? Cincinnati repousse avec dédain ce sobriquet et ne tient qu'à celui qu'elle s'est décerné elle-même. Elle a la prétention d'avoir la société la plus choisie de l'ouest, et parle à tout propos des manières aristocratiques, des goûts délicats et lettrés, des riches collections de tableaux de quelques-uns de ses habitants. Un Français depuis longtemps établi dans la ville m'a dit que ces prétentions sont justifiées. Toutefois Cincinnati s'exerce aux arts industriels encore plus qu'aux beaux-arts, se livre à la culture de la vigne et cherche à vous faire croire que le vin de Champagne et le vin du Rhin qu'elle fabrique, son *catawba* mousseux ou son *moselle* sec, étonnamment chargé d'alcool et d'un goût de silex

détestable, peuvent lutter victorieusement avec ceux d'Europe. Il faut laisser cette illusion à ces vignerons naïfs, nés d'hier, et saluer encore sur l'Ohio Louisville, où déjà commence le sud. C'est la principale place du Kentucky, elle fait un grand commerce de tabac.

Chacun sait que toutes les cités américaines, sauf quelques exceptions très-rares, sont bâties sur le même modèle, celui d'un damier; les rues s'y croisent à angles droits. Qui a vu une de ces villes les a vues toutes, et c'est encore un des désespoirs du touriste que cette désolante similitude. Partout l'architecture est à peu près du même type, celui qu'on appelle là-bas renaissance, soit que les Américains aient eu la prétention de créer un style particulier, soit que leur façon de bâtir emprunte en effet quelque chose par les contours du dessin, la forme des dômes, les reliefs donnés à la pierre, la nature des ornements, à l'architecture française du seizième siècle. On imite aussi couramment les ordres grec et romain, surtout dans les monuments publics, et dans les villas, les écoles, les asiles, le *tudor*, genre ogival fleuri du temps d'Élisabeth et qui est resté en grand honneur en Angleterre.

On a, comme d'habitude, son bureau en ville pour les affaires, et son foyer, sa maison privée, le *home* si cher à l'Anglo-Saxon, dans un quartier retiré, paisible. La maison ou *cottage* est isolée, entourée d'un jardin, bâtie avec recherche. Il y règne un grand luxe au dedans, souvent de mauvais goût : on s'aperçoit bien vite que ces gens n'ont pas encore eu le loisir de se façonner doucement à l'intuition, à la connaissance des belles choses. Les quartiers riches de Buffalo, de Cleveland, méritent d'être cités. Ils s'alignent le long de ces rues si larges, toutes plantées d'arbres, qu'on nomme des *avenues*. Il y

a là de somptueuses demeures qui peuvent compter parmi les plus confortables de l'Amérique. Cela n'empêche pas que dans toutes les villes de l'ouest on ne vive encore plus volontiers à l'hôtel que dans les villes des bords atlantiques. Il est beaucoup plus difficile ici qu'à New-York de trouver des domestiques qui vous servent. Ceux qui veulent bien s'y plier ne consentent pas à être appelés autrement que des aides, *helps*. Ils se regardent comme vos égaux, vous parlent familièrement, le chapeau sur la tête, se refusent à travailler le dimanche; ils ne tolèrent aucune observation et partent au moindre reproche.

Toutes les villes sont ornées de *squares* ombreux. Quelques rues marchandes, formant les principales artères. sont très-larges et toujours d'une grande élégance. Elles peuvent lutter pour le luxe des magasins, l'éclat des devantures, avec la rue de la Paix de Paris ou Piccadilly de Londres. Les quartiers réservés au grand commerce, c'est-à-dire aux affaires de négoce, de marine et de banque, sont sales, encombrés, pleins d'agitation pendant le jour, absolument silencieux la nuit, comme Wall-street à New-York. Chaque ville a son parc, un bois de Boulogne en raccourci, où toutes les après-midi, sauf le dimanche, partout religieusement observé, on va se promener en voiture, à cheval, et entendre la musique. Les jeunes *misses* se plaisent à conduire elles-mêmes leur phaéton et font entre elles assaut de vitesse et de toilette. Elles sont encore plus folles, plus turbulentes que leurs sœurs de New-York, de Baltimore ou de Philadelphie, et leur bonhomme de père, le vieux, *the old man*, comme elles l'appellent avec irrévérence, qui gagne ce qu'il veut dans les affaires, n'impose guère de frein à leurs coûteux caprices. On les rencontre très-souvent en Europe, en villégiature transocéanique, dans quelque

grande capitale, dans quelque ville d'eaux, ces Américaines échevelées de l'ouest. Elles traînent derrière elles leurs parents, la mère transformée en une duègne bonasse, le père en un *nobleman* d'apparat, Elles leur font faire tout ce qu'elles veulent, et dépensent à pleines mains les dollars que le chef de la famille ira regagner quand elles auront épuisé sa bourse.

L'homme de l'ouest est fier de sa ville, la ville qu'il a vue naître et grandir si vite, et où il a fait fortune. Ces monuments, ces édifices grandioses, qui font son orgueil, il en a voté la construction, à laquelle il a souvent coopéré de son argent dans une souscription publique, il les a vus sortir de terre, il n'y a pas vingt ou trente ans. Quand l'incendie, qui promène ici trop souvent ses ravages, car il existe partout des files de maisonnettes de bois à côté des plus magnifiques constructions, tant on s'est hâté de marcher en avant, quand l'incendie les a détruits, ces monuments dont il est fier, il les a rebâtis plus beaux, plus vastes, et ne s'est arrêté devant rien pour augmenter l'ampleur de sa ville chérie. De là le contentement qu'il éprouve à vous en montrer les détails, à vous en raconter tout au long les merveilleux développements. Si vous lui avez été adressé, — une ligne jetée sur le papier, que dis-je! un mot sur une carte suffit pour cela, — il vous reçoit à bras ouverts, vous prend dans sa calèche et vous promène partout. Il vous montre les églises, les écoles, les théâtres, les bureaux de journaux, de compagnies d'assurances, de banque et de sociétés de crédit; il vous fait voir les asiles, les hôpitaux, les prisons. Il vous conduit dans les manufactures, les vastes usines qui entourent la ville et vers les prises d'eaux, les immenses réservoirs qui l'alimentent, et où l'art de l'ingénieur s'est étudié à faire les choses de la facon la plus perfectionnée,

la plus hardie. Il ne vous fait grâce de rien, vous voiture dans toutes les allées du parc ou du cimetière coquet, situé toujours dans un lieu ravissant, au milieu des arbres et des fleurs, si bien que vous vous prenez à souhaiter de venir dormir de votre dernier sommeil sous ce gazon touffu et parfumé. Vous êtes son hôte, vous lui appartenez; il veut qu'on sache en Europe qu'il n'est pas ignorant des belles choses ni des bonnes manières, il faut que les mérites de son pays soient partout proclamés, reconnus. « N'est-ce pas que ma ville est belle, vous dit-il, et que c'est la mieux construite de toutes celles que vous avez vues? Le feu nous a envahis vingt fois, vingt fois nous avons rebâti nos maisons. Le terrain double ici de prix tous les cinq ou six ans, tant notre population augmente vite. Allons, avouez que notre ville est belle et que nous sommes un fameux peuple. »

C'est un fameux peuple en effet que celui qui résulte de tout ce mélange d'émigrants venus à l'ouest en rangs compactes et pressés. Il est sorti de là un ensemble de rudes travailleurs qui peu à peu va se fondant en une seule race, mais qui garde encore sur bien des points des caractères distinctifs. A Cincinnati, à Chicago, à Saint-Louis, les Allemands entrent pour un tiers dans le chiffre de la population totale, ont leurs quartiers à part, leurs journaux, leurs brasseries, leurs théâtres. A Cincinnati, il y a un endroit de la ville qu'on appelle *over the Rhine*, de l'autre côté du Rhin, et l'on désigne ainsi la rive de l'Ohio qu'occupent les Allemands. Dans l'Illinois, le Minnesota, le Wisconsin, les Suédois et les Norvégiens ont fondé aussi des colonies séparées, habitent seuls des villages entiers. Quant aux Irlandais, ils se rencontrent en assez grand nombre dans la plupart des centres habités et des fermes de l'ouest, mais préfèrent ceux du littoral. Les

représentants de la race latine, les Français, les Italiens, n'apparaissent que dans quelques grandes villes en bandes éparses et mécontentes. Les Canadiens d'origine française sont plus nombreux, plus stables, et habitent encore, par exemple, dans l'Indiana, des villages qu'ils ont fondés au dix-huitième siècle, quand les trappeurs couraient par ces régions. Vincennes est de ce nombre. On n'a pas touché aux noms de ces localités, et notre langue s'y parle toujours avec l'emploi favori de certaines expressions qui ont vieilli chez nous et un accent qui rappelle celui des Normands, qui furent les premiers colons du Canada. Dans ces stations lointaines, on retrouve vivantes plus d'une de ces chansons, plus d'une de ces danses populaires qui égayaient avant la révolution les campagnes du nord de la France. Dans le Canada, ces particularités de langage et de coutumes se sont mieux conservées encore, et frappent immédiatement le voyageur à Montréal, à Québec, et dans les fermes environnantes.

Toutes les villes de l'ouest que nous avons citées ont une population qui varie de 100 000 à 250 000 âmes. Il en est d'autres, moins peuplées sans doute, qui ont aussi une grande importance, telles que Indianapolis, « la ville des chemins de fer, » au centre de l'Indiana : mais à quoi bon en continuer l'énumération et s'y arrêter plus longtemps? Toutes ces places ne sont-elles pas comme les vassales des deux véritables reines de l'ouest, Chicago et Saint-Louis, devant lesquelles toute autre ville s'efface?

II

Chicago et le lac Michigan.

En 1830, il n'existait vers la pointe sud-ouest du lac Michigan qu'un petit fort bâti par le gouvernement fédéral pour tenir en respect les Indiens. On l'appelait *Fort-Dearborn* ou *Chicago*, et ce dernier nom était déjà apparu dans les cartes des explorateurs, surtout des pères jésuites français partis du Canada, et qui les premiers, dans la seconde moitié du dix-septième siècle, étaient passés par ces parages. Il signifie, dit-on, *puant* dans la langue des Indiens de ces contrées, et il avait été donné par eux à ce lieu, soit à cause des champs d'oignons sauvages qui y poussaient spontanément, soit à cause de la mauvaise odeur qui se dégageait d'un marécage formé par un petit cours d'eau, lequel venait paresseusement sur ce point se déverser dans le lac. Ce cours d'eau se nommait la *Rivière de Chicago*, et le fort était bâti sur la rive droite, non loin de l'embouchure.

Quelques trappeurs canadiens, toujours à la piste du castor et du bison, quelques colons hardis, quelques pionniers en quête d'aventures, vivaient à l'abri du fort. C'était là aussi que la fameuse maison Astor de New-York entreposait les fourrures que les courageux traitants qu'elle employait allaient chercher jusque sur les rivages de l'Océan-Pacifique, dans l'Orégon, à travers tout le continent américain. Plus d'une alerte vint effrayer la petite colonie, et plus d'une fois les Peaux-Rouges surprirent les blancs à l'improviste et les massacrèrent. On les punit

comme ils le méritaient, et le civilisé finit par triompher du sauvage. Alors accoururent d'autres colons, et un embryon de ville commença de se fonder : on l'appela Chicago du nom de la petite rivière qui la baignait. En 1837, la ville était incorporée, c'est-à-dire que son organisation municipale était reconnue ; elle comptait déjà plus de 4000 habitants. Elle envoya bientôt des navires sur les lacs, au nord jusque dans les anses les plus éloignées du Lac-Supérieur, à l'est sur tous les ports du lac Érié jusqu'à Buffalo. Elle profita du canal de l'Érié pour faire avec Albany et New-York un certain commerce. Elle reçut, elle accumula dans ses greniers automatiques ou élévateurs tout le grain que produisaient les fermes de cette partie de l'ouest, et expédia ces grains par eau jusqu'à New-York, Montréal et Québec. Un jour même, elle eut l'audace d'envoyer un de ses navires jusqu'à la mer par les lacs, les canaux, le fleuve Saint-Laurent, et là de l'expédier sans transbordement jusqu'à Liverpool à travers tout l'Atlantique ; ce fait s'est depuis renouvelé plusieurs fois.

Les forêts qu'on défrichait dans les États et les territoires environnants produisaient beaucoup de bois. Ce bois était débité dans les scieries mécaniques en bardeaux, douelles, planches, madriers, poutres équarries. Chicago entreposa ces matériaux ouvrés en amas énormes dans des docks spéciaux, et en fournit tous ceux qui s'adressèrent à elle. Elle fit mieux, elle se mit à confectionner avec cela des maisons, et les expédia au loin toutes faites, du style voulu et par pièces numérotées. Elle devint bien vite ainsi le premier marché de bois de toute l'Amérique du Nord, comme elle était déjà le premier marché de grains, et allait devenir la place la plus importante pour le commerce des viandes salées. Pour cela, qu'avait-elle

à faire? Recevoir, abriter dans un immense parc voisin de la cité tout le bétail provenant des fermes de l'ouest, et dépecer, saler, fumer et mettre en barriques dans ses nombreuses boucheries, dans ses vastes abattoirs à vapeur, la viande fournie par ce bétail, pour l'expédier ensuite à travers le monde entier. C'est là ce qu'elle entreprit, et l'on cite aujourd'hui tel de ces abattoirs où l'on peut tuer 12 000 porcs par jour, et où l'on vient de trouver le moyen, en usant convenablement de la glace, de travailler même en été.

Non contente d'avoir imaginé ou du moins importé chez elle cette intéressante industrie, Chicago a voulu en avoir d'autres : des tanneries, des minoteries, des forges, des usines pour le raffinage des minerais d'argent, des manufactures de pianos, de machines agricoles, d'autres fabriques non moins importantes, y ont été établies. C'est aussi un grand entrepôt de houille, de métaux, de thé, de café, de produits comestibles de tout genre : tout le *far-west* jusqu'au Pacifique vient s'alimenter là.

La population de cette merveilleuse ville double en quelques années. Chicago, qui n'avait que 4 000 habitants en 1837, en avait 225 000 trente ans après, quand j'y passai pour la première fois en 1867. L'année suivante, j'y relevai 250 000 habitants. En 1870, le recensement décennal de l'Union en constatait 300 000. En 1872, malgré les suites de l'effroyable incendie de l'année précédente, dont la date est à jamais ineffaçable, si les traces en ont déjà presque entièrement disparu, le chiffre de la population, qui était alors de 364 000, avait augmenté de 30 000 sur celui de 1871. Enfin, en 1873, la chambre de commerce de Chicago estimait à 430 000 le nombre des habitants de cette ville, qui est maintenant arrivée

à 500 000, et dépassera peut-être un millions dans dix ans[1].

Ce que peut être la population d'une cité semblable, il n'est pas besoin de le dire; nous connaissons les hommes de l'ouest. Ici une société polie, raffinée, lettrée, comme il n'est pas rare d'en rencontrer à chaque pas dans les villes des États atlantiques ou du sud de l'Union, est presque entièrement absente; mais vous chercheriez vainement ailleurs autant d'hommes de hardiesse et de sang-froid. Tous se font remarquer par une espèce de dédain des formes reçues et des conventions sociales que la morale a consacrées, et le code de l'honneur n'est pas toujours strictement observé par eux. La plus grande égalité règne dans tout ce monde, et une sorte de familiarité native. On y remarque aussi le plus grand mélange, et tel qui a été naguère ministre, général ou ambassadeur, n'étant plus en place, vient chercher fortune dans cette ville si libéralement ouverte à tous. Les fonctions publiques ne durent guère aux États-Unis, parce que le parti aux affaires n'y reste jamais longtemps; il faut bien vivre quand on n'est plus pensionnaire du gouvernement, et ici personne n'est embarrassé de gagner sa vie. On se fait courtier, commerçant, marchand, banquier, manufacturier, fermier, inventeur d'affaires; on joue sur le cours des terrains, qui augmentent étonnamment de prix d'une année à l'autre; on joue sur les fonds publics, sur les ac-

[1] Le chiffre exact donné par le cens de 1870 est de 298 977 habitants. Voyez le *Ninth Census of the United-States*, Washington, 1872. — On demandait récemment à un Chicagois combien sa ville renfermait d'habitants : « Je ne saurais vous le dire au juste, répondit-il, je suis absent de Chicago depuis une semaine. » Dans ces dernières années, l'accroissement de population de Chicago a été en effet d'environ 35 000 habitants par an; cela fait en moyenne près de 100 par jour.

tions des sociétés industrielles ou de crédit ; on monte une opération quelconque, une exploitation de mine, une ligne de chemins de fer ou de bateaux à vapeur ; bref, on s'ingénie de toute façon pour gagner de l'argent, *make money*. Le dieu dollar est celui que tout le monde sert, et l'on vit, et l'on vit bien et largement. A voir comment tous ces gens dépensent les *greenbacks* et les jettent au vent, on dirait qu'ils n'ont qu'à frapper du pied pour les faire sortir de terre. Un jour, l'affaire montée s'écroule, la caisse est vide ; on suspend ses payements, ou l'on fait faillite. Le créancier est clément, ne vous poursuit guère ; pareille aventure peut lui arriver à lui, il faut avoir pitié du prochain. C'est ainsi qu'il n'est pas rare qu'on prête de l'argent à celui qui a une première fois succombé, fût-ce dans une banqueroute quelque peu frauduleuse. S'il se relève, il payera ses deux dettes à la fois, la seconde d'abord. Dans tous les cas, cet homme marche la tête haute : ce n'est pas une mauvaise note de tromper ici le public.

Tous les hommes d'affaires de Chicago, hâtons-nous de le reconnaître, ne sont pas ainsi sujets à caution. La plupart, par leur loyauté, leur ponctualité, la fidélité à leur parole, honorent le commerce américain, ne laissent jamais protester leur signature. Ils en sont récompensés, font des fortunes de rois, tandis que les premiers, toujours aux abois et recourant sans cesse aux expédients, ne deviennent guère riches.

Au-dessous des hommes à la moralité chancelante s'agite la tourbe des coquins sans pudeur, des aventuriers accourus de tous les coins de l'univers. Chicago est non-seulement le rendez-vous de tous les malheureux, de tous les déshérités du sort, de tous les gens en quête d'une situation, mais encore de tous les chevaliers d'industrie. Aux

uns, il semble qu'il suffise de toucher à cette ville fortunée pour se relever immédiatement d'une situation douteuse, pénible; aux autres, que c'est la place la plus propice pour y exercer leurs fourberies. Aussi est-ce un spectacle curieux que de parcourir cette ville et d'y examiner la population bariolée qui va et vient d'une façon fiévreuse par les places et par les rues. Le soir, c'est plus saisissant encore. Alors des espèces de brasseries, de « salons » chantants, ouvrent publiquement leurs portes. On y est servi par d'accortes filles demi-nues, qui viennent familièrement s'asseoir à côté et même sur les genoux des consommateurs et boire avec eux. La musique y est à l'avenant et la clientèle masculine des plus compromettantes. Ces buvettes du soir étalent partout leurs enseignes dans les rues les plus fréquentées, sur des réverbères de couleur transparents et sous le titre alléchant de « salons des jolies jeunes filles, *pretty girls saloons.* » Par moments, la police y pratique des razzias, et ce n'est pas sans une lutte un peu vive, sans donner du casse-tête de ci, de là, sans tirer au besoin quelques coups de revolver, qu'elle emmène tout ce monde au poste. Le scandale atteint parfois de telles proportions que le maire fait fermer tous ces établissements; ils rouvrent deux jours après, comme si rien n'était survenu.

Jetons un voile sur ces impudeurs propres à toutes les grandes villes américaines, surtout à celles qui ont été si subitement et si diversement peuplées, comme celle-ci, et revenons aux honnêtes gens. La population saine de Chicago, avons-nous dit, se fait remarquer par une énergie, une audace indomptable. Elle ne doute de rien et va toujours en avant sans s'arrêter à aucun obstacle. Quand il a fallu assurer définitivement le service des eaux potables dans cette ville, dont la population augmente si étonnam-

ment chaque année, l'ingénieur municipal, M. Chesbrough, a conçu un projet qui a plu à ces gens hardis. Il est allé chercher l'eau sous le lac, pour l'avoir toujours fraîche et pure, par un tunnel de 3 kilomètres 1/2, et il l'a refoulée, avec le secours de puissantes machines, au sommet d'une haute tour, d'où elle se déverse dans toute la ville, à tous les étages des maisons. Deux immenses pompes, qui seraient capables d'assécher le lac, travaillent jour et nuit.

Une autre fois, on s'aperçoit que les maisons de la ville s'enfoncent dans le lit de boue où on les a bâties à la hâte. L'eau, dans les crues du lac et de la rivière, inonde les rues, descend dans les magasins, dans les sous-sols. Vite un architecte ingénieux se présente ; il exhausse chaque maison sur ses fondements au moyen d'une ligne de vis calantes qui la soutiennent tout autour. Sur ces crics puissants, l'édifice s'élève peu à peu, et finalement on comble par de nouvelles fondations l'espace demeuré vide. Des îles tout entières de maisons ont été ainsi exhaussées de deux ou trois mètres au-dessus de leur niveau primitif, et ceux qui ont visité l'exposition universelle de 1867 à Paris ont pu voir, dans la section américaine, les dessins qui représentaient tous les détails de cette incroyable opération. N'allez pas au moins imaginer que les habitants quittaient pour si peu leurs demeures. Ils allaient et venaient, vaquant à leurs travaux habituels, pendant qu'on soulevait leur maison. De Chicago, cette coutume hardie est passée en d'autres villes d'Amérique, et il nous souvient d'avoir vu à San-Francisco en 1859 élever de la sorte un grand hôtel entièrement construit en briques sans qu'aucune fissure ait eu lieu. Les voyageurs étaient restés, prenaient leurs repas, passaient la nuit sous ce toit pour ainsi dire suspendu dans le vide et qui mon-

tait lentement. Voici maintenant bien autre chose : on ne s'est pas contenté d'exhausser ainsi les maisons, il en est qu'on change absolument de place. Celles-ci sont en bois; on les charge sur une lourde charrette, tirée par plusieurs paires de vigoureux chevaux, et on les transporte vers le nouvel emplacement qu'on a choisi. Pendant ce temps, la cheminée fume et la ménagère vaque à tous les soins de l'intérieur. A San-Francisco, à Chicago, j'ai été quelquefois témoin de cette transplantation, de cette promenade des maisons en plein jour par les rues de la cité.

Rien ne saurait donner une meilleure idée de l'audacieuse témérité des habitants de Chicago que ce qui est arrivé dans cette ville à la suite de l'incendie des 8 et 9 octobre 1871. Le feu dura vingt-deux heures et ne s'éteignit que devant les eaux du ciel, qui tombèrent avec une violence inouïe; une surface de plus de 800 hectares, le quart de l'étendue de la ville, la surface du bois de Boulogne, fut entièrement brûlée; 17 000 maisons furent détruites, sans compter tous les édifices privés ou publics; 100 000 citoyens se trouvèrent tout à coup sans asile, et plusieurs centaines de victimes disparurent au milieu des flammes. La perte totale en argent fut évaluée à près d'un milliard de francs. Le lendemain du sinistre, il ne restait plus sur le sol calciné que des décombres, et çà et là quelques pans de murs debout. « C'était comme la prairie aux premiers jours de Chicago, » me disait sur les lieux, il y a quelques mois, un témoin de ce lamentable désastre. Eh bien! peu de jours après, au milieu des cendres encore fumantes, les architectes tendaient leurs cordeaux et crayonnaient leurs devis. Personne ne perdit courage, toute l'Union d'ailleurs vint au secours de la pauvre incendiée, et Chicago sortit de ses ruines plus resplendis-

sante que jamais. Nulle part on ne rencontre en Amérique de plus beaux édifices, des rues plus larges, mieux pavées, de plus somptueuses demeures, des hôtels plus gigantesques et à façade plus monumentale. A l'hôtel Tremont, rebâti plus riche qu'avant, un des piliers du majestueux portique qui forme la principale entrée de la maison porte gravées sur la pierre les dates de la destruction de l'hôtel par les incendies successifs qui ont désolé Chicago, et l'autre pilier les dates de la reconstruction ; c'est là tout. Cette inscription, dans sa laconique simplicité, a quelque chose de romain. J'en félicitai le propriétaire de Tremont, un vénérable vieillard qui surveillait encore lui-même les nombreux services de sa maison. « Ah! monsieur, me dit-il, il y a quarante ans que je suis venu ici pour la première fois, je n'ai jamais quitté la ville. Nous en avons vu de belles, allez, pendant tout ce temps, et le feu ne nous a guère épargnés ; mais mon hôtel s'est toujours relevé à la même place avec le même nom, et s'est chaque fois agrandi. »

Il m'a été donné de voir à l'œuvre les citoyens de Chicago au milieu d'une de ces calamités qui ne les visitent que trop souvent. Le 13 juillet 1874, dans la nuit, un nouvel incendie éclatait dans la ville. J'arrivai le 14 au matin, de très-bonne heure, par le train de Cincinnati, d'où j'étais parti la veille au soir, presque à la même heure où le feu prenait à Chicago. Une lampe à pétrole s'était, disait-on, renversée dans une de ces bicoques comme il n'en reste que trop dans cette ville, où se coudoient partout le luxe le plus effréné et la misère la plus abjecte. Par suite de la chaleur et de la sécheresse de l'été, le bois dont sont bâties ces cahutes s'enflamme comme une allumette. On avait fait effort de tous côtés pour arrêter le feu, qui s'était dès le premier moment

démesurément étendu, et il avait défié longtemps toutes les pompes. Les manœuvres avaient été mal dirigées, un commandement intelligent avait, paraît-il, fait défaut, et en quelques heures une bonne partie de la ville, deux ou trois grands hôtels, plusieurs églises, nombre de riches maisons dans les belles *avenues* Wabash et Michigan, avaient été la proie des flammes; la Poste avait failli disparaître. La limite sud de l'incendie de 1871 avait été, dans le quartier qui regarde le lac, envahie par celle de 1874; mais la surface totale brûlée était beaucoup moindre, seulement 25 hectares. Comme nous arrivions et que la locomotive passait devant les maisons encore en feu, les enfants des rues, ces petits vendeurs de journaux qu'on retrouve partout aux États-Unis, montèrent dans le train et vinrent nous vendre les *newspapers* parus à l'instant, qui donnaient tous les détails de l'incendie à peine éteint, l'évaluation de toutes les pertes et des conseils pour l'avenir. Nous ne savons si ces conseils seront suivis, s'il sera, par exemple, défendu maintenant de bâtir en bois, au moins dans le centre de la ville, et si l'on en aura éloigné les chantiers de bois que possède en si grand nombre Chicago; du moins les plus puissantes compagnies d'assurances contre l'incendie se sont entendues pour refuser désormais de prendre aucun risque dans une ville si souvent et si terriblement atteinte.

Le matin de l'incendie du 13 juillet, le long du *lake-pait*, sorte de *square* nu qui s'étend devant le lac, on voyait des files de charrettes stationnées, et gisant par terre un amas confus de meubles, de linge, d'ustensiles divers, épaves arrachées au désastre. Des familles attristées étaient campées en plein vent ou sous la tente, en attendant d'avoir trouvé un gîte. Dans la journée, je visitai le quartier en ruines, brûlant encore. Quelques habi-

tants éplorés venaient eux-mêmes y faire une dernière inspection et voir si, au milieu des débris, ils ne rencontreraient pas quelqu'un de ces objets précieux dont ils déploraient la perte. Deux jours après, pendant que les cendres fumaient toujours et que des langues de flamme sortaient par instants de monceaux de moellons tout noircis, on songeait déjà sur quelques points à rebâtir les édifices détruits, et le maçon allait plantant des piquets, chancelant sur les pierres entassées, au risque de se faire écraser par un pan de mur fissuré qui, perdant inopinément l'équilibre, s'écroulait tout à coup.

C'est à la suite des malheurs publics du genre de ceux qu'on vient de raconter que se révèle un des côtés les plus louables du caractère américain. Les mots de solidarité, de mutualité, ne sont pas prononcés souvent aux États-Unis, mais on les y met volontiers en usage. On y pratique l'amour du prochain sans ostentation, sans distinction d'individu. A la suite de l'incendie de 1874, j'ai été témoin de quelques exemples touchants. Un de nos compatriotes, pourquoi ne le nommerais-je pas? c'était M. Carrey, vice-consul de France à Chicago, brûlé pour la deuxième fois, venait de perdre tout ce qu'il avait et d'être jeté à la rue par le feu avec sa femme et sa fille. Immédiatement on lui offrit asile et argent, et cela d'une façon aussi gracieuse que discrète : « Venez, vous aurez un appartement à vous, vous serez libres, nous avons un étage d'inoccupé. » Cet autre mettait sa bourse à sa disposition, ou plus délicatement encore envoyait un chèque acquitté. Les offres venaient même du dehors; c'était à qui s'empresserait d'écrire, d'accourir. Il en était de même vis-à-vis de tous ceux qui venaient d'être frappés d'une façon aussi cruelle et inattendue. Toutes ces offres se faisaient sans bruit, comme à la dérobée. Au milieu de ce monde

agité, menacé de toute manière, chacun comprend qu'il faut s'entr'aider.

Chicago, situé sur la pointe sud-ouest du lac Michigan, à l'embouchure de la rivière qui a donné son nom à la ville et qui s'y divise en deux bras également navigables, est une des places de commerce les plus animées du globe. Son port n'est pas sur le lac, à découvert; il est sur les deux bras de la rivière, entièrement protégé. Il n'en est aucun en Amérique, sauf celui de New-York, qui soit visité par autant de navires et qui en contienne autant à la fois. Quoi d'étonnant? Le lac Michigan et tous les autres grands lacs avec lesquels il est en communication directe composent ensemble une immense mer intérieure, sillonnée par une flotte de bateaux à voiles et à vapeur. A ces milliers de navires, qui presque tous viennent toucher à Chicago, il faut joindre le réseau de chemins de fer qui y conduit de toutes les villes de l'Union. Nulle part, même à New-York, on ne constate plus de mouvement et un pareil transit. Dans le quartier des affaires et des ports, ce ne sont qu'allées et venues de charrettes chargées de lourds colis. Un bruit de sifflet à la fois strident et sourd, comme le beuglement prolongé d'un bœuf sauvage, frappe à chaque instant les oreilles. C'est un remorqueur à vapeur qui s'avance et demande qu'on manœuvre bien vite un des ponts-levis pour que le voilier qu'il traîne puisse passer. Plusieurs navires viennent quelquefois à la file l'un de l'autre. Cette manœuvre des ponts est par moments incessante, de sorte qu'en certains points on a dû ménager des tunnels sous la rivière pour empêcher que la circulation des piétons et des voitures ne soit trop longtemps arrêtée; c'est en petit comme à Londres sous le tunnel de la Tamise.

Par la rivière qui la baigne et le canal qui réunit celle-ci

à la rivière de l'Illinois, Chicago est en communication directe avec le Missisipi et de là le golfe du Mexique. Ce canal n'a coûté aucune peine à établir. La ligne de partage entre les eaux du lac et celles du golfe est tellement indécise que dans les grandes pluies les eaux hésitantes desservent indifféremment l'un ou l'autre bassin. En somme, aucune ville continentale, même en Chine, ne possède un système naturel de communications aussi étendu, aussi bien dessiné et, répétons-le, aussi perfectionné par les hommes. Ceci nous donne immédiatement la clef de l'importance commerciale de Chicago. En 1873, on estimait à 2 milliards et demi de francs le montant du commerce d'importation et d'exportation de cette ville privilégiée. Ce chiffre est le tiers de celui de toute la France pour cette même année, et le double de celui des deux plus grandes places de l'Inde, Bombay et Calcutta. En 1873, on a reçu de Chicago 100 millions de boisseaux ou 2 640 000 tonnes de grains et de farines, le huitième de tout ce que l'Union, le quart de tout ce que les États de l'ouest ont produit[1]; c'est aussi le double de la quantité qui se manipule dans les meilleures années à Odessa ou à Marseille, les deux premières places de l'Europe pour le commerce des grains. Qu'ajouter à ces éléments de succès? Que 4 260 000 porcs, 845 000 bœufs et 340 000 moutons, ont été enregistrés en 1874 dans le parc à bestiaux de Chicago. Depuis que cette curieuse ville existe, les divers chiffres qui témoignent de son importance n'ont cessé d'augmenter d'année en année; jamais la loi de progression n'a fait défaut sur aucun point, même après le grand

[1] Voyez, sur la production agricole des États-Unis, le remarquable et patient travail de M. Samuel B. Ruggles, *Tabular statements from* 1840 *to* 1870 *of the agricultural products of the States and Territories*, New-York, 1874.

incendie de 1871. Où cela s'arrêtera-t-il, et Chicago dépassera-t-elle un jour New-York, comme elle le prétend? On est porté à rechercher la solution de ce problème, qui se présente pour la première fois aux méditations de l'économiste, surtout quand nous allons faire voir que dans une autre ville de l'ouest, à Saint-Louis, la vraie rivale de Chicago, on signale un phénomène analogue. C'est une nouvelle métropole qui a non-seulement la prétention de l'emporter sur la précédente et de concentrer un jour dans ses eaux le principal trafic de ces contrées, mais encore de dépasser, elle aussi, New-York.

III.

Saint-Louis et la vallée du Mississipi.

La France a la première colonisé, sinon découvert la vallée du Mississipi. En 1718, elle jetait les fondements de la Nouvelle-Orléans vers les embouchures du grand fleuve. Les gigantesques entreprises financières de Law, entées sur les actions de la compagnie du Mississipi, et qui devaient avoir une issue si subite et si malheureuse, eurent au moins l'avantage d'attirer l'attention sur les richesses de l'immense vallée américaine. En 1762, le gouverneur général de la Louisiane accordait au nom du roi aux sieurs Laclède, Chouteau et consorts, organisés en société pour l'exploitation des fourrures tirées des champs de chasse des Peaux-Rouges, le droit d'établir des postes de troque le long du Mississipi et de ses affluents. Deux ans

après, le principal de ces postes était fondé à cinq lieues en aval du point où le Missouri unit ses eaux à celles du Mississipi, et sur la rive droite de ce dernier. Les Français l'appelèrent Saint-Louis. La petite bourgade, presque entièrement peuplée de trappeurs qui couraient pendant l'été les prairies, n'eut pas des débuts bien brillants. Elle ne renfermait que 1200 habitants en 1803. Cette même année, la Louisiane tout entière fut cédée aux États-Unis par le premier consul, qui avait besoin d'argent, et qui saisit avec empressement cette occasion d'augmenter la puissance d'une nation ennemie de l'Angleterre. Une somme de 60 millions de francs suffit à payer cette vaste province, dont les limites n'étaient pas même tracées, et qui, dépassant la vallée du Mississipi, s'étendait jusqu'à l'Orégon, sur les rivages du Pacifique. Sous les libres institutions américaines, qui laissent tant d'initiative aux colons, Saint-Louis fit des progrès rapides, augmenta bien vite en population. Quand sa charte municipale fut enregistrée en 1822, la ville, tout à fait transformée, comptait déjà 5000 habitants. Quelques planteurs, quelques marchands, étaient venus s'ajouter aux familles des traitants et des coureurs des bois qui auparavant l'occupaient presque seules. Désormais l'essor de Saint-Louis ne s'arrête plus. En 1850, elle avait 75 000 habitants, 160 000 en 1860, et 310 000 en 1870, doublant ainsi en population tous les dix ans. En 1873, la chambre de commerce de Saint-Louis inscrivait dans son compte-rendu annuel le chiffre de 428 000 habitants, et aujourd'hui on calcule que Saint-Louis renferme, comme Chicago, environ 500 000 âmes.

Il est peu de villes en Amérique aussi bien situées que celle-ci : elle est au milieu de la vallée mississipienne, elle se trouve à égale distance de l'extrémité des grands lacs et du golfe mexicain, des rivages atlantiques et du

flanc des Montagnes-Rocheuses, au centre d'un cercle de 900 milles de rayon, elle a enfin autour d'elle pour s'étendre un champ préparé comme à dessein. Alors que New-York étouffe dans son île rocheuse de Manhattan, que Philadelphie est confinée dans une plaine basse entre la Delaware et le Schuylkill, Washington sur un plateau sableux et stérile, Chicago dans une prairie marécageuse, Cincinnati au pied de coteaux pierreux, Saint-Louis peut se développer à volonté dans une campagne ravissante qui va s'exhaussant peu à peu en quittant la berge du Mississipi, et que des collines ondulées, couvertes de forêts, limitent seules à l'horizon lointain. Aucune ville aux États-Unis ne présente un coup d'œil aussi magique que celle-ci, quand on parcourt le milieu environnant, baigné par le grand fleuve qui y promène majestueusement ses ondes. La ville est assise sur un lit de calcaire et d'argile qui lui donnent tous les matériaux dont elle a besoin pour ses nombreuses bâtisses et lui permettent d'ouvrir partout des puits d'eau vive. L'eau descendue des collines est emprisonnée dans un vaste bassin ; celle du Mississipi est elle-même recueillie dans des réservoirs où elle se filtre, et de là répandue abondamment par d'énormes pompes à vapeur sur toute la cité.

Le caractère des habitants de cette ville heureuse a conservé comme une marque de leur première origine. Les Français y sont assez nombreux, et parmi les descendants des anciens colons on retrouve un je ne sais quoi de distingué, de poli, comme un reste de vieille urbanité qui s'est cantonné dans ce centre populeux de l'Amérique. On ne relève rien de pareil dans nulle autre ville, sauf dans certains États du sud, à la Nouvelle-Orléans, par exemple, dont les femmes créoles ont un renom d'esprit, d'élégance et de beauté qu'elles méritent de tous points, tandis que

dans les villes de la Nouvelle-Angleterre une réserve puritaine, une sorte de pédanterie et de raideur britannique, amoindrissent, surtout chez les femmes, les meilleurs dons naturels. A Saint-Louis, les Chouteau, les Laclède et d'autres, considérablement enrichis à la suite des incroyables développements qu'a pris la petite colonie que leurs pères fondèrent il y a un siècle, ont longtemps donné et donnent encore le ton à la cité, l'exemple des bonnes manières. C'est quelque chose d'analogue à ce qui a eu lieu à New-York jusqu'à ces derniers temps dans les familles des *knickerbockers*, ces descendants des premiers colons hollandais qui fondèrent Nieuw-Amsterdam en 1614. Depuis New-York est devenue une ville d'un million d'âmes, et le flot des immigrants lui a fait perdre ou du moins a beaucoup atténué son premier caractère. Saint-Louis n'a pas encore perdu le sien, et la bonne société y est fière du cachet de distinction qu'elle a su conserver. Ses salons ne s'ouvrent pas du reste aisément au voyageur ; on n'est plus ici à Chicago, où les facilités de relations se ressentent de la familiarité des coutumes, et où l'on entre en conversation avec vous dans la rue, dans un lieu public, sans vous connaître. De quelques centres à la fois élégants et policés s'est dégagé comme un rayonnement qui a gagné toute la population de Saint-Louis ; la différence est frappante quand on arrive en une nuit de la métropole de l'Illinois dans celle du Mississipi. Ici commence le sud ; on en a gardé les habitudes aristocratiques, on y avait hier des esclaves, et l'opinion politique qui domine est celle des « démocrates, » alors qu'à Chicago on est plutôt resté fidèle au parti « républicain. »

Pour être de manières cultivées, on n'en est pas moins Américain. A Saint-Louis pas plus qu'ailleurs, il n'y a

d'oisifs ; tout le monde travaille et doit gagner de l'argent. On n'a que l'embarras du choix, suivant la nature d'affaires qu'on veut entreprendre. L'exploitation des mines de houille, de fer, de plomb, les opérations métallurgiques, la vente des bois, des grains, la préparation des farines (la marque de Saint-Louis est la première des États-Unis), la fabrication des vins, entreprise sur les vignobles du pays, l'importation des cotons et des tabacs du sud ou bien du bétail, le trafic des viandes salées et des provisions de tout genre, manufacturées, emmagasinées à Saint-Louis et expédiées ensuite dans tout le *far-west* comme à Chicago, et de plus dans tous les États du sud, tels sont les principaux éléments du commerce de cette importante cité. Il faut y joindre les affaires de banque et de commission, qui donnent aussi une grande animation à cette place et en font la digne rivale de Chicago. Saint-Louis est comme cette dernière ville un grand entrepôt de tous les produits de l'ouest, la principale nourricière des chemins de fer qui desservent l'Atlantique ou le golfe mexicain. De plus, si Chicago a ses lacs, elle a son grand fleuve, le Mississipi, qui la relie directement à la Nouvelle-Orléans par un service quotidien d'innombrables bateaux à vapeur.

C'est en 1812 que le premier *steamboat* a jeté l'ancre au pied de la levée du Mississipi à Saint-Louis, cinq ans à peine après que Fulton eut lancé son *Clermont* sur la Rivière du nord à New-York. Depuis, c'est par milliers qu'il faut compter les navires à vapeur qui sont allés et venus entre Saint-Louis et les divers ports du grand fleuve, ou encore ceux de l'Ohio : Louisville, Cincinnati, Pittsburg. Il y a là une ligne d'eau de plus de 2,000 milles de développement que parcourent quotidiennement les *steamboats* : c'est la distance de Marseille à Alexandrie. La gra-

vure a bien souvent reproduit la forme originale, les gigantesques proportions de ces navires de rivière aux roues à palettes, au balancier extérieur, à la double cheminée, vraies maisons flottantes à trois étages, munies de gracieuses vérandahs, et où tout le luxe est comme à plaisir entassé. Ce ne sont partout, dans les salons, dans les cabines, que tapis et tentures, décors de toute sorte, meubles fouillés avec art, du goût le plus délicat.

En été, des familles par bandes, une foule de touristes joyeux prennent passage sur ces bateaux, pendant qu'on charge tout autour, à la descente les barils de pétrole, de farine, de salaisons, les provisions de toute espèce, — à la montée les balles de coton, les sacs de riz ou les boucauts de sucre et de tabac. Par moments, un incendie vient surprendre au milieu des eaux les voyageurs sans défiance : le coton prend feu, ou bien le pétrole fait explosion, lance partout ses flammes sinistres, et des centaines de voyageurs sont pour jamais engloutis dans le fleuve : le feu ni l'eau ne pardonnent. Quelquefois ce sont des troncs d'arbres, arrachés par le courant aux rives mouvantes du fleuve, qui viennent s'implanter dans son lit, cachés par les hautes eaux ; on butte contre ces énormes et dangereux *chicots* qu'on ne voit pas, et ils éventrent le navire : cargaison et voyageurs sont perdus. Enfin ce peut être la chaudière à vapeur qui saute et projette en l'air tout ce qui est à bord. Avant l'établissement des chemins de fer, quand deux bateaux partaient ensemble et luttaient entre eux de vitesse, cette nature d'accident était surtout fréquente.

Deux fois, dans mes voyages en Amérique, en 1868 et tout récemment en 1874, j'ai recueilli sur quelques-uns de ces tristes désastres d'épouvantables détails. Sur l'Ohio, des *steamboats* chargés de monde ont pris feu par

l'inflammation du coton ou par celle du pétrole. Surpris tout à coup au milieu de la nuit, la plupart des passagers ont été brûlés ou noyés. Chaque fois, au milieu d'un effroyable pêle-mêle et de cris déchirants, les familles se sont vues pour toujours séparées; chaque fois des centaines de personnes ont péri. Si des actes de dévouement stoïque ont été signalés, des actes d'égoïsme atroce l'ont été aussi; bien mieux, la bête humaine a repris le dessus, et, de la part de ceux qui étaient accourus au secours du navire incendié, des scènes de vol et de pillage ont eu lieu. Il ne se passe pas d'année, de quelque précaution, de quelque vigilance que l'on use, sans que de nombreux sinistres viennent ainsi épouvanter les populations. On se raconte ces histoires navrantes, que les journaux répandent dans tout le pays avec leurs plus horribles détails, puis on recommence de plus belle à naviguer sur les rivières. On fait ici bon marché de la vie, et dans l'éternelle lutte pour l'existence chacun va gaîment au combat, sans souci de ce que le lendemain lui réserve. Il n'y a de grande colonisation qu'à ce prix.

C'est un des curieux spectacles que présente le Mississipi à Saint-Louis que la file immense de ces navires à vapeur ancrés à la levée du fleuve d'où s'élève doucement le coteau sur lequel est assise la ville. Sur la jetée en pente, pavée de larges dalles, c'est un va-et-vient continu de marchandises qu'on charge et qu'on décharge. Le nègre affranchi, l'esclave d'hier, est resté le portefaix préféré. Il va sûrement sur la planche branlante qui unit le quai au navire, haletant, suant, portant sur son dos robuste les pesants colis ou les remuant à la brouette. Quand la marchandise est trop lourde, quand ce sont, par exemple, des balles de coton ou d'énormes cubes de pierre de taille, alors on la manœuvre au moyen des grues à vapeur amar-

rées au rivage, qui la prennent à bord et la chargent sur les charrettes, ou font le travail contraire. Tout ce mouvement donne aux quais de Saint-Louis une animation particulière. Si ce n'est pas le même spectacle que celui d'un vaste port de mer qui expédie des flottes dans le monde entier, comme New-York, on n'en sent pas moins qu'on est dans une métropole intérieure, le plus grand port du plus grand fleuve de l'Amérique. Quand le *steamboat* lève l'ancre, le coup d'œil est non moins saisissant. Les voyageurs, groupés dans les galeries extérieures, saluent leurs amis restés au rivage. Les mains, les mouchoirs, les chapeaux s'agitent, on s'appelle une dernière fois, pendant que la double cheminée des chaudières vomit dans l'air son lourd panache de fumée, et que les nègres du bord, massés à la proue ou virant le cabestan, font entendre en chœur leur poétique cantilène, aux notes aiguës ou traînantes, toujours la même depuis les premiers temps de l'esclavage, et rapportée sans doute du rivage africain par quelque trouvère indigène. A la Nouvelle-Orléans, la levée du Mississipi est encore plus animée qu'à Saint-Louis. Là s'embarquent ou se débarquent la moitié des cotons produits par les États-Unis, et les navires arrivent de tous les points du globe. Le départ des *steamboats* a lieu le soir. Ils remontent plusieurs à la fois les majestueuses eaux du fleuve, qui est large en ce point comme un bras de mer ; ils en desservent tous les affluents, la Rivière-Rouge, l'Arkansas, qui sont les plus proches, l'Ohio, le Missouri. Le voyage dure plusieurs jours, bien qu'on ne perde jamais la terre de vue.

Si la communication de Saint-Louis avec les États du sud se fait tout naturellement par le grand fleuve, avec les États de l'est un obstacle s'était jusqu'ici interposé, l'absence de tout pont sur le Mississipi et la difficulté d'en

jeter un. La largeur du fleuve est sur ce point de 500 mètres; en outre, le lit en est profond, les eaux changent souvent de régime, et le banc de sable qui les porte et qu'elles-mêmes déposent et agitent varie quelquefois de plusieurs mètres d'épaisseur. Des crues subites déplacent ces terres meubles par masses considérables. Il fallait donc, pour établir les piles d'un pont, descendre jusqu'au roc solide, qui est situé à 30 mètres au moins au-dessous du niveau moyen des eaux. Il y a quelques années on a préludé à ce travail, réputé jusque-là impossible. On a atteint le roc au moyen de caissons à compartiments où descendaient les ouvriers et où l'on injectait de l'air comprimé. On a vidé au dehors, au moyen de pompes à vapeur, les sables et l'eau d'infiltration, qui passaient encore malgré la pression de plusieurs atmosphères maintenue dans l'appareil. C'est de cette façon qu'on a commencé à construire sous l'eau, au milieu de toute sorte d'obstacles, les énormes fondations des piles. Elles sont tout en granit et s'élèvent, au nombre de quatre, au-dessus du niveau de la rivière comme d'indestructibles tours bâties pour l'éternité, une sur chaque berge et deux au milieu du fleuve, également espacées des bords. Les arches qui s'appuient sur ces piles sont formées d'énormes tubes d'acier creux à l'intérieur et juxtaposés deux par deux. Les deux arches extérieures ont plus de 150 mètres d'ouverture, celle du milieu dépasse 158; c'est une fois et demie la largeur de la Seine à Paris. La hauteur de l'arche principale au-dessus des eaux moyennes est de 24 mètres mesurés sous la clef de voûte, et celle des deux autres de 22, de telle sorte qu'un bateau à vapeur peut aisément passer sous ces arches avec sa cheminée un peu raccourcie, ou en l'inclinant momentanément par le milieu au moyen d'un levier à bascule.

Cette œuvre grandiose a répondu du mieux possible à l'obligation qui lui était imposée de ne gêner aucunement la navigation.

Le pont a deux tabliers, le supérieur pour les piétons et les voitures, l'inférieur pour le passage des trains de chemins de fer. Ceux-ci entrent dans la ville par un tunnel ouvert à la suite du pont et se terminant à une gare centrale. Quatorze lignes ferrées aboutissent au pont monumental de Saint-Louis. Le tablier supérieur est assez large pour servir de promenade publique. On y a ménagé, au-dessus de la pile du milieu, un vaste hémicycle où se réunit par moments le soir la musique militaire. On jouit de ce belvédère d'une vue magnifique. A ses pieds, on a la file sans fin des *steamboats* amarrés à la rive, que l'incendie a un jour violemment détruits au nombre de vingt à la fois. A droite, se profile à hauteur du pont la ville, à laquelle est annexée depuis 1870 celle de Carondelet, que les Français fondèrent en même temps que Saint-Louis et qu'ils avaient appelée *Vide-Poche;* c'est devenu un centre industriel de premier ordre. A gauche, dans une plaine basse, s'étend East-Saint-Louis, ou Saint-Louis de l'est, avec ses nombreuses gares et son parc à bestiaux. Ici commence l'État d'Illinois, que le Mississipi sépare de celui du Missouri. En prolongeant les regards devant ou derrière soi, jusqu'à l'horizon, on voit une campagne verdoyante, coupée du nord au sud par une large bande argentée, un peu sinueuse, qui simule une eau dormante, mais n'en roule pas moins à la mer une des plus grandes masses liquides qui se meuvent sur le globe.

Le pont sur lequel nous sommes et d'où ce magique panorama se déroule aux regards est le plus hardi en ce genre qui existe, puisqu'il est jeté, au moyen de trois arches

seulement, sur un fleuve d'un demi-kilomètre de large, et que c'est le premier pont qui ait été construit entièrement en acier. Le pont d'Omaha sur le Missouri, récemment achevé, et qui fait communiquer les *railroads* de l'ouest avec celui du Pacifique, a une longueur à peu près double, mais il a environ quatre fois plus d'arches (11 arches, qui ont chacune 76 mètres 1/4 d'ouverture), et le tablier n'est élevé que de 15 mètres seulement au-dessus des hautes eaux.

J'ai visité au mois d'août 1874 le pont de Saint-Louis, presque entièrement terminé. L'ingénieur en chef était absent; il venait d'être envoyé en Europe pour y étudier les travaux exécutés aux embouchures des fleuves à deltas, notamment celles du Rhône et du Danube, et ensuite commencer aux embouchures du Mississipi, qu'on va enfin canaliser, des opérations analogues. L'ingénieur en chef adjoint, M. Flad, le coopérateur zélé de M. Eads, était également hors de Saint-Louis, et ce fut un des ingénieurs ordinaires qui voulut bien me montrer les divers dessins de cet intéressant travail, lesquels forment un immense atlas in-folio, et me donner à ce sujet tous les renseignements nécessaires. Il fit plus : il consentit à me servir de guide, et je pus descendre, grâce à lui, dans l'intérieur du pont. J'en visitai le curieux treillis métallique qui unit les deux tabliers et ceux-ci aux arches. J'examinai les points où les arches s'appuient sur les piles. Les ouvriers achevaient de donner la dernière couche de peinture au métal pour le préserver de l'oxydation extérieure. J'admirai partout la légèreté de l'œuvre unie à une grande solidité. S'il m'était permis de hasarder une critique, je dirais que le seul défaut que j'y relevai fut le dos d'âne du tablier supérieur : il nuit beaucoup à l'élégance de la construction et à l'harmonie du coup d'œil.

Poursuivant mon investigation, j'entrai dans le tunnel sous la ville qui fait suite au tablier inférieur. Je parcourus sur la longueur de ce tablier une partie du pont. La construction est tout à jour, on s'avance sur les traverses et les rails; à peine a-t-on fait quelques pas que le vertige vous prend, si l'on n'est pas habitué à se promener ainsi à 25 mètres au-dessus de l'abîme. Je fus bien vite obligé de rebrousser chemin. Les couvreurs qui courent sur nos toits auraient seuls pu faire concurrence aux ouvriers du pont, que je voyais aller et venir et travailler avec la plus grande aisance à cette hauteur de six à sept étages et le Mississipi au-dessous d'eux.

A l'époque où je visitai le pont de Saint-Louis, les trains n'y passaient pas encore. Quelques jours après, il était entièrement terminé, et les nombreuses lignes de chemins de fer qui convergent sur East-Saint-Louis prenaient librement cette voie. Auparavant on déposait les voyageurs sur la rive gauche, et des omnibus acquittant un péage parcouraient le tablier supérieur du pont et les amenaient en ville. Avant l'établissement du pont, on passait sur des bacs à vapeur, dont quelques-uns fonctionnent encore et tentent une dernière lutte au moyen d'un péage au rabais. Lors de ma première visite dans ces contrées en 1868, c'est sur l'un de ces bacs que je débarquai à Saint-Louis. Le froid était intense, le fleuve gelé ; la navigation n'en continuait pas moins, car le Mississipi ne se prend jamais tout à fait, tant son courant est rapide à Saint-Louis, à cause même du rétrécissement des rives. A Omaha, le Missouri a 900 mètres de large, à Saint-Louis, le Mississipi, qui vient de recevoir le Missouri, n'en a, nous le savons, que 500. Vers le milieu de décembre 1868, pendant que j'étais encore dans ces parages, le thermomètre s'arrêta une nuit à 25 degrés au-dessous de zéro.

Le surlendemain je quittai la ville, et nous descendîmes sur le Mississipi de Saint-Louis au Caire en bateau à vapeur pour prendre là le chemin de fer qui mène à la Nouvelle-Orléans. Le *steamboat* s'avançait hardiment à travers les glaçons, qui encombraient le fleuve et descendaient avec lui. La coque du navire était comme déchirée par une scie au contact de ces glaçons ; c'était un bruit inquiétant et un ébranlement général. Le capitaine n'en fit pas moins continuer la marche, et les passagers ne semblaient aucunement prendre garde au péril qui les menaçait. La témérité est dans les habitudes des Américains, mais souvent ils la paient cher.

Saint-Louis ne montre pas seulement avec orgueil son pont sur le Mississipi ; cette ville est fière aussi de l'immense parc à bestiaux qu'elle vient de construire sur l'autre rive du grand fleuve, et qui n'a pas coûté moins de 6 millions de francs. Le bétail y arrive des plus lointains États, du fond de l'Arkansas et du Texas. Les compagnies de chemins de fer ont tout prévu pour le transport facile des animaux, et les bergers ou les expéditionnaires peuvent accompagner eux-mêmes leurs bêtes, ou les consigner à des courtiers ou commissionnaires à demeure. Tout a été disposé dans cette intention. Le parc, qui peut abriter à la fois 15,000 moutons, 6,000 porcs, 10,000 bœufs et plusieurs centaines de chevaux, couvre une étendue de 160 hectares. Il est muni d'un hôtel, d'un télégraphe, d'une bourse, de bureaux pour les employés et les divers marchands. Les étables sont toutes distinctes et couvertes, et non plus quelques-unes à l'air libre, celles des bœufs, par exemple, comme à Chicago. Partout l'eau coule en abondance. Une machine la fait monter d'un puits dans un édifice spécial où sont quatre immenses réservoirs ; de là elle s'épanche dans des conduits souter-

rains qui l'amènent partout où il en est besoin. L'établissement est éclairé au gaz. Dans de vastes greniers sont emmagasinés séparément le foin et le maïs pour la nourriture des animaux. Les principales lignes de chemins de fer qui touchent à East-Saint-Louis convergent sur ce parc par des embranchements. Des couloirs ingénieusement disposés permettent d'amener sans encombre le bétail des wagons dans les compartiments qui lui sont réservés, et de ceux-ci de nouveau dans les wagons quand il est vendu. D'énormes bascules, celles de Fairbanks, qui ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Vienne en 1873, permettent de peser à la fois, sur une seule plateforme, des troupeaux tout entiers. Elles peuvent faire équilibre à 50 000 kilogrammes et sont sensibles à un quart de kilogramme. Une balance de ce genre est un vrai monument; il faut pour la maintenir une lourde charpente comme celle d'une maison.

Abreuvé, nourri, refait, soigné, le bétail est réexpédié vers les États qui le réclament, ou conduit dans les ateliers de boucherie mécanique et de salaison de la ville, analogues à ceux de Chicago. Un établissement spécial pour l'étouffement dans l'eau chaude, le découpage et la salaison des porcs, a été édifié au voisinage du parc et peut tuer et saler par jour jusqu'à 6,000 bêtes. Le coup d'œil du parc est curieux au moment où se font les arrivées et les expéditions. Les bergers, les conducteurs de bœufs de l'extrême ouest, la figure hâlée, les vêtements couverts de poussière, les jambes armées de grosses bottes, le long fouet à la main, y présentent des types vigoureux et fiers, faits pour tenter le crayon de l'artiste. Le parc d'East-Saint-Louis n'existe que depuis seize mois, et, s'il n'a pas encore l'importance de celui de Chicago pour le nombre des animaux qu'il reçoit, il est mieux

installé et construit, et dans quelques années égalera certainement son aîné. Saint-Louis a reçu en 1874 environ 1 million de porcs, 300 000 bêtes à cornes et 100 000 moutons, dont une partie est venue dans ce parc.

Repassons le Mississipi et rentrons dans Saint-Louis. La ville étale devant nos yeux ses rues marchandes si animées pendant le jour, et ses quartiers élégants où l'on se retire après les affaires. Les artères principales sont sillonnées aux plus lointaines distances, comme dans toutes les cités américaines, par les *tramways* ou chemins de fer urbains. Toutes les compagnies dont les *cars* rapides courent sur ces *tramways* se sont unies en une sorte de fédération fraternelle, et les billets de l'une, qu'on acquiert avec un rabais, si l'on en prend un certain nombre, donnent droit à entrer dans tout autre *car;* ils ont même une valeur courante, celle d'une petite monnaie de papier qu'on reçoit partout en paiement, comme les timbres-poste dans quelques pays. En parcourant la ville dans ces véhicules, on passe devant des *squares* gracieux qui offrent au promeneur des siéges commodes et des allées pleines d'ombre, de verdure et de fleurs. Çà et là se dresse une statue de bronze qui tranche sur le paysage. C'est Benton, une des gloires de Saint-Louis, que l'État de Missouri envoya longtemps au sénat fédéral, un des promoteurs du chemin de fer du Pacifique, le même qui prononça dans un de ses plus beaux discours les fameuses paroles qu'on a gravées sur le socle de sa statue : « C'est ici qu'est l'est, c'est ici qu'est l'Inde, » pour indiquer à ses concitoyens que la route du Pacifique devait être la grande voie commerciale du monde, la vraie route vers l'extrême Orient. Et Benton, qui disait cela avant que les États-Unis fussent arrivés au Pacifique, avant qu'ils se fussent annexé la Ca-

lifornie, Benton ne s'est pas trompé ; seulement il est mort avant que les événements lui aient donné raison avant que le double ruban de fer ait été jeté par les Américains d'un océan à l'autre. Signalons dans le même lieu la reproduction en bronze de la belle statue de Washington par « le citoyen Houdon » ; l'original en marbre est à Richmond, capitale de la Virginie. Le grand statuaire passa l'Océan en 1788 pour venir mouler le grand politique, et, comme pour Voltaire, il le fit mettre tout nu, jeta le plâtre sur ses traits et sur son corps, et, poussant jusqu'au bout l'amour de la réalité, n'épargna pas même son épée, ses éperons et ses bottes. On sait ce que Houdon tira ensuite de sa *maquette*. Son Washington est une œuvre magistrale, égale du Voltaire que nos petits-fils ne cesseront d'admirer comme nous au foyer de la Comédie-Française.

Saint-Louis n'a pas seulement des parcs au milieu de ses rues, il a aussi dans son voisinage un superbe jardin botanique, le seul en ce genre qui existe aux États-Unis, orné de magnifiques serres, et don d'un Anglais qui est resté cinquante ans à Saint-Louis, s'y est considérablement enrichi dans les affaires, et a fait à sa ville d'adoption ce cadeau digne d'un roi. Cet homme bienfaisant n'y a mis d'autre réserve que de finir doucement sa vie au milieu de cet asile fleuri, libéralement ouvert à tous. Il n'est pas permis d'y fumer pour ne pas empester l'air que respirent les plantes, et le généreux donateur a pensé avec raison que la famille végétale avait droit à tous les égards.

Faut-il en finissant citer le champ de foire de Saint-Louis, établi vers une autre partie de la ville ? Chaque année, en septembre, il s'y ouvre une exposition agricole où se pressent environ 100 000 excursionnistes, accourus

de tous les États qu'enserre la vallée du Mississipi. La surface occupée est de 35 hectares ; c'était hier une forêt, et l'on y montre entre autres curiosités, à côté d'un beau parc à l'anglaise où paissent les daims, un immense cirque dont le pourtour intérieur a 400 mètres de développement, et qui peut contenir 40,000 spectateurs assis sur deux rangées de siéges ; 50,000 peuvent en outre circuler à l'aise dans deux promenoirs disposés entre chaque rangée : en tout 90,000 spectateurs. Un aimable compatriote, agent consulaire de France à Saint-Louis, et qui a bien voulu me servir de cicérone, me faisait un jour remarquer que l'architecte avait ménagé sous le cirque, au lieu et place des vomitoires, la construction de cent buvettes; décidément le colisée de Rome est dépassé.

Telle est cette ville intéressante, non point aussi hardie sans doute ni aussi audacieuse dans ses développements successifs que Chicago, mais allant comme elle vers l'avenir d'un pas non moins accéléré et certain. L'une et l'autre ont conscience de leur destinée future, et luttent à l'envi à qui dépassera sa rivale. Il est parfois réjouissant d'assister aux diverses phases de ce combat d'un genre nouveau. Quand Chicago, s'armant des données de son *directory*, ce guide du commerce que toute cité américaine publie chaque année avec un soin vigilant, quand Chicago prétend avoir aujourd'hui 500 000 habitants, Saint-Louis répond qu'elle n'y a aucun droit, parce qu'en multipliant par quatre le nombre des négociants inscrits sur ses listes elle fait une fausse opération. « Les gens de Chicago, dit-il, sont presque tous des célibataires qui vivent à l'hôtel, des commis sans famille qui sont venus chercher fortune dans l'ouest, et qui ont même été recensés deux fois, dans le *boarding* où ils vivent et dans le

bureau où ils travaillent. A Saint-Louis, c'est bien différent, chacun a son foyer, son *home*, est marié, a des enfants, et représente en moyenne une famille de quatre personnes : le père, la mère, le fils et l'aide, le serviteur. Et puis le *directory* de Chicago a été fait par un renégat, par un échappé de Saint-Louis. » Que réplique à cela Chicago ? Que c'est le recensement de Saint-Louis qui est faux, et que l'auteur du *City Directory* y a fait enregistrer jusqu'aux noms inscrits dans les cimetières. La prospérité sans exemple de Chicago n'est-elle pas la meilleure preuve de son chiffre de population? Saint-Louis compte plus d'un siècle, Chicago n'existe que depuis 1830; avec combien plus de rapidité ne s'est-elle pas développée ?

« Officiellement j'ai plus d'habitants que vous, repart Saint-Louis : consultez le recensement officiel de 1870, je dépasse de beaucoup le chiffre de 300,000 âmes, et vous, vous ne l'atteignez point. Vous n'ouvrez la porte qu'à des aventuriers et des faillis ; votre prospérité n'est qu'apparente, vous passerez comme un météore, vous n'aurez jeté qu'un feu de paille. Je suis allée plus lentement que vous, mais plus sûrement ; mes maisons sont de pierre et faites pour durer, les vôtres sont presque toutes de bois. Si mes hôtels sont moins somptueux, j'y enregistre autant de voyageurs. Ma population croît plus vite que la vôtre. Je suis comme Babylone et Ninive, comme Thèbes et Memphis dans l'antiquité, comme Londres, comme Pékin aujourd'hui, une grande ville sur un grand fleuve. J'égalerai ces reines des temps anciens, ces reines des temps modernes. Ce n'est pas New-York sur la mer qui sera un jour la grande métropole de l'Union, c'est moi. Je suis à plusieurs centaines de milles des embouchures du Mississipi. Eh bien ! Ninive et Babylone n'étaient-elles

pas à une aussi grande distance des embouchures du Tigre et de l'Euphrate ! Vous me jugerez quand les bouches du Mississipi demain seront complètement ouvertes. Ce jour-à, mon commerce, s'il n'est pas aujourd'hui aussi important que le vôtre, dépassera alors celui-ci de beaucoup. Vous, sur vos lacs fermés, vous ne serez jamais aussi favorisée que moi. » A quoi Chicago répond qu'elle est sur la plus grande artère commerciale du globe qui mène directement de New-York au chemin de fer du Pacifique, et de là à Yokohama et Shanghaï, et qu'elle sera demain le plus grand entrepôt de l'univers. Sur ce, elle prend une carte, y trace entre Londres, New-York, Yokohama, Pékin, Saint-Pétersbourg, Berlin, une courbe imaginaire qui passe à Chicago, et se proclame « le centre du monde ». Pour un rien, elle s'en dirait l'ombilic, comme cette antique ville religieuse du Thibet qui gît dans l'Himalaya.

Chacune des deux rivales s'escrime ainsi à donner à l'envi les raisons de sa prééminence future, à les inscrire dans les livres, les pamphlets et les journaux, et à convier en dernier ressort le public à se porter juge dans ce tournoi. Les gros mots, les démentis de plus d'une sorte n'y manquent point, on vient de le voir, et cette vivacité témoigne à la fois de la jeunesse et de l'ardeur des deux combattantes. Jamais on ne vit deux villes aussi jalouses l'une de l'autre. Il est superflu de citer plus au long les éléments de ce curieux débat, qui sous un côté semi-plaisant et un peu *yankee* cache un fond très-sérieux. Après tout, chacune des deux cités a raison, et l'une et l'autre étonneront le monde. Il est évident qu'il se forme depuis quelques années dans l'ouest américain deux grands centres de population, l'un sur les lacs, l'autre sur le Mississipi, et qu'ils auront dans dix ans chacun un million

d'âmes, dans vingt ans deux millions, si rien ne vient déranger, et il n'y a pas d'apparence à cela, la loi de leur accroissement, déjà garantie par des observations d'une durée de quarante ans.

New-York, peuplée aujourd'hui d'un million d'âmes, mettra au moins une période de vingt ans pour doubler le chiffre de sa population, mais alors Chicago et Saint-Louis l'auront rejointe. Qu'arrivera-t-il dix ans après, c'est-à-dire en 1905? Chicago et Saint-Louis, ayant continué à progresser au taux actuel, auront-ils alors 4 millions d'âmes, plus que Londres, — et New-York seulement 3 millions, — les deux premières villes, en un mot, seront-elles chacune, comme elles le prétendent, les deux plus grandes métropoles du globe, ou l'une d'elles seulement méritera-t-elle ce nom? Nul ne peut encore le dire. Ce qu'on peut dès aujourd'hui prévoir, c'est l'accroissement de plus en plus rapide de Saint-Louis et de Chicago, la concentration dans ces deux places de tous les produits agricoles et manufacturiers de l'ouest, et de là le déversement de ces produits sur le monde entier. Les États-Unis nourrissent et habillent l'Europe; ils la nourrissent par les céréales, les viandes salées, et l'habillent par le coton; ils lui donnent la moitié du tabac dont elle a besoin, et, si le gaz n'avait pas été trouvé, ils l'éclaireraient entièrement par leur pétrole. Les céréales, les viandes salées, se concentrent à Chicago et à Saint-Louis; celui-ci reçoit encore une notable partie des cotons et du tabac des États du sud.

Il y a là matière à de profondes reflexions. C'est un monde nouveau qui s'ouvre, et qui s'ouvre avec une ampleur et une énergie dont l'humanité n'a jamais eu d'autre exemple, même au temps de l'antiquité païenne. Il est intéressant de constater ce mouvement à la fois saisissant

et étrange auquel l'Europe et l'Asie elle-même concourent par une immigration sans cesse croissante, sauf dans quelques années de crise. A quelle limite, à quelle époque et par quelles causes ce mouvement s'arrêtera-t-il ? Voilà ce qu'il n'est pas possible de dire.

CHAPITRE V

LES GRANDS LACS

I

La chaîne des lacs.

Entre l'île de Terre-Neuve et la Floride, les côtes de l'Amérique septentrionale courent du nord-est au sud-ouest. La grande île barre le golfe où vient se jeter le fleuve Saint-Laurent, dont la direction est parallèle à celle du rivage : il est probable que le phénomène géologique qui a donné naissance à la vallée que sillonne ce cours d'eau est le même que celui qui a dessiné les côtes et en a marqué le dernier relief. Le Saint-Laurent est l'émissaire d'un lac de forme elliptique, à la suite duquel en vient un second à peu près semblable. Le grand axe de ces deux lacs est sur le prolongement du fleuve. En remontant vers le nord, se présentent trois autres lacs assemblés en feuille de trèfle et beaucoup plus étendus que les deux premiers. Ces divers lacs portent les noms d'Ontario, Érié, Huron,

Supérieur et Michigan. Ils communiquent par des déversoirs naturels à pentes souvent très-inclinées : ainsi le Lac-Supérieur s'unit au lac Huron par le saut Sainte-Marie, le lac Érié au lac Ontario par la chute du Niagara. Le Saint-Laurent roule à la mer tout le volume d'eau des lacs, et n'a pas d'autre source que ces immenses bassins aux niveaux étagés. Pris ensemble, ceux-ci forment une vaste mer intérieure, la plus grande masse d'eau douce que l'on connaisse. Les États-Unis et le Canada, chacun pour leur part, en ont justement revendiqué la surveillance pour tout ce qui concerne l'hydrographie, la navigation, la création et l'entretien des ports, des canaux, des phares.

Législativement, la chaîne des lacs, comme on la désigne par une heureuse métaphore, est traitée à l'égal de l'Océan ; c'est en effet un petit océan au milieu des terres, une véritable Méditerranée. Pendant la belle saison, une flotte de navires à voile et à vapeur sillonne ces eaux, qui l'hiver sont gelées comme celles de toutes les contrées septentrionales. Sur les bords sont assises des villes de commerce prospères, dont la population augmente tous les jours : Buffalo, Érié, Cleveland, Toledo, sur la rive américaine du lac Érié, — Détroit, sur la rivière qui unit le lac Huron au lac Érié, — Chicago, Milwaukee, sur le bord occidental du lac Michigan, — Torento, Kingston, sur la rive canadienne du lac Ontario, Oswego, sur l'autre rive. A son tour, le Saint-Laurent étale avec orgueil Montréal sur une de ses îles et Québec en aval sur la rive gauche.

Le grand axe des quatre premiers lacs, la ligne qui les coupe par le milieu dans le sens de la longueur, marque la limite qui sépare les États-Unis du Dominion ou provinces anglaises du Canada. Le lac Michigan reste en de-

hors de cette ligne, et seul est compris tout entier dans le territoire des États-Unis. Le Saint-Laurent appartient à peu près complétement au Canada. La distance entre l'embouchure du fleuve et le « fond » du Lac-Supérieur ou l'extrémité méridionale du lac Michigan est de 4,000 kilomètres. Cette distance, que des navires d'un fort tonnage peuvent parcourir sans transbordement, et qui est égale à quatre fois la largeur de la France du Havre à Marseille, est une des plus longues lignes de navigation intérieure, et dans tous les cas la plus animée.

L'altitude des lacs décroît en partant du Lac-Supérieur, dont le niveau est à peu près de 190 mètres au-dessus de celui de l'Atlantique ; le lac Ontario n'est plus qu'à 70 mètres. Cette différence de niveau est rachetée par les rapides et les chutes, dont celle du Niagara ne mesure pas moins de 50 mètres de haut. Sur le Saint-Laurent comme sur les lacs, les rapides, les sauts sont franchis par des canaux à écluses creusés latéralement.

La profondeur des lac sest variable : celle du lac Michigan atteint 300 mètres. Ils couvrent ensemble une surface d'eau de plus de 23 millions d'hectares, la moitié de la superficie actuelle de la France. Le Lac-Supérieur est de beaucoup le plus étendu de tous, c'est même le plus grand du globe : il a 200 lieues de long et 35 de large. L'aire des lacs va ensuite en diminuant à mesure qu'on descend de l'un à l'autre.

II

Les premiers explorateurs.

Au commencement du XVIIe siècle, quand la France colonisait le Canada, les grands lacs de l'Amérique du Nord étaient aussi inconnus aux géographes que l'étaient hier encore ceux de l'Afrique centrale. Les « coureurs des bois », ces trappeurs et ces traitants hardis, qui allaient au péril de leur vie jusque dans les plus lointaines solitudes chasser les animaux à fourrure et faire la troque avec les Indiens, furent les premiers qui découvrirent ces immenses masses d'eau. Ils avaient même, dans les longues veillées sous la hutte en branchage, entendu les guerriers chippeways leur parler des merveilles du *Messepi*, le « père des fleuves », sur les bords duquel habitaient les Dakotas ou Sioux, ces éternels ennemis de la vieille nation algonquine, dont les Chippeways faisaient partie. Quelques-uns s'étaient mariés avec des Indiennes, car les femmes blanches étaient plus que rares en ces temps-là, et leurs fils, auxquels on donnait le nom de « bois brûlés », à cause de la couleur de leur peau, les secondaient dans leurs aventures. A travers la forêt vierge, le « voyageur » suivait le sentier des sauvages ou s'aidait de la hache et de la boussole pour marquer son chemin. Partout où il y avait un lac, un cours d'eau, il usait de la pirogue indigène, faite d'écorce de bouleau, et quand, pour une cause quelconque, la navigation n'était plus possible, il emportait la frêle embarcation sur son dos jusqu'au lieu où il pouvait de nouveau l'immerger et s'y

jeter sans trop de risques. L'espace ainsi parcouru à pied se nommait un *portage*. Des Indiens, appartenant à des tribus qui furent toujours alliées de la France, celles des Hurons, des Montagnais, des Ottawas, des Chippeways, escortaient les trappeurs dans ces expéditions comme éclaireurs et comme guides, les aidaient dans la chasse des animaux à fourrure, ramaient et portaient la pirogue. Ignorant l'usage de la monnaie métallique, ils recevaient pour prix de leurs services une vieille arquebuse, une bouteille d'eau-de-vie, une hache, qui leur servait d'outil dans la forêt et de tomahawk, d'arme défensive dans le combat, ou encore un chaudron de cuivre, qu'ils suspendaient triomphalement au-dessus du foyer du wigwam.

Dans cette marche au milieu de régions si nouvelles, le lac Ontario fut le premier que découvrirent les pionniers de la Nouvelle-France. Après vint le lac Huron, sur les bords duquel l'énergique explorateur Champlain, qui venait de fonder Québec, arriva en 1615. Les terribles Iroquois, groupés en une confédération puissante qui comprenait alors cinq nations et devait plus tard en renfermer six, défendait inexorablement l'approche des chutes du Niagara et du lac Érié. Néanmoins les Français se plaisaient à croire qu'une communication devait exister entre ceux des lacs qu'ils connaissaient déjà et le Pacifique, et cherchaient de ce côté la route vers la Chine ou le Japon, vers l'empire de Cathay. Il s'agissait de trouver le fameux passage de l'ouest, dont on n'a abandonné la poursuite que de nos jours, alors que l'infortuné capitaine Franklin ou plutôt ses hardis successeurs ont découvert enfin tout à fait au nord la communication tant cherchée, mais démontré en même temps qu'elle était sans profit pour le commerce.

La colonisation des Français au Canada, à la fois commerciale, militaire et religieuse, était faite par des traitants, des soldats et des missionnaires; le véritable colon, l'agriculteur, était alors à peu près absent. Dépassant la limite atteinte par Champlain, les traitants saluaient les premiers le lac Michigan dès l'année 1620. Peu de temps après, le Canadien Nicollet, s'avançant toujours à l'ouest, parvenait même au Mississipi; mais la chasse, le trafic des pelleteries, et non les conquêtes géographiques, étaient le but principal de ces courageux pionniers. Faisaient-ils une découverte, ils avaient interêt à la cacher. Les soldats, cantonnés dans la ligne des forts établis contre les Indiens hostiles, devaient songer à se défendre plutôt qu'à étendre au loin le champ de leurs excursions. Il n'en était pas de même des missionnaires. D'abord étaient apparus les franciscains, puis les jésuites, arrivés au Canada en 1625, et qui sans doute cherchaient là une compensation au Japon, qu'ils venaient de perdre. En poursuivant une chose illusoire, la conversion des Indiens, ils ont contribué pour la meilleure part à l'extension des colonies de la France, et fait communiquer véritablement les possessions du Saint-Laurent avec celles du Mississipi, le Canada avec la Louisiane. Ils ont ainsi donné sans coup férir à leur pays un des plus beaux domaines d'outre-mer que jamais nation ait eus, mais que la France n'a pas su conserver.

Les premiers missionnaires jésuites dont le nom est prononcé au sujet de la découverte et de l'exploration des grands lacs sont les pères Raimbault et Jogues, qui en 1641, sous les auspices du comte de Frontenac, alors gouverneur général de la Nouvelle-France, fondèrent la mission de Sainte-Marie, vers les rapides de ce nom. Partis de Montréal à la suite des trappeurs, ils remontèrent

« la rivière des Ottawas, et arrivèrent à la baie de Saint-George, sur le lac Huron. Là, toujours naviguant sur le canot d'écorce pagayé par les Indiens, ils parvinrent, après dix-sept jours de traversée, à un village de Chippeways, occupés à la pêche du « poisson blanc » sur les rapides. Les chefs les reçurent cordialement et les engagèrent à rester au milieu d'eux. « Vous serez pour nous des frères et nous écouterons vos discours, » leur dirent-ils. En même temps, ils leur firent comprendre qu'il y avait vers l'ouest un autre lac beaucoup plus étendu : c'est celui qu'on a plus tard appelé le Lac-Supérieur. Au delà étaient de vastes plaines où le bison, le castor et le daim vivaient en liberté, et que parcourait la nation belliqueuse et cruelle des Dakotas, qui étaient avec les Chippeways en état d'hostilité permanente. Rentré à Québec, Raimbault y mourait en 1642, par suite des fatigues et des privations de son dernier voyage, et Jogues tentait de retourner seul à la mission qu'il avait fondée avec lui au *saut* de Sainte-Marie. Il voulait revoir ses chers « Sauteux », c'est le nom qu'ils avaient donné aux Indiens établis auprès de ces rapides. Au lieu de suivre les sentiers connus, Jogues prit la route du Saint-Laurent. Sur les bords du lac Érié, il fut saisi par les Mohawks, qui faisaient partie de la confédération iroquoise, et vit les Hurons qui l'escortaient brûlés vifs. Il n'échappa lui-même à ce supplice que grâce à une rançon que payèrent généreusement pour lui les Hollandais, qui colonisaient alors le haut de la vallée de l'Hudson aux environs de Fort-Orange, appelé depuis Albany.

Dix-huit ans après la mort de Raimbault et la délivrance miraculeuse de Jogues, un autre jésuite, le père Mesnard, quitte à son tour la maison provinciale de Québec, arrive au saut, pénètre dans le Lac-Supérieur, en longe la

rive méridionale, découvre la baie et la presqu'île de Keweenaw, et meurt en 1661 en essayant de franchir le portage au sud de cette presqu'île. Le père Allouez suivit de près les traces de Mesnard. En 1666, il pénétrait dans le Lac-Supérieur, traversait heureusement le portage de Keweenaw, et de là, longeant toujours le bord méridional du lac, arrivait aux îles des Apôtres et à la pointe du Saint-Esprit, où il établissait une mission, enfin à l'extrémité occidentale du Lac-Supérieur, qu'il appela « Fond-du-Lac ». Il y rencontra les Sioux, qui lui confirmèrent l'existence du grand fleuve *Messepi*, déjà reconnu par le trappeur Nicollet, et sur les rives duquel pullulaient les castors.

La route du Lac-Supérieur était désormais ouverte. En 1668 vinrent les pères Dablon et Marquette, qui dressèrent la carte de toutes les régions nouvellement explorées. Le père Dablon rentra bientôt à Québec, où il venait d'être nommé directeur de la maison provinciale de l'ordre, et Allouez retourna sur les lacs. Il était temps pour la France de prendre solennellement possession des découvertes qu'elle venait de faire. En 1671, au milieu d'un immense concours de tribus appelées de toutes parts, eut lieu, au saut Sainte-Marie, une cérémonie imposante. M. de Saint-Lusson, délégué du gouverneur du Canada, fit planter une croix sur la colline qui dominait le village des Chippeways; à côté, sur un poteau de cèdre, on cloua l'écusson de France. La croix fut bénie avec tout le cérémonial usité en pareil cas; on entonna des hymnes, on pria pour le roi, on fit des décharges de mousqueterie. A la fin, le père Allouez adressa aux Peaux-Rouges un discours imagé que l'interprète, un vieux traitant canadien, un « bois brûlé, » leur traduisit phrase par phrase. La puissance et la gloire du grand chef qui commandait au

delà des mers, et dont les *sachems* présents étaient désormais les vassaux, y étaient hautement célébrées. Ce discours fit une vive impression sur les Indiens, et ils laissèrent la France se proclamer maîtresse de tout ce pays.

Il restait à rejoindre et à explorer le Mississipi. Ce fut le père Marquette qui eut cette gloire. En 1673, il aborda le grand fleuve par l'ouest en partant du lac Michigan, comme l'avait déjà fait Nicollet. Il était accompagné d'un Québecquois, le sieur de Jolliet, et de quelques sauvages fidèles. Ils descendirent ensemble le fleuve en canot sur plus de 500 lieues à partir du confluent du Wisconsin jusqu'à celui de l'Arkansas. Là, repoussés par les indigènes, assurés d'ailleurs que le fleuve se jetait dans le golfe du Mexique et non dans le Pacifique, comme ils l'avaient cru d'abord, ils rebroussèrent chemin. C'était ce même fleuve qu'en 1541 l'Espagnol de Soto, à la recherche de la mystérieuse fontaine de Jouvence, qu'on disait exister en Amérique, avait découvert et remonté jusque vers le point où les deux intrépides explorateurs s'étaient arrêtés. Ceux-ci regagnèrent le lac Michigan par la rivière des Illinois. Ils arrivèrent ainsi à l'endroit où est aujourd'hui Chicago, et ce nom apparaît sur leur carte. Jolliet repartit pour Québec, où les cloches, sonnant à toutes volées, saluèrent son retour; Marquette resta sur les lieux pour catéchiser les Miamies. Le 18 mai 1675, il était en route vers la mission de Saint-Ignace, établie au point où le lac Michigan, alors lac des Illinois, s'unit au lac Huron, quand il mourut subitement. Quelque temps après, le père Allouez mourait lui-même au milieu des Miamies. Il avait contribué à dresser la carte du Lac-Supérieur, et le premier fait observer que ce lac avait la forme d'un arc bandé dont la rive méridionale formait la corde et la

presqu'île de Keweenaw la flèche. Cette carte, remarquablement exacte, a été gravée à Paris, en 1672. A l'un des coins supérieurs, à droite, sont gravées sur un double écu, surmonté de la couronne royale et entouré des colliers de Saint-Michel et du Saint-Esprit, les armes de France et de Navarre.

Une série d'explorations si vaillamment entreprises ne pouvait pas être abandonnée. En 1678, le père Hennepin arrivait aux chutes du Niagara et plus tard remontait jusqu'aux sources du Mississipi. En 1682, un Rouennais, le sieur Cavelier de la Salle, qui avait déjà salué le premier l'Ohio douze ans auparavant, rejoignait le Mississipi par la rivière des Illinois, et descendait le grand fleuve jusqu'à son embouchure. En vue du golfe du Mexique, il prenait solennellement possession, au nom du roi de France, de toute la vallée du Mississipi et de ses affluents. Il baptisa cette vallée du nom général de Louisiane en l'honneur de Louis XIV, et l'on étendit cette région, par ignorance de la géographie, jusqu'à l'Orégon, sur les rivages de l'Océan-Pacifique.

La Salle ne devait pas revoir le Canada. Amoureux des aventures, il était resté sur les lieux. Il venait de découvrir et d'explorer le Texas, quand il fut assassiné par ses hommes sur le Mississipi en 1688. Le père Hennepin, qui avait été attaché à l'expédition comme historiographe, rentra seul à Québec. Les temps héroïques des explorations étaient finis. Les voyageurs qui suivirent, entre autres le baron de la Hontan, une espèce d'aventurier qui allait publier la relation de ses voyages en Hollande et terminer ses jours en Portugal, et le père Charlevoix, qui visita la région des lacs en 1721, ne nous apprennent rien de plus nouveau que ce qu'ont dit les premiers pères jésuites, véritables découvreurs des grands lacs et du

Mississipi. Les mauvais jours allaient bientôt venir. La guerre de sept ans, qui mit la France en lutte avec l'Angleterre et nous fut si fatale, eut son contre-coup en Amérique, où peut-être même elle avait eu son origine. En 1763, par le traité de Paris, Louis XV abandonnait le Canada et les grands lacs à l'Angleterre. La France se trouva ainsi exilée de ces provinces que ses courageux enfants avaient seuls jusqu'alors parcourues, et où pendant près de deux siècles et demi, de Jacques Cartier (1535) au marquis de Montcalm (1760), avait flotté le drapeau aux fleurs de lis. Comme pour combler la mesure, le premier consul en 1803 vendait aux États-Unis la Louisiane pour quelques dizaines de millions, et dès lors l'influence française s'éclipsait sur le continent de l'Amérique du Nord.

III

Le voyage sur les lacs.

Avant le développement extraordinaire qu'ont pris les chemins de fer aux États-Unis, un voyage sur les grands lacs et la rivière Saint-Laurent était une des distractions favorites de la société américaine et canadienne. Aujourd'hui encore il n'est pas rare de rencontrer dans ces parages pendant l'été des bateaux à vapeur chargés de touristes. On organise des parties de plaisir, et les jeunes et bruyantes *misses* partent en foule de Buffalo, de Cleveland, de Chicago, voire de Montréal ou de Québec. On va par essaims joyeux humer cette vivifiante atmosphère,

courir ces mers d'eau douce aux ondes presque toujours paisibles et transparentes, claires comme la surface d'un miroir. Naguère les *steamers* faisaient fête à leurs nombreux visiteurs ; ils étaient ornés avec un grand luxe et pouvaient être comparés pour le confort à ceux de l'Hudson et du Mississipi. Aujourd'hui, devant la concurrence du *railroad*, toutes les superfluités ont disparu, on s'est tenu au nécessaire, et, sauf sur la ligne qui va du Niagara à Montréal et Québec, les aménagements même laissent à désirer. La vitesse n'est plus aussi rapide. Plus d'un regrette le temps où deux *steamers* partant ensemble luttaient à la course. On ne prenait aucun souci de l'existence des passagers, tant pis, si l'on sautait en chemin; il s'agissait de n'être pas dépassé par un rival. La légende a conservé les émouvantes péripéties d'un de ces *steeple-chases* lacustres. Un capitaine ayant brûlé tout son charbon avait fait jeter sous les chaudières le mobilier du bord : les chaises, les tables, même les pianos, flambaient sur la grille et léchaient de leurs longues flammes blanchâtres le fond du générateur. Comme les soupapes de sûreté se levaient sous un excès de pression de la vapeur, le capitaine, aux applaudissements frénétiques des passagers, dont plusieurs avaient engagé des paris sur l'issue de la lutte, s'assit bravement sur les soupapes pour les empêcher de fonctionner. Malgré cette audacieuse imprudence, aucun accident ne survint. La légende ajoute que le capitaine Fastman, héros de cette aventure, arriva le premier, laissant bien loin derrière lui son concurrent tout penaud. La vérité, c'est que plus d'un désastre survint dans ces sortes de courses folles. Les chaudières faisaient explosion, les navires volaient en éclats et s'engloutissaient dans les ondes avec tous leurs passagers. Comment se sauver à la nage au milieu de ces

lacs immenses, à l'horizon infini, pareil à celui de la mer? Fût-on d'ailleurs près du rivage, ces eaux étaient si froides, même en été, qu'on n'y pouvait résister plus de quelques minutes, et la crampe, la contraction subite des membres, avaient bien vite raison dès plus intrépides nageurs. De là une série d'accidents lamentables qui n'ont pas arrêté un seul jour dans son aveugle élan la témérité des Américains, mais dont les dates et les détails ont été conservés comme ceux d'un triste martyrologe.

Aux dangers d'explosion s'ajoutent ceux des collisions au milieu des brumes ou des rencontres d'écueils, ou bien des bancs de glace, dans lesquels on se trouve quelquefois pris subitement en hiver. Il faut les précautions les plus minutieuses, tout le coup d'œil d'un marin exercé, pour sortir de cette impasse. Nous ne parlons pas des coups de vent qui balaient à certaines époques ces immenses étendues d'eau et jettent les navires à la côte, ni des bourrasques de neige. Les voyageurs aux États-Unis ne s'arrêtent pas à ces choses, et plus d'un préfère encore, surtout pendant les mois chauds, la voie des lacs à celle du chemin de fer. Quand on s'embarque en troupes nombreuses et gaies, on danse le soir sur le pont au clair de lune; on chante, on fait de la musique, on devise sans souci des heures; les jeunes filles sont courtisées librement, la *flirtation* règne à bord dans toute son indépendance. C'est pour beaucoup comme un rêve de bonheur un moment réalisé sur cette nappe limpide qu'aucune brise n'agite. On a peine à s'arracher à tant de charmes, et plus d'un qui ne vit qu'à ces heureux instants ne va pas dormir.

Les heures nocturnes ont fui, voici le jour. Au plus loin qu'on scrute l'horizon, on ne voit rien, rien que la plaine liquide, sans bornes, comme si l'on était sur l'océan. Par moments, un mirage dû à la réfraction de l'air par suite

de la différence de température entre l'atmosphère et la surface si froide des lacs vient tromper le voyageur : c'est un navire qu'il croit voir là-bas passer avec toutes ses voiles, ou bien le relief des côtes, des collines ondulées, couvertes de gazon ou de sapins ; le navire est hors de vue, et les côtes encore plus loin. L'apparition de ce curieux phénomène et de temps en temps celle du rivage véritable, que l'on rase et où l'on voit se dérouler comme aux Roches-Peintes, sur le Lac-Supérieur, les formes pittoresques du terrain, sont les seuls spectacles dont on jouisse du navire. Il y a bien encore la traversée des détroits, à Sainte-Marie, à Saint-Clair, ou les Mille-Iles et les rapides à la descente périlleuse sur le Saint-Laurent. A part ces moments passagers de distraction et d'émotion, la traversée est monotone comme celle d'un voyage au long cours. Le soir survient comme une détente, c'est alors surtout que l'on vit, et l'on vient de voir de quelle façon la plupart mettent à profit les heures charmantes où l'on navigue dans l'ombre.

A bord de tout bâtiment, la question des repas est une affaire d'intérêt majeur. La table ici est servie à l'américaine, c'est-à-dire qu'elle n'est pas bonne, si la cloche sonne souvent. On présente à chacun sa part dans de petits plats d'échantillons ; tout est donné à la fois. On ne change pas d'assiette, et la nappe et les serviettes restent volontiers dans la crédence. Un morceau de viande dure et froide, une rouelle de poisson mal grillé, un pauvre légume bouilli, une tranche de pâtisserie lourde, c'est tout. Les réclamations sont inutiles, les Américains n'en font pas. En manière de consolation, ils prétendent insidieusement que le capitaine et le munitionnaire du bord font cause commune, et ils vont se dédommager à la buvette, avec un havane et un verre de *brandy*, de ce repas de cé-

nobite, qui n'a été arrosé que d'eau glacée suivant l'usage, et quelquefois d'un peu de thé ou de café.

Il n'est pas rare que le même *steamer* aille de l'extrémité du Lac-Supérieur à celle du lac Erié, de Duluth à Buffalo. Cette traversée demande plus d'une semaine, car l'on fait de nombreuses escales. En chemin de fer, on ne mettrait que deux ou trois jours, mais au prix de quelles fatigues en été! Pour se rendre à Montréal et à Québec, on prend d'autres bateaux à vapeur au delà des chutes du Niagara; ceux-ci desservent le lac Ontario et le Saint-Laurent. Partons de l'extrémité du Lac-Supérieur; là sont deux villes voisines l'une de l'autre, Superior-City et Duluth. Toutes les deux ont eu leur moment de célébrité. La Cité du Supérieur en 1854 ne songeait à rien moins qu'à détrôner Chicago. Il semblait que c'était là véritablement que devaient venir s'entasser toutes les récoltes du nord-ouest, du Minnesota, du Wisconsin, et que cette ville improvisée allait ensuite déverser ces trésors par les lacs dans tous les États de l'est. Les Américains, qui vont souvent trop vite, n'avaient pas songé que la Cité du Supérieur n'avait pas encore derrière elle de campagnes cultivées, ni même une voie ferrée. Elle est passée, la pauvre ville, comme passent les choses trop vite conçues. Tous les pionniers accourus pour y faire fortune en sont partis ruinés, et les seuls qui en ont tiré quelque aubaine sont des spéculateurs de terrains, qui ont vendu à prix d'or à de naïfs arrivants les *lots* et les *sections* qu'ils avaient acquis pour rien.

Le sort de Duluth a été récemment le même. Cette ville est située un peu au delà de la Cité du Supérieur, tout à fait à l'extrémité occidentale du lac. Quand on y a marqué le point de départ du chemin de fer du Nord-Pacifique, et qu'on a jeté là les premiers rails de cette immense ligne

qui devait joindre Duluth à Portland, le Minnesota à l'Orégon, il a semblé, même aux gens sensés de New-York, qu'il y avait dans Duluth un embryon de ville qui allait étonner le monde. On a édifié dans la cité nouvelle de vastes élévateurs ou greniers automatiques pour recevoir, manipuler et distribuer tout le grain produit par cette partie des États de l'extrême nord-ouest. Les terrains à bâtir ont acquis des valeurs énormes, chacun a voulu posséder un *lot* à Duluth. Les actions du Nord-Pacifique ont tout à coup monté à des taux inespérés. Un beau jour, tout cela s'en est allé en fumée. Les banquiers qui étaient à la tête de cette affaire ont fait dans Wall-Street, à New-York (septembre 1873), une faillite formidable qui en a entraîné bien d'autres et occasionné une crise financière jusque-là sans exemple.

Reprenons notre course sur les lacs. En quittant Duluth et marchant à l'est, nous saluons les îles des Apôtres où se trouve la mission de la Pointe, fondée en 1666 par les pères jésuites de la Nouvelle-France, puis la baie de Chaquamegon, celle d'Ontonagon, où sont des mines de cuivre et d'argent natif justement réputées, et la presqu'île de Keweenaw, non moins riche en mines de cuivre. Là est le fameux portage qu'on a fait récemment communiquer avec le lac ; l'isthme a été coupé, et la presqu'île de Keweenaw est désormais entourée d'eau de tous côtés. Ce canal, dont la nature a fait presque tous les frais, évite aux navires de doubler une pointe très-avancée. Au delà est l'Ile-Royale, qui regarde Keweenaw, et tout le côté canadien avec ses mines d'argent et de cuivre, dont une, celle de Silver-Islet, est exploitée sous les eaux.

Le *steamer* suit le rivage américain. Voici l'Anse hantée par les Chippeways vagabonds et maraudeurs, dont les femmes vont dans la forêt récolter les airelles qu'elles

vendent aux blancs par paniers. L'Anse avec ses deux missions cachées au milieu des arbres, l'une catholique, l'autre protestante, qui se regardent d'une rive à l'autre, l'Anse avec son port animé, avec ses rues naissantes, où s'alignent déjà les magasins et les hôtels, apparaît comme une oasis sur ces rivages un peu déserts. Ce fut longtemps avec Sainte-Marie une des résidences favorites du père Baraga, un prince autrichien retiré du monde, que le pape avait nommé vicaire apostolique de ces régions. Il était l'ami vénéré des Indiens, et il consacra à les convertir et à les civiliser toute sa fortune, qui était considérable. Est-il besoin de dire que les résultats furent loin de récompenser ses efforts, et que les Indiens s'éloignèrent quand le bon père n'eut plus d'argent? Il est mort il y a quelques années, et son œuvre n'a guère laissé de traces. Il en est, hélas! de même partout où l'on essaie de catéchiser les sauvages.

L'Anse est disparue à nos yeux, voici maintenant Marquette avec ses mines de fer, les plus riches du globe; voici les Roches-Peintes, *Pictured-Rocks*, sorte de grès bariolés et déchiquetés imitant des paysages fantastiques. Ce lieu n'est pas loin du saut Sainte-Marie. Aux temps antédiluviens, il y avait là des glaciers qui ont laissé leurs traces sur les roches extérieures, qu'ils ont polies, striées, cannelées comme en tant d'autres pays. Le regrettable Agassiz et M. Desor, un de ses plus fidèles disciples, depuis longtemps retourné en Europe, ont tour à tour étudié ces blocs erratiques, ces moraines et ces boues glaciaires, qui leur rappelaient ceux de la Suisse.

On franchit le saut Sainte-Marie par un canal à écluse ouvert en 1855 par une compagnie privée qui a reçu en échange une importante concession de terrain du gouvernement fédéral. Ailleurs on attend que les villes soient

nées pour tracer des canaux, des chemins de fer; ici l'on fait d'abord de grands travaux publics pour amener la création de villes, et c'est un peu de la sorte qu'a procédé la nature, qui semble avoir marqué d'avance vers les embouchures des grands fleuves, le long de leurs rives plantureuses ou dans les anses les mieux abritées des rivages, la place des centres les plus populeux et des capitales futures.

Les rapides où nous sommes forment un plan incliné liquide d'environ 1200 mètres de long et large d'autant, rachetant une différence de niveau de 6 mètres. C'est une pente de 5 pour 1000, dix fois plus forte que celle des fleuves les plus rapides. Les Indiens, dans leur pirogue en écorce, la seule capable de résister, ont l'audace de se risquer sur ce précipice. Le lieu est semé d'écueils, et souvent ce n'est qu'à l'écume et au tourbillonnement de l'eau qu'on devine la roche sous-jacente. A la montée, le sauvage s'aide de la gaffe, à la descente, il use du gouvernail; mais il faut pour franchir ce pas périlleux une habitude, une sûreté de coup d'œil, un courage et un sang-froid dont les Indiens seuls ont eu jusqu'ici le privilége. La pirogue est faite d'écorces de bouleau cousues ensemble avec des lanières détachées également de l'arbre. On se sert d'une matière résineuse pour calfeutrer les joints. Des pièces de bois forment à l'intérieur la charpente, la membrure de la frêle embarcation. Il y a place pour trois ou quatre personnes et quelques quintaux de provisions. Cette barque algonquine est la seule qui résiste aux rapides. L'écorce glisse sur les rochers sans se rompre, et la barque est assez légère pour que, dans les portages, un homme la traîne aisément sur son dos. Les Iroquois, qui ne naviguaient que sur des lacs unis, creusaient au contraire leurs pirogues dans un tronc d'arbre. Ce type a été

conservé, et nous l'avons retrouvé dans un petit lac au nord de la Pensylvanie. L'embarcation des Polynésiens, des Malgaches, est aussi de cette forme.

C'est au saut Sainte-Marie, où les Chippeways sont restés en permanence, où de tout temps ils ont eu un village, qu'on pêche surtout le poisson blanc, le *white fish* (le *coregonus albus* de Cuvier), à juste titre renommé. C'est de tous les poissons connus celui dont la chair est la plus serrée, la plus savoureuse, la plus blanche et sans épines. Il a toutes les qualités et aucun des défauts du saumon, dont il est un peu parent, et ce n'est pas du *white fish* que la servante mettrait dans son contrat, comme en Écosse, qu'on ne lui en servirait que trois fois par semaine. Tous les touristes se sont plu à l'envi à célébrer cet hôte des lacs, ce membre illustre de la famille des poissons, auquel les gastronomes n'ont pu encore trouver de rival. Pendant huit mois de l'année, les Indiens, les trappeurs du nord, n'ont pas d'autre nourriture.

Au sortir de la rivière de Sainte-Marie, semée d'îles pittoresques, on entre dans le lac Huron. De ce point, on compte 400 milles pour aller à Chicago par le lac Michigan. En pénétrant dans ce dernier à travers le goulet qui le fait communiquer avec le lac Huron, on salue à gauche Mackinaw, qu'on a nommé le Gibraltar des lacs, et devant Mackinaw la vieille mission de Saint-Ignace. On entre ensuite en plein lac, nous allions dire en pleine mer. Voici le golfe aux larges contours, *Green-Bay*, la Baie-Verte, d'où les premiers explorateurs français partirent pour le Mississipi. Plus au sud, sur la même rive, est l'un des principaux ports du lac Michigan où touchent tous les *steamers :* c'est Milwaukee, la métropole de l'État de Wisconsin. On l'appelle la ville de la Crème, *Cream City*, à cause de la couleur des briques dont elle est bâtie. Cha-

que ville américaine reçoit un surnom ; celle-ci porte le sien avec fierté, et plus d'un étranger s'imagine qu'elle le doit au lait de ses vaches. Environ 80 000 habitants peuplent cette ville née d'hier, qui n'a eu sa charte municipale qu'en 1846. La moitié de la population est allemande, aussi la bière de Milwaukee est-elle la plus réputée de l'Union. On en fabrique annuellement 12 millions de litres dont les habitants boivent le tiers. Les élévateurs à blé, les moulins à farine de Milwaukee, ne sont pas moins renommés que sa bière, et cette ville, pour le commerce des grains, entend rivaliser un jour avec sa voisine, Chicago, le plus grand port du lac Michigan. Il est probable que Milwaukee s'abuse, car Chicago en 1873 a été visitée par 12 000 navires jaugeant 3 millions 1/2 de tonneaux. C'est le double du mouvement de Marseille, et néanmoins pendant près de six mois la navigation des lacs est presque absolument fermée par les glaces, comme celle de la Baltique.

Retournons dans le lac Huron. Du saut Sainte-Marie à Détroit, à l'entrée du lac Érié, on compte 300 milles. A Port-Huron, commence la rivière Saint-Clair, qui mène dans le petit lac de ce nom. Celui-ci, par la rivière de Détroit, se déverse dans le lac Érié. Port-Huron, mieux que Mackinaw, pourrait être appelé le Gibraltar des lacs. Tous les navires qui se rendent dans les lacs Huron, Michigan ou Supérieur, passent là. En 1873, on en a compté 37 000 jaugeant 10 millions de tonneaux, dont plus de 15 000 *steamers :* le tiers de tous ces navires allait à Chicago. Jamais Gibraltar, cette clef de la Méditerranée, n'enregistra de tels chiffres, et l'isthme de Suez lui-même ne les atteindra pas de longtemps.

Sur les espaces rétrécis et peu profonds qui relient le lac Saint-Clair aux lacs Huron et Érié, la navigation ne

s'est pas toujours faite aisément. Le gouvernement fédéral à plusieurs reprises a dû procéder aux dragages des deux rivières de Saint-Clair et de Détroit. Jadis ces points étaient défendus, comme Mackinaw, comme Sainte-Marie, par des forts dont il reste quelques ruines. La ville de Détroit, aujourd'hui centre industriel et agricole de premier ordre, ne fut elle-même d'abord qu'une forteresse bâtie en 1700, sur l'ordre du gouverneur de la Nouvelle-France, par un cadet de Gascogne, le sieur de la Motte Cadillac, natif de Castelsarrasin. La Société historique du Michigan, qui siége à Détroit, capitale de l'État, a fait récemment rechercher en France les descendants de ce brave pionnier. Elle voulait enrichir de son portrait la salle de ses séances, mais on a découvert que cette famille était éteinte. Les villes américaines ont le culte de leurs origines, et les sociétés historiques qu'elles ont fondées recueillent pieusement toutes les traces du passé de ces jeunes cités.

Les principales villes du lac Érié sont assises sur le bord américain, sur des terrasses naturelles. Ce sont Toledo, Cleveland, Érié, Buffalo. Toutes font un grand commerce de bétail, de grains. Cleveland et Buffalo occupent en outre un des premiers rangs parmi les cités industrielles de l'Union. L'une et l'autre montrent avec orgueil leurs prises d'eau pour l'alimentation locale, la première sur le lac Érié, la seconde sur la rivière Niagara. Les énormes pompes qui extraient l'eau pour la lancer dans des tours ou dans des réservoirs d'épuration, d'où elle se répand ensuite partout où besoin est, méritent une visite. Les pistons de ces machines géantes ne battent que quelques coups par minute, doucement, solennellement, mais soulèvent à chaque fois un fleuve d'eau. A Buffalo, on a ouvert hardiment un puits au milieu de la rivière Niagara,

sur les rapides naissants, et nous laissons à penser quels obstacles il a fallu vaincre. Du fond de ce puits se détache un tunnel qui amène les eaux à l'aplomb du bord de la rivière, où elles sont pompées par un autre puits. Chicago a la première creusé un tunnel sous-lacustre; Buffalo, riveraine du lac Érié, a voulu avoir le sien.

Les pompes d'alimentation de la cité ne sont pas la seule merveille que Buffalo étale à l'œil surpris du visiteur. Il faut mentionner encore le « pont international », tout en fer et à treillis, au tablier horizontal, du type des ponts « américains ». Il a plus de 1200 mètres de long; il a été jeté sur la rivière Niagara pour le passage des trains qui touchent à Buffalo et vont dans le Canada ou réciproquement. Ce hardi travail a été achevé il y a dix-huit mois à peine. Auparavant il fallait rejoindre le fameux pont suspendu jeté sur les chutes, ce qui, dans la plupart des cas, augmentait inutilement le parcours. Une partie du tablier du pont de Buffalo peut tourner autour des piles qui la supportent, et ceci était nécessaire pour que la navigation ne fût pas interrompue. Il est curieux de voir avec quelle facilité se fait cette délicate manœuvre au moyen d'un cabestan à vapeur. Le tablier, comme les plaques tournantes des chemins de fer, roule lentement autour de son axe sur des galets mobiles inférieurs, noyés dans les piles ; le pont s'ouvre peu à peu, le navire passe, et le tablier se referme. La longueur totale de la partie tournante est de 50 mètres. Ce pont gigantesque, vu des rives, est d'une grande élégance; il est léger et solide à la fois. Il a été construit par une compagnie mi-partie canadienne et américaine, et n'a coûté que 7 millions 1/2 de francs. Huit chemins de fer y passent ; on a ménagé sur les accotements un trottoir pour les piétons.

La rivière Niagara, qui commence à Buffalo, mène aux

célèbres chutes. Déjà à Buffalo, le courant indique par ses allures agitées des rapides prochains. Tout à coup, à peu près sur les deux tiers du parcours de la rivière, qui en cet endroit se divise en deux branches, est un saut de 50 mètres par où le lac Érié se précipite dans le lac Ontario. Ces chutes sont les plus volumineuses, sinon les plus hautes que l'on connaisse, et la force des eaux y est telle qu'elle suffirait à mettre en mouvement toutes les roues hydrauliques, toutes les machines qui fonctionnent dans l'univers. Quand on a mis quelque temps à les considérer, on est fasciné par ce spectacle, on ne peut plus s'en arracher. Le mugissement formidable, la teinte verdâtre et transparente des ondes, l'écume blanchâtre qui les recouvre, au milieu de laquelle se joue en une double couronne l'écharpe aux sept couleurs de l'arc-en-ciel, tout vous retient immobile, abîmé dans une sensation unique, toujours la même et néanmoins toujours changeante. Il faut voir aussi les chutes par une belle nuit quand la lune illumine la terre. L'hiver, le spectacle est encore plus surprenant. Alors ces masses d'eaux roulantes se prennent extérieurement par l'effet des grands froids. Elles coulent invisibles, mais toujours grondantes, sous un mur concave de glace qui ne fondra qu'aux premières effluves du printemps. Malgré tout, c'est encore l'été que le Niagara attire le plus de monde. C'est le rendez-vous préféré des voyages de noces. L'hôtel sur la rive canadienne est le plus fréquenté ; il est devant les chutes. Des fenêtres, on voit celle des deux qui est la plus pittoresque, « le Fer à cheval. » L'eau en fraîche poussière qui s'en échappe s'abat sur le balcon, entre dans les appartements, vous baigne délicatement le visage, et tout l'édifice ne cesse de trembler sous les vibrations que le « tonnerre des eaux » communique à l'air et au sol ambiant. Cela

dure de toute éternité, et si les maisons semblent n'en pas souffrir, le terrain environnant en est ébranlé, fissuré, s'éboule sans cesse. Le seuil des chutes s'use lui-même au perpétuel frottement de l'eau et rétrograde de siècle en siècle.

Le canal Welland fait communiquer la rivière Niagara avec le lac Ontario, et un magnifique pont suspendu porte les trains de chemin de fer d'une rive à l'autre des chutes. Ce pont a été construit en 1855. Il était alors cité comme le plus hardi et le plus long, mais depuis les Américains se sont eux-mêmes plusieurs fois dépassés. Néanmoins il ne faut pas ici s'exagérer le mérite de ces audacieux constructeurs, d'autres eussent peut-être fait comme eux. La nature des travaux publics dépend beaucoup du milieu où ils s'exécutent ; l'homme se hausse volontiers au niveau des obstacles à franchir, et l'ingénieur ne connaît pas de difficultés, qu'il s'agisse de traverser la Seine, la Tamise ou les cours d'eau de l'Amérique, ou bien de creuser les Alpes, les Montagnes-Rocheuses ou l'isthme de Suez.

Le pont du Niagara est formé de deux tabliers, le supérieur pour le passage des trains, l'inférieur pour les voitures et les piétons. La longueur du pont est de 250 mètres, la largeur de 7 mètres 1/2, la hauteur au-dessus de la rivière de 75 mètres : c'est 7 mètres de plus que les tours Notre-Dame. Quatre pylônes massifs se dressent, deux de chaque part, sur les bords escarpés de la rivière qui descendent comme un précipice à pic. Chacun des pylônes porte deux énormes câbles en fils de fer, qui soutiennent le double tablier dont le balancement et la flexion sont à peine sensibles au passage d'un train. Ce merveilleux ouvrage n'a coûté que 2 millions 1/2 de francs. Il a remplacé le panier légendaire dans lequel on

passait primitivement d'un bord à l'autre sur une chaîne à courbe parabolique où l'on descendait par la gravité jusqu'au milieu, et d'où l'on était ensuite hissé par un treuil. Il immortalisera le nom du constructeur, feu M. Rœbling, le même qui a projeté le grand pont de la rivière de l'Est à New-York, dont on achève en ce moment les piles monumentales, et dont le devis, on l'a vu, s'élève à 40 millions.

Plus rapproché des chutes est un autre pont suspendu que nous avons vu commencer en 1868 ; il a été achevé l'année suivante. Celui-ci n'est qu'à un seul tablier et uniquement établi pour les piétons et les voitures légères. La portée, c'est-à-dire la distance entre les deux tours qui soutiennent les câbles, est encore plus considérable que celle du premier : elle est de 387 mètres. La hauteur est de 58 mètres 1/2 au-dessus du niveau des basses eaux de la rivière, qui elle-même est profonde en ce point de 75 mètres, ou 15 mètres de plus que la profondeur maximum de la Manche entre Douvres et Calais. La courbe du pont est gracieuse et le mode de suspension des plus élégants, mais le tablier nous a paru trop étroit. Il n'a que 3 mètres de large, ce qui ne permet l'accès des voitures que par passages alternatifs et non simultanés, et gêne les piétons à la rencontre des véhicules. En outre, le balancement du pont est très-sensible. Hâtons-nous de dire qu'aucun accident n'a encore eu lieu, et que ce pont, comme son aîné, a jusqu'ici résisté non-seulement au passage quotidien des voitures et des hommes, mais à tous les coups de vent si communs dans cette vallée rétrécie.

C'est en quelque sorte au pied des chutes du Niagara, au point où la rivière se déverse dans le lac Ontario, que l'on prend les bateaux à vapeur qui vous promènent sur

ce dernier lac, et de là sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal et Québec. Le chemin de fer conduit des chutes au port de départ, qui s'appelle, lui aussi, Niagara. Sur la rive canadienne, voici Toronto et Kingston ; sur la rive américaine, Oswego. Toutes les trois font un grand commerce de grains et de farines, et les moulins d'Oswego le disputent à ceux si fameux de la ville voisine de Rochester, où se rencontrent les plus grandes minoteries de l'État de New-York. Kingston est au lieu où les Français avaient bâti le fort Frontenac, et Oswego à celui où était le fort Ontario. Si nos ancêtres n'ont pas su garder la Nouvelle-France, ils ont su au moins la coloniser et choisir pour l'assiette des villes futures les localités les plus propices. Sur l'immense ligne frontière qui s'étendait entre le Saint-Laurent et le Mississipi et qui séparait les possessions anglaises de celles des Français, partout où ceux-ci avaient marqué l'emplacement d'un fort ou d'un poste, partout s'est elevé plus tard une ville florissante. Il suffit de citer au hasard Kingston, Oswego, Buffalo, Érié, Détroit, Chicago, Pittsburg, Cincinnati, Saint-Louis. Qui a fondé aussi Montréal, Québec, la Nouvelle-Orléans ? Les Français.

Le Saint-Laurent est le déversoir, l'émissaire de tous les lacs. On y entre par un dédale d'îles verdoyantes, les Mille-Iles, puis on passe par différents rapides, dont le dernier est le plus dangereux. Il faut qu'un pilote indien monte à bord pour guider le navire au milieu de l'eau inclinée et bouillonnante, entre deux écueils de rochers qui dressent la tête au-dessus de l'eau. On passe là une minute de véritable angoisse. Ce lieu se nomme *La Chine*, parce que, dit-on, les matelots de Jacques Cartier, les premiers qui arrivèrent en ces parages, crurent y découvrir le chemin qui menait en Chine, sinon le fameux Cathay lui-même. Il existe en cet endroit un village d'Indiens semi-civilisés,

Iroquois et Abenakis, que nous avons un jour visités. Ils sont en train d'oublier, en allant à l'école, en chantant au lutrin et menant la charrue, les prouesses des héros leurs aïeux. Ils sont vêtus à l'européenne, et ce n'est plus que dans les grands jours que les chefs fument en rond le calumet, entonnent l'antique chant de guerre, se parent de la plume d'aigle, chaussent les mocassins, les bas de cuir, et endossent la veste de peau ornée de perles.

Nous voici enfin devant Montréal, la jolie ville aux maisons de pierre surmontées de toits de fer-blanc. Dieu soit loué ! la monotone brique rouge a disparu, avec elle la langue anglaise aussi. Le cocher poli qui vient au devant de nous parle un français bas-normand qui date au moins du siècle passé. C'est ainsi que devait s'exprimer la province au temps de Louis XV. Le Canadien diligent charge notre « butin » sur sa « charrette », nous engage à ne pas oublier notre « surtout » et nous mène à « l'auberge » de Jacques Cartier, où nous le payons en « argent dur ». On voudrait rester longtemps au milieu de ces gens aimables qui vous demandent avec empressement des nouvelles de la « vieille France », qu'ils regardent comme leur seconde patrie.

Québec, l'ancienne capitale, n'est éloignée que d'une couple de centaines de milles de Montréal. On y arrive par le Saint-Laurent ou le chemin de fer, et le Français qui est venu jusqu'en ces lieux lointains regarde avec émotion cette ancienne ville forte, perchée comme Brest sur un roc imprenable, et que bâtirent de hardis colons, ses compatriotes, il y a deux cent soixante-sept ans. Soit en vertu du droit d'aînesse, que nous ne défendons pas, mais qui poussait les cadets à s'expatrier, soit pour d'autres raisons, peut-être des facilités plus grandes offertes aux immigrants, il est certain que les Français avaient alors

plus d'aptitude à coloniser qu'aujourd'hui ; mais tout cela a été dit, et le pays où nous sommes est connu : aussi bien nous voici hors des grands lacs. Il faut y retourner et choisir le plus étendu, le plus curieux de tous, le Lac-Supérieur, qui est aussi le plus éloigné, celui autour duquel la civilisation ne s'est pas encore tout à fait assise.

IV

Les mines de Marquette.

Un soir du mois de juillet 1874, je prenais le chemin de fer à Chicago pour me rendre aux mines de fer de Marquette, sur la rive méridionale du Lac-Supérieur. Le lendemain, au petit jour, nous saluions le lac Winnebago, ainsi appelé du nom de la tribu indienne qui habitait naguère ces régions. Oshkosh est gracieusement assise sur les bords du lac[1]. De là on se dirige sur Green-Bay, où réapparaissent les eaux du lac Michigan, claires et bleues, et dont le fond, comme celui de tous les lacs américains, est visible à une très-grande profondeur. Jusqu'ici, depuis Chicago, on n'a traversé que champs de blé et de maïs qui s'étendent à perte de vue, des fermes, des villages à chaque pas, des prairies où paissent en liberté de nombreux troupeaux. A partir de Green-Bay, le pays change d'aspect, et les traces de colonisation deviennent de moins en

[1] Un épouvantable incendie a détruit cette ville de fond en comble le 29 avril 1875.

moins apparentes. Aux champs cultivés, à la terre arable, succèdent les forêts de pins, çà et là coupées, défrichées ou brûlées, et laissant voir un sol sableux, sec, rougeâtre. Les fermes sont remplacées par des scieries, presque toutes à vapeur, et le bois de ces forêts est envoyé à Chicago, à Milwaukee, après avoir été débité en planches, en bardeaux, en madriers, en poutres.

Les incendies qui ont désolé le Wisconsin en 1871 ont laissé en ces lieux des traces ineffaçables. Les bois ont pris feu sur des étendues immenses, et l'on voit encore des espaces considérables où se dressent de distance en distance des lignes de troncs noirs, tout calcinés, témoins toujours debout de ces vastes conflagrations. A cette époque, Chicago disparaissait elle-même dans les flammes, de sorte que l'on ne prêta qu'une oreille distraite au récit des lamentables désastres qui éclatèrent dans les forêts wisconsines, et qui étaient, eux aussi, sans précédents. Non seulement les bois s'allumèrent sur des milliers d'hectares, mais des villages tout entiers disparurent, un entre autres, Peshtego, sur lequel vint s'abattre une langue de feu. L'événement est inouï. Du fond des forêts enflammées, on vit s'avancer un noir tourbillon avec un bruit qui rappelait celui d'un cyclone. Les populations émues étaient accourues ; chacun se demandait avec anxiété quel pouvait être cet étrange météore. Tout d'un coup la nuée crève, s'abat et balaie les maisons et les hommes dans un impitoyable courant igné. Peshtego ne s'en est pas relevé, et l'on y voit toujours les traces de l'incendie du 8 octobre 1871. Comment expliquer l'ouragan de feu ? La nuée sinistre voyageait probablement comme une montgolfière. La flamme qu'elle emportait fournissait l'air chaud qui la maintenait dans l'atmosphère, et la fumée qu'elle traînait avec elle formait comme l'enveloppe de

cet étonnant aérostat. Celui-ci, tout d'un coup alourdi, vint s'abattre sur Peshtego.

La locomotive continue à nous emporter; bientôt nous entrons en pleine solitude. Des pins, rien que des pins, sur un sol plat et sablonneux. Les deux rubans de fer, sur lesquels court le train, semblent se joindre à l'horizon. Cela dure plusieurs heures, puis reparaît encore la nappe transparente et paisible du lac Michigan et une nouvelle ville, Escanaba. Nous nous y arrêtons un moment pour prendre un maigre repas arrosé de lait qu'une armée innombrable de mouches prétend partager avec nous. Une fille diligente et gracieuse nous évente avec un large éventail pour chasser ces hôtes incommodes et nous donner en même temps un peu d'air frais, car il fait une chaleur étouffante. D'autres servantes, non moins empressées, vives, presque rieuses, les cheveux tombant librement sur les épaules (c'est la mode dans ce pays), nous apportent leur petits plats. Le patron, assis solennellement au comptoir, reçoit et change lui-même la monnaie. Une pancarte qu'il a eu soin de fixer sur le mur à côté de lui indique que le prix est égal pour tous, « quels que soit l'opinion politique ou religieuse, l'âge, le sexe, la nationalité, la condition sociale du voyageur. »

Escanaba, où cet original est venu planter sa tente et gérer le buffet de la gare, est un des ports les plus fréquentés du lac Michigan. Là s'embarque une partie du riche minerai de fer des mines de Marquette, sur lesquelles nous allons bientôt arriver. Auparavant il faut traverser de nouveau la forêt vierge, qui n'a rien de celle des tropiques; les éternels bois de pins s'étendent tout autour de nous. Çà et là des clairières; on y prépare sur place le charbon de bois qui sert à fondre le minerai de fer. Les bûcherons, les charbonniers, sont à l'œuvre, et la pré-

sence de ces hommes en ces lieux déserts donne un peu d'animation au pays. Les fours où l'on cuit les rondelles de pins ont la forme d'énormes cônes d'où se dégage une épaisse fumée résineuse. Les Canadiens français, tous hommes des bois et de père en fils familiers avec la manœuvre de la hache, sont employés à ces travaux, qu'ils exécutent mieux que personne. Quelques-uns ne savent pas parler l'anglais, saisissant exemple de l'attachement du Français pour sa langue maternelle, et de l'éloignement qu'il a toujours professé pour les choses des pays étrangers.

Après vingt heures de voyage, nous voici arrivés à Marquette, terme de notre parcours, et que baignent les eaux du Lac-Supérieur. Nous sommes à 700 kilomètres de Chicago et avons suivi tout le temps une direction du sud au nord. Le train est allé lentement, s'est arrêté à toutes les stations : c'est la règle. Comme compensation, nous avons rencontré un *sleeping car* ou wagon-dortoir, et nous avons reposé dans un bon lit. Le matin, nous avons trouvé tout ce qu'il faut pour la toilette, et le gardien vigilant de notre maison roulante, un nègre en uniforme, à cheval sur la consigne, a consciencieusement ciré nos chaussures et battu nos habits. Moyennant la modique somme de deux dollars, nous avons pu nous donner tout ce confort. Le jour, nous avons gardé notre compartiment. Le nègre a défait la literie, qu'il a cachée dans la partie supérieure de la voiture, dans une sorte d'armoire à porte basculante, et nous nous sommes assis sur de bons siéges. Un homme est dans le train qui nous vend des fruits, des livres, des journaux. Nous avons une fontaine d'eau glacée, et, dans un coin de notre voiture, l'indispensable cabinet qu'on devine. La compagnie est peu nombreuse, mais choisie : des dames respectables, des jeunes filles pas trop évapo-

rées, des hommes d'affaires de Boston, deux *Yankees* aux allures calmes, réservées, qui viennent faire une tournée d'inspection sur les mines du Lac-Supérieur, où ils sont intéressés. Peu à peu la conversation s'engage, et ils me racontent les diverses phases de la colonisation de cette intéressante contrée, qu'ils ont vue naître il y a vingt-cinq ans.

La station où le train nous a déposés, Marquette, est pendant l'été un lieu de villégiature choisi par ceux que la chaleur éloigne des grandes villes et qui recherchent la fraîcheur des lacs. Nous trouvons beaucoup de monde à l'hôtel où nous sommes descendus, un monde élégant et poli, et cela durera jusqu'en septembre, où le froid chassera tout à coup ces touristes, que les chaleurs amènent en juin. La pêche, des parties sur le lac, des promenades à cheval, une visite aux mines et aux localités curieuses du voisinage, occupent les loisirs de ces riches désœuvrés. Ils passent une partie de leur temps, assis sous les pins qui entourent l'hôtel, à regarder l'immense nappe d'eau douce qui s'étend devant eux.

Marquette est plus connue encore comme ville industrielle que comme station d'été. Elle est surtout célèbre par ses mines de fer, dont la découverte ne date que d'une trentaine d'années, et qui produisent déjà à elles seules cinq fois plus que les fameuses mines italiennes de l'île d'Elbe, exploitées de temps immémorial. En 1873, la production, qui est allée sans cesse en croissant, atteignait un million de tonnes à Marquette, c'est-à-dire qu'on aurait pu en charger mille navires du port de 1000 tonneaux chacun. Elle a peut-être un peu diminué en 1874, à cause de la crise financière et industrielle qui a régné alors sur tous les États-Unis et notablement frappé l'industrie métallurgique; mais les mines de Marquette ne tarderont

pas à reprendre tout leur essor. Les gîtes s'étendent jusqu'à l'Anse, de l'est à l'ouest. Plus au sud, dans les forêts de pins encore inexploitées, on a également reconnu le minerai, et il est certain que toute cette région est ferrifère. Il y aura là un jour de quoi satisfaire aux demandes de tous les hauts-fourneaux des États-Unis, qui trouvent déjà dans quelques gisemens de la Pensylvanie, du Missouri, des sources d'alimentation inépuisables.

Partout où s'exploite une mine, il naît un centre de population. La mise en valeur des richesses souterraines de Marquette a donné naissance à de petites villes, N'gaunee, Ishpeming et quelques autres, où l'on trouve comme dans toute cité américaine, si jeune et si petite soit-elle, un hôtel bien tenu, une école, une banque, une église, une imprimerie, un journal. Celles-ci sont situées sur le chemin de fer de Marquette à l'Anse, et en forment les principales stations. Des fenêtres du wagon, on les salue en même temps que les exploitations voisines, véritables carrières qui s'ouvrent béantes à la surface, et entassent au-dessus du sol des montagnes de déblais tout rouillés. L'installation des fosses d'extraction, des chemins de fer de service, des charpentes où passent les câbles servant aux manœuvres, tout cela donne à ces exploitations un cachet particulier. Les trois ports d'embarquement du minerai, Marquette, l'Anse, Escanaba, doivent à l'abondante production de ces mines la première cause de leur prospérité. Le minerai, de qualité supérieure, rend jusqu'à 70 pour 100 de fer. La majeure partie est exportée ; on l'envoie principalement à Cleveland, sur le lac Érié, et dans les nombreuses usines de l'Ohio, où il n'est pas rare de rencontrer des wagons chargés de ces pierres métalliques, alignés en longues files dans les gares des chemins de fer.

Les quais d'embarquement sont intéressants à visiter. Le *railroad* y arrive directement des mines mêmes, et les wagons, qui peuvent basculer par le côté, sont vidés dans d'énormes trappes ouvertes par le haut et se terminant intérieurement par un plan incliné. Une porte latérale, ménagée sur le côté extérieur, s'ouvre au moyen d'un treuil; elle permet au minerai de descendre de lui-même dans le cale du navire, ancré de flanc le long de la file interminable des pilotis du quai. Chaque trappe ou caisson contient 70 tonnes. Les hommes du bord, armés de longues barres de fer, facilitent la descente du minerai, qui tombe dans le navire avec fracas. C'est un bruit assourdissant comme celui du tonnerre, un roulement formidable et continu qui s'entend d'une lieue, et qui, la nuit surtout, est très-caractéristique; on dirait toutes les vagues du lac se ruant sur un rivage de galets. En une couple d'heures, un bateau à vapeur ou un voilier du port de plusieurs centaines de tonneaux est ainsi chargé et repart sans perdre de temps.

Assistant à cette manœuvre si rapide et si ingénieuse, je ne pouvais m'empêcher de réfléchir qu'à l'île d'Elbe, sur la plage fameuse de Rio, le minerai est toujours embarqué péniblement à dos d'homme. Les chargeurs portent la *couffe* sur le dos comme au temps des Étrusques, et le minerai est amené des carrières à la plage par de petits ânons, toujours comme à l'époque des Tarquins. Ceux-ci furent, dit-on, les découvreurs et les propriétaires de ces mines, qui depuis ont toujours appartenu à l'État. L'être impersonnel qu'on appelle de ce nom, n'ayant aucun intérêt direct à la bonne marche de l'entreprise, n'a cessé depuis trois mille ans d'exploiter les mines de la même manière, a pieusement respecté la routine des siècles et les droits acquis des ânons et des ânier s. Le pro-

grès pendant tout ce temps est allé d'un pas rapide, aujourd'hui vertigineux; mais tout cela s'est fait pour d'autres. Quelle meilleure preuve peut-on donner de l'utilité qu'il y a de laisser à l'initiative privée le soin des exploitations souterraines et de leurs aménagements! Ici nous avons un gîte inépuisable, fouillé sans discontinuité depuis trente siècles, et qui produit à peine 200 000 tonnes par an; là un gîte qui n'est connu que depuis trente ans et qui fournit déjà cinq fois plus que le premier, un million de tonnes annuellement, et en produira deux millions avant dix ans. L'exploitation des mines n'est pas du ressort de l'État, et sur ce point, comme sur bien d'autres, tout bon gouvernement doit laisser les particuliers faire seuls leurs propres affaires.

Le hasard est le grand découvreur des mines, même les plus fécondes; rarement l'art de l'ingénieur y intervient. Celles de Marquette ont éte trouvées en 1844 dans une campagne topographique où les géomètres de l'Union, en opérant sur le terrain, s'aperçurent tout à coup que leur boussole était affolée. Une montagne d'aimant gisait dans le voisinage. De tout temps, les Indiens de ces régions avaient recueilli des échantillons de ce minerai, dont le poids et la couleur attiraient leur attention; mais ils n'y attachaient aucune importance. En 1845, un chef chippeway, Manjikijick, conduisit les explorateurs sur les gîtes les plus accessibles. Immédiatement une compagnie se forma pour utiliser ces richesses minérales cachées depuis tant de siècles, et mit à sa tête un géologue et docteur de Boston, M. Jackson. En 1846, la mine était ouverte, et en 1847 une usine était établie près de l'endroit où est aujourd'hui N'gaunee. Les administrateurs de la compagnie, le président et le secrétaire, donnèrent à Manjikijick un certificat en bonne forme, daté du 30 mai 1846,

où ses services étaient reconnus, et où on lui accordai 12 parts sur les 2000 qui formaient l'apport de la compagnie[1]. Est-il besoin de dire que ce papier est resté lettre morte, que le sachem s'est éteint dans le besoin, et que ses héritiers, qui vivent encore à Marquette, pauvres et délaissés, n'ont jamais reçu un sou vaillant de la compagnie Jackson? Celle-ci est cependant la plus prospère des nombreuses sociétés industrielles que l'exploitation du fer a attirées dans ces régions, lesquelles seraient peut-être encore désertes sans l'intervention du chef chippeway, tandis qu'elles ont produit en 1873 pour une valeur de quarante millions de francs de minerai.

V

La presqu'île de Keweenaw.

Ce n'est pas seulement l'exploitation des mines de fer, c'est surtout celle des mines de cuivre qui a étendu jusqu'en Europe le renom du Lac-Supérieur. Pour visiter les gîtes cuivreux, nous nous rendons par eau de Marquette au Portage. Le *steamer Manistee*, baptisé d'un nom algonquin, et qui est parti huit jours auparavant de Buffalo, nous prend un matin à l'aube. Il fait grand froid sur le lac, et les poêles dans le salon du bord sont allumés. Vers deux heures de l'après-midi, nous arrivons à Houghton après avoir salué l'entrée du Portage, qui hier encore s'ouvrait comme un vaste *fiord* au sud de la péninsule de

[1] Voyez le *Geological Survey of Michigan*, t. Ier, New-York, 1873.

Keweenaw ; il la traverse maintenant de part en part, car, non content d'avoir ouvert le Portage à la navigation à vapeur par des dragages profonds et continus, le gouvernement fédéral a prolongé cette ligne d'eau à travers la terre ferme par un canal à grande section. Cela évite de doubler la pointe de la presqu'île, où soufflent quelquefois de redoutables ouragans, et cela économise aussi beaucoup de temps sur le parcours pour aller à Ontonagon, Bayfield ou Duluth.

Le voyage de Marquette à Houghton s'est fait sans encombre. Presque tout le temps, nous avons côtoyé le rivage formé de collines moutonnantes couvertes de bois. L'île de Granite, l'île Huronne, toutes deux munies d'un phare, jalonnent la route, puis la pointe de l'Abbaye et la baie de Keweenaw, au fond de laquelle est l'Anse. L'entrée étroite du Portage, marquée aussi par un phare, s'ouvre sur le côté occidental de cette baie. Les eaux, salies par des bancs d'argile qu'elles lavent sur leur parcours et par les détritus des mines de cuivre, sont rougeâtres et boueuses. Bientôt le *fiord* s'agrandit en un lac qui communique au nord avec celui de Torch, puis se resserre de nouveau comme une rivière. N'était la couleur des ondes et l'étroitesse des rives, on se dirait le long du Missouri. Cependant les flancs de la rivière se dressent peu à peu à de grandes hauteurs. Çà et là apparaissent des exploitations minières, puis une usine métallurgique dont les hautes cheminées projettent dans l'air une fumée épaisse, enfin tout à coup deux villes en face l'une de l'autre, comme Bude et Pesth sur le Danube : c'est Houghton et Hancock. Nous jetons l'ancre devant la première aux rues en pente et ravinées. L'une et l'autre sont entourées de travaux souterrains, et doivent leur première existence et leur développement aux mines de cette région.

Les mines de cuivre natif du Lac-Supérieur sont connues depuis longtemps. Les missionnaires jésuites, les principaux voyageurs des siècles passés, en parlent dans leurs relations. La France ne sut rien faire pour tirer profit de ces gisements, et un Anglais, Henry, essaya inutilement de les exploiter en 1771. En 1819 le général Cass, en 1823 le major Long, qui visitèrent ces contrées, n'oublièrent pas de mentionner les immenses amas de cuivre dont les Indiens leur firent connaître l'emplacement. Néanmoins ce ne fut qu'en 1843, lorsque le gouvernement fédéral eut acheté aux Chippeways la péninsule de Keweenaw, que ces mines acquirent une importance et une célébrité réelle. Dès que le pays fut ouvert, se présentèrent en masse, comme c'est l'habitude là-bas, les pionniers, les colons, les mineurs. Une grande immigration eut lieu, chacun voulut avoir une concession ou au moins un permis d'excaver, et jusqu'en 1846 la « fièvre du cuivre » régna avec tous les désordres, tous les troubles qui accompagnent en Amérique l'exploitation de toute mine nouvelle ; puis le calme se fit quand arrivèrent les désenchantements. L'État de Michigan, se regardant comme propriétaire du sous-sol, avait délivré mille permis, dont quatre cents environ sur des surfaces qui s'étendaient de un à trois milles carrés. Aujourd'hui il reste de tout cela une centaine de compagnies exploitantes, dont les statuts ont été enregistrés, et dont un tiers à peine font des bénéfices.

Le gouvernement fédéral, auquel incombe le soin de faire commencer les études et les cartes géologiques des États et territoires nouveaux, avait procédé moins vite que les découvreurs improvisés, qui, comme toujours, prirent de très-loin les devants. En 1847, il envoyait sur le terrain un de ses géologues, Houghton. C'était un

homme au coup d'œil sûr, explorateur infatigable, plein d'avenir; il se noya malheureusement en pirogue dans une de ses excursions. Sa mort laissa d'unanimes regrets, et l'on donna son nom à la ville et à la montagne principale de la péninsule de Keweenaw. Il avait pu au moins commencer une exploration régulière, et dresser le canevas de la carte géologiques de ce district. Houghton fut remplacé en 1848 par le docteur Jackson, le chimiste et géologue bostonien dont nous avons déjà prononcé le nom à propos de la découverte des mines de fer de Marquette. Celui-ci, en 1849, céda la place aux géologues Forster et Whitney. Les rapports de ces divers savants sur la région des mines de fer et de cuivre du Lac-Supérieur furent successivement adressés au congrès; ils sont intéressants à plus d'un titre[1].

Le minerai de cuivre se présente toujours, dans les gisements de la péninsule de Keweenaw, à l'état de métal natif, c'est-à-dire naturellement pur. On n'y signale aucun alliage, aucun corps étranger combiné, et le cuivre passe par tous les volumes, depuis la forme microscopique que la loupe la plus puissante peut seule révéler jusqu'aux masses les plus énormes. On a rencontré quelques-unes de celles-ci qui pesaient jusqu'à 800 000 kilogrammes, et pouvaient suffire par conséquent au chargement d'un navire de près de mille tonneaux. Ces masses gigantesques sont le plus souvent un embarras pour l'exploitation, d'abord par le vide qu'elles laissent et qu'il faut soigneusement remblayer; ensuite, comme elles renferment occasionnellement quelques corps étrangers très-durs, du quartz, par exemple, sur lesquels la scie ne peut mordre,

[1] Voyez *Message from the president, geological report,* Washington. 1849, et *Report on the Geology of the Lake-Superior land district*, by J. W. Forster and J. D. Whitney, Washington, 1850 et 1851.

on ne peut les découper, avant de les extraire au jour, qu'avec un ciseau à main. Ce travail, qui consiste à enlever des copeaux dans une direction donnée et par tranches successives pour séparer le métal en blocs qui soient relativement de petit volume, est long, patient, coûteux. Peu d'ouvriers en sont capables, et ceux qui peuvent y réussir se font payer très-cher.

Le seul corps qu'on rencontre uni au cuivre est l'argent, non pas à l'état de combinaison chimique, d'alliage, mais simplement juxtaposé, si bien que la ligne de séparation des deux métaux est toujours nettement indiquée, et l'éclat particulier, l'aspect de chacun d'eux toujours parfaitement visible. C'est surtout dans la partie méridionale de la région métallifère, dans le comté d'Ontonagon, que l'argent se montre. Il y existe même seul. Cependant, dans le comté d'Houghton, aux mines du Portage, nous avons aussi constaté la présence de ce métal mêlé au cuivre, et même dans les mines du nord, jusqu'à l'extrémité de la presqu'île, dans le comté de Keweenaw. La mine de Calumet, située à l'extrémité du chemin de fer qui mène d'Hancock aux mines centrales, est aujourd'hui la plus riche de toutes celles du lac. On calcule qu'en 1874 elle a dû produire 12 000 tonnes de métal valant 30 millions de francs, et distribuer à ses heureux actionnaires un dividende égal à près de la moitié de cette somme. Les mines ont de ces caprices.

Il est naturel de se demander comment s'est formé le dépôt du cuivre dans les gîtes du Lac-Supérieur. Bien que quelques-unes des roches qui accompagnent le métal soient d'origine ignée, c'est-à-dire doivent leur formation à des phénomènes géologiques où la chaleur a joué le rôle principal, on ne saurait invoquer le feu comme cause de l'apparition du cuivre. Le métal n'est pas venu

en fusion du centre de la terre, puisqu'on le retrouve simplement uni à l'argent sans s'être allié à lui. La raison que généralement on invoque pour expliquer ce curieux dépôt métallique est celle-ci : on suppose que des courants électro-magnétiques parcouraient le sol quand les roches dont il est composé étaient en train de se précipiter, et que celles-ci baignaient dans une dissolution de sels de cuivre et d'argent, par exemple, des chlorures. Le courant électrique terrestre a produit dans cette dissolution naturelle le même effet que les courants artificiels de nos laboratoires produisent dans les opérations galvanoplastiques : il a permis aux deux métaux de se désassocier de leurs combinaisons respectives et de se déposer purs, à l'état plus ou moins cristallin. Le procédé Ruolz pour la dorure et l'argenture est fondé sur le même principe, et l'usine électro-métallurgique d'Auteuil à Paris revêt de cuivre, *bronze* les statues, les fontaines, en opérant d'après un système analogue.

Cette explication de la formation du gisement de cuivre et d'argent natif du Lac-Supérieur doit être la vraie. Non-seulement on peut invoquer l'absence de tout alliage des deux métaux, lequel eût eu lieu certainement, si d'autres agents que l'électricité étaient intervenus, mais encore on peut arguer de l'état de pureté chimique des deux corps. Le cuivre du Lac-Supérieur est le plus *fin* que l'on connaisse, et se prête mieux qu'aucun autre à être étiré sans se rompre en fils aussi ténus que des cheveux. Pour arriver à cette ductilité, il faut que le cuivre soit chimiquement pur. Le moindre atome de phosphore, de soufre, de fer, le rendrait cassant. On peut ajouter que des spécimens de quartz et de spath d'Islande limpides, rencontrés dans les excavations, présentent à l'intérieur des filaments et des lamelles de cuivre cristallisé, ce qui autorise l'hy-

pothèse de l'origine purement aqueuse de ces gîtes. Enfin, et c'est ici la raison la plus convaincante, des courants d'électricité parcourent toujours ce sol si riche. Cette électricité agit à la surface sur l'aiguille aimantée, au voisinage des filons, et la mine de Calumet n'a été découverte que par ce moyen. Le savant ingénieur M. Hulbert, qui est aussi un géologue de grand talent et l'un des premiers explorateurs du lac, chargé il y a quelques années de tracer une route au milieu d'une forêt de pins inextricable, où il ne pouvait se diriger qu'avec la boussole, s'aperçut tout à coup que l'aimant s'affolait. Il supposa immédiatement qu'un filon devait passer dans le voisinage, fit des recherches, trouva une pierre tachée de vert-de-gris et découvrit du même coup le riche filon de Calumet.

Il faut s'arrêter un instant sur cette mine, qui est la plus productive de toutes celles qu'on ait jamais exploitées. Ouverte à peine, elle laisse déjà bien loin derrière elle les plus fameuses mines de cuivre du globe, celles du Chili, de la Bolivie, de l'Australie, et jusqu'aux fameuses mines de Monte-Catini en Toscane, qui ont donné pendant longtemps plus d'un million par an de bénéfice net à leurs trois heureux propriétaires. Calumet fournit à lui seul les deux tiers de toute la production des mines du Lac-Supérieur. A côté est Osceola, une mine que nous avons aussi visitée, où sont déjà des excavations cyclopéennes. Les vides énormes sont soutenus par de gros troncs d'arbres, des cèdres et des sapins, qu'on y descend tout entiers. La boue noire qui recouvre les parois empêche de distinguer le cuivre à la lueur blafarde des lumières; mais les petits cristaux métalliques aigus qui se détachent en divers points de la roche sont sensibles à la main, sur laquelle ils produisent l'impression d'un série

de pointes effilées, et c'est ainsi que le sens du toucher arrive à remplacer celui de la vue.

Je ne rencontrai à Calumet qu'une assez pauvre auberge; mais on pouvait décemment y descendre. Les élèves de l'école industrielle de Boston, en tournée géologique avec leur professeur, venaient de quitter la maison. Un des administrateurs des mines voisines y avait séjourné lui-même deux ans auparavant, et je trouvai quelques-uns de ses livres, empilés sur une tablette, dans la chambre qu'on me donna. Il avait laissé là ces fidèles compagnons de ses heures de loisir, espérant venir les rejoindre. Comme j'arrivais, un Canadien était installé à la buvette. Il vint à moi, m'accosta familièrement dans un français de fantaisie. Ce visiteur sans gêne se disait déjà mon compatriote. Je lui demandai ce qui l'avait amené : « Je suis spéculateur et *agent de lois*, me répondit-il du ton le plus dégagé, comme un autre aurait dit : négociant ou ingénieur. J'étudie le prix des terrains, je redresse les limites des concessions, je relève les erreurs du cadastre, et il y en a. » Je le retrouvai quelque temps après sur le *railroad* qui va de l'Anse à Marquette. Il descendit sur la principale mine, et s'apprêtait à recommencer sur ce point les hauts faits qui l'avaient illustré à Calumet. Le Lac-Supérieur nourrit bon nombre de ces aventuriers.

Le chemin de fer qui part d'Hancock sur la rive gauche du Portage ne va pas encore jusqu'à l'extrémité nord de la péninsule de Keweenaw. Il s'arrête à Calumet. Je voulais pousser plus loin. Une méchante carriole découverte, aux bancs de bois, et qui porte les lettres, va de Calumet à Eagle-River, et de là le lendemain à Copper-Harbor. Ce véhicule ne me tentait guère. Le patron de l'hôtel me proposa son *buggy* pour la somme de seize dollars. Il m'en avait coûté moitié moins pour venir de Chicago à Marquette;

mais l'honorable patron me dit qu'il me conduirait lui-même et me mènerait en un jour. Le lendemain matin, à l'heure dite, il prétexta une névralgie (je crois qu'il avait bu trop de whisky la veille) et me donna pour automédon un commis-voyageur en machines venu des États atlantiques, d'une des principales usines du Connecticut. Celui-ci, qui avait à visiter les mines pour y prendre des commandes, trouvait bon de faire le voyage gratis. L'homme avait l'air jovial. Il était un peu corpulent, haut en couleur, parlait volontiers, aimait, disait-il, les Français, la vie joyeuse, le bon vin; bref, c'était une façon de Rabelais américain comme je n'en ai jamais rencontré aux États-Unis. Ce fut du reste pour moi un guide précieux. Nul ne connaissait mieux que lui tous les pas que nous avions à franchir, toutes les mines que nous allions traverser, et tous les gens de la route, qu'il visitait depuis six mois. Sans ce cicérone providentiel, on serait mort de faim, car il n'y a nulle part une auberge. Nous faisons halte au milieu du jour à une maison où il a des amis et où nous sommes reçus à bras ouverts.

De Calumet à Copper-Harbor, nous traversons toutes les mines du comté de Keweenaw, dont beaucoup sont inexploitées. L'une d'elles porte le nom du père Allouez, comme ailleurs il en est une autre qui rappelle celui de Mesnard. Partout le souvenir des premiers découvreurs du lac a été pieusement conservé : n'avons-nous pas déjà salué Marquette? Nous visitons deux ou trois de ces mines, entre autres celle de *Copper-Falls*, qui a été de tout temps fameuse, et où l'on a surtout fouillé le banc volcanique cuivreux dit *Ash-Bed* ou lit de cendres. Avant d'arriver à cet endroit, au mouillage de *Eagle-River*, situé à l'embouchure de la rivière de ce nom, nous rencontrons sur la plage d'énormes blocs de métal natif, provenant du

découpage des grandes masses souterraines de la mine de Cliff, et prêts pour l'embarquement. Le *steamer*, en passant, en charge toujours quelques-uns. Il en est qui pèsent jusqu'à 10 000 kilogrammes et valent 25 000 francs. Les voleurs perdraient leur temps de s'attaquer à ces masses pesantes, qu'on ne peut remuer qu'avec de fortes grues ; ils ne cherchent même pas à en tailler des parcelles. La masse gît à terre, informe, béante, aux reliefs contournés, caverneux, tachée çà et là de vert-de-gris. La pluie et l'air l'ont revêtue d'une patine bronzée comme celle des vieilles médailles.

Notre halte à Eagle-River dure peu. La cour de district y tenait ce jour-là ses assises, mais nous n'avions rien à démêler fort heureusement avec les juges américains : nous préférons aller nous restaurer à Copper-Falls. Après le repas et la visite de la mine, nous prenons congé de nos hôtes gracieux et remontons dans notre *buggy*. Nous avançons presque tout le temps dans une forêt de pins, de sapins et de cèdres, sur une route étroite où à peine il y a place pour notre petit véhicule. Les écureuils, grimpant dans les arbres ou s'élançant gracieusement d'une branche à l'autre, çà et là quelque poule sauvage qui s'envole tout effarée à notre approche, sont à peu près les seuls habitants de ces bois. Les longs serpents, dont la morsure n'est pas venimeuse, restent cachés sous l'herbe, et les moustiques, les mouches noires et les mouches de feu, avec lesquelles je devais bientôt faire connaissance, nous laissent tranquilles. Les mouches de feu, presque microscopiques, se glissent sous la peau et vous saignent littéralement. Le cou, les mains, se couvrent d'enflures, et la morsure de ces insectes invisibles laisse des traces qui durent longtemps. On n'a d'autre moyen d'éloigner ces voisins incommodes que d'allumer un grand feu, ou,

comme les Indiens, de s'oindre la peau de pétrole. Le civilisé est rebelle à ce remède répugnant; le bûcheron canadien, travaillant sur place, recourt volontiers au premier.

Aux bois résineux que nous rencontrons tout le long de la route se mêlent quelques bois d'essence dure, tels que des chênes, et des bois plus tendres, des peupliers, des cerisiers sauvages. De hautes fougères cachent le sol. En hiver, celui-ci disparaît sous un épais manteau de neige. On ne peut plus parcourir ces routes qu'en traîneau. Le froid alors est très-vif, et il peut arriver, comme cela a eu lieu pour l'hiver de 1875, que le thermomètre descende jusqu'au delà du point de congélation du mercure, c'est-à-dire à 40 degrés au-dessous de zéro. On n'est cependant qu'à la latitude du nord de la France. La science n'a pas encore trouvé de raison valable pour expliquer ces froids excessifs de l'hiver et cette différence de climat avec ceux des mêmes latitudes européennes. Sans doute le nord de l'Europe est visité par le courant chaud du *gulf-stream*, cet immense fleuve sous-marin parti du golfe du Mexique et qui adoucit si étonnamment notre atmosphère. Le rivage atlantique de l'Amérique du Nord est à son tour baigné par un contre-courant venu des mers polaires : mais comment se fait-il que les étés, de Québec à Washington, de New-York à Saint-Louis, sont si intolérables, souvent même plus chauds que sous les tropiques? Hiver comme été, la saison est extrême, et le même fait se révèle dans la partie orientale du continent asiatique, où les hivers et les étés de Pékin rappellent ceux de New-York.

Les grands froids semblent ranimer la vie. Les parties en traîneau sont parmi celles que préfèrent les Américains. On se visite, on se réunit à des pique-niques, à des

dances, à des fêtes de tout genre ; on essaye de passer le plus gaiement les mois où le lac est gelé sur ses bords et où les communications par eau sont interrompues, où il y a même d'assez fréquents chômages sur les *railways* à cause de l'amoncellement des neiges. Le traîneau n'est pas le seul moyen de locomotion : on a aussi la raquette, semblable à celle qui lance le volant, un jeu emprunté aux Peaux-Rouges. La raquette qui sert à marcher sur la neige est seulement beaucoup plus large et d'une forme ovale très-allongée. On y appuie le pied comme sur une sandale, non sans avoir auparavant chaussé une paire de mocassins en peau souple. On conçoit qu'avec la raquette, le poids du corps étant réparti sur une surface beaucoup plus grande, on a une bien moindre tendance à enfoncer. Armé de cet appareil, on court sur la neige par mouvements alternatifs, à peu près comme dans l'exercice ordinaire du patineur sur la glace, moins vite sans doute, car on ne glisse pas, et l'on a une résistance à vaincre, puisque la raquette pénètre toujours d'un centimètre ou deux dans la neige plus ou moins congelée. Cet ingénieux appareil a été bien vite adopté par les blancs. Il n'est pas rare d'en rencontrer au moins une paire dans toute maison du lac. L'Indien qui le premier a inventé la sandale à courir sur la neige, comme celui qui trouva le canot d'écorce de bouleau pour franchir les rapides, étaient l'un et l'autre des hommes de génie. Ce sont peut-être les deux seuls que la grande nation algonquine ait produits en dehors de ses guerriers et de ses orateurs.

Avant que les chemins de fer eussent rejoint le Lac-Supérieur, c'est par le moyen des raquettes que des Indiens fidèles portaient les dépêches de la poste l'hiver. Ils allaient chargés de leurs sacs et couraient sur la neige. Si une tourmente survenait, s'ils se trouvaient trop em-

barrrassés en route, ils laissaient une partie de leur charge au pied d'un arbre, et revenaient la prendre plus tard; les passants n'avaient garde d'y toucher. Une régularité, une exactitude extrême, n'étaient pas de rigueur. Ces coureurs de la poste indienne sont comme les frères des fameux messagers persans, qui remontent au temps de Darius. Ceux-ci portent de même leurs sacs de dépêches en courant, et lorsqu'ils s'endorment en chemin, harassés de fatigue, ils ont soin d'allumer une cordelette de chanvre, la passent autour de leur doigt de pied pour être réveillés à l'heure et reprendre leur course.

L'alimentation du Lac-Supérieur semble se faire principalement au moyen de sources souterraines dont la plupart viennent des régions septentrionales; même en été l'eau du lac est très-froide, presque glacée. En tout temps, la limpidité est telle qu'on voit le fond à plusieurs mètres de profondeur. En hiver, en faisant un trou dans la glace et se couvrant la tête d'une étoffe noire, si l'on applique l'œil sur ce trou, on répète en grand l'expérience de la *chambre claire* des physiciens. Le volume des eaux du lac est à peu près constant, car le niveau varie peu. Cependant on a relevé, à des époques irrégulières, des exhaussements et des abaissements restés jusqu'ici sans explication. Il n'y a pas de marées périodiques; il y a par moments des raz de marée, c'est-à-dire que le flot envahit tout à coup le rivage par un ou deux bonds, puis se retire, pour recommencer quelquefois, et c'est tout. Cet étrange phénomène a lieu aussi dans les mers tropicales, où il est très-fréquent, par exemple, sur les côtes des îles Maurice et de la Réunion, dans l'Océan indien. Là, on a essayé de s'en rendre compte en imaginant des éruptions volcaniques sous-marines. Ceci nous semble, surtout pour le cas des raz de marée du Lac-Supérieur, n'être pas une

explication acceptable, car personne n'a reconnu ces volcans.

Partis le matin de Calumet de très-bonne heure, nous n'arrivâmes que sur le tard. Après Copper-Falls vient la rade pittoresque d'Eagle-Harbor. Sur le lac, par les temps clairs, on devine l'île Royale, dont se profile à l'horizon la silhouette indécise ; elle apparaît comme un mirage. A notre droite, se dresse le mont Houghton ; il rappelle le nom de l'infortuné géologue qui, le premier, en mesura et gravit la cime. L'air est d'un calme, d'une transparence infinie, la température très-douce, quand on grille à l'ombre de New-York ou à Boston. Bien peu d'endroits défrichés; le blé vient mal, le sarrasin, le seigle, l'avoine, donnent seuls quelque pauvre récolte ; la pomme de terre pousse à souhait. Les défrichements peuvent aussi se cultiver utilement en prairies.

Nous recoupons, sous les sombres conifères, de petits ruisseaux qui gazouillent à l'ombre et courent sur les galets et la roche polie, où pend un flocon de mousse verte. Une personne charitable a laissé en cet endroit un seau et un verre de fer-blanc; chacun peut se désaltérer à l'aise : notre cheval s'abreuve avec délices. Il connaît bien le lieu, il aurait refusé d'aller plus avant, si l'on ne se fût pas arrêté. La forêt est silencieuse, et l'on n'y entend chanter ni le rossignol, ni la fauvette, ni même la cigale ou le grillon. Aucun papillon, aucune libellule aux ailes diaprées n'égaye de ses vives couleurs le paysage autour de nous, où d'ailleurs arrivent à peine les rayons du soleil; le calme de la nature est complet. Un peu plus loin apparaissent des puits de mine abandonnés, des maisons d'exploitation, des villages d'ouvriers veufs d'habitants. Tout le monde est parti, et rien n'est désolant comme ces ruines, si jeunes en ce morne désert. Les

portes sont ouvertes ou absentes, les vitres manquent aux fenêtres, les mauvaises herbes ont envahi le jardin. Il semble que par une de ces ouvertures une tête humaine va paraître, ou au moins quelque animal familier. Il n'en est rien, et ces tristes lieux ne racontent que la désespérance et la fuite. C'est là l'éternelle histoire dans les mines américaines. Les *placers* de Californie, surtout aux premiers temps de l'exploitation de l'or, ont vu se dérouler bien d'autres péripéties, et souvent présenté, du jour au lendemain, le spectacle d'un silence de mort succédant à la plus turbulente agitation.

La variété fait le charme de tout voyage. Voici, comme opposition au précédent tableau, le lac des Moustiques aux eaux bleues, Copper-Harbor avec sa double baie, dont celle de Fanny-Hoe est tout entourée d'arbres; voici le fort Wilkins avec ses casernes et ses palissades, abandonné depuis longtemps, et les deux phares aux tours blanches, sur lesquelles viennent prendre leur relèvement les *steamers* et les voiliers qui entrent dans le « port du cuivre ». Là est la grande mine de Clark, où je retrouve deux Français, l'un propriétaire, l'autre directeur de cette exploitation. Bientôt un élève de l'École des mines de Paris, qui a eu l'heureuse idée de faire son voyage d'instruction au delà des mers, vient nous rejoindre, et nous buvons ensemble à la France : trois mille lieues nous en séparent. De la maison où nous sommes logés, nous dominons le lac, dont la vue à cette hauteur encadre admirablement le paysage. Un vieux sachem, un Chippeway converti, Baptiste, qui erre par ces parages, veut bien consentir à alimenter notre table. De chef de tribu, il s'est fait marchand de poisson, et nous vend des truites saumonées et du *white fish*, qu'il pèse gravement à la romaine. Les mauvaises langues disent qu'elle est à

faux poids. Le *capitaine* de la mine, l'Irlandais O'Connor, qui prétend descendre des rois d'Irlande, nous pilote dans les travaux. Il avait, comme tous ses compatriotes, la mauvaise habitude de s'enivrer. Un jour, il a fait le serment de ne plus boire que de l'eau pendant quatorze ans, et il l'a tenu ; il vient de le renouveler pour quatre ans. Son fils, qui n'a rien juré, est toujours ivre.

La mine de Clark appartient à MM. Estivant, qui ont fait faire en France tant de progrès à la métallurgie du cuivre, et qui ont leurs usines à Givet dans les Ardennes. On a plaisir de retrouver de tels hommes à l'étranger, et il serait bon que l'énergie et les capitaux de nos industriels vinssent plus souvent se montrer à l'œuvre au dehors : notre pays ne peut qu'y gagner. La mine de Clark est citée parmi celles qui ont été exploitées au Lac-Supérieur avec le plus de patience et d'esprit de suite. Les magnifiques installations qu'on vient d'y achever ne sauraient être passées sous silence. Les Américains, qui ont l'habitude d'aller plus vite et plus brutalement, ne songent pas toujours à assurer ainsi l'avenir. Enfin il y a je ne sais quoi d'attachant dans ce village d'ouvriers aux maisons de bois çà et là éparses, dans cette école, dans cette chapelle, perdus au fond de ces solitudes, et où l'on entend parler couramment notre langue. La plupart des bûcherons, des charpentiers et des terrassiers, occupés en grand nombre, sont Canadiens, et se montrent, comme partout, rebelles aux rudes consonnances de l'anglais.

Le minerai de cuivre est obtenu et traité à Clark comme dans les autres établissements du lac. Tous les perfectionnements réclamés par l'art des mines ont été ici introduits, souvent inventés. Ainsi l'on fait usage dans les galeries de perforateurs mécaniques analogues à ceux employés au tunnel du mont Cenis, et l'on extrait au de-

hors le minerai au moyen de machines à vapeur. Là on le jette sous des pilons en fer, qui le broient. La poussière minérale est amenée par un courant d'eau sur des tables dormantes, à secousses ou tournantes, sur des tamis oscillants, et finalement dans des labyrinthes où l'eau fait de très-nombreux circuits avant de s'échapper. C'est ainsi, en dernière analyse, que le cuivre est séparé de sa gangue. Les paillettes de métal, mêlées à des particules, à des paillettes d'argent, sont recueillies. On met à part autant que possible les morceaux qui renferment de l'argent. La moyenne de rendement des minerais ne dépasse pas 3 pour 100 de cuivre, c'est-à-dire que la roche abattue, triée, pulvérisée et lavée, ne donne pas plus de 3 parties de métal sur 100 de gangue. Le cuivre brut ainsi obtenu est prêt pour l'expédition. Il est encore mêlé d'un peu de matière stérile, mais l'ensemble contient au moins 80 pour 100 de cuivre métallique pur. Ce chiffre, comparé au précédent, donne le taux de l'enrichissement obtenu.

Les minerais qui n'ont pas besoin d'être enrichis sont ceux qu'on nomme le cuivre à baril et le cuivre en masse. Le premier, qui se compose de métal en morceaux plus ou moins gros, séparés à la main ou retrouvés sous les pilons, est ainsi nommé parce qu'il s'embarque directement dans des barils; le second, parce qu'il comprend les masses, les blocs les plus volumineux, lesquels, amenés à la plage, sont descendus à fond de cale par des grues. Tout ce cuivre, en poudre, en morceaux ou en masses, est fondu soit à Hancock, soit à Détroit, où les cheminées de l'usine la nuit servent comme de phares aux navires. En 1868, nous avons vu aussi traiter à Pittsburg, en Pensylvanie, les masses cuivreuses du Lac-Supérieur. Finalement le métal est raffiné et coulé dans des moules,

où il prend les formes que le commerce réclame, celle de lingots, de pains ou de plaques. Il y présente cette belle couleur rouge, soyeuse, irisée à la surface, et cette malléabilité, particulière au cuivre, qui le rend apte à s'aplatir sous le marteau sans se rompre. On l'expédie surtout à New-York, le principal marché du métal aux États-Unis. La production totale des mines du Lac-Supérieur a dû atteindre 18,000 tonnes de cuivre en 1875 ; elle a toujours été en augmentant depuis que les mines sont ouvertes. Dans les premiers temps, un sourire d'incrédulité, surtout sur les places européennes, accueillit la nouvelle de la fécondité de ces mines. On ne regardait les spécimens extraits que comme une curiosité minéralogique, mais il fallut bien vite se rendre à l'évidence ; aujourd'hui ces mines viennent immédiatement pour la production après celles du Chili, qui fournissent la moitié de tout le cuivre consommé sur le globe.

Les ingénieurs du vieux monde ont tout à apprendre à visiter ces gisements, uniques dans leur genre. En ce qui regarde l'exploitation et la préparation mécanique, tout y est porté à un degré de perfection qui rarement a été dépassé. Il le faut bien, puisqu'en un pays si éloigné, où tout manque, où la main d'œuvre est des plus chères et varie de 3 à 5 dollars par jour, on travaille avec profit des mines dont la richesse moyenne en cuivre ne dépasse pas 3 pour 100. Ce titre est partout, fût-ce dans les mines d'Allemagne, où l'ouvrier vit à si bon marché, la dernière limite du minimum, même en tenant compte que le cuivre est à l'état métallique. C'est ici surtout qu'il faut voir travailler les *rock-breakers*, ou machines à concasser la roche, qui prennent entre leurs puissantes mâchoires d'acier les plus forts blocs pierreux sortis de la mine et les font éclater avec la même aisance qu'un casse-noix le fruit

qu'on lui présente. Le génie américain, si fécond dans les inventions mécaniques, est ici sans cesse en éveil et a reculé les limites de l'audace. Le fameux pilon de Ball peut broyer par jour à lui seul jusqu'à 100 000 kilogrammes de minerai. On peut mesurer le progrès accompli en rappelant que la vieille flèche allemande écrase à peine 1000 kilogrammes, le pilon anglais de la Cornouaille 2000 kilogrammes, et le *stamp* californien le plus perfectionné 4000 kilogrammes. Il est curieux de voir l'outil mastodonte du lac, soulevé directement par la vapeur comme les marteaux-pilons des grandes forges, se dresser et retomber ensuite de tout son poids sur les énormes blocs rocheux qu'il pulvérise d'un seul coup. Le bruit formidable s'entend de très-loin; le puissant engin ébranle le sol comme un tremblement de terre, et il faut toujours l'asseoir sur les fondations les plus épaisses et les plus solides pour qu'il ne démolisse point par ses percussions répétées l'édifice où il est établi.

Le moment est venu de révéler quelques faits étranges se rapportant à un cas particulier de l'exploitation des gîtes du Lac-Supérieur, qui furent jadis fouillés par une race aborigène de mineurs émigrants, différents des Indiens d'aujourd'hui. On a retrouvé des excavations recouvertes par la terre végétale et où des arbres d'un âge de plusieurs siècles, par exemple, un pin vieux de quatre cents ans, avaient poussé. Dans une de ces tranchées antiques, on a signalé des restes de soutènements informes, d'étais en bois, sous un énorme bloc métallique, que les mineurs de ces temps inconnus avaient essayé de soulever, et dont, de guerre lasse, ils avaient détaché des morceaux, sans doute avec le couteau ou la hache de silex. Sur quelques points, la roche pierreuse semblait avoir été attaquée par le feu pour être rendue plus friable. Ce pro-

cédé, dont les anciens ont fait usage en d'autres contrées, est encore employé dans quelques mines d'Allemagne. Avec les blocs de cuivre natif, les exploitants aborigènes fabriquaient des haches, des pointes de lance, des couteaux, des poinçons, qu'on a çà et là retrouvés. A Houghton, nous avons vu aux mains d'un vénérable pionnier de la presqu'île de Keweenaw une série de ces instruments récemment déterrés près du Portage, et qui feraient envie à bien des musées, tant ils sont d'une conservation intacte, d'une forme élégante, et tant est belle la patine qui les recouvre.

De la plupart des anciennes excavations on a extrait quantité de marteaux de pierre, ronds ou ovales, avec une rainure au milieu pour l'emmanchement. En un endroit, les mineurs avaient mis leurs marteaux en tas avec ordre, et l'on en trouva tant qu'on en chargea une charrette. Quand on dispose ainsi ses outils, c'est avec une idée de retour. Pourquoi ces ouvriers n'avaient-ils plus reparu? Tout semble faire croire que c'étaient des émigrants partis du Sud, qu'ils ne travaillaient que l'été, pendant la bonne saison, et s'en allaient l'hiver aux premiers froids. Qu'auraient-ils fait, que seraient-ils devenus, quand trois pieds de neige couvraient le sol pendant des mois entiers? Dans les tumulus funéraires du Missouri, de l'Illinois, de l'Ohio, on retrouve des haches, des couteaux de cuivre, provenant précisément des exploitations du Lac-Supérieur. Qui a édifié ces tumulus ? Nul ne le sait. Qui a exploité les mines du lac? On l'ignore également ; mais c'est évidemment la même race qui apparaît ici et là, et dans les deux cas elle est différente des Indiens actuels, qui ne bâtissent pas de tumulus et n'ont jamais exploité de mines. Là-dessus, les récits des missionnaires du dix-septième siècle ne laissent pas de doutes. Aucune tradition,

aucune légende sur les anciennes exploitations de cuivre chez tous les Indiens des lacs. C'est au plus si quelques-uns portent par hasard une amulette de ce métal ; ils n'osent pas même toucher à un gros bloc de cuivre natif, qui apparaît sur la rive méridionale du Lac-Supérieur. Ils prétendent que c'est le Grand-Esprit, le manitou des eaux, et que le sacrilége qui voudra y porter la main mourra. Quand les missionnaires arrivèrent, il y avait d'ailleurs plusieurs siècles que les exploitations étaient abandonnées ; nous venons d'en donner la preuve. La date et les véritables auteurs de ces exploitations, voilà les données d'un problème de plus à poser dans l'ethnologie américaine, qui en a déjà tant à résoudre. Les savants des États-Unis appellent, faute de mieux, les aborigènes qui, à une époque encore inconnue, peuplèrent le centre de l'Amérique du Nord et qui, comparés aux indigènes venus après eux, semblent semi-civilisés, les *mound-builders* ou bâtisseurs de tumulus. Ceux-ci seraient non-seulement les mêmes qui auraient exploité les mines de cuivre du Lac-Supérieur, mais encore strié d'hiéroglyphes les granits en place de la Californie et de l'Arizona, laissé partout des débris, des amas de poteries, de silex éclatés ou taillés, d'ossements d'animaux incinérés, de coquilles comestibles amoncelées, enfin de meules portatives en porphyre, usées par le rouleau et destinées à broyer le maïs. Qui sait si les Atlantides dont parlait Platon sur la foi des prêtres égyptiens ne seraient pas ces mêmes aborigènes ?

Une plus longue dissertation sur ces points ténébreux de l'histoire primitive américaine est ici hors de propos. Il faut revenir en arrière, non pour saluer une race mystérieuse, les premiers habitants d'un continent assurément plus ancien que l'Europe, mais pour résumer ce qui a été dit. Nous avons constaté une fois de plus que le progrès

matériel existe partout aux États-Unis : autour des grands lacs, au nord-ouest, comme dans l'extrême ouest et le sud de l'Union. Partout on défriche, on exploite le sol et le sous-sol, partout on plante et l'on cultive. Autour des grands lacs, c'est une nature vierge et fertile qui s'ouvre, et deux colonisations rivales, bien qu'à peu près semblables, y sont aux prises : la colonisation américaine sur la rive méridionale des lacs et tout autour du lac Michigan, la colonisation anglo-canadienne sur la rive septentrionale. Un jour, ces deux colonisations n'en feront sans doute qu'une seule, et le drapeau étoilé de l'Union flottera des glaces du pôle au golfe mexicain, peut-être même jusqu'à l'isthme de Panama. En attendant il faut bien faire une halte au milieu des agrandissements prodigieux que les États-Unis ont eus depuis trente ans. C'est vers l'époque où ils achetaient aux Indiens chippeways la presqu'île de Keweenaw qu'ils convoitaient déjà la Californie. C'est assez d'extension pour à présent ; leurs hommes d'État les plus avides le pensent eux-mêmes. Il faut coloniser, peupler, bâtir, vivifier tout cet immense espace, et aucune localité ne paraît plus propice à recevoir de nouveaux essaims de travailleurs que la presqu'île féconde de Keweenaw et les bords prospères du Lac-Supérieur. C'est à cette partie du Michigan que semblent surtout s'appliquer l'heureuse devise de cet État : *Si quæris peninsulam amœnam, circumspice ;* — « Si tu cherches une péninsule gracieuse, la voici ! »

CHAPITRE VI

LES RICHESSES SOUTERRAINES

I

Fécondité minérale des États-Unis.

Un homme d'État anglais a dit que l'avenir était au peuple qui produirait le plus de houille. Si cette prédiction de Robert Peel doit se vérifier, aucune contrée plus que les États-Unis de l'Amérique du Nord n'a le droit d'en revendiquer l'application. Les bassins carbonifères de ce pays ont des dimensions qui sont en rapport avec l'étendue du continent lui-même, et alors que la Grande-Bretagne, depuis quelques années, scrute avec émotion les réserves de domaines souterrains, les États de l'Union fouillent toujours plus ardemment leurs richesses houillères sans se demander encore s'il est possible d'assigner une limite à la durée, sinon aux confins de cette exploitation. Les seules mines de la Pensylvanie ne sont-elles pas aussi étendues que toutes celles de l'Angleterre, et tous les gisements

des États-Unis ensemble n'ont-ils pas une superficie vingt-fois plus grande? La houille dispense partout la lumière, la chaleur, la force, le mouvement; elle est l'âme de tous ces ingénieux mécanismes qui suppléent de plus en plus aux bras de l'homme, dont l'emploi est si cher en Amérique. C'est pourquoi il n'est pas un point des États-Unis révélant un indice de charbon où le gîte ne soit immédiatement interrogé, attaqué, recoupé par des galeries ou des puits, et cela, quelque éloigné qu'il soit, au pied des Montagnes-Rocheuses ou sur les rivages du Pacifique, dans le Colorado ou en Californie.

Ce n'est pas seulement de houille que la nature a été généreuse envers l'Amérique du Nord, c'est aussi de ce minerai qui ne peut plus se passer de la houille et avec lequel on produit le métal à la fois le plus utile, le fer. Ce minerai est là-bas partout répandu en amas, en filons, en couches épaisses et même en véritables montagnes : témoin ces gîtes fameux de la Pensylvanie, du Missouri, du Michigan. La houille sert à traiter le minerai dans de vastes foyers. Le métal sort de la pierre à l'état de fonte, transformée bientôt en fer et acier. Ici comme en d'autres contrées, les gîtes ferrifères marchent volontiers de conserve et font bon voisinage avec les gîtes houillers; ils sont même quelquefois en concordance, en superposition complète avec eux. Ce qui est plus important, c'est que le chiffre de la production, pour la houille comme pour le fer, est allé en croissant dans des proportions très-rapides. Les États-Unis produisent aujourd'hui en houille le tiers, et en fer la moitié du chiffre de la Grande-Bretagne, qui est de beaucoup, en ces deux matières, le pays le plus fécond du globe; demain ils l'auront atteinte, et dès lors ils la laisseront bien loin derrière eux.

Une troisième substance minérale, vulgaire comme les

précédentes et devenue presque aussi indispensable aux usages quotidiens des sociétés civilisées, est le pétrole. Proche parent de la houille, et lui-même houille liquide, on peut le dire, le pétrole est surtout employé comme lumière, et à ce titre il fournit aux ménages et aux ateliers industriels l'éclairage le plus économique. Les États-Unis ont véritablement le monopole de cette utile matière, qui avant eux, depuis le temps des Babyloniens, des Égyptiens et des Perses, n'était qu'une curiosité minéralogique. La nature, dans la distribution qu'elle en a faite au globe, s'est montrée encore plus prodigue envers les États-Unis que pour les produits précédents. Elle a semé sous le sol, principalement en Pensylvanie, des lacs de cette houille fluide, et donné à ce seul État à peu près le privilége exclusif de la production du pétrole. Les extractions déjà énormes des premières années sont maintenant de beaucoup dépasssées, et l'on ne sait où s'arrêtera cette récolte toujours plus abondante de l'huile de pierre.

Ces faits n'ont rien de surprenant aux États-Unis, car il serait facile de constater pour d'autres produits souterrains, soit parmi les métaux plus ou moins communs, le plomb, le zinc, le cuivre, le mercure, soit parmi les metaux précieux, l'or et l'argent, des phénomènes analogues. Les mines de plomb du Wisconsin et du Missouri égalent celles de l'Espagne, et les mines de zinc de ces deux États celles de la Belgique, de la Silésie et de la Sardaigne ; les mines de cuivre du Michigan sont les rivales de celles du Chili, et New-Almaden de Californie a fait pâlir pour toujours l'Almaden d'Espagne, exploité depuis les Phéniciens. Est-il besoin de rappeler que l'Australie elle-même n'a jamais produit plus d'or que la Californie ? Et toutes les mines de l'Amérique espagnole, hier encore si réputées, ont-elles jamais donné une quantité annuelle d'ar-

gent Égale à celle que fournit aujourd'hui le seul État de Nevada? En vérité, quand on réfléchit à ces choses, on est conduit à se demander s'il y a là un simple phenomène de hasard, ou si la nature, qui semble ne rien faire en vain, avait quelques vues secrètes lorsqu'elle favorisait avec une préférence si marquée la partie du continent américain où devaient s'asseoir et s'étendre un jour les États-Unis.

II

Le charbon.

Si l'on jette un coup d'œil sur la carte géologique qui accompagne le dernier volume du neuvième recensement des États-Unis, récemment publié par le gouvernement fédéral, on remarque une énorme tache noire courant dans la direction des monts Alleghanys ou Appalaches, qui est celle des côtes de l'Atlantique, et traversant les États de Pensylvanie, Ohio, Maryland, Virginie, Kentucky, Tennessee, Alabama. Trois autres taches, dont une est plus étendue encore que la première, et situées toutes les trois en arrière de celle-ci, empâtent la moitié de l'État de Michigan, ceux d'Illinois et d'Indiana, enfin ceux de Missouri, Iowa, Kansas, Arkansas et Texas. C'est là l'indication conventionnelle de la surface occupée par les principaux bassins houillers des États-Unis. Si l'auteur n'a pas fait mention d'autres gîtes carbonifères, c'est que la faible étendue de quelques-uns de ces gîtes relativement aux premiers aurait à peine permis de les indiquer par

un point sur la carte. Ces dernières mines s'étendent entre autres au pied des Montagnes-Rocheuses dans l'État de Colorado, ou sont disséminées le long du grand chemin de fer du Pacifique à travers les territoires de Wyoming et d'Utah. Il faut noter enfin celles qui gisent dans l'Orégon ou en Californie, au pied du Mont du Diable, près de la baie de San-Francisco.

Les gisements de Pensylvanie sont de beaucoup les plus renommés, les plus productifs. A lui seul, cet État extrayait en 1872 environ les trois quarts de tout le combustible que fournissait l'Union, et les deux tiers de sa production totale, qui était alors d'environ 30 millions de tonnes[1], se composaient de charbon anthraciteux. L'anthracite ou charbon de pierre, proprement dit, — à la houille friable, bitumineuse, doit seul être réservé le nom familier de charbon de terre, — l'anthracite n'est exploité qu'en Pensylvanie en grandes masses; l'extraction en est peu importante dans les États de Rhode-Island et de Massachusetts. C'est l'idéal du charbon fossile, presque du charbon pur comme le diamant. Enlevez-lui quelques centièmes de cendres et donnez-lui la limpidité qui lui manque, vous aurez la reine des gemmes. Il est tel échantillon d'anthracite qui renferme au delà de 95 pour 100 de carbone fixe; le peu qui reste est dévolu aux matières volatiles, qui ne consistent souvent qu'en un peu d'eau combinée ou interposée, et aux cendres. Les Américains sont fiers de ce combustible et remarquent que leur pays seul en est largement doté. En Europe, un coin de la Grande-Bretagne, le pays de Galles, où sont les mines de Swansea, et un département de France, l'Isère, où sont les mines de la Mure, en produisent seuls des quan-

[1] La tonne américaine et anglaise est de 1016 kilogrammes.

tités assez notables, et encore la qualité n'en est pas comparable à celle de l'anthracite américain. Celui-ci est toujours compacte, dur, d'un noir de jais, d'un éclat semi-métallique, ne tache jamais les doigts, ne produit ni poussière ni fumée. Grâce à la quantité considérable de carbone qu'il contient, il développe entre tous les combustibles minéraux le maximum de chaleur ; c'est comme du coke naturel. L'anthracite est par excellence le combustible domestique. Le *cannel-coal* des Anglais, cette houille terne, chargée de bitume, qui s'allume comme de la chandelle et jette une flamme vive et blanche, n'a pu lui ravir que quelques foyers des maisons riches ; lui, on le rencontre dans tous les poêles, dans toutes les cheminées. Comme il exige un assez grand tirage, il n'est pas utilisé seul à bord des navires à vapeur : il faut pour cela le mélanger à des combustibles bitumineux. Comme il ne colle pas en brûlant à la façon de la houille maréchale, il est aussi impropre à la forge ; mais ces énormes foyers où l'on traite le minerai de fer, les hauts fourneaux, l'emploient avec avantage au lieu du coke ou de la houille flambante crue. En 1868, à Hokendauqua (Pensylvanie), nous l'avons vu jeter en blocs volumineux dans la gueule des fours, et nous avons salué là l'inventeur de ce procédé métallurgique, le vénérable M. Thomas, venu en 1840 du pays de Galles pour apprendre aux Américains à consommer l'anthracite dans le traitement du minerai de fer.

C'est dans l'est de la Pensylvanie que sont concentrés les charbons anthraciteux. Ils occupent trois bassins distincts, superficiellement peu étendus, très-rapprochés, de directions sensiblement parallèles, et qui sont quelquefois appelés du nom des cours d'eau qui les traversent, le Schuylkill, le Lehigh et la Lackawanna. La première et

la seconde de ces rivières sont des affluents de la Delaware, qui passe à Philadelphie, la troisième se jette dans la Susquehanna, dont l'embouchure est au-dessous de celle de la Delaware. Le pays où sont dispersés les mines et les chantiers d'exploitation est magnifique. Les cours d'eau qui l'arrosent roulent à travers des roches schisteuses, feuilletées, distribuées pittoresquement, des eaux claires, poissonneuses, teintées de vert. Une partie de ces cours d'eau est naturellement navigable, l'autre a été canalisée, et il est commun de voir les canaux aller parallèlement avec le rail, qui s'allonge ici de tous côtés. La voie d'eau, bien que moins rapide, est plus économique que la voie ferrée, ce dont il faut tenir compte dans le transport des charbons. Les arbres qui couronnent la crête et le flanc des vallées, les chênes, les hêtres, le châtaignier, le noyer, l'érable, et sur les plus hautes cimes les pins et les sapins, distribuent partout la verdure et l'ombre, et maintiennent dans l'air une humidité bienfaisante. Ces forêts ont été de tout temps exploitées. Les troncs les plus gros, les plus sains, abattus à la hache, débités à la scie, fournissent au mineur une partie des étais dont il a besoin pour soutenir ses puits, ses galeries, ou les pièces équarries qui lui servent à façonner la charpente des engins particuliers qu'il emploie.

Dans cet État de Pensylvanie, caressé avec tant d'amour par la nature, l'histoire commence de bonne heure ; il faut remonter à deux siècles pour arriver aux temps héroïques de la colonisation, si rapprochés du présent pour d'autres États. Nous sommes sur la terre de Penn, l'hôte fidèle et pacifique des Indiens Delawares, tout près de Philadelphie, la *cité de l'amour fraternel*, qu'il fonda en 1682, — à Reading, dont les quakers jetèrent également la première pierre vers le milieu du siècle passé. Peu de

villes américaines sont aussi heureusement situées et aussi belles que celle-ci. Elle domine une riche plaine semée de céréales, bornée à l'horizon par la ligne bleue et doucement ondulée des montagnes. Reading montre avec orgueil aux visiteurs sa cour de justice, ses églises monumentales et son joli cimetière, qui, dans ce pays où le champ de l'éternel sommeil est transformé partout en jardins fleuris et en promenades pleines d'ombre, mérite encore d'être cité.

Franchissons les années et regardons autour de nous. De nouveaux centres de population se sont créés, Pottsville, Tamaqua, Danville, Allentown, Scranton, Wilkesbarre, séjour des mineurs, des fondeurs, des forgerons, des mariniers, — Williamsport, où sont d'importantes scieries de bois, Harrisburg, qui renferme après Pittsburg les plus vastes fonderies, les plus grandes forges et fabriques d'acier. Partout règne l'aisance, ce qu'on nomme ici le *comfort ;* partout des magasins abondamment pourvus, des rues bien alignées, des places larges, aérées, plantées d'arbres, des édifices élégants, somptueux. Le bien-être général réagit sur les habitudes privées. Il y a dans quelques *cottages* de mineurs, entourés d'un jardin, une espèce de luxe ; on ne se contente pas du nécessaire, on veut un peu de superflu, et la ménagère diligente, soigneuse, délicate, met une sorte de point d'honneur à embellir la demeure de l'ouvrier. Partout on se nourrit bien. On fait trois repas par jour, on mange de la viande à chaque repas ; le beurre, la pomme de terre, ne manquent jamais, et, comme boisson, le café et le thé, arrosés de lait.

La population minière forme comme une petite armée qui compte aujourd'hui 60 000 individus dans ses rangs. Elle est d'ordinaire assez bonne et disciplinée, assidue à

sa tâche; mais les jours de paye on ne rapporte pas au logis tout ce qu'on a reçu, on dépense follement une partie du salaire si péniblement gagné, et dans les buvettes répandues à profusion les disputes et les coups naissent facilement. Tout ce monde est d'ailleurs bien mêlé; il y a là des Allemands, des Irlandais, des Anglais, des Gallois, chacun apparaissant avec les caractères particuliers et surtout les inimitiés instinctives de sa race. Par moments éclatent des grèves : elles s'étendent quelquefois sur un mot d'ordre des chefs et les injonctions des *comités* sur toutes les mines en même temps. Ce qu'on veut, c'est la même chose partout : une augmentation de salaire avec une diminution des heures de travail. Les meneurs ferment avec des menaces la porte des chantiers à ceux qui, lassés d attendre, voudraient y retourner. Des rixes, des batailles commencent, et le désordre est à son comble quand se présentent les constables ou la milice, la garde nationale de l'endroit. Des coups de feu sont tirés et des morts jonchent le sol. Enfin, après avoir longtemps parlementé de l'un à l'autre camp, celui des patrons et celui des ouvriers, on fait une cote mal taillée, on augmente un peu les salaires ou l'on réduit d'une heure la journée, sauf à revenir parfois sur ces concessions dès que le commerce languira. Qu'ont gagné les ouvriers anglais, qu'ont gagné les Américains aux grèves formidables suscitées dans les mines de charbon, les usines à fer, les filatures, et jusque dans les travaux des champs? Peut-être une faible augmentation de salaire, après des mois entiers de lutte, de souffrances, de privations, que rien ne pourra compenser.

Pendant l'été de 1868, nous parcourions le bassin anthracifère de la Pensylvanie, aux environs de Pottsville. La population des ateliers souterrains s'était mise en

grève. Sur toute l'étendue des mines, pas un puits ne marchait, pas une machine ne fonctionnait. Ce calme inaccoutumé avait quelque chose de pénible. Çà et là, on rencontrait des groupes de mineurs, la face morne, discutant ou silencieux. D'autres étaient tristement assis sur le pas de leur porte, ou une bêche à la main s'occupaient sans entrain autour de leur potager. La femme, les enfants, ne disaient rien, mais avaient faim. Sur nombre de points, des menaces, des violences, avaient eu lieu pour empêcher de travailler ceux qui voulaient rester à l'ouvrage. Sur une mine, un cercueil vide fut déposé une nuit avec une inscription significative. C'était plus qu'une plaisanterie sinistre, c'était une menace de mort pour ceux qui seraient tentés de reprendre le travail, et, si cette fois il n'y eut pas lieu de la mettre à exécution, elle fut implacablement exécutée dans une autre grève quelques années plus tard. Tous les jours c'étaient de longues processions et d'interminables *meetings* où l'on prononçait des discours enflammés, où l'on arrêtait des résolutions inacceptables. La grève dura plusieurs semaines. L'autorité, attentive, vigilante, mais désireuse de respecter jusqu'au bout les droits du travailleur, n'envoya sur les lieux que des constables ou agents de police. Peu à peu le calme se fit, et tout rentra dans l'ordre ; les mineurs furent forcés de reprendre l'ouvrage sans avoir rien obtenu de ce qu'ils réclamaient si impérieusement. Ils voulaient réduire la journée de travail à huit heures au lieu de dix, et recevoir pour cela la même paye. Leur prétention, s'ils avaient eu gain de cause, eût désorganisé tous les chantiers : elle était condamnée d'avance.

Les mines de Pensylvanie, dans leur allure géologique, n'ont presque rien qui les distingue, sauf la qualité du charbon, des houillères des autres pays. Les couches

d'anthracite gisent sous le sol superposées les unes au-dessus des autres comme les feuillets d'un livre, mais séparées par des intervalles plus ou moins grands de roches stériles, des argiles compactes, des schistes ardoisés, des grès. Les couches charbonneuses elles-mêmes ont des épaisseurs variables, qui peuvent dépasser plusieurs mètres, comme cette couche qu'on appelle *mammouth* à cause de son énorme épaisseur, et qui présente en quelques endroits jusqu'à 20 mètres de charbon pur. On trouve ici les mêmes fossiles que dans toutes les régions houillères, entre autres ces empreintes de fougères arborescentes qui couvraient le sol en si grande quantité au temps de la formation du charbon minéral.

Dans les mines de Pensylvanie, on rejoint le combustible par de larges galeries inclinées, plus rarement par des puits verticaux à grande section. Dans ces galeries circulent sur un chemin de fer les chariots menés par une machine à vapeur extérieure qui fait remonter les pleins et descendre les vides. Un câble attaché aux véhicules passe sur un tambour ou sur la gorge d'une énorme poulie. L'ouvrier gagne par ce tunnel les chantiers souterrains. Il est chaussé de grosses bottes, et se protége la tête d'un chapeau rond en cuir très-dur, auquel il fixe sa lampe, un petit vase en fer-blanc à la mèche fumeuse, en forme d'encrier à siphon. Il va en tâtonnant, courbé, heurtant aux boisages dans le dédale des galeries, et arrive à sa place accoutumée pour commencer la rude besogne, toujours la même chaque jour. Le mineur abat la roche et le charbon à la poudre ou au pic, le voiturier conduit les chevaux qui transportent la matière extraite sur les chemins de fer souterrains; les charpentiers fixent les étais. Toute la ruche travailleuse est en mouvement; peu d'enfants, aucune femme. Dans les mines d'Angleterre, de Bel-

gique, il n'est pas rare d'en rencontrer encore; mais les mœurs américaines répugnent à cet emploi avilissant du sexe faible et délicat. D'ordinaire l'air est bon, circule librement ou par le moyen de ventilateurs mécaniques; la température est douce et toujours égale été comme hiver; les eaux sont peu abondantes, et l'on n'a guère à redouter les inflammations du grisou, si terribles dans d'autres mines.

Extrait au dehors par les puits ou les grands tunnels inclinés, l'anthracite est déversé sur des machines fort ingénieuses, dites concasseurs ou *breakers*, qui le séparent en morceaux d'égale grosseur. Les blocs les plus volumineux sont d'abord broyés entre deux cylindres massifs en acier, juxtaposés, armés de dents, et tournant l'un vers l'autre à la façon des laminoirs. Une serie de tamis en fer inclinés, en forme de tambours cylindriques, à mailles de plus en plus serrées, animés d'un mouvement de rotation autour de leur axe, classent ensuite le combustible en six ou huit qualités ou grosseurs distinctes, pendant que des manœuvres enlèvent à la main les schistes et autres pierres qui le souillent. Ces machines, dont on voit sur toutes les mines se dresser la haute charpente recouverte de planches, et aux formes originales, rappellent de loin les élévations à grains de Chicago. Elles sont tout à fait distinctes des machines à laver et à classer les charbons employées en France, et où l'eau joue un rôle particulier, par exemple, celles dites de Bérard ou d'Évard, du nom des inventeurs.

L'anthracite, une fois trié et classé, est chargé dans des wagons qui le transportent sur un chemin de fer extérieur dépendant de la mine. Celui-ci rejoint par des embranchements, au besoin par des plans inclinés savamment établis et qui rachètent des différences de niveau assez considérables, les grandes voies ferrées, les canaux, les

rivières. Toutes ces nouvelles voies marchent vers le littoral, et aboutissent à New-York et à Philadelphie, les deux véritables entrepôts de l'anthracite, les deux grands ports où se consomme et se vend principalement ce charbon renommé.

Si Philadelphie est le plus grand marché de l'anthracite en Pensylvanie, Pittsburg est celui de la houille bitumineuse, et, plus favorisé encore que Philadelphie, il est situé sur les mines mêmes. Quand on suit le chemin de fer *Pensylvania-Central*, qui traverse la chaîne des Alleghanys et restera l'une des œuvres les plus hardies de l'art de l'ingénieur en Amérique, on rencontre les mines de houille. Elles apparaissent dès qu'on a franchi la ligne de faîte, avant qu'on arrive à Pittsburg, attachées aux flancs de la vallée qui mène à la « ville fumeuse. » On les salue en descendant au pas accéléré de la locomotive. A droite, à gauche, partout, on voit les entrées des puits, des galeries, les amas de charbon autour des mines, les longues files de wagons chargés. Tout autour de Pittsburg, dans la vallée de la rivière Alleghany, dans celle de la Monongahela, il en est de même, et les seules mines de ce district, au nombre d'une centaine, en 1872, ont fourni 10 millions de tonnes de houille, c'est-à-dire près des deux tiers de ce qu'ont donné toutes les houillères françaises ensemble, dont quelques-unes, celles d'Anzin, de la Grand'Combe, de Saint-Étienne et Rive-de-Gier, sont cependant si productives.

Pittsburg naissait à peine, il y a un siècle. En 1754, ce lieu s'appelait Fort-Duquesne. Il était sur la frontière qui séparait les possessions coloniales françaises des possessions anglaises, frontière lointaine, sans limite nettement déterminée, et plus d'une fois baignée de sang; les rencontres sur ces points étaient presque quotidiennes. Fort-

Duquesne fut bientôt perdu sans retour par la France et devint Fort-Pitt (1758). Tels furent les commencements de Pittsburg, qui n'obtint qu'en 1816 sa charte municipale. Voyez maintenant ce qu'en a fait la houille. Cette ville renferme aujourd'hui 200 000 habitants, elle est entourée d'usines, d'ateliers populeux, animés, et c'est à la fois le Manchester, le Birmingham et le Sheffield de l'Amérique. Hauts-fourneaux, forges, aciéries, construction de machines à vapeur, usines de toute sorte à torturer, à manufacturer le fer, fonderies de cuivre, de laiton, raffineries de pétrole, verreries, cristalleries, scieries de bois, filatures de coton, fabriques de machines agricoles, tout est là. Une fumée noire, épaisse, couvre la ville. Du haut des cheminées des usines se dégagent la nuit de longues flammes, et jamais le travail ne cesse. La suie vole éternellement dans l'air, couvre toutes les maisons, tous les édifices, d'une épaisse patine qui leur donne, comme à Londres, un air de deuil, et s'attache partout, au linge, au visage, aux mains. Les habitudes locales se ressentent du dur labeur quotidien. Nulle part la population ouvrière, qui en Amérique ne se pique pas de façons distinguées, n'est aussi rude et aussi grossière.

Les mines de houille bitumineuse n'existent pas seulement aux environs de Pittsburg; le bassin pensylvanien s'étend au loin dans le nord-ouest de l'État. Dans le comté de Mercer, à Pardoe, nous avons visité en 1874 une houillère qui nous a rappelé de tout point celles que nous explorions quelques années auparavant, en 1867, dans la vallée de la Monongahela. On entre dans la mine par un large tunnel que parcourent des wagons traînés par des chevaux, et roulant sur un chemin de fer établi sur le seuil de la galerie. Les chantiers ne renferment ni eau, ni grisou, et la roche est assez résistante pour n'avoir pas

besoin d'étais. La couche exploitée est comprise entre des bancs de grès et d'argile dure. La régularité en est remarquable, l'épaisseur d'un mètre. On découpe le gîte en piliers qu'on abat avec le pic et la poudre, puis on remblaie les vides avec du moellon. Le charbon, amené au dehors par le chemin de fer de la galerie principale, est versé sur une série de grilles étagées qui le séparent en différentes grosseurs et qualités. Le chemin de fer *Shenango and Alleghany*, au moyen d'un bout d'embranchement, jette ses rails et amène ses wagons jusque sous les appareils de triage, et la houille de Pardoe est embarquée sans frais sur le railway. De là elle gagne les usines à fer voisines et le port de Cleveland sur le lac Érié, où elle fait concurrence aux charbons de l'Ohio. C'est une houille bitumineuse, collante, de bonne qualité, excellente comme charbon de forge et de grille et aussi pour la fabrication du coke. La mine en produit à peu près 100 000 tonnes par an, qui reviennent, tous frais compris, à 2 dollars ou 10 francs la tonne. Il y a sur les chantiers 225 ouvriers, dont 200 occupés aux travaux souterrains. Ce sont principalement des Suédois et des Allemands. Cette population est bonne, calme, très-facile à conduire.

Le terrain houiller sur lequel sont situées les mines de Mercer, de Pittsburg, est le plus important des États Unis. Le géologue anglais Rogers, mort récemment professeur à Édimbourg, mais qui avait consacré une partie de sa vie à étudier les houillères américaines, disait que ce bassin est peut-être le plus étendu du globe, celui qui présente le développement de houille le plus continu : il se prolonge sans interruption sur une longueur de 875 milles, du nord de la Pensylvanie au centre de l'Alabama, et l'on peut le suivre sans discontinuité sur une largeur maximum de 180 milles entre la Pensylvanie et l'Ohio. Il cou-

vre une surface de 60 000 milles carrés, égale à près du tiers de celle de toute la France ; il est parallèle à la chaîne des Appalaches, sur laquelle il s'adosse à l'est, et dont les contre-forts détachent plusieurs archipels houillers dans le grand bassin lui-même. Les assises géologiques de ce bassin offrent de tels points de similitude avec celles de l'Angleterre, que tous les géologues en ont été frappés. Rien ne manque au rapprochement, pas même cette puissante masse de grès, à grains de silex, sur laquelle repose tout le bassin carbonifère, le *millstone grit* ou pierre meulière grenue, à laquelle les mineurs anglais ont donné le nom familier de roche d'adieu, *farewell rock*, comme pour indiquer que, passé cet horizon, il n'y a plus d'espoir de trouver la houille. Le bassin de Rive-de-Gier en France repose sur une assise analogue, et cet exemple prouve entre tant d'autres qu'aux temps où elle façonnait le globe la nature usait partout des mêmes moyens, et imprimait à son œuvre le cachet de l'uniformité sans tenir compte de la distance.

Nous n'insisterons pas davantage sur les détails des exploitations houillères en Amérique. Les données de la géologie, les méthodes d'extraction, ne diffèrent pas sensiblement de l'une à l'autre de ces mines et rappellent les exploitations européennes. Bornons-nous à mentionner que c'est dans l'État de Maryland qu'existent les fameuses mines de Cumberland, qui produisent le meilleur charbon pour la navigation à vapeur marine, l'égal de la qualité anglaise dite de Newcastle. Les *steamers* qui fréquentent le port de New-York n'en veulent pas d'autre. On calcule que le Maryland envoie pour cet usage 2 millions 1/2 de tonnes par an dans les ports de l'Atlantique, à Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Washington, etc. Les ports de l'Océan ou des lacs sont du reste les plus grands

consommateurs et les exportateurs naturels des houillères. La ville de Cleveland, qui est non-seulement le principal port du lac Erié, mais encore une cité industrielle de premier ordre, qui tend à rivaliser avec Pittsburg, Cleveland reçoit 1 million de tonnes des mines de l'Ohio et en exporte la moitié. A son tour, Chicago absorbe 1 million de celles de l'Illinois, de l'Iowa et de l'Indiana; Saint-Louis autant de celles de l'Illinois et du Missouri. Chacun des États producteurs expédie ses charbons jusqu'aux points où ils rencontrent ceux de la Pensylvanie ou des États voisins. Routes de terre, canaux, fleuves et rivières navigables, voies ferrées, tout est mis à contribution pour ce transport, où, comme pour le mouvement des céréales, chaque compagnie voiturière essaye d'attirer à elle le plus de trafic, tout en réduisant les tarifs au minimum.

Les combustibles qu'on exploite dans les États du *far-west*, comme le Colorado, et dans ceux du Pacifique, l'Orégon, la Californie, bien que de bonne qualité, sont moins prisés que ceux dont il a été jusqu'ici fait mention. Ce sont des combustibles d'un âge géologique plus moderne, ce qu'on nomme des lignites, des lignites parfaits, si l'on veut, mais non plus de la véritable houille. Sans doute la texture du nouveau combustible ne rappelle point les fibres du bois, *lignum*, encore moins a-t-on affaire à un simple bois fossile. C'est un combustible minéral bien formé, noir, serré, bien qu'un peu cassant et friable et par moments terreux. Il est aussi moins bitumineux, moins riche en carbone que la houille proprement dite, et par conséquent d'un pouvoir calorifique moindre; mais, comme il est chargé de matières volatiles et qu'il brûle à cause de cela avec une longue flamme, il s'adapte fort bien à certains usages, notamment le chauffage des chaudières à

vapeur et même la fabrication du gaz : aussi en certains points est-il exploité à l'égal de la houille.

En 1867, nous trouvant au pied des Montagnes-Rocheuses, à 20 milles de Denver, alors capitale du territoire aujourd'hui de l'État de Colorado, nous avons exploré un des bassins à lignite les plus intéressants du grand-ouest américain. On voyait le long des ruisseaux apparaître le combustible entre des couches d'argile bleue et de grès rougeâtres, friables, feuilletés. On l'avait rejoint souterrainement par quelques puits de recherche, alors abandonnés, et dans les lits des roches ramenées à la surface nous découvrîmes l'empreinte de quelques plantes fossiles. C'étaient des palmacites, arbres de la famille des palmiers, qui poussaient en ces régions à l'époque où ce terrain carbonifère se déposait. Depuis le géologue Hayden a commencé sur ces points et d'autres analogues des investigations suivies, et a retrouvé là bien d'autres fossiles, un herbier souterrain complet et un ossuaire de grands vertébrés dont la description a frappé d'étonnement tous les paléontologistes. L'exploitation du combustible a été aussi reprise. Un embranchement ferré, réunissant Denver au grand *railway* du Pacifique, est passé sur ces mines, et l'on dit que la capitale du Colorado emploie aujourd'hui à la fabrication de son gaz d'éclairage une partie de ce lignite. Ce combustible est du même âge que celui qu'on rencontre le long ou au nord du chemin de fer du Pacifique dans le Wyoming, le Montana, le Dakota, l'Utah, le Nevada, le même aussi que celui qu'on exploite en Arizona, en Californie, dans l'Orégon, et qu'on retrouve jusque dans les territoires de Washington et d'Aliaska. Les mines du Mont du Diable en Californie sont les plus féconds de tous ces gîtes, et produisent aujourd'hui plus de 200 000 tonnes par an, principalement envoyées à San-Francisco. C'est les

deux tiers de ce que donnent les riches mines du bassin d'Aix en Provence, où l'on exploite depuis un siècle et demi un excellent lignite dont le principal débouché est Marseille ; il y fait concurrence à la houille. La Californie, du reste, est loin de se suffire avec la production de ses mines, elle va s'adresser à l'Australie, qui lui expédie sa houille de Sydney, au Chili, qui lui envoie son lignite de Lota, frère de celui du Mont du Diable. Ce n'est pas le seul point de ressemblance qu'offrent dans leurs productions naturelles les côtes du Pacifique nord et celles du Pacifique sud, aux latitudes de la Californie et du Chili.

En 1872, on estimait à environ 41 millions 1/2 de tonnes la production totale des mines de charbon des États-Unis. En tête venait la Pensylvanie pour 29 millions 1/2 de tonnes, dont 19 millions en anthracite, puis l'Ohio et l'Illinois, chacun pour 3 millions en houille bitumineuse, le Maryland pour 2 millions 1/2, l'Indiana pour 800 000 tonnes, le Missouri et la Virginie occidentale chacun pour 700 000, le Kentucky pour 350 000, l'Iowa pour 300 000, le Tennessee pour 200 000, puis tous les autres États houillers, le Michigan, l'Alabama, le Kansas, etc., ensemble pour 200 000 tonnes, enfin la Californie et tous les États ou territoires producteurs de lignite, pour environ 350 000 tonnes. Tous ces chiffres réunis donnent un total de 41 500 000 tonnes en charbon minéral de toute qualité, anthracite, houille bitumineuse ou lignite.

La production de toutes les houillères du globe était évaluée pour cette même année 1872 à 255 millions de tonnes, dont la Grande-Bretagne fournissait environ la moitié, ou 125 millions ; après venaient les États-Unis, qui extrayaient le tiers de celle-ci, ou 41 millions 1/2, puis l'empire d'Allemagne 40 millions, la France et la Belgique chacune 16, l'Autriche-Hongrie 10 1/2. L'Espagne, la

Russie, la Chine, le Japon, le Chili, les colonies anglaises, fournissaient tous ensemble environ 6 millions de tonnes.

Dans la liste des pays producteurs, les États-Unis tiennent dès aujourd'hui le second rang. La marche qu'ils ont suivie mérite de fixer l'attention. En 1820, le bassin anthracifère de la Pensylvanie produisait à peine 365 tonnes. En 1872, le chiffre de production de ce seul bassin atteignait 19 millions de tonnes. En étudiant la loi de cet accroissement année par année, on voit qu'il a doublé dans des périodes très-rapprochées, toujours en moins de dix ans. Pour les houillères, la progression a été encore bien plus rapide. Or le chiffre de la production dans la Grande-Bretagne ne double que tous les quinze ans; la France, la Belgique, obéissent aussi à cette loi. Si l'on adopte la limite maximum de dix ans pour toutes les mines de combustible des États-Unis, il est facile de voir qu'en moins de cinquante ans ceux-ci auront atteint la Grande-Bretagne. Bien plus, d'après les inventaires mêmes qui ont été faits des réserves souterraines britanniques, après des enquêtes minutieuses ordonnées par le parlement, sur les suggestions de M. Gladstone, et qui n'ont pas duré moins de cinq ans, de 1866 à 1871, c'est dans quatre siècles au plus que ce pays arrivera à l'entier épuisement de son stock carbonifère. Aux États-Unis, cet important domaine est au contraire presque encore vierge, et d'une étendue qui est au moins vingt fois plus considérable que dans la Grande-Bretagne.

Il serait peut-être prématuré de tirer aucune conséquence des deux faits qu'on vient d'énoncer : l'épuisement pour ainsi dire prochain des houillères anglaises, auxquelles avant un demi-siècle les houillères américaines vont faire du reste une concurrence victorieuse, et la réserve presque indéfinie du combustible minéral aux États-

Unis. Il y a dans toutes les questions de ce genre une inconnue qu'on ne voit pas. A qui appartiendront, par exemple, les houillères de la Chine quand celles de la Grande-Bretagne seront épuisées? Or celles-là sont peut-être à celles de l'Amérique du Nord ce que ces dernières sont à celles de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire encore plus étendues en surface, et ont encore plus d'épaisseur en charbon. Remarquons que c'est entre quelques degrés de latitude et dans l'hémisphère nord, précisément dans les régions où devait s'épanouir la civilisation contemporaine, la seule qui ait réellement fait usage de la houille, que la nature s'est plu à accumuler le précieux fossile. Est-ce par une espèce d'*harmonie préétablie* que les choses se sont ainsi passées? Quoi qu'il en soit, les grands magasins souterrains de houille sont dès à présent en Amérique, et il est dans « les destinées manifestes » des États-Unis, comme tous les Américains le répètent déjà avec orgueil, de devenir bientôt les plus grands producteurs de charbon sur le globe. Il en sera de même pour le fer, comme nous allons le prouver.

III

Le fer.

Le minerai de fer est abondamment répandu aux États-Unis dans différentes formations géologiques, les unes plus anciennes, les autres contemporaines, les dernières plus modernes que le terrain houiller. Partout le minerai est fouillé et porté aux usines, depuis le lac Cham-

plain, dans le nord de l'État de New-York, jusqu'aux limites de l'Alabama, depuis les bords de l'Atlantique jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et de celles-ci au Pacifique. Toutes les variétés y sont, et les mines si fertiles et si célèbres de la Suède, de l'Écosse, de l'Espagne, de l'île d'Elbe, de l'Algérie, ont en Amérique des sœurs.

Le minerai magnétique de Suède, si estimé et qui donne un fer de qualité supérieure, celui avec lequel les Anglais font l'acier de Sheffield, se retrouve dans la Caroline du Nord. Le *black-band*, ou roche noire d'Écosse, qui produit une fonte renommée, existe dans l'Ohio, la Virginie, l'Alabama. Les minerais carbonatés spathiques, lamelleux, cristallins, si abondamment répandus sur les versants des Alpes et qui interviennent si utilement dans la fabrication de l'acier, se rencontrent dans le Connecticut et l'État de New-York. Les minerais manganésifères, qui servent à la fabrication des fontes miroitantes ou *spiegeleisen* des Allemands, avec lesquelles on prépare ensuite l'acier Bessemer, existent en immense dépôts dans le Missouri, et là rappelleut certains gîtes si particuliers d'Afrique ou d'Espagne. Les minerais magnétiques et peroxydés de l'île d'Elbe ont des analogues dans le Michigan et en Pensylvanie, où le mont Cornwall fait songer au mont Calamita, tandis que les fers oligistes qu'on embarque à Marquette, sur le Lac-Supérieur, seraient aisément confondus avec ceux de Rio. Il n'est pas jusqu'à certaines variétés très-rares, comme les minerais titanifères, qui existent en Norvége et que les Anglais sont parvenus à traiter, qui ne se montrent aussi aux États-Unis, par exemple, dans les États de New-York et de Virginie. Nous ne parlons pas de certaines espèces particulières à ce pays, telles que la franklinite, si abondante dans le New-Jersey, et dont on retire, par deux opérations différentes, à la fois le zinc et

le fer, ni du minerai carbonaté pierreux, aussi abondamment répandu dans les houillères américaines qu'en Angleterre, soit en bancs prolongés, soit en amas irréguliers. Cette variété, que les Anglais nomment minerai de fer argileux, *clay iron stone*, et les Français minerai carbonaté lithoïde, se rencontre notamment dans les mines de Pensylvanie, non pas celles d'anthracite, mais de houille bitumineuse. Là comme en Angleterre et en France, le minerai, la houille et le fondant, c'est-à-dire le calcaire qui, jeté dans le four avec la roche métallifère, sert à la rendre fusible, se présentent souvent dans la même mine en stratifications superposées. Cet assemblage de substances minérales utiles accumulées dans le même gîte a donné naissance à de grandes usines dont quelques-unes ont fait fortune et d'autres ont dû fermer leurs portes ou se transformer. Il en a été ainsi ailleurs, et les hauts-fourneaux de Rive-de-Gier dans la Loire, qui furent établis sous la Restauration pour le traitement du minerai de fer contenu dans les houillères, consomment depuis bien longtemps tout autre minerai que celui-là. Qui croirait que la grande usine du Creusot n'a pas eu une autre origine?

L'histoire de la fabrication du fer aux États-Unis commence avec l'histoire des colonies anglaises. On employait alors le charbon de bois pour fondre le minerai. En 1620, les premiers foyers furent allumés en Virginie, en 1643 dans le Massachusetts, puis arriva la Pensylvanie. En 1719, cette industrie prospérait si bien que la métropole s'en émut, craignant que ce développement n'arrachât les colonies à sa dépendance. Deux ans après, les maîtres de forge anglais essayaient de faire passer un bill devant le parlement pour empêcher la fabrication du fer dans les établissements d'outre-mer. Ce ne fut que sur les opposi-

tions très-vives des agents coloniaux que le bill fut rejeté. Dès lors la sidérurgie américaine allait prospérer de plus en plus. En 1810 déjà on estimait à 55 000 tonnes la fabrication de la fonte aux États-Unis. En 1850, ce chiffre avait plus que décuplé, et en 1872 il dépassait 2 800 000 tonnes, la moitié à peu près de ce que produisait la Grande-Bretagne, qui fournit elle-même de ce chef, comme pour la houille, autant que tout le globe. Ici encore les États-Unis viennent immédiatement après la Grande-Bretagne ; mais, marchant d'un pas beaucoup plus rapide, bientôt ils la dépasseront. Il faut cependant reconnaître que, depuis la fin de 1873, la métallurgie américaine subit une crise et comme un temps d'arrêt. Cette crise a été provoquée par la panique financière qui a frappé à cette époque les places de New-York et de Chicago, et dont les effets ne sont pas encore entièrement éteints. Les exploitations houillères et métallurgiques sont coutumières en tous pays de ces maladies périodiques, mais bientôt les chiffres de production se relèvent, reprennent même leur marche ascendante, et les statistiques, considérées dans leur ensemble, par décades d'années, ne révèlent qu'un progrès continu.

On calcule qu'à la production de 2 800 000 tonnes de fonte de fer, qui a été celle des États-Unis en 1872, correspond à peu près l'extraction de 6 millions de tonnes de minerai, car le rendement moyen de celui-ci peut être estimé à 50 pour 100. C'est la Pensylvanie qui marche au premier rang dans la production du minerai comme dans celle de la houille et aussi dans la fabrication de la fonte, du fer et de l'acier. C'est d'ailleurs en Pensylvanie que pour la première fois a été tenté le traitement direct du minerai de fer par l'anthracite, procédé importé du pays de Galles, il y a trente-cinq ans, par un infatigable fon-

deur, M. Thomas, dont nous avons déjà cité le nom. Ses fils, qui le remplacent aujourd'hui, suivent intelligemment ses traces et ont gardé pour ainsi dire les secrets de sa méthode. A Hokendauqua, dans le comté de Lehigh, il nous fit visiter lui-même son usine. On jetait par l'ouverture supérieure dans la vaste capacité des fours des blocs tout entiers d'anthracite pesés d'avance, et le minerai et le fondant, également mesurés, étaient versés à brouettées par le même orifice. Le monstre digérait sa pâture avec une remarquable aisance. Il avait, comme tous les hauts-fourneaux, la forme d'une immense cuve faite de matériaux infusibles, réfractaires aux plus hautes températures. Dans le bas passait le corps des tuyères qui soufflaient l'air dans le foyer. Par une ouverture pratiquée sur le devant sortait, au moment de la coulée, la fonte limpide, étincelante, qui courait comme un fleuve de feu à travers les rigoles ménagées sur le sable de l'usine, où elle se figeait. Les minerais consommés étaient surtout extraits de localités voisines, de gîtes assez irréguliers, presque superficiels. Ils étaient de la classe des minerais dits peroxydés.

A 60 milles à l'ouest d'Hokendauqua, dans le comté de Lebanon, existe une montagne de fer renommée, celle de Cornwall, que nous visitâmes également. On y monte par un *railway* en colimaçon qui fait le tour de la montagne. Celle-ci est composée presque entièrement de minerai ; elle en renferme une masse évaluée à 40 millions de tonnes, c'est-à-dire que l'on pourrait en exploiter pendant deux siècles 200 000 tonnes par an. C'est du minerai magnétique compacte, de couleur gris d'acier, rendant plus de 65 pour 100. Cet aimant naturel rappelle trait pour trait celui de la montagne Calamita à l'île d'Elbe. Il se trouve comme lui au contact de roches vertes, serpenti-

neuses, et mêlé accidentellement à des veinules de minerai de cuivre. Ce rapprochement minéralogique, bizarre à cette distance, mérite d'être signalé.

Cette excursion en Pensylvanie a été l'une des plus curieuses qu'il nous ait été donné de faire en Amérique. Grâce à nos lettres d'introduction, nous fûmes partout reçus, mes compagnons et moi, comme des enfants du pays plutôt qu'en visiteurs étrangers. On alla jusqu'à mettre une petite locomotive à notre disposition, et avec elle nous parcourûmes le pays en tout sens. Malgré la chaleur suffocante de notre étroit compartiment établi au-dessus de la chaudière, — on était en pleine canicule, — nous fîmes cette excursion gaiement. La complaisance inaltérable du guide qui nous avait été donné, les détails intéressants qui nous furent fournis tout le long du trajet tant par lui que par l'un de ses compatriotes, M. Borda, ancien élève de l'École centrale de Paris et l'un des ingénieurs les plus distingués de la Pensylvanie, le charme pittoresque du paysage, la vertigineuse rapidité de notre course à toute vapeur, des haltes marquées à point sur les mines et les usines, à Pottsville, Reading, Allentown, Harrisburg, tout cela nous faisait oublier l'enfer où nous rôtissions.

La Pensylvanie n'est pas le seul État où se rencontrent ces amas énormes de minerai de fer dont il a été parlé. Sur le bord occidental du lac Champlain, à Port-Henry, il faut signaler une masse magnétique cristalline encore plus importante que celle du mont Cornwall, et à 75 milles au sud-ouest de Saint-Louis, dans l'État de Missouri, la célèbre Montagne de Fer, *Iron-Mountain*, qui couvre une étendue de 200 hectares et s'élève jusqu'à 75 mètres. A 6 milles au sud de celui-ci est un autre amas non moins riche, *Pilot-Knob*. On tire aujourd'hui de ces gîtes, reliés

à Saint-Louis par une voie ferrée, environ 400 000 tonnes par an de minerai qu'on expédie principalement dans les usines du Missouri, de l'Ohio et de la Pensylvanie.

Tous les gisements ferrifères des États-Unis, quelque riches qu'ils soient, pâlissent devant ceux du Michigan, au bord du Lac-Supérieur, entre l'Anse et Marquette. Il y a là, on le sait, des mines inépuisables, à peine reconnues, et qui fournissent déjà plus d'un million de tonnes annuellement. Les produits extraits sont d'excellente qualité. On en compte quatre variétés : le minerai *magnétique*, gris, brillant, qui agit sur la boussole comme un véritable aimant; il est très-pur, et convient particulièrement à la fabrication de l'acier, — le minerai *spéculaire*, pailleté, à l'éclat métallique, à la poussière rouge, — l'*hématite*, terne, compacte, de même composition que le précédent, — enfin le minerai *schisteux*, en lamelles ardoisées, serrées, le plus pauvre de tous et le plus difficile à réduire. Ces diverses variétés de minerai sont en partie traitées sur les lieux, séparément ou mélangées ensemble, et fondues dans des hauts-fourneaux chauffés au charbon de bois. En 1873, plus de 70 000 tonnes de métal ont été produites de la sorte par dix-sept hauts-fourneaux. La fonte de fer ainsi obtenue est raffinée dans des fours à reverbère, puis martelée, laminée à la forge en rails, en barres, en lanières. La majeure partie du minerai est exportée dans les usines de l'Ohio. Grâce au voisinage des grands lacs, cette utile matière peut être amenée économiquement à de très-grandes distances.

Sur la quantité totale de 2 800 000 tonnes de fonte fabriquée en 1872 aux États-Unis, environ 1 200 000 l'ont été à l'anthracite, 1 million à la houille bitumineuse crue ou au coke, et le reste au charbon de bois. Dans cette fabrication, c'est la Pensylvanie qui marche au premier rang,

c'est même elle qui produit presque toute la fonte obtenue à l'anthracite. Les États de New-York et d'Ohio ne viennent qu'après elle, le premier pour 200 000 tonnes de fonte à l'anthracite, le second pour la même quantite fabriquée à la houille ou au coke. Après ces trois États, il faut citer par ordre d'importance le New-Jersey, le Massachusetts, l'Illinois, le Michigan, le Missouri, l'Indiana, le Wisconsin, le Maryland, la Virginie. Partout on extrait et l'on fond autant que possible sur place le minerai. Quand la houille n'est pas à proximité ou revient trop cher, on emploie le charbon produit par les forêts voisines. Il n'est État ou territoire, si loin soit-il, qui n'ait tenté de traiter lui-même ses minerais. A Boulder, dans le Colorado, aux premiers jours de la colonisation, en 1865, on a essayé de fondre au charbon de bois un minerai assez peu riche et peu abondant exploité au flanc des Montagnes-Rocheuses. Les pionniers ne doutent de rien, et l'affaire a marché un moment d'un pied boiteux; mais un jour le fourneau s'est engorgé, on a produit ce que les fondeurs appellent un *loup* dans leur langage pittoresque. Les tuyères qui soufflaient l'air dans le creuset se sont bouchées, la fonte a refusé de couler, s'est durcie, et le foyer s'est trouvé hors de service après une courte campagne. Les fondeurs mormons de l'Utah ont été plus heureux et ont alimenté longtemps avec succès, alimentent peut-être encore leurs fourneaux avec le minerai et la houille que la Providence, disent-ils, leur a départis. En Californie, ce sera mieux encore, et ce jeune et brillant État se prépare dès maintenant à lutter victorieusement pour cette fabrication, comme il l'a déjà fait pour d'autres, avec ses frères aînés de l'Atlantique.

Les trois États de Pensylvanie, de New-York et d'Ohio, sont les trois principaux producteurs de fer aux États-

Unis ; mais la Pensylvanie domine de beaucoup les deux autres ; et c'est pourquoi cette importante région, où sont à la fois les plus riches houillères et les plus grandes forges, a toujours été le nid préféré du protectionnisme. Encore aujourd'hui, ce sont les députés et les sénateurs pensylvaniens qui font, dans les discussions du congrès fédéral, le plus d'opposition aux doctrines du libre-échange, que les gens de l'ouest voudraient voir triompher. C'est à Philadelphie que réside l'apôtre infatigable de la protection, l'économiste Carey, dont les années n'ont pas ralenti l'ardeur. Dans les États agricoles du Sud, et même dans les États industriels de la Nouvelle-Angleterre et à New-work, règnent des idées plus libérales, défendues énergiquement par un statisticien de talent, M. Ruggles, et surtout par l'ancien commissaire du revenu, M. David A. Wells, dant les écrits ont fait récemment sensation, même en Europe.

Autrefois c'était l'Angleterre qui redoutait la fabrication du fer dans ses colonies d'Amérique ; aujourd'hui ce sont ces anciennes colonies qui s'effrayent de l'importation du fer anglais. Et cependant les États-Unis n'ont plus rien à craindre de la Grande-Bretagne. Ne fabriquent-ils pas eux-mêmes désormais tous leurs rails, tout leur acier, qu'hier encore ils recevaient du dehors en quantités si considérables? Ils viennent immédiatement après leur lointaine rivale dans l'application du fameux procédé Bessemer pour la fabrication en grand de l'acier, et chez eux, non moins que dans le Royaume-Uni, les inventeurs sont jour et nuit à l'œuvre pour perfectionner les appareils et les fours spéciaux où l'on élabore ce métal et ceux où l'on traite la fonte et le fer. Aucune manipulation n'est devenue plus délicate que celle-ci, qui semblait fixée pour toujours ; nulle part les indications de la chimie ne jouent

un rôle aussi prépondérant. Quelques centièmes, souvent même quelques millièmes en plus ou en moins de carbone, telles sont à peu près les seules différences que le métal présente dans sa composition chimique sous chacun de ses trois états. La présence du soufre, du phosphore, du silicium, de l'arsenic, du manganèse, du chrome, à doses souvent infinitésimales, exerce aussi une influence bonne ou mauvaise selon les corps. Les métallurgistes américains, comme ceux d'Europe, ont étudié à l'envi ces réactions, et n'ont pas reculé devant la dépense pour faire venir, même d'Algérie, des minerais que l'on croyait doués de propriétés spéciales. Ils ont fait plus, ils ont mis en action le puddlage mécanique, et demandé à la vapeur d'accomplir cette rude opération que les bras d'un athlète peuvent seuls executer, non sans danger pour les organes. Enfin ils ont, eux aussi, assoupli le métal à une foule d'applications industrielles : construction de machines à vapeur, de locomotives, de navires, de ponts, d'instruments agricoles, de roues et d'essieux de wagons, de tuyaux de conduite, d'appareils domestiques de chauffage, de poutres et de cornières pour charpentes. Qui ne connaît dans l'art de la guerre leurs armes de précision, leurs mitrailleuses, leurs canons à longue portée, leurs monitors à tourelle ? Ils ont si bien conquis sur tout cela la prééminence, qu'aucun pays ne peut plus importer chez eux de produits similaires, ni lutter sur ce terrain avec avantage, et qu'ils seront un jour les fournisseurs de l'Europe en ces matières comme l'Europe l'a été pour eux si longtemps. Leurs navires en fer l'emportent sur ceux de la Clyde, leurs machines agricoles, leurs locomotives, ont obtenu les premières médailles dans toutes les expositions, et quant à leurs ponts métalliques, nulle nation ne saurait en présenter d'analogues aux leurs. Ceux qu'ils

ont jetés dernièrement sur le Mississipi à Saint-Louis, sur le Missouri à Omaha, et sur le Niagara devant les chutes ou à Buffalo, dépassent en hardiesse et en dimensions, nous l'avons vu, tout ce qu'on a pu faire ailleurs.

On estimait en 1872 à 14 millions de tonnes la production totale de la fonte de fer sur le globe. La Grande-Bretagne produisait environ la moitié de ce chiffre ou 6 700 000 tonnes; les États-Unis, qui la suivaient immédiatement, le cinquième ou 2 800 000 tonnes. Les pays qui venaient ensuite étaient l'empire d'Allemagne pour 1 600 000 tonnes, et la France pour 1 200 000, quantités qui sont à peine comparables aux chiffres de production de la Grande-Bretagne et des États-Unis. La Grande-Bretagne doublant sa production métallurgique environ tous les quinze ans, et les États-Unis la leur tous les dix ans (c'est pour l'un et l'autre pays la même loi que pour la production houillère), il est certain que dans quarante ans les États-Unis auront atteint et bientôt dépasseront leur rivale. Ici, beaucoup plus tôt que pour la houille, le rapport sera renversé. Qui ne prévoit toutes les conséquences que cette évolution économique aura sur les destinées de l'un et de l'autre pays ?

IV

Le pétrole.

Dans une de mes courses en Pensylvanie, je prenais une nuit à Pittsburg le chemin de fer qui remonte la vallée de l'Alleghany. Deux jeunes Français qui étaient avec moi,

l'un secrétaire, l'autre attaché à la légation de France à Washington, fort peu rassurés à la vue des compagnons de voyage que le sort semblait nous réserver, demandèrent un *sleeping car*, sorte de wagon de luxe où, moyennant une légère redevance, on peut voyager dans un isolement relatif et passer la nuit dans un bon lit. Il leur fut répondu que le chemin de l'Alleghany ne jouissait pas de ce confort, et nous prîmes démocratiquement et résolûment notre place à côté de ces hommes à mine rébarbative qui plaisaient si peu à mes deux compagnons. Ils étaient chaussés de grosses bottes où s'engouffrait le pantalon, que surmontait pour tout vêtement une chemise de flanelle au col défait, découvrant une poitrine hâlée. Autour d'une ceinture de cuir serrée à la taille plus d'un avait mis en évidence son revolver. Ils causaient très-haut, se passaient fraternellement de l'un à l'autre, à instants rapprochés, un bidon de whisky. Très-tard ils s'endormirent et bientôt ronflèrent bruyamment. Où allaient-ils ? Comme nous, aux mines de pétrole, à Oil-City, la ville de l'huile, où nous fûmes charmés de les perdre au matin.

Les compagnons de route dont le ciel venait de nous débarrasser si fort à propos étaient les derniers représentants de ces aventuriers de toute espèce, si nombreux aux premiers temps de la *Pétrolie*, et qui apportèrent là tant de germes de désordre. Aujourd'hui toute trace d'agitation a disparu de ces parages, et l'exploitation du pétrole s'est d'ailleurs cantonnée plus au sud. Oil-City, Titusville, Tidioute, Pithole, Franklin, Pleasantville, Parkers, nombre d'autres centres industriels naguère si turbulents, sont devenus des lieux relativement paisibles. Plus d'une de ces importantes cités est passée du reste par des alternatives inouïes, quelquefois subite, de prospérité et de décadence, et Pithole, la ville-champignon, poussée en un jour,

Pithole, qui a eu ses hôtels, son théâtre, ses journaux, ses églises, Pithole, née d'hier, qui a fait un moment tant de bruit, a été si populeuse, si remuante, est déjà une ville fossile. Elle a perdu tous ses habitants, et, si quelque Pitholien lui est né, cet honorable citoyen aura un jour quelque peine à retrouver sa ville natale. Qu'on ne croie pas que pour cela le pétrole ait disparu ; il a seulement changé de place. Les gîtes naguère si productifs se sont peu à peu épuisés, mais on en trouve chaque jour de nouveaux, et plus fertiles encore. La production de l'huile a augmenté dans des proportions auxquelles les plus enthousiastes étaient loin de s'attendre. Elle a triplé en six ans, de 1867 à 1873, et atteignait alors 10 millions de barils, de 160 litres chacun. Cet énorme volume d'huile était fourni par 4250 puits, dont quelques-uns donnent jusqu'à 1200 barils par jour. Au prix de 8 francs le baril, prix dérisoire, puisqu'on l'a payé jusqu'à 35, c'est encore 10 000 francs de revenu quotidien, presque sans bourse délier ; le puits une fois foré, les frais sont nuls. En 1874, allant de Meadville (nord de la Pensylvanie) dans la région actuelle de l'huile, je constatais une nouvelle activité dans l'exploitation et la découverte des sources, et, je dois le dire, un nouveau progrès dans la vie sociale de ces districts. Comme dans la Californie, qui fut, elle aussi, si troublée, tout y était peu à peu rentré dans l'ordre normal.

C'est ainsi que vont d'ordinaire les choses dans les régions minières aux États-Unis. Le pays des sources de pétrole, sauvage et accidenté, au début presque inaccessible, la vie étrange qu'on y menait aux premiers temps de la fièvre de l'huile, le rendement fabuleux de certains puits, les étonnantes fortunes faites et défaites en un jour, les folies de la spéculation dépassant toute limite, le jeu ef-

fréné, les disputes sanglantes, les incendies incessants que l'inflammation du pétrole rendait encore plus terribles, Oil-City brûlée en une nuit de fond en comble avec tout son stock d'huile, une autre fois une débâcle de glace sur la rivière Alleghany entraînant tous les barils amarrés au quai, tout cela est encore présent à la mémoire de chacun.

Ce district commença surtout d'être connu en 1859, le jour où, près de l'endroit où est aujourd'hui Titusville, le colonel Drake eut l'heureuse idée d'appliquer la sonde à la recherche de l'huile minérale. Elle s'épanchait auparavant en divers points de la surface, et on la recevait sur des couvertures de laine, d'où on l'extrayait assez péniblement. On l'appelait l'huile des Senecas, du nom de la tribu indienne qui habita longtemps cette contrée, et on la croyait bonne seulement à un grossier éclairage ; on l'employait aussi à lubrifier les machines et à la guérison des rhumatismes et de quelques autres maladies ; encore n'était-ce qu'un remède de bonne femme, appris des sauvages. Jadis les pionniers français du Canada, les colons anglais de l'Atlantique, étaient passés successivement près de ces sources sans s'y arrêter autrement qu'en curieux, et en avaient abandonné la maigre exploitation à la confédération iroquoise, dont les Senecas formaient une branche. Qui aurait osé prédire alors qu'il y avait là une richesse cachée d'où sortiraient les millions par centaines? C'est ce qui eut lieu cependant dès que l'emploi hardi de la sonde et bientôt des torpilles souterraines à la recherche de l'huile révéla sous le sol de véritables lacs du liquide bitumineux. Alors la Pétrolie devint comme une Californie nouvelle vers laquelle accoururent tous les pionniers en quête de dollars et tous les chercheurs d'aventures.

Les gîtes de pétrole sont tous accumulés dans la Pensylvanie occidentale, dans les trois comtés de Venango, de Clarion et de Butler. La Pensylvanie, qui produit presque tout le charbon et le fer des États-Unis, a véritablement le monopole de l'huile de pierre, et l'on ne saurait opposer à ces gîtes de pétrole ceux qu'on a jusqu'à présent essayé d'exploiter dans l'Ohio, la Virginie occidentale et l'État de New-York, sur des directions parallèles, sinon au voisinage des précédents. En 1875, toutefois, on annonçait le forage d'un puits à Warren (Ohio), d'où le pétrole serait sorti en abondance. Les gîtes de l'Illinois, du Missouri, et même ceux du Canada, assez productifs, mais dont l'huile est de qualité inférieure, ne sauraient non plus être comparés aux gîtes pensylvaniens, encore moins ceux du Kentucky, du Tennessee, de l'Indiana, à peine explorés. Toute l'Amérique du Nord semble d'ailleurs être imprégnée de pétrole, car on a également signalé l'existence de l'huile minérale dans le Texas, le Colorado, l'Utah, la Californie.

L'alignement que semblent suivre les sources souterraines rejointes en Pensylvanie par la sonde court du nord-est au sud-ouest, comme la crête des monts Alleghanys, ou l'axe moyen de la rivière du même nom. Au nord des points primitivement occupés, dans la vallée d'Oil-Creek (le ruisseau de l'huile), les sondages ont été stériles; mais vers le sud on a toujours rencontré et l'on rencontre encore des sources nouvelles de plus en plus abondantes, et avec elles les amas d'eau salée et le gaz combustible qui accompagnent d'ordinaire l'apparition de l'huile. Celle-ci gît dans un terrain de grès sableux et de schistes argileux et feuilletés, et semble occuper d'immenses crevasses dans les grès. Généralement la sonde traverse, à des profondeurs variables, trois bancs de grès imprégnés

d'huile et de gaz, dont le dernier est le plus riche en huile. Le gaz, recueilli par un tube spécial dans le trou de sonde, est presque toujours utilisé comme combustible dans le foyer de la petite machine à vapeur locomobile qui dessert le *derrick*. On appelle ainsi la charpente pittoresque composée de quatre montants élevés surmontés d'une poulie, dans la gorge de laquelle passe la corde qui sert à manœuvrer les outils de sondage. Le trou foré, le pétrole monte jusqu'à une certaine hauteur, et souvent coule de lui-même à la surface, où il jaillit comme une source artésienne. Quand il ne franchit pas le niveau du sol, une pompe mue par la locomobile l'amène au jour. Dans les deux cas, il vient se déverser dans une grande cuve extérieure. Les puits sont très-rapprochés, et quelques-uns ne fournissent pas de pétrole. On ne démolit jamais les charpentes, et elles donnent à tout le district de l'huile un aspect caractéristique.

Les géologues ont bien longtemps discuté et discuteront peut-être longtemps encore sur l'origine du pétrole. Ceux-ci, disciples des plutoniens du passé, l'attribuent à une cause ignée et volcanique ; ceux-là, plus près de la vérité, n'invoquent que des causes neptuniennes. Le pétrole n'est que de la houille liquide. On le trouve dans des terrains d'un âge fort peu antérieur ou contemporain de celui du terrain houiller, et de composition à peu près identique : des argiles, des schistes, des grès. On a affaire à de véritables nappes, à des bassins, à des lacs, à des fleuves d'huile, alignés sur un axe géométrique, au moins pour les gîtes pensylvaniens, et non à des nids, à des amas isolés, disséminés au hasard. Le pétrole n'est, comme la houille, que le produit d'une végétation disparue : mais quelle était cette végétation? Voici la réponse que faisait un jour à cette question un savant botaniste, M. Lesque-

reux, dans le cabinet même du regretté Agassiz à Cambridge, Massachusetts : « Le pétrole, nous disait-il, n'est comme la houille que le produit de la décomposition lente de matières végétales, avec cette différence que les plantes qui ont concouru à former la houille étaient des plantes terrestres à tissu fibreux, et que ce tissu ne peut jamais disparaître, même dans la carbonisation artificielle, comme on le voit par le charbon de bois. Au contraire les plantes qui ont concouru à la formation du pétrole étaient des plantes marines, à texture purement cellulaire. Dans la décomposition de ces plantes, toute trace du tissu primitif a disparu, et la matière bitumineuse seule est restée, imprégnée dans le grès, les schistes, ou accumulée dans des cavités souterraines. Et cela est si vrai que des empreintes de plantes marines ou fucoïdes, les varechs, les fucus, les algues de ces mers primordiales du globe, se retrouvent dans les grès, les calcaires, les ardoises, qui accompagnent les dépôts de pétrole. Les gaz produits par la décomposition de ces végétaux marins sont également demeurés emprisonnés avec la matière huileuse, et l'eau salée elle-même, qui se retrouve avec ces gaz et l'huile minérale, n'est que le résidu des eaux marines qui couvraient alors la partie du sol où pullulaient ces fucoïdes. Qu'a-t-il fallu pour retenir, pour emmagasiner souterrainement tous ces produits ? Un lit de roches argileuses, imperméables, qui s'est formé au-dessus d'eux. Quand la sonde déchire quelque part ce bouchon naturel, l'huile, le gaz, l'eau salée, montent au jour comme fait une source artésienne. » Nous ne saurions véritablement opposer aucune objection sérieuse à ces preuves fournies par l'éminent botaniste qui, compatriote d'Agassiz et émigré comme lui aux États-Unis en 1847, a contribué comme lui à donner à la science américaine une allure à la fois si originale et si pratique.

On ne peut pas dire encore du pétrole, comme de la houille, qu'il est un élément indispensable à la civilisation contemporaine ; il n'en est pas moins devenu l'un de ses auxiliaires. C'est l'éclairage à bon marché qui a fait invasion dans nos sociétés démocratiques, et un éclairage en même temps le plus brillant, le plus propre, le plus élégant de tous. Il ne demande aucun entretien, la mèche n'a jamais besoin d'être mouchée, et l'huile ne laisse aucune tache persistante. Cela étant, on se demande comment il n'est pas plus répandu en France. C'est la crainte des explosions, dira-t-on ; mais, quand le pétrole est bien raffiné, les explosions sont impossibles, et il est facile de s'en assurer en jetant une allumette enflammée dans une soucoupe à moitié remplie de pétrole : elle s'éteint immédiatement. Chacun peut tenter cette expérience sans danger, et, si le pétrole est impur et qu'une petite explosion ait lieu, comme avec l'alcool, découvrir ainsi la fraude de ces marchands éhontés qui falsifient l'huile minérale avec les bas produits que la distillation en avait retirés. Avec la crainte des explosions disparaît aussi celle des mauvaises odeurs, qui ne s'engendrent que par ces bas produits, ou au milieu d'une ignition incomplète et d'un courant d'air insuffisant dans la cheminée de la lampe. De bonne heure on a paré à ce nouvel inconvénient, et avec un instrument bien construit et bien entretenu il est certain que l'éclairage au pétrole peut lutter avec avantage contre tous les éclairages possibles, comme l'exemple des États-Unis le prouve.

Fournir un éclairage brillant, sain et à bon marché, donner au prix le plus bas possible la lumière aux familles pauvres, telle semble être la destinée véritable du pétrole, qu'il s'agisse de celui d'Amérique ou de ceux d'Europe, et même de ces huiles minérales obtenues par

la distillation des schistes et des bois bitumineux fossiles. Ce n'est que le pétrole raffiné qui sert à l'éclairage. Par un suite de purifications, de distillations successives, il abandonne au fond des cornues ou laisse dégager divers produits secondaires, des eaux ammoniacales, des goudrons, un coke poreux, à l'éclat argentin, des huiles lourdes, des éthers, des benzines, de la paraffine, qui tous ont une importance bien moindre que l'huile d'éclairage, mais dont l'industrie a su tirer parti. C'est ainsi que les goudrons servent à lubrifier les grosses pièces de machines comme cambouis, que le coke est employé comme combustible, que les huiles lourdes entrent dans la peinture en rivalité avec l'huile de lin, que la paraffine est utilisée à faire des bougies transparentes, etc.

Le pétrole brut de Pensylvanie était naguère versé à l'orifice des sources mêmes dans des barils de bois qui servaient au transport. Il se perdait en route une grande quantité d'huile par le coulage ; en outre les chemins mal entretenus, fatigués par un parcours incessant, devenaient presque impraticables en hiver, et la population charretière était la plus mauvaise, la plus ignoble, la plus dangereuse qu'on pût voir. On a remédié à tous ces inconvénients en faisant passer directement le pétrole des cuves de réception installées sur les sources dans des conduits en fer qui courent à la surface du sol et amènent l'huile, refoulée par des pompes, si besoin est, jusqu'aux gares les plus voisines. Ces lignes de tuyaux rappellent celles dont on fait usage dans quelques-unes des sucreries de betterave du nord de la France pour transporter le *vesou*, le premier jus sucré, aux usines centrales de distillation et d'évaporation. Une des conduites de pétrole en Pensylvanie part de Millerstown, le centre actuel de la production de l'huile dans le comté de Butler, et va jusqu'à Pitts-

burg, sur une longueur de 60 kilomètres; une autre rejoint Karns-City à Harrisville, station du chemin de fer *Shenango and Alleghany :* celle-ci n'a que 30 kilomètres. Quatre immenses cuves en bois découvertes établies sous les arbres d'une forêt voisine de la station reçoivent le pétrole brut, tel qu'il sort des puits. L'huile, verdâtre, puante, coule lourdement, remplissant l'air de ses émanations. Aucune surveillance, une pancarte seule avertit le passant qu'il est défendu de fumer. De ces cuves de nouveaux tuyaux descendent vers la station, et là sont des réservoirs cylindriques en fer, à bouts lenticulaires, ayant la forme des chaudières horizontales à vapeur, et d'une capacité de 85 barils. Ils sont montés sur un châssis à roues, passent successivement devant le tuyau d'où s'écoule le pétrole, et s'emplissent; puis le train part, emportant chaque fois vers Cleveland, Pittsburg, New-York, où sont les plus vastes raffineries de pétrole, une vingtaine de ces grands réservoirs. C'est par ces moyens ingénieux qu'on a assuré le transport à la fois économique, rapide et sûr du pétrole, et le temps semble bien loin où les barils s'en allaient péniblement sur des charrettes rejoindre la rivière Alleghany par les routes de terre aux ornières profondes, puis descendaient en radeau jusqu'à Pittsburg au moment des hautes eaux.

Pittsburg est resté le centre le plus important de la raffinerie du pétrole; mais Cleveland lui dispute la palme. A Cleveland, une usine considérable fait presque seule tout ce travail, et, bien que reléguée assez loin de la ville, l'empeste de ses émanations, surtout le soir. Les habitants se consolent en pensant que le pétrole est bon contre les rhumatismes. L'huile propre à l'éclairage est le principal produit qu'on retire de la purification du pétrole. Elle est limpide, blanche, d'un éclat opalin, d'une légère odeur

éthérée. L'huile brute fournit environ 75 pour 100 de cette huile; le reste se compose des résidus dont il a déjà été parlé. L'huile lampante est versée dans des barils en bois de chêne, et à cet état répandue à travers toute l'Amérique et sur toutes les places de l'univers. Le pétrole est devenu l'un des principaux produits d'exportation des États-Unis. Il vient après le coton et le blé, avant le tabac, les viandes salées et les bois. Les ports d'embarquement sont Philadelphie, New-York, Baltimore, Boston; les principaux ports d'arrivée en Europe, Anvers, Hambourg, Brême, Liverpool, puis le Havre, Marseille, Gênes. Quelques-unes de ces places reçoivent le pétrole brut et trouvent avantage à le raffiner elles-mêmes. Chacun a vu dans ces ports, et même devant les grands magasins de droguerie de certaines villes de l'intérieur, quelqu'un de ces barils de chêne à panse renflée, revêtus d'une peinture bleu-clair, et d'une contenance de 160 litres: c'est le type désormais classique des barils à pétrole américains. On les fabrique mécaniquement par milliers à la fois à Pittsburg, à Cleveland, d'une façon aussi rapide qu'originale. Des grappins de fer serrent automatiquement les cercles sur les douelles assemblées; un rabot circulaire donne le biseau aux fonds, un autre façonne la bonde. Cela fait, les barils descendent seuls les uns suivant les autres par un couloir incliné, au bas duquel un peintre les reçoit. Armé d'un large pinceau, il les badigeonne d'une main en les faisant tourner rapidement de l'autre sur le plancher horizontal. En une heure, plus de 60 barils ont reçu de la sorte leur couche réglementaire. Après cela, on les tare, les jauge et les emplit. La jauge se tient toujours aux environs de 42 gallons; le gallon des États-Unis égale 3 litres 80 centièmes.

On calcule que, sur les 10 millions de barils produits

en 1873 par les États-Unis, le tiers a été consommé sur place et les deux tiers exportés. Depuis les premiers temps de l'extraction de l'huile, la même proportion existe entre la consommation et l'exportation américaines. C'est principalement à l'éclairage que tout le pétrole est employé. L'exploitation de l'huile minérale a fait presque entièrement renoncer à l'usage de l'huile de baleine, et la pêche de cet important cétacé a considérablement diminué depuis quinze ans.

Quelques esprits chercheurs, frappés de l'abondance toujours plus grande de la production du pétrole, ont imaginé de l'appliquer brut au chauffage des chaudières à vapeur et des foyers métallurgiques. Volontiers ils ont vu en lui, devant l'inépuisable fécondité des sources pensylvaniennes et l'importance que pourraient prendre un jour les gîtes analogues des États-Unis, du Canada, des Apennins, du Caucase, de la Birmanie, le combustible de l'avenir. Il est facile de les détromper. S'il est vrai qu'un poids donné de pétrole fournit à peu près deux fois plus d'effet calorique que le même poids de houille, et relativement ne coûte pas plus cher, qu'est-ce que tout le poids de pétrole que peut produire le monde entier, ce poids fût-il deux fois plus considérable que tout ce que la Pensylvanie fournit aujourd'hui, devant la seule quantité de houille qu'extrait la Grande-Bretagne? Ces deux poids sont respectivement dans le rapport de 1 à 125, c'est-à-dire que tout le pétrole produit par les États-Unis est à peine équivalent en poids à 1 million de tonnes, quand la Grande-Bretagne seule produit 125 millions de tonnes de charbon. Il n'y a donc aucun espoir ni aucune crainte à concevoir de ce côté, et jamais le pétrole ne détrônera la houille dans les emplois calorifiques et mécaniques, ni même dans la fabrication du gaz. Aucune des nombreuses expériences

partout tentées à ce sujet n'a jamais réussi économiquement, et ce n'est que pour des cas très-particuliers que l'on peut prévoir que le pétrole arrivera quelque jour à se substituer avec avantage à la houille. L'empereur Napoléon III, qui apportait dans les recherches scientifiques, pour lesquelles il croyait avoir une aptitude spéciale, le même esprit mystique et bizarre que dans ses combinaisons politiques et sociales, avait songé un moment à appliquer le pétrole aux usages industriels. Il avait chargé un membre de l'Institut de poursuivre ces recherches pour son compte, et il monta un jour sur une locomotive chauffée au pétrole qui l'emporta au camp de Châlons. Si cet essai eût réussi, on eût bientôt chauffé la flotte avec l'huile minérale. Tout cela s'en est allé en fumée.

On peut se demander ce qui serait arrivé dans quelques autres contrées, si la nature leur avait si généreusement départi les richesses souterraines qu'elle a réservées aux États-Unis. Certains pays auraient-ils tiré parti de ces trésors cachés d'une manière aussi décisive et aussi rapide? Il est permis d'en douter quand on voit le misérable état où l'Espagne laisse ses mines de houille, car celles des Asturies, de la Vieille-Castille et de la province de Léon, sont peut-être aussi riches que les mines de la Pensylvanie. Il ne faut point oublier que, si la nature a beaucoup fait pour les États-Unis, les hommes ont aidé et les institutions aussi au développement de ces merveilleuses contrées. En Amérique, l'individu est partout, l'État nulle part; jamais l'activité du citoyen n'est gênée dans son expansion native. Les administrations, les bureaux, quand ils se montrent, c'est pour venir en aide au travail industriel, c'est pour l'éclairer par des rapports, des statistiques, des publications soigneusement élaborées, aucu-

nement pour le gêner par ces formalités minutieuses et lentes dont la plupart des nations latines ont conservé pieusement la tradition. Là-bas, rien ne reste dans les cartons, tout en sort, et promptement, à l'heure voulue. Chez nous, tout s'y entasse, tout y moisit. « Je n'ai pas besoin de vous communiquer mes statistiques, disait un ministre des travaux publics sous le second empire à l'un de nos industriels, je les fais non pas pour vous, mais pour m'en servir contre vous. » Aux États-Unis, qui oserait tenir un pareil langage? C'est pourquoi l'initiative individuelle fait là-bas de si grandes choses, et a donné notamment à l'exploitation de la houille, du fer, du pétrole, cette impulsion féconde dont nous venons de constater les résultats suprenants. Le progrès ne s'arrêtera pas, et le jour n'est pas éloigné, on l'a vu, où la Grande-Bretagne elle-même devra baisser pavillon devant les États-Unis pour la production de la houille et du fer. Quant à la première place dans l'extraction du pétrole, il est probable qu'aucune contrée au monde ne pourra jamais la disputer aux États-Unis. Et la nature n'a pas tout fait pour cela, les institutions politiques et le caractère national y ont une certaine part. C'est ainsi qu'une fois de plus se vérifie ce mot si vrai de Montesquieu, que les colonies prospèrent non pas seulement en raison de leur fécondité, mais aussi et surtout en raison de la liberté dont elles jouissent.

CHAPITRE VII

LES MINES D'OR ET D'ARGENT

I

Les temps héroïques de l'extraction de l'or.

La découverte des *placers* aurifères de la Californie en 1848 a eu le privilége d'occuper longtemps l'attention. Qui ne songea un moment à émigrer vers l'Eldorado du Pacifique, qui ne suivit avec avidité les étranges nouvelles qui en arrivaient par tous les courriers? La découverte des gîtes australiens, qui eut lieu trois ans après, eut un moindre retentissement, bien que ces gîtes aient donné dès le début et donnent encore autant d'or que ceux de la Californie. La curiosité publique, surtout en France, ne voulut rien savoir au delà des légendes californiennes, et la mise au jour des riches mines d'argent du Nevada, plus productives que ne l'ont jamais été tous les filons de l'Amérique espagnole, celles des mines d'or ou d'argent du Colorado, de l'Idaho, du Montana, du Wyoming, de

l'Utah, du Dakota, qui de 1859 à 1874 ont si vivement ému la population des États-Unis, ont laissé la plus grande partie de l'Europe indifférente et distraite. Le mineur n'en a pas moins poursuivi patiemment, sans relâche, son œuvre lointaine et féconde. De 1848 à 1873, on calcule que la Californie a produit 5 milliards de francs en or, et tous les autres États ou territoires des États-Unis compris entre les Montagnes-Rocheuses et le Pacifique (il faut joindre à ceux qu'on vient de nommer l'Orégon, le territoire de Washington, l'Arizona et le Nouveau-Mexique), plus de 2 milliards en or ou en argent. Humboldt s'en fût réjoui, lui qui supputait avec satisfaction que la mine d'argent de Potosi en Bolivie, la plus riche de toutes celles de l'Amérique du Sud, avait fourni 6 milliards en trois siècles. Il aura fallu moins d'un quart de siècle à la Californie et aux pays circonvoisins pour dépasser cette production.

Si les étonnantes péripéties de la première colonisation californienne n'étaient encore présentes à la mémoire de tous, un mineur des placers, devenu un conteur charmant, se serait chargé de les rappeler aux oublieux : j'ai nommé Bret Harte, ce jeune écrivain dont l'Amérique est fière, plein d'une sensibilité délicate sous une apparence impassible, et qui fait revivre pour nous les temps légendaires de l'exploitation de l'or, les hauts faits des *Argonautes* et les troubles qui ont entouré l'enfantement de la Californie. Cet autre qui égale, par son esprit alerte et vif et par l'imprévu de ses réflexions, les humoristes anglais les plus fins, Mark Twain, fut témoin de l'attaque du premier filon d'argent du Nevada, le fameux Comstock, et a rappelé en quelques traits incisifs les aventures étranges qui ont accompagné la naissance du nouveau territoire, détaché du pays des Mormons. C'est le côté moral, l'âme

de ces sociétés nouvelles, si mêlées, si tumultueuses à leur origine, que ces deux écrivains ont surtout voulu peindre, tandis qu'on se propose ici d'en décrire l'aspect matériel.

L'âge héroïque de la Californie, c'était hier, quand toutes les nations du monde, comme conviées à un banquet qui ne devait pas finir, se ruèrent sur les placers de l'Eldorado. Ce furent d'abord les deux Amériques qui se mirent en branle, puis toute l'Europe, qui ne contenait que trop de mécontents désireux de changer de place en cette année 1848, enfin toutes les races de la mer Pacifique et de l'extrême Orient, les Kanaques polynésiens, les Chinois jusqu'alors immobiles, et qui commencèrent, eux aussi, à émigrer. Toutes les routes furent mises à contribution : le cap Horn malgré ses glaces et ses tempêtes, — l'isthme de Panama, dont on brava les fièvres pernicieuses, les animaux malfaisants, les chaleurs torrides, — les grandes plaines du *far-west*, plaines interminables où il fallut lutter avec les surprises impitoyables des Indiens, avec les ouragans de neige dans les Montagnes-Rocheuses et la Sierra-Nevada, enfin avec la famine, qui plus d'une fois décima la caravane en marche.

Arrivé sur le placer qu'on avait choisi, on travaillait seul. On campait près d'un ruisseau, armé d'un pic et d'une pelle pour fouiller le sol, et muni, pour laver les sables, d'une vaste sébile de bois, la *batée* des Mexicains, ou mieux d'un plat de fer battu, rappelant ceux des ménagères. On agitait les sables avec de l'eau, on inclinait la sébile : l'or, plus lourd, restait au fond du rustique appareil. Quelquefois, quand les parcelles de métal étaient microscopiques, on employait avec l'eau un peu de mercure, qui a la propriété de dissoudre l'or comme l'eau le sel ou le sucre, et le restitue ensuite par la distil-

lation. Ce moyen primitif, qui exige des sables d'une richesse exceptionnelle, ne pouvait être longtemps employé. Bientôt on usa du *rocker* ou berceau. Le nouvel appareil, surmonté d'un tamis, oscillait comme le berceau d'un enfant. On balançait d'une main le tamis chargé de terre en versant l'eau de l'autre. L'or, en vertu de sa plus grande densité, s'arrêtait en route sur une toile inclinée tendue comme un tablier au-dessous du tamis. Les uns disent que ce fut un Chinois industrieux, les autres un mineur georgien, — car le berceau était depuis longtemps en usage sur les mines d'or des États atlantiques, la Georgie, la Virginie, les Carolines, — qui dota de ce précieux appareil les placers californiens. C'était un grand progrès. On lavait trois fois plus de terres qu'au plat ou à la batée, et l'on pouvait doubler encore ses forces par l'association, l'un fouillant les graviers et les portant au berceau, l'autre les balançant en les arrosant d'eau, et préludant par instants à la cueillette de l'or.

Le progrès ne s'arrêta point là. Après le *rocker* vint le *long-tom*, sorte de petit canal en planches établi à demeure, autour duquel se groupèrent les mineurs, puis le *sluice*, canal plus large, qui exigea toute une compagnie de travailleurs. Les Chiliens apportèrent aussi sur les placers leur méthode d'opérer, qui consiste à fouiller les sables sur un courant d'eau; les grains d'or, les paillettes, les pépites, restent dans les interstices de la roche : l'orpailleur refait généralement le travail de la nature. On se mit ensuite à détourner quelques rivières qu'on supposait avec raison rouler de l'or; on en bouleversa le lit. Les Chinois se distinguèrent entre tous dans ces nouveaux essais, où une grande discipline dans le travail exécuté en commun et des moyens mécaniques à la fois ingénieux et peu coûteux pour élever l'eau, voiturer les terres,

étaient impérieusement exigés. Enfin on fouilla les placers secs, les *dry diggings*, qui étaient pour la plupart des lits de rivières disparues, des cours d'eau préhistoriques, des collines d'alluvions anciennes, de cailloux roulés cimentés ensemble, ou des bancs de sables argileux bleuâtres, le fameux *blue-bed* des orpailleurs du Pacifique. Là encore on trouva de l'or, et souvent en quantité, grâce à une méthode originale, inventée en 1852 par un mineur émigré du Connecticut, qui consistait à désagréger les sables au moyen d'un jet d'eau à forte pression, sortant d'une lance comme celle des pompes à incendie, et dirigé vigoureusement contre la roche : on l'appelait pour cette raison la *méthode hydraulique*. De larges canaux ou *flumes*, le long desquels, comme dans le *tom* et dans le *sluice*, étaient interposés des obstacles pour arrêter l'or, que saisissait aussi le mercure versé en différents points du parcours, recevaient les terres et les graviers ainsi démolis, et d'autres canaux, partis souvent de très-loin, amenaient les eaux à une assez grande hauteur au-dessus du placer. On avait par là une pression et par conséquent une force hydraulique suffisantes, comme un bélier d'eau inflexible battant la colline à terrasser.

C'était surtout dans les mines du centre et du nord que s'étendaient ces lignes de canaux. Il en avait été aussi établi dans toutes les mines pour le lavage des minerais de quartz aurifère dont il sera bientôt parlé. On traversait les ravins, les routes, les obstacles naturels ou artificiels, par des siphons, des aqueducs d'une hardiesse étonnante, et laissant bien loin derrière eux tout ce que les Romains avaient pu faire en ce genre de plus osé. La plupart des ingénieurs improvisés qui ont exécuté ces longs nivellements et mené à bien ces grandes choses n'y ont pas attaché leur nom. Leur œuvre en quelques endroits a même entièrement

péri, car tous ces ouvrages, sauf les siphons, étaient en bois.

Quelquefois les lits de sable et de galets étaient profondément encaissés, surmontés de roches massives, basaltiques, qui s'étaient étalées comme une table sur les alluvions; alors on les rejoignait par des puits ou par des galeries, des tunnels, poussés dans le cœur de ces collines. C'est au fond d'un de ces puits que fut écrasé un jour un mineur missourien, qui resta saisi dans l'éboulement. Plus tard le savant Whitney, qui devait attacher son nom à la géologie californienne, rencontra dans le même lieu un crâne humain fossile. L'événement fit grand bruit, même en Europe, où toutes les sociétés savantes enregistrèrent à l'envi cette étonnante découverte. On alla jusqu'à prétendre que le crâne était d'âge tertiaire, ce qui ne s'était pas encore vu. La période quaternaire ou diluvienne avait eu seule jusqu'alors le privilége de contenir des débris humains fossiles, ce dont certains maîtres de la science osaient même douter, prétendant que tous ces témoins supposés du déluge n'étaient que nos contemporains. Disons bien vite que l'homme préhistorique de la Californie ne semble pas plus authentique que celui d'Abbeville en France, où la fameuse mâchoire de Moulin-Quignon avait mis à son tour, quelques années auparavant, tous les géologues, tous les anthropologistes en émoi.

Bret Harte, dans une de ses poésies intitulée le Crâne Pliocène, *the Pliocene Skull*, plaisante avec esprit sur l'homme fossile du Pacifique. Après avoir ironiquement remarqué que les dents de sa mâchoire sont teintes encore du jus de la nicotine : « Mon nom est Bowers, fait-il dire ironiquement au squelette retrouvé ; je me suis rompu les os en tombant au fond d'un puits dans le comté

de Calaveras, et vous me ferez grand plaisir d'en renvoyer les morceaux chez moi, dans mon vieux pays natal de Missouri. »

Après les placers d'eau et les placers secs vinrent les mines de quartz. Quand on eut assez remué la terre meuble ou les graviers et les conglomérats cimentés, qui tous avaient été lavés une première fois par la nature, on commença d'attaquer la roche massive, restée en place et intacte. D'où venait tout l'or qu'avaient roulé les alluvions? Évidemment de roches solides, de ces filons siliceux ou quartzeux dont on rencontrait en différents points les masses inclinées, blanches, vitreuses, cristallines, très-dures, adossées à des granits, à des porphyres, à des roches vertes ou dioritiques, qui forment comme l'épine dorsale de la Sierra-Nevada et de ses contre-forts, ou recoupant les schistes noirs, ardoisés, feuilletés, d'âge primitif, qui s'appuient sur la grande chaîne et ses ramifications. Les têtes de ces filons, les parties qui se montraient au jour, avaient été désagrégées, labourées, avant l'apparition de l'homme sur le globe, par d'effroyables déluges, d'autres disent par d'énormes glaciers en marche, et l'or, entraîné avec les débris de la roche quartzeuse, s'était déposé avec ceux-ci dans les vallées.

Une de ces veines de quartz, la veine-mère ou *mother-lode* de Californie, a 300 milles de long, la distance de Lyon à Paris. Elle peut être suivie comme une véritable muraille de silex blanc du sud au nord du pays, dans les vallées du San-Joaquin et du Sacramento, sur 5 degrés de latitude. Entre matin et soir, je ne l'ai pas perdue de vue pendant une de mes excursions dans les comtés de Mariposa et de Tuolumne. Plus tard je l'ai également retrouvée au centre de l'État, dans les comtés de Calaveras et Amador, où elle semble disparaître, car plus au nord, dans les comtés d'Eldorado,

de Placer, de Nevada, ce sont des filons différents qu'on exploite. Partout la grande veine est aurifère, mais avec des richesses et des épaisseurs différentes suivant les localités. La direction reste toujours la même et court du nord-ouest au sud-est, comme l'axe de la Sierra-Nevada ou la ligne générale du rivage le long du Pacifique et à ces latitudes. Des filons secondaires se détachent de la veine-mère, la croisent sous des angles plus ou moins aigus; d'autres veines courent parallèlement à elle. Dans les comtés du nord, le faisceau métallifère est d'une direction et d'un âge différents.

Quant au mode de formation de tous ces filons, les uns invoquent pour l'expliquer la seule action du feu souterrain, qui aurait amené du centre du globe la silice avec l'or en fusion; d'autres, plus réservés, font intervenir ensemble l'eau et le feu, et admettent que des sources minérales bouillantes, contenant en dissolution la silice et des combinaisons très-peu stables d'or, ont laissé déposer le quartz et le métal à travers les fissures des roches préexistantes.

Le mineur californien mit une grande indécision à l'attaque des mines de quartz. Dans le comté de Nevada, près Grass-Valley, la veine d'*Allison-Ranch*, qui devait rendre vingt fois millionnaires les trois pauvres Irlandais illettrés qui l'avaient rencontrée par hasard, fut à peine fouillée en 1851, année de la découverte, et immédiatement bouchée. On croyait alors que les mines de quartz « ne payaient pas ». Ce ne fut que quatre ans après, quand il fut bien démontré par quelques exemples frappants que les filons rapportaient plus que les placers, que la veine d'Allison fut exploitée avec tant d'autres. Dès lors toute la Californie se précipita sur le quartz comme elle l'avait fait sur les sables. Bientôt la pierre fut extraite par les moyens les plus savants de l'art des mines, puis broyée en pous-

sière ténue sous des pilons mécaniques analogues aux bocards allemands ou de la Cornouaille, que différents inventeurs s'attachèrent à perfectionner. L'or, entraîné par un courant d'eau avec le quartz pulvérisé, était recueilli au moyen du mercure dans des moulins ou appareils tournants, en fonte ou en pierre, qui furent bien vite, eux aussi, entièrement transformés : moulins hongrois, moulins chiliens, *arastras* mexicaines, agitateurs russes ou sibériens. On employait encore des plaques de cuivre amalgamé, c'est-à-dire revêtues d'une couche de mercure, adhérente par alliage avec le cuivre; sur ces plaques passait et s'arrêtait l'or. Pour finir, on étendait devant les derniers résidus ou *tailings*, au moment où ils s'échappaient, des couvertures de laine ou même des toisons de brebis, dans les filaments desquelles s'engageaient les dernières parcelles du lourd métal. La toison d'or n'est pas une fiction, et les anciens Argonautes avaient peut-être employé, dans les placers de la Colchide, le moyen ingénieux remis en usage par leurs frères californiens.

L'âge héroïque de l'exploitation de l'or commence avec la découverte de la première pépite dans la vallée du Sacramento en 1848, et finit vers 1859. Cette découverte fut entièrement due au hasard, et le mormon Marshall, milicien libéré de la guerre du Mexique, en route vers l'Utah et momentanément employé à la scierie du capitaine Sutter, n'en fut que l'inconscient opérateur. Sutter lui-même, ancien capitaine des gardes suisses de Charles X, émigré en 1830 en Amérique, colon en Californie, avait établi une scierie de bois sur un affluent du Sacramento, et ne se doutait point qu'on trouverait un jour autant d'or sur ses terres.

Les onze années qui suivirent cette découverte inatten-

due, laquelle allait si profondément remuer le globe, marquent l'ère des trouvailles fabuleuses, celle de la plus grande production, et celle aussi des temps troublés, des formidables incendies, de la loi de Lynch, des comités de vigilance. Le désordre un moment est à son comble. On risque dans un jeu effréné tout ce qu'on gagne, et le revolver prononce partout en dernier ressort. Jamais le mineur, inquiet, mécontent, avide, ne reste un moment en place. Les nouvelles les plus mensongères le trouvent crédule. On annonce une fois qu'un lac d'or fluide, une autre fois qu'une montagne aurifère massive, viennent d'être découverts, et il accourt naïvement pour avoir sa part de ces trésors: ainsi firent jadis les Espagnols au temps de Cortez et de Pizarre. En 1851, la Californie faillit être entièrement abandonnée pour l'Australie, où un mineur du Pacifique venait de signaler les premiers placers. En 1858, elle manqua de nouveau d'être dépeuplée à l'annonce de la découverte des champs d'or de Fraser-River, dans la Colombie-Britannique, qui furent l'occasion d'un immense exode. J'assistai l'année suivante au retour des derniers orpailleurs désabusés, et j'eus aussi l'occasion de noter l'apaisement définitif et la transformation surprenante de l'Eldorado, qui d'État purement minier devenait peu à peu agricole. Tout était réglé désormais, et la période héroïque était close.

L'étape qui suit, et qui va de 1859 à 1870, peut être regardée comme une étape de transition. Les placers, du moins les gîtes sableux superficiels, sont de plus en plus abandonnés, les mines de quartz aurifère fouillées toujours plus activement et plus profondément. Cependant la production de l'or va en diminuant d'année en année jusqu'à être réduite de moitié, et de 250 millions de francs qu'elle atteignait encore en 1859 tombe à 125 millions en 1870.

En 1853, année du rendement maximum, elle avait dépassé 325 millions. Toutefois la richesse agricole du jeune État du Pacifique augmente de plus en plus, les manufactures, les usines, se fondent, et le pays produit et exporte des vins, des alcools, des céréales, des farines, des bois. En 1868, revoyant la Californie, j'ai pu constater que l'évolution qui se dessinait neuf ans auparavant était définitive, et que la production du blé à elle seule venait d'atteindre en valeur celle de l'or. La vigne avait donné 155 000 hectolitres de vin; de la tonte des troupeaux on avait retiré 4 millions de kilogrammes de laine. En deux ans, de 1865 à 1867, la valeur de la propriété foncière avait augmenté d'un cinquième. Depuis tous ces chiffres ont été maintenus ou dépassés. Voilà bien des résultats qui compensaient une diminution dans l'extraction de l'or. Après tout, ces progrès, ces transformations, n'étaient-ils pas dus à la production continue, bien que peu à peu décroissante, du précieux métal? C'est du reste dans cette période intermédiaire, de 1859 à 1870, qu'eurent lieu la découverte des mines d'argent du Nevada, et celle des mines d'or et d'argent du Colorado et des autres territoires attachés aux flancs des Montagnes-Rocheuses ou de la chaîne des monts Wahsatch. Le rendement de ces nouvelles mines comble le déficit de celles de la Californie; prise dans son ensemble, la production des deux métaux précieux suit même une progression ascendante.

II

Les nouveaux placers californiens.

La troisième période de l'exploitation de l'or est peut-être la plus curieuse et toute pleine d'enseignements, si elle n'est pas la plus productive. Elle commence à 1870 et se continue sous nos yeux. C'est l'étape actuelle, celle où les gisements jusqu'ici à peine explorés, les placers souterrains d'époque diluvienne ou glaciaire, — les autres, les placers superficiels, appartiennent à l'époque alluviale ou contemporaine géologiquement parlant, — sont attaqués avec une audace et une patience qui étonnent, par le moyen de la méthode hydraulique perfectionnée. Nulle part on ne recule devant la dépense. Les compagnies les plus puissantes se fondent, afin de poursuivre et de mener à bien ces immenses travaux, qui exigent des avances considérables. On construit des canaux sur des centaines de kilomètres au milieu de difficultés de tout genre, non plus des canaux de faible débit, mais dont le volume d'eau est tel qu'il pourrait suffire à l'alimentation d'une grande ville. Le jet hydraulique que fournissent ces masses aqueuses acquiert une puissance décuple de celle qu'il avait dans les exploitations précédentes; la force en est irrésistible, toute roche est démolie par lui. Est-ce tout? On jette en travers des vallées d'énormes digues pour emmagasiner les pluies qui tombent si abondamment en automne et en hiver, et avec ces vastes réservoirs abreuver les canaux toute l'année. Ce qu'un État n'oserait tenter,

de simples particuliers le font, grâce à la législation libérale qui régit ici le travail des mines, grâce à l'esprit d'association qui règne partout dans ce pays de *self-government*.

Avant d'aborder de front les nouveaux placers, on les rejoint, on les sonde par des puits, par de longues galeries, foncés sur les plateaux ou au flanc des collines. Ces galeries, véritables tunnels, dépassent souvent un kilomètre en longueur. L'exécution en dure plusieurs années et coûte, si la roche est rebelle, un prix excessif, au delà de 1000 francs le mètre d'avancement. Le gîte une fois reconnu, il faut l'abattre. On l'éventre par une galerie beaucoup plus courte. De l'extrémité intérieure de celle-ci s'en détachent deux autres à angle droit, de manière à donner à tout l'ouvrage la forme d'un T. On dispose méthodiquement dans l'excavation plusieurs centaines de barils de poudre ou de dynamite, contenant chacun 25 livres ou environ 12 kilogrammes; on les réunit l'un à l'autre par un fil métallique, puis on mure solidement l'entrée du tunnel, et l'on met le feu du dehors au moyen de l'étincelle électrique. Un ébranlement énorme se produit, comme une commotion volcanique, un véritable tremblement de terre; toute la masse de conglomérat se soulève, et un espace de 50 000 mètres cubes est fissuré, désagrégé, prêt à être attaqué part le jet hydraulique.

Cependant les hommes s'approchent, manœuvrant l'eau comprimée au moyen d'ajutages perfectionnés en fer et en acier, dits *monitors*, qui permettent de diriger le jet à droite ou à gauche, en haut ou en bas, sans la moindre difficulté. Naguère c'était par une manche imperméable en toile qu'arrivait l'eau; aujourd'hui c'est par des tuyaux de fer portés sur des chevalets; une pression de 2 atmosphères ou 20 mètres en hauteur et un volume quotidien

de 50 pouces d'eau[1], mesure à l'usage des mines, étaient jugés suffisants ; aujourd'hui on emploie au moins 1000 ou 2000 pouces, et la pression est de 8 à 10 atmosphères. Le mot de *monitor* est bien appliqué, c'est un vrai canon que le tube que l'on manœuvre. La lame liquide en sort raide et transparente, ferme comme une barre de cristal, point contractée, point divisée, et frappe les bancs de gravier comme ces béliers de guerre qui jadis battaient les remparts des places fortes. Elle a l'impétuosité du boulet et frappe, frappe sans trêve. La roche ne tarde pas à céder : une espèce d'arche s'ouvre d'abord, dont on abat les piliers ; c'est alors comme une vaste caverne, dont le toit porte à faux et s'écroule. Il faut beaucoup d'attention et de coup d'œil dans la conduite de ce travail délicat, et prendre garde d'être atteint par les éboulements. S'il est permis de comparer les petites choses aux grandes, nous dirons que les arroseurs publics, qui promènent l'eau en pluie sur les chaussées et sur les gazonnements des squares de Paris, manœuvrent un appareil analogue à celui des mineurs hydrauliques californiens.

Démolis, pulvérisés sous le choc indomptable qui les mine, les bancs de gravier sont entraînés avec l'eau. Le seuil du canal de lavage, qui s'ouvre devant le front d'attaque, est formé de pavés en pierre ou en bois. La pierre est du galet, les dés en bois sont disposés de façon que les fibres soient en travers du courant. Dés et galets retiennent l'or dans leurs interstices. Il y a aussi des godets de mercure interposés sur le parcours des graviers. Presque partout le travail n'a lieu que pendant la saison des pluies, à cause du volume d'eau si abondant dont on a besoin, et parce qu'il ne pleut jamais en Californie de juin

[1] 5,800,000 litres.

à octobre dans la région où sont les placers. Les canaux de lavage ne sont vidés qu'à des intervalles éloignés, et l'on comprend avec quelle émotion : toute la récolte d'or est là. Il en est que l'on n'arrête que deux fois dans une campagne, d'autres seulement à la fin. La longueur peut aller jusqu'à 2 kilomètres entre le banc exploité et le ruisseau où se déversent les terres lavées. Sur cette longueur, on ménage des chutes, de sorte que la ligne d'écoulement n'est pas continue ; elle a aussi une pente variable. Il n'est pas rare que le poids de mercure jeté dans le canal soit de 2000 kilogrammes; au prix de 16 francs le kilogramme que le métal a coûté un moment en 1874, cela faisait pour ce chapitre seul une depense de 32 000 francs.

La quantité moyenne d'or recueilli est variable suivant les gîtes, et descend jusqu'à 1 franc et même 50 centimes par mètre cube de gravier abattu et lavé. Ces titres sont des minimums qui ne peuvent être utilement atteints que grâce aux moyens à la fois si perfectionnés et puissants et en même temps si économiqnes dont on use. Naguère, avec le système hydraulique primitif, on se tenait pour satisfait de laver avec avantage des graviers qui ne donnaient pas plus de 2 à 3 francs d'or par mètre cube. Il en aurait coûté beaucoup plus, seulement pour abattre un mètre cube de graviers solides, si l'on n'avait pas eu l'eau à sa disposition, l'eau si ingénieusement adoptée ici comme moyen mécanique, tant pour l'abatage que pour le lavage et l'entraînement des sables et des galets. Depuis, les perfectionnements apportés à la méthode hydraulique ont été tels, que des terres six fois plus pauvres peuvent maintenant être lavées avec profit.

Citons quelques exemples. La *Compagnie américaine* à Sebastopol, comté de Nevada, avait lavé, à la fin de 1871, environ 6 millions de mètres cubes de graviers, dont elle

avait retiré 9 millions de francs en or, ce qui mettait le rendement moyen à 1 fr. 50 par mètre cube. Le banc de gravier qu'elle exploitait avait une hauteur moyenne de 50 mètres et reposait sur un lit de granit. De 1871 à 1873, le rendement en or avait été le même. Quelques compagnies voisines, plus favorisées, tiraient jusqu'à 3 dollars ou 15 francs par mètre cube. D'autres, dont les graviers étaient trop durs et refusaient de se désagréger sous la pression hydraulique, étaient obligées de les abattre à la poudre et de les broyer sous des pilons mécaniques. Ces graviers avaient rendu jusqu'à 30 francs par tonne. Avec le travail à la poudre et le broyage, il faut naturellement que les graviers soient beaucoup plus riches, sinon les frais d'exploitation dépasseraient le rendement en or.

Il ne faudrait pas croire que tout cet or soit à l'état microscopique, engagé en poussière imperceptible dans le ciment des graviers. On trouve aussi des pépites, souvent volumineuses, et des feuilles, des nids d'or semi-cristallin, contenus dans les fissures et les cavités des noyaux de quartz. Quand on lave à la sébile le ciment des graviers, on y rencontre, comme dans les sables des placers superficiels, mais en moins grande quantité, du fer oxydulé magnétique noir, qu'une barre d'aimant sépare des autres corps rassemblés avec lui, des grains de platine, reconnaissables à leur couleur grisâtre et à leur grande densité, des rubis d'un beau rouge, mais trop petits pour avoir de la valeur, quelques saphirs bleus translucides, des grenats, des zircons, également sans nul prix, des débris de cristal de roche, quelques-uns disent aussi du diamant ; il a été reconnu qu'il n'avait pas plus de valeur que les gemmes précédentes. En somme, l'or seul forme la véritable récolte de ces grandes exploitations.

De toutes les compagnies du comté de Nevada, la plus puissante est celle de North-Bloomfield, dont nous avons suivi en 1868 les travaux à leurs débuts. Elle possède en propre une étendue de 635 hectares de gravier aurifère. Dans une étroite vallée, elle a construit une grande digue qui barre un immense réservoir pouvant contenir 21 mètres de hauteur d'eau, lesquels seront portés à 30. A la première de ces profondeurs, le volume d'eau emmagasiné est de 15 milliards de litres ou 15 millions de mètres cubes. Le canal qui va de la digue aux bancs de gravier a 72 kilomètres de long, et n'a pas coûté moins de 2 500 000 francs. Il est attaché aux flancs des collines rocheuses qui enserrent le lit de la Yuba du Sud ou *South-Yuba*, et le voyageur qui parcourt cette vallée sauvage admire d'en bas cette audacieuse construction.

Le canal débouche à 300 mètres au-dessus des mines, et là se trouve un second réservoir. Un nouveau canal de 32 kilomètres de long était en construction en 1873, pour rejoindre le précédent vers le milieu du parcours de celui-ci. Si cet ouvrage est maintenant terminé, la compagnie de North-Bloomfield pourra travailler toute l'année et dépenser par jour, sur tous ses points d'attaque à la fois, environ 380 millions de litres, correspondant au volume de 5000 pouces d'eau de mineur.

L'ensemble de la dépense totale pour tous ces gigantesques travaux atteint 5 millions de francs, dont 3 millions 1/2 pour les 104 kilomètres de canaux, et 1 million 1/2 pour les digues et les réservoirs. La compagnie possède en outre une part sur des dépôts de graviers voisins, et là elle a encore construit environ 50 kilomètres de canaux, et dépensé 1 million 1/4. A elle seule, elle est ainsi propriétaire d'une ligne d'eau canalisée de plus de 150 kilomètres, s'étendant du sommet des montagnes, des flancs neigeux de la sierra

au pied des vallées adjacentes. Tout cela aura été construit sans le secours de l'État, sans aucune subvention ou garantie ni des comtés, ni des communes, et par la seule initiative des individus. Le fameux canal de la Durance, qui porte à Marseille les eaux boueuses de cette rivière, qu'on n'a pas encore pu filtrer, n'y verse, au débit maximum de 9 mètres cubes par seconde, qu'un volume double de celui que le canal de North-Bloomfield amène sur ses graviers aurifères. Il a une longueur moindre que celui-ci ; il devait d'abord coûter 10 millions de francs, il en a coûté 40 ; on a mis plus de dix ans à en discuter les projets, dix ans à le construire, et l'État, le département et la commune, sont tour à tour intervenus.

Les 635 hectares de gravier de la compagnie de North-Bloomfield s'étendent sur une longueur de 4 kilomètres de rivière desséchée, *main gravel channel*, et sur une hauteur qui varie de 75 à 180 mètres. Des puits traversant toute la série des bancs, de longs tunnels d'essai, ont été foncés dans ce dépôt diluvien. Ces derniers ont démontré que la largeur moyenne en était de 800 mètres : il y a là 300 millions de mètres cubes à laver, contenant en or dans l'ensemble des centaines de millions de francs. Le gîte est divisé en deux bancs principaux : le gravier blanc ou supérieur, le bleu ou inférieur; celui-ci a une hauteur de 40 mètres, l'autre varie de 15 à 105, suivant les inégalités de la surface ; c'est le plus pauvre, il ne renferme quelquefois que 25 centimes d'or par mètre cube lavé ; le bleu donne jusqu'à 12 francs. La compagnie vient de foncer dans le gravier bleu un tunnel de 2 kilomètres 1/2, attaqué par huit puits à la fois ; c'est le tunnel de mine le plus long de toute la Californie : il a coûté 2 millions 1/2 ou 1000 francs par mètre courant. On y a fait usage des forêts armés de pointes en diamant, ce qui a permis d'achever

entièrement cet ouvrage en deux ans, du mois d'avril 1872 au printemps de 1874, époque où il a dû être entièrement terminé. On calcule que ce tunnel assure l'exploitation du gravier pour une quarantaine d'années. En 1873, on employait sur le gravier blanc des lances de 20 centimètres de diamètre avec une pression de 150 mètres d'eau ou 15 atmosphères. Il fallait pour alimenter toutes les lances 2000 pouces ou environ 150 millions de litres d'eau par jour[1]. L'habile ingénieur de cette compagnie, qui en est en même temps le directeur, mérite qu'on mentionne son nom, c'est M. Hamilton Smith.

Telle est la phase nouvelle de l'exploitation des placers californiens. Quel pas franchi depuis les premiers tâtonnements, alors que le mineur lavait si péniblement les terres à la sébile, au berceau, quel progrès réalisé depuis le temps où fonctionna le premier système hydraulique! Nous sommes en présence non-seulement d'une méthode scientifique aussi ingénieuse qu'elle est puissante et hardie, mais encore d'autres gisements qui ne seraient pas exploitables sans la découverte de cette méthode et les perfectionnements successifs qu'elle a reçus. Le professeur Silliman de New-Haven a calculé que, la journée du mineur californien étant comptée à 3 dollars, le lavage d'un mètre cube de terre coûte à la sébile 15 dollars, au rocker 3 dollars, au long-tom 75 cents, et seulement 10 cents par le procédé hydraulique[2]. Ces chiffres donnent les limites inférieures

[1] Les derniers rapports du commissaire des mines aux États-Unis donnent sur l'application du système hydraulique californien les plus minutieux renseignements. Voyez notamment *Statistics of mines and mining in the States and Territories west of Rocky mountains*, by R. W. Raymond, Washington, 1874.

[2] Le *cent* est le centième du dollar, et le dollar vaut un peu plus de 5 francs.

des quantités d'or que les terres doivent contenir pour être utilement lavées par telle ou telle méthode, et en même temps le volume de ces terres qu'un homme peut laver dans sa journée par chaque méthode : c'est le cinquième d'un mètre cube à la sébile et 30 mètres cubes par le procédé hydraulique. On peut donc dire que ce dernier augmente dans le rapport de 1 à 150 les résultats du plat californien, et permet par conséqnent de laver des terres cent cinquante fois plus pauvres.

Les volumineux débris de ces nouvelles exploitations ont été souvent une cause d'embarras à la surface du sol et même dans le lit des rivières, qu'ils troublent et qu'ils barrent. On comprend quel désordre doivent jeter dans le système hydraulique naturel d'une contrée ces immenses amas de cailloux, portés tout à coup par la vidange des canaux de lavage dans les lits réguliers des cours d'eau. Des bancs de sable exhaussant le fond, des barres transversales changeant la direction du courant, se sont formés dans le Sacramento lui-même. Ce fleuve et ses affluents ne roulent plus que des eaux troubles, tenant en suspension des argiles et des sables rougeâtres. En 1859, descendant par eau de Marysville à la ville de Sacramento, je pouvais déjà noter les premières apparences du mal. Si le lavage d'une partie des placers superficiels et des minerais de quartz en était la cause, combien cette cause n'a-t-elle pas grandi devant l'impulsion donnée au travail des placers souterrains ! L'hydrographie elle-même de la baie de San-Francisco est aujourd'hui affectée par les décharges provenant de ces formidables exploitations. Comment en serait-il autrement? La longueur de tous les canaux des mines atteint maintenant 10 000 kilomètres, de quoi faire une ceinture au quart de la circonférence du globe !

A la surface, les tas de déblais amoncelés donnent l'idée

d'un déluge récent. C'est un désordre, une ruine sans nom. Nous ne savons pas de spectacle plus triste, quand les mineurs ne sont plus là et qu'un morne silence a succédé à la bruyante activité du placer. On a refait le travail de la nature, mais plus brusquement, plus brutalement; on n'a rien laissé en place et l'on n'a pas pris le soin, comme elle, d'empiler régulièrement les matériaux. Heureusement que l'agriculture occupe d'ordinaire des comtés différents de ceux où sont les graviers aurifères, ou au moins d'autres sites, et que le danger de ces exploitations n'est qu'apparent pour elle ou restreint à quelques cas particuliers. S'il devait un jour devenir plus grave, on peut se fier au bon sens public et à la pratique éclairée des législateurs pour parer à cette difficulté.

C'est principalement dans le bassin du Sacramento, dans les comtés de Nevada, Sierra, Placer, Butte, Eldorado, Amador, Tuolumne, Calaveras, que l'on peut étudier les bancs de graviers. La plupart des géologues voient dans ces dépôts, qui occupent souvent des étendues et des hauteurs considérables, des dépôts glaciaires, d'autres des formations purement diluviennes, c'est-à-dire des lits desséchés de torrents, de cours d'eau disparus. Il est certain que l'on est devant un dépôt régulièrement orienté; le mouvement des blocs quartzeux, des galets, des cailloux roulés, des sables, a suivi une pente et une direction données. La direction générale est presque toujours perpendiculaire à celle des cours d'eau actuels de la contrée.

On a quelque peine à admettre que des glaciers, à une époque où il faut supposer que les froids polaires auraient régné dans ces parages, aient charrié si bien toutes ces masses, puis les aient si régulièrement laissées tomber sur place, quand ils auraient fondu par suite d'un changement de climat, d'une élévation de la température. Que de don-

nées hypothétiques introduites dans l'explication du phénomène! Les cailloux sont ronds et bien roulés, bien polis, au moins dans tous les endroits où ils nous a été donné d'étudier ces formations. Nulle part nous n'avons remarqué sur les roches quartzeuses ni ces angles aigus indiquant que le bloc, empâté par les glaces, n'a pas souffert dans son parcours, ni ces stries caractéristiques qui témoignent que la roche voiturée a frotté sur la roche sous-jacente. Le soulèvement de la Sierra-Nevada, s'il a été brusque, a dû donner naissance à des torrents qui, déchaînés tout à coup, ont labouré les flancs de cette chaîne en descendant dans les vallées, et, passant sur la tête des filons, ont entraîné les galets aurifères avec eux. Que si l'on veut à toute force faire intervenir les glaciers, qu'il est de mode maintenant d'invoquer partout dans l'explication des derniers phénomènes terrestres, ne serait-il pas mieux de supposer que ces glaciers, ou même de simples bancs de neige, se seraient naturellement fondus par une faible élévation de la température sur les flancs de la sierra, et, transformés en torrents, auraient entraîné dans les vallées des amas de roches, de cailloux roulés, qu'ils auraient déposés en chemin? N'avons-nous pas, à propos des récentes inondations du midi de la France dans le bassin pyrénéen, un exemple frappant que les choses se passent souvent ainsi?

A quelle époque a eu lieu le grand phénomène que nous étudions? Tous les savants sont d'accord pour le placer au commencement de la période quaternaire, celle où devaient apparaître l'homme, les animaux et les végétaux contemporains, dont quelques-uns avaient eu déjà des précurseurs vers la fin de la période tertiaire. Nous avons un chronomètre certain pour marquer l'heure du phénomène. Les alluvions anciennes de Californie sont recou-

vertes en quelques points, notamment dans les comtés de Tuolumne, de Calaveras, par des tables basaltiques. Or ces basaltes ont apparu lors de la grande éruption volcanique qui a marqué tout le long du Pacifique la fin de la période tertiaire et l'aurore de la période suivante. Ce soulèvement a donné aux côtes leur relief actuel et jalonné, du détroit de Behring au détroit de Magellan, la grande chaîne des Andes, peut-être la plus haute et dans tous les cas la plus longue du globe et la dernière formée. Dans la région du Pacifique où nous sommes, la coulée basaltique a pris des dimensions stupéfiantes. Elle couvre la moitié du territoire de Washington et d'Idaho, empâte l'état d'Orégon, s'épanche en Californie et en Nevada, et sur tous ces points réunis couvre une superficie égale à celle de la France. Nos volcans éteints de l'Auvergne et du Vivarais feraient piètre figure à côté de cette gigantesque éruption. En Californie, le feu central est resté en communication avec le sol : on rencontre en divers comtés des geysers ou jets de vapeurs, des solfatares, des dégagements de gaz, des volcans à peine éteints; les tremblements de terre sont fréquents, parfois terribles. Dans le Nevada, des sources bouillantes, siliceuses et alcalines, se dégagent aussi des flancs de la sierra; quelques géologues de l'école neptunienne pure croient trouver dans ces sources la clef du mode de formation des filons quartzeux.

Nous voudrions donner une idée nette de l'aspect des alluvions anciennes de Californie. Le meilleur exemple que nous puissions offrir d'un dépôt analogue, si ce n'est que celui-ci est moins consistant et n'est pas aurifère, est l'ancien lit de la Seine autour de Paris. La Seine a occupé là un espace dix fois plus considérable que celui qu'elle baigne aujourd'hui. Des hauteurs de Montmartre à celles de Montrouge, il y avait comme une immense cuvette

où les eaux ont passé rapides, torrentielles, charriant peut-être sur des glaces flottantes des blocs de porphyre et de granit partis du sommet des montagnes bourguignonnes. Si l'on en pouvait douter, on n'aurait qu'à parcourir les carrières de sable et de galets aux environs de Bercy, du Champ-de-Mars et dans la plaine d'Argenteuil. A l'époque de la grande exposition de 1867, quand le Champ-de-Mars fut nivelé, on y retrouva, entre autres débris curieux arrachés aux formations géologiques que l'ancienne Seine avait labourées, des blocs granitiques venus du Morvan. Deux de ces blocs, les plus volumineux, ont été déposés au Muséum comme de véritables et authentiques témoins des premières inondations du fleuve. Sur d'autres points, des mâchoires et autres ossements de mastodonte, de cerf géant, de bœuf primitif, d'ours des cavernes, de rhinocéros à narines cloisonnées, des défenses d'éléphants velus ou mammouths, ont été découverts. Tous ces animaux sont aujourd'hui éteints ou émigrés vers d'autres régions, comme le bœuf primitif et le cerf géant. On a même trouvé en quelques endroits des crânes et des ossements humains fossiles, et avec eux ces armes, ces outils de silex, que l'on rencontre en tant d'autres lieux, restes de la primitive industrie de l'humanité à son aurore, qui racontent les commencements de l'histoire du travail, mais aussi celle de la guerre. Tout cela réapparaît dans les dépôts de gravier californien, même l'homme fossile, moins authentique toutefois que celui du bassin parisien ; tout cela avec l'or en plus et une coloration un peu différente des galets, qui sont généralement blancs, laiteux, tandis qu'ils ont dans l'ancien lit de la Seine une apparence ambrée, jaunâtre. Des troncs de bois pétrifiés, carbonisés, des filets cristallins, métalliques, de pyrite jaune de fer, se retrouvent dans l'une et l'autre formation, et

dans celle de la Californie on rencontre des débris de schiste ardoisé, de serpentine et de porphyre vert, comme dans celle de Paris des blocs de craie, de calcaire, de grès et de granit.

Certains poudingues aux galets de silex, cimentés par une argile ou un sable ferrugineux, donnent aussi une idée assez nette des amas de gravier californien. Il nous souvient d'avoir vu de ces poudingues dans le midi de la France, aux confins du département du Gard et de l'Ardèche, qui étaient aussi aurifères. Le Gardon et ses affluents, le Rhône lui-même, ont roulé, roulent encore de l'or, et deux ou trois orpailleurs y pratiquent toujours le lavage des sables, surtout après les grandes pluies. Cette industrie fut jadis très-prospère. On rencontre à la surface du sol des tas amoncelés de galets quartzeux blancs, dont aucune tradition n'indique clairement la provenance, et que le paysan attribue aux Anglais. Ceux-ci n'ayant pas occupé cette partie du sol de la France pendant la guerre de cent ans, il est probable que ces débris remontent beaucoup plus loin, à l'époque romaine ou gauloise, et sont peut-être les traces toujours vivantes d'une méthode hydraulique rudimentaire mise en œuvre par nos premiers aïeux.

Pendant que les Californiens appliquent à leurs nouveaux placers les procédés d'attaque qui ont été décrits, ils ne restent pas inactifs sur leurs mines de quartz, et c'est ainsi qu'ils ont créé insensiblement la véritable métallurgie de l'or, qui avant eux n'existait pas. Sur ces mines sans cesse fouillées, non-seulement on extrait toujours le quartz aurifère des profondeurs du sol, mais on reprend aussi les résidus des premières exploitations, qui furent si hâtives, conduites avec de grossiers appareils, et l'on cherche à retrouver économiquement une partie de l'or qui est demeuré dans ces résidus. Pour cela, on a de plus en plus perfectionné les méthodes de broyage, de lavage

et d'amalgamation. Enfin on a depuis quelques années résolûment appliqué au traitement des pyrites aurifères (sulfures de fer, de plomb, de zinc, de cuivre) que l'on trouve mêlées à l'or natif, et devant lesquelles le mercure reste sans effet, des méthodes chimiques dont quelques-unes, paraît-il, ont réussi.

Dans le comté de Nevada, nous avons vu à l'essai deux de ces méthodes, l'une due à un ingénieur français, professeur à l'École des mines de Paris, le regretté M. Rivot, l'autre à un Allemand, Plattner. M. Rivot croyait avoir trouvé le moyen d'extraire tout l'or contenu dans les sulfures aurifères, et le procédé qu'il employait consistait à oxyder entièrement le minerai, réduit en poudre impalpable, dans un four cylindrique tournant en tôle de fer, chauffé en dessous, une façon d'énorme rôtissoire de la forme de celles à griller le café. A l'intérieur, on admettait de l'air et de la vapeur d'eau surchauffée. Après ce grillage, on amalgamait le minerai dans des cuves à la manière ordinaire. Un jeune Parisien, que j'avais connu en France quelques années auparavant, expérimentait près de la ville de Nevada, capitale du comté, le procédé de M. Rivot. Il avait quitté, pour la rude vie des placers, les salons élégants dont naguère il faisait les délices comme musicien. La métallurgie lui fut moins souriante que la musique, et il a dû renoncer à l'application économique du procédé de l'ingénieur français. Ce procédé avait été déjà et non moins vainement essayé par d'autres de nos compatriotes sur les mines d'argent du Mexique et de l'État de Nevada. Depuis, un inventeur germano-américain, Brückner, a mis en usage un four cylindrique tournant analogue à celui de M. Rivot. Ce four fonctionne, dit-on, convenablement dans les mines du Colorado et du Nouveau-Mexique, où il a été introduit en 1871.

Dans le four de Brückner, la chloruration suit le grillage du minerai. C'est aussi par la chloruration que l'Allemand Plattner traite les minerais d'or rebelles, et son procédé, comme celui de M. Rivot, était appliqué dans le comté de Nevada il y a quelques années ; il l'est sans doute encore. Par le procédé de Plattner, on grille le minerai sulfuré dans un four à réverbère à deux soles ou aires planes consécutives, sur lesquelles on étend la matière à oxyder, puis on attaque par le chlore en dissolution les sulfures entièrement grillés. Le chlore est produit d'abord à l'état gazeux au moyen de l'oxyde de manganèse, du sel marin ou chlorure de sodium et de l'acide sulfurique. Le chlorure d'or est mis en présence d'une solution de sulfate de fer. Cette substance dégage le précieux métal de sa combinaison peu stable ; il se forme du chlorure de fer au lieu de chlorure d'or, et l'or, remis en liberté, tombe à l'état de poudre noirâtre au fond des bassines servant à l'expérimentation. On recueille cette poudre, on la fond dans un creuset, on la coule dans une lingotière, et l'on obtient une barre d'or métallique entièrement pur. Tel est le procédé allemand, qui a été appliqué aussi sur quelques autres mines, par exemple, celles du Colorado.

Diverses expériences, qu'il suffira de rappeler en passant, ont été également tentées depuis quelques années dans le traitement des minerais d'or sulfurés. On est allé jusqu'à s'adresser à l'électricité pour les espèces les plus réfractaires. Le fluide mystérieux favorise l'association ou la désunion des corps, et on lui a prêté un instant le don de rendre possible l'amalgamation de tous les minerais d'or ou d'argent. Nous avons assisté à quelques-uns de ces essais, entièrement abandonnés depuis, entre autres ceux que tentèrent deux Français, MM. Nolf et Pioche, à San-Francisco. Que d'espérances ne fondaient-ils pas sur

leur réussite! Ils oublaient que les procédés de laboratoire, trouvés le plus souvent par des théoriciens éloignés des mines, par des savants de cabinet qui n'ont jamais vu les exploitations et n'en connaissent point les exigences économiques, ne constituent pas des opérations métallurgiques de même nature que celles qu'on exécute quotidiennement. Ces naïfs chercheurs passaient sous silence une chose, le prix de revient de la matière qu'ils entendaient produire, et c'est à cela surtout qu'il aurait fallu viser. Nous en avons entendu un autre, tout fier de sa découverte, qui de Paris comptait en remontrer aux Californiens, et traiter les quartz aurifères dans des fours avec la litharge, sans se rendre compte de la difficulté de fondre ces grandes masses de silice, du coût de la litharge, dont l'application n'est pas celle-là, et du prix élevé des matériaux, de la main-d'œuvre et du combustible en Californie. Plus d'un médecin, parce qu'il était un peu chimiste, s'est improvisé praticien en métallurgie, prétendant traiter indistinctement, par une méthode inventée dans les livres, tous les minerais aurifères, quelque rebelles qu'ils fussent. Retirer de sables métallifères un culot d'or de la valeur d'une pièce de vingt francs en faisant pour cent francs de dépenses préliminaires est presque partout possible, même avec les sables de Meudon, comme le démontra un jour l'ingénieur Sage, le fondateur de l'École des mines de Paris. Ce qu'il faut, c'est de produire avec cinq ou dix francs la valeur d'une pièce d'or de vingt francs, et voilà ce que les vrais Californiens ne perdent jamais de vue. En outre, dans le traitement de ces sortes de minerais, il y a une perte d'or ou d'argent qu'il faut se résoudre à subir. Cette perte, qui est inhérente à toutes les opérations de ce genre, on peut la réduire au minimum par tous les perfectionnements possibles; mais vou-

loir atteindre dans la pratique le rendement de la théorie, vouloir même le dépasser, comme l'entendent quelques-uns, c'est chercher la pierre philosophale.

L'attention est particulièrement concentrée aujourd'hui en Californie sur l'exploitation des placers souterrains. De nouveaux gisements de ces graviers aurifères sont chaque jour atteints, et l'on calcule qu'il y a là des milliards d'or à extraire et une durée de plusieurs siècles réservée à ces gigantesques travaux. Qu'il faille ou non rabattre de ces calculs, où les Américains se grisent volontiers, mais dont généralement les résultats ont été jusqu'ici en leur faveur, il n'en est pas moins vrai que les capitalistes étrangers commencent de nouveau à porter leurs regards vers ces lointaines entreprises. En 1875, des financiers de Londres ont envoyé des ingénieurs étudier les graviers de North-Bloomfield et une série d'autres gîtes non moins importants. L'or ne se remue plus à la pelle comme aux jours fortunés de l'Eldorado. Les grosses pépites sont devenues de plus en plus rares, et l'on ne gagne plus, à laver isolément les sables, des milliers de francs dans sa journée. Si l'on se lève pauvre le matin, il est rare qu'on s'endorme riche le même soir. Il faut aujourd'hui extraire péniblement le métal précieux à coups de millions et non plus à l'aveuglée, mais en s'inspirant des données les plus certaines de la science. La possession de gros sacs d'écus, la connaissance des lois de la géologie, de l'hydraulique, voilà ce qu'il faut maintenant pour commencer ces sortes d'entreprises. Il est indispensable que des associations financières puissantes en prennent la direction. Au milieu de tout cela, la production totale de l'or va baissant, non pas que les compagnies exploitantes ne réalisent point de bénéfices, bien au contraire : proportionnellement au nombre

des mineurs occupés, le rendement moyen en or est même plus grand qu'il n'a jamais été; mais la production va se réglant, et les accumulations superficielles des placers ou des gîtes quartzeux ont été partout enlevées. Comme une sorte d'harmonie règne dans les choses de ce monde, le stock métallifère du globe arrive de plus en plus à sa composition normale; en même temps qu'on trouve moins d'or, on produit beaucoup plus d'argent.

En 1874, la Californie n'extrayait plus que 88 millions de francs en or, le quart de ce qu'elle avait extrait vingt ans auparavant, et tous les autres États ou territoires aurifères ne donnaient ensemble que 42 millions; mais la production de l'argent, de plus en plus croissante, arrivait à 235 millions. La portion des États-Unis comprise entre les Montagnes-Rocheuses et le Pacifique atteignait ainsi, dans l'extraction des métaux précieux, le chiffre de 365 millions de francs, qui a été de beaucoup dépassé en 1875.

La première en date de ces régions minières si étonnamment fécondes, la Californie, est depuis longtemps définitivement organisée. C'est désormais un pays tranquille et prospère, où les mines, l'agriculture et l'industrie manufacturière se donnent heureusement la main. Aujourd'hui, la population de cet État atteint 750 000 âmes, et la ville de San-Francisco, justement appelée la reine du Pacifique, compte 250 000 habitants. Dans cette région privilégiée, sous ce bienfaisant climat, qui est véritablement celui d'un paradis terrestre, tous les arbres fruitiers, tous les légumes d'Europe, en même temps que les plantes des pays chauds, sont utilement cultivés, et la terre, à peu près vierge et plus fertile qu'ailleurs, donne des produits incomparables; on cite partout le volume, la saveur des fruits, des légumes de Californie. Les céréales, la vigne,

fournis sent des récoltes de plus en plus abondantes. En 1874, il a été produit 30 millions de boisseaux ou 10 millions d'hectolitres de blé, 4 millions de gallons ou 150 000 hectolitres de vin. Comme en Australie, l'élève des moutons s'est beaucoup répandu; la tonte a produit 18 millions de kilogrammes de laine. On rencontre dans les comtés du centre et du nord des champs de lin, de chanvre, de houblon, et dans ceux du sud le mûrier, le coton, le tabac. Peu de pays offrent à la marine et à l'architecture de plus beaux bois de construction. Sur tous les marchés d'Amérique, le blé et les farines de Californie sont cotés au premier rang. Le Chili, qui fut un moment le nourricier de l'Eldorado, reçoit de lui depuis longtemps des farines et même des céréales. Il est rassurant de constater que 15 000 Français, émigrés en 1848, sont restés dans le pays, y vivent contents, y font bien leurs affaires. Le jardinage, la culture de la vigne, les occupent particulièrement.

La Californie n'est pas du reste le seul pays métallifère où l'on signale ce bien-être et un progrès agricole continu. Tous les nouveaux États ou territoires qui gravitent autour d'elle doivent également à l'exploitation de l'or et de l'argent et leur prospérité toujours plus grande et leurs merveilleuses transformations.

III

Les filons argentifères, les allures actuelles des gisements.

L'État de Nevada et le territoire d'Utah sont les deux principales régions qui produisent l'argent aux États-Unis. Le seul rendement du Nevada, toujours croissant depuis six ans, a dépassé 175 millions de francs en 1874, et celui de l'Utah a été d'environ 30 millions. A ces deux régions argentifères il faut joindre le Colorado, l'Idaho, le Montana, l'Arizona et le Nouveau-Mexique, qui ont produit tous ensemble, en tenant compte aussi de la part afférente à la Californie, environ 30 millions de francs d'argent. Sur cette somme, plus des deux tiers appartiennent par moitié à la Californie et au Colorado. Les mines de l'Arizona ont été jadis plus prospères. Elles sont sur le prolongement de celles si riches de la Sonora, et appartenaient même à ce groupe avant l'annexion de l'Arizona aux États-Unis. Elles ont été en parties détruites, inondées, incendiées, à la suite des terribles incursions des Apaches lors de la guerre de sécession. Depuis cette époque, elles ne se sont plus relevées, et la production n'a fait qu'y décroître.

Les mines de l'Utah ne sont exploitées que depuis 1870. Elles étaient connues ou du moins soupçonnées depuis longtemps des mormons; mais leur *président* Brigham Young, imitant en cela la politique du sénat de Rome vis-à-vis de l'ancienne Italie, n'entendait pas autoriser l'exploitation de ces mines, de crainte que la culture agricole, celle qui a véritablement fondé l'Utah, ne fût négligée pour

les travaux souterrains. Il était à craindre aussi que les gentils (c'est le nom que donnent les mormons à tous ceux qui ne sont pas de leur Église) ne fissent irruption sur le territoire sacré, si les mines étaient ouvertes. Les événements se sont joués de la politique du pape des Saints. Quand l'heure a sonné, quand le chemin de fer du Pacifique a été ouvert, les pionniers, le pic sur l'épaule, sont venus éventrer les filons qui gisaient aux flancs des monts Wahsatch, et les mines ont immédiatement donné de tels bénéfices, que la fièvre des recherches s'est communiquée non-seulement aux chefs mormons eux-mêmes, mais encore au dernier des Saints.

Ces nouvelles mines paraissent devoir être un jour presque aussi importantes que leurs aînées, celles du Nevada. Quant à la fertilité de celles-ci, elle dépasse tout ce qu'on avait vu jusqu'à ce jour, fût-ce aux époques les plus productives de la colonisation hispano-américaine. Prises ensemble, les mines du Mexique, de la Bolivie, du Pérou, du Chili, ne viennent qu'après celles de Virginia-City et ne les suivent même que de très-loin. Au temps de l'antiquité grecque, les fameuses mines du Laurium dont parlent tous les auteurs, Thucydide, Démosthène, Aristophane, elles qui formaient le plus beau revenu de la république d'Athènes, et qui, retrouvées de nos jours, ont fait tant parler d'elles, ces mines n'ont jamais fourni, même sous Périclès, où elles furent le mieux exploitées, une quantité de lingots d'argent comparable à celle qu'on extrait de certaines mines du Nevada. Le rendement de cette seule région a dépassé 200 millions de francs en 1875. Les plus volumineux amas de minerai massif ont été rencontrés dans la célèbre veine de Comstock, la plus riche du pays, près de Virginia-City. Cette découverte est bien autrement importante que celle autour de laquelle on a fait depuis

deux ou trois ans tant de bruit, celle des mines de Caracoles, dans le district d'Atacama, sur la frontière qui sépare le Chili de la Bolivie. Là, comme c'est l'habitude partout, les mineurs se sont portés en foule sur les nouveaux gisements et s'en sont disputé une part. Il y a eu des milliers de concessions délimitées alors qu'il n'aurait dû y en avoir qu'une centaine, et qu'une dizaine seulement de ces mines devaient fournir une campagne régulière.

Le Nevada n'a pas échappé à ces sortes d'excitations, d'abord à ses débuts, ensuite à diverses reprises. J'ai assisté en 1859 au premier exode vers ce qu'on appelait alors les mines de Washoe, qui manquèrent de dépeupler la Californie, et en 1868 à une seconde poussée des pionniers. En avant ! tel est resté leur cri. C'était à White Pine, vers la limite orientale de l'État, un lieu qui n'était pas encore marqué sur les cartes et qui depuis est devenu fameux. Malgré les froids, qui furent précoces et qui à ces hauteurs et sous ce climat particulier sont très-vifs, les *settlers* campèrent bravement tout l'hiver sur les nouveaux filons. Les rigueurs des hivers suivants ne les découragèrent pas davantage. Un certain nombre de ces exploitations ont prospéré, les autres ont dû être abondonnées. Le mineur reste rarement en place et, comme le joueur, tente de toute façon la fortune, jusqu'à ce qu'elle lui sourie ; mais dans ce jeu, tout de hasard, que de joueurs éternellement malheureux, si quelques-uns sont favorisés outre mesure !

L'exploitation des mines métalliques passe par des péripéties étranges. A la fin de 1874, une découverte inespérée, faite dans le filon de Comstock, sur les mines de *Consolidated-Virginia*, *California* et *Ophir*, limitrophes les unes des autres et formant ensemble un même gîte, a mis en ébullition tous les mineurs du Pacifique et le monde

financier de San-Francisco. La Californie, qui commence à être blasée sur ces sortes de choses et a perdu son ingénuité première, s'est émue des nouvelles découvertes et s'est sentie remuée dans ses entrailles comme au temps de ses argonautes. Que s'est-il donc passé ? Voici les faits, d'après une correspondance adressée au *San-Francisco Chronicle*. Une masse énorme, sans analogue jusque-là, de sulfure et de chlorure d'argent, c'est-à-dire des deux minerais les plus riches de ce métal, venait d'être rencontrée. Elle traversait de part en part les trois mines, commençant à Virginia, finissant dans Ophir, sans qu'on pût dire encore jusqu'à qu'elle profondeur elle s'étendait. On en estimait la longueur à 1200 pieds ou 360 mètres. Le filon s'était considérablement renflé sur ce point, comme pour donner passage à cette masse énorme et l'enserrer solidement entre ses deux murs, l'un de granite, l'autre de porphyre. La largeur de l'amas métallifère n'était pas moindre que la longueur. On a travaillé depuis lors, on travaille toujours dans cette montagne souterraine d'argent. On estimait à 215 millions de francs la quantité seule de métal précieux que la mine Virginia aurait à extraire à partir du dernier niveau souterrain qu'elle avait atteint et en s'élevant au-dessus, vers les niveaux supérieurs, et l'on calculait qu'elle distribuerait de ce chef 135 millions de dividende à ses actionnaires[1]. Au-dessous, un puits de sondage de 15 mètres était resté en plein minerai, et quelques-uns croyaient pouvoir porter à 100 mètres la limite que le gisement atteindrait de ce côté sur l'inclinaison du filon. Toutes les autres parties de la mine, bien que considérées jusqu'alors comme très-riches, avaient été abandonnées pour celle-là.

[1] Cette mine a dû extraire à elle seule plus de 100 millions de francs en 1875.

Le filon de Comstock, par moment si fertile, n'avait pas encore présenté, même au plus beau temps des mines *Gould and Curry*, *Yellow-Jacket*, *Savage*, etc., de telles masses de minerai compacte, et les ingénieurs pensaient que, pour la mine seule de California, le rendement total dépasserait 500 millions de francs. A Ophir, le minerai valait en moyenne 6000 francs par tonne de 1000 kilogrammes, et l'on avait trouvé des nids qui donnaient au delà de 40 000 francs. La quantité de minerai dégagée, mise en vue, entre deux niveaux ou galeries horizontales, était évaluée en poids à 150 000 tonnes pour Ophir seulement, d'où l'on en extrayait 240 par jour, lesquelles alimentaient quatre moulins d'amalgamation. Jamais dans aucune mine, en aucun temps de l'histoire, un amas aussi riche et aussi puissant n'a été signalé. Pour la mine seule de California, il a 180 mètres de long, autant de large, et atteindra peut-être une profondeur de 120. Les Hispano-Américains, qui connaissent de longue date ces sortes de renflements métallifères, ces amas énormes de minerais d'argent tout à coup rencontrés, les appellent des *bonanzas*.

La mise en valeur des mines d'argent, plus encore que celle des mines d'or, a de tout temps tenté les banquiers, qui non-seulement font des avances au mineur, mais encore s'intéressent directement dans la poursuite de ces exploitations. Ils s'imaginent qu'il y a là des bénéfices plus certains que ceux du change ou de l'escompte et mille fois plus fructueux. Quelques-uns y réussissent, et souvent au delà de toute espérance; beaucoup y perdent, et c'est le cas le plus commun. Les banquiers de New-York, de Boston, de San-Francisco, en ont fait les premiers la triste épreuve. A lui seul, le Colorado a occasionné plus d'une débâcle financière. En Europe, les hommes d'affaires les plus madrés d'Angleterre ou de Hollande s'y sont aussi

laissé prendre. Ceux qui ont conclu, il y a quelques années, à Londres, l'achat de la trop célèbre mine Emma, dans l'Utah, au prix d'un million de livres sterling ou 25 millions de francs, les banquiers d'Amsterdam qui ont acheté à un prix non moins fou les mines de Cariboo dans le Colorado, n'ont certes pas eu lieu, au moins les premiers, de se féliciter de leur marché de dupes.

La mise en actions de la mine Emma est citée à New-York comme un des plus jolis tours de *Yankee* que *frère Jonathan* ait joués à son cousin *John Bull*. Le minerai de ce filon fut d'abord envoyé aux usines de Swansea, dans le pays de Galles, qui traitent le minerai d'argent. Il y rendit 600 francs par tonne. La moitié de la mine fut alors offerte par l'un des exploitants pour 15 000 francs, et ne trouva pas d'acquéreur, bien que la veine se montrât de plus en plus riche. Quelques mois après, en mai 1870, un banquier de la ville du Lac-Salé payait 150 000 francs pour un sixième d'intérêt dans l'Emma. L'année suivante, la moitié de la mine était vendue 3 750 000 francs à des capitalistes de New-York, et enfin au commencement de 1872 toute la mine était placée sur le marché de Londres au capital de 25 millions de francs ou un million de livres sterling, dont la moitié était immédiatement souscrite et l'autre affectée aux vendeurs. Dès le printemps de la même année, la mine était envahie par les eaux, et le minerai était de plus en plus rare et pauvre. Il y a eu évidemment tromperie dans cette affaire, et le congrès fédéral a dû ordonner une enquête, dont on attend en ce moment le résultat (février 1876).

Toute découverte, toute exploitation de mine, est par instants la cause de fortunes inespérées qui troublent toutes les cervelles, et quelquefois tout d'abord celle de l'heureux gagnant. C'est une loterie, et des plus dangereuses. Un pau-

vre ouvrier mineur met par hasard la main sur une veine riche ; comme le découvreur est propriétaire du filon qu'il trouve, misérable la veille, il est millionnaire le lendemain. Qui n'a entendu parler de quelques-unes des rencontres incroyables qui ont été faites dans les premiers temps sur les placers aurifères ? Dans les mines de quartz de Californie, j'ai cité la chance inouïe des trois pauvres Irlandais d'Allison Ranch. On en pourrait rappeler vingt autres dont quelques-unes ont échu à des Français. Ces fortunes quelquefois s'écroulent comme elles sont venues, instantanément. C'est un tableau des *Mille et une Nuits*. La tête se trouble, les folies commencent, la ruine vient. Au Chili, les frères Bolados, pauvres âniers, découvrent une mine d'argent, en tirent 3 millions 1/2, perdent tout dans le jeu, la dissipation, l'orgie ; la mine s'épuise, et ces millionnaires d'un jour n'ont plus même leurs ânes pour reprendre leur premier métier ! Que de frères Bolados on pourrait citer dans les mines de Californie, du Colorado, du Nevada ! Et ce n'est pas seulement le cas pour les mines de métaux précieux, ce l'est aussi pour d'autres mines. Sur les gîtes d'huile minérale de Pensylvanie, celui qu'on appelait familièrement Johnny, que tout le monde acclama un jour comme le roi du pétrole et qui posséda un moment cent millions, celui-là se vit bien vite ruiné par des folies que nul n'a égalées ; lui qui donnait comme gratification à son cocher les chevaux et la voiture qui venaient de le conduire se jugea fort heureux à la fin de trouver un emploi de portier à ce même théâtre que la veille, à Oil-City, il avait monté à ses frais.

Les grandes maisons de banque à San-Francisco, plus prudentes en cela que celles d'Europe, n'achètent guère de mines ; mais en prêtant de l'argent aux compagnies exploitantes, en leur faisant les avances nécessaires pour la

continuation de leurs travaux, et ce à beaux deniers, au taux d'un pour cent par mois, en provoquant la hausse et la baisse sur les *stocks* ou actions minières qu'elles accaparent, elles drainent peu à peu dans leur caisse tout l'argent extrait des filons. Ces fortunes princières, comme celles des mineurs, s'en vont souvent au premier souffle. La *Bank of California*, qui a fait récemment une formidable faillite dont le retentissement est arrivé jusqu'en Europe, opérait surtout de la façon qui vient d'être dite. A la tête de cette banque était le fameux Ralston, qui est mort subitement à la suite de sa déconfiture, le 29 août 1875, en prenant un bain de mer, si bien que l'on a pensé un moment qu'il avait dû se suicider.

L'existence de ce manieur d'argent, qui était à peine âgé de quarante-neuf ans, avait été au début pleine d'aventures comme celle de tant d'Américains. Né dans l'Ohio, il avait commencé par être homme de peine à bord d'un *steamer* du Mississipi. A l'âge de vingt-quatre ans, il attira par sa bonne mine, son intelligence, son énergie, l'attention d'un des plus grands financiers de l'époque, Garrison, qui venait de fonder une maison de banque à San-Francisco. Garrison envoya son protégé diriger une de ses succursales dans l'isthme de Panama ; en 1855, il le rappela près de lui et l'intéressa dans toutes ses opérations. En 1864, Ralston, désireux de voler de ses propres ailes, fondait pour son compte la Banque de Californie. Depuis cette époque aucune mine, aucune voie ferrée, aucune entreprise industrielle ne s'était ouverte ou fondée sur la côte du Pacifique que cet homme n'y ait eu une part. Nous l'avons vu dans tout l'éclat de son triomphe, plus entouré, plus sollicité qu'un ministre. Sa fortune était évaluée à cent millions de francs, sa maison de campagne citée comme la plus somptueuse de Californie. Il y avait réuni jusqu'à cent convives à table,

et pouvait y abriter une vingtaine de ses hôtes dans une série d'appartements royalement meublés. Ce financier ne se posait pas en Mécène, comme ceux du siècle dernier en France, mais il faisait des sénateurs : à coup de dollars, il envoyait les électeurs voter pour eux. Les mineurs du Nevada ne marchaient que sur un signe de lui. Il avait jeté la première pierre et pris à sa charge la moitié des frais de construction du *Palace Hotel* de San-Francisco ; cet hôtel palais, qui a coûté plus de seize millions de francs, peut donner asile à 1500 personnes à la fois, et dépasse en grandeur, en confort et en magnificence, les hôtels américains les plus renommés de l'Atlantique au Pacifique.

On n'est pas impunément le roi de San-Francisco. Ralston avait un rival, Mackay, parti de très-bas comme lui, et qui était, il y a quelques années encore, ouvrier mineur dans le Nevada. Aujourd'hui, c'est l'homme le plus riche de toute la Californie, et sa fortune est évaluée à soixante-quinze millions de dollars. Il est un des directeurs de la fameuse mine *Consolidated-Virginia* et l'un des plus forts actionnaires de *California* et d'*Ophir*, dont on connaît l'incroyable richesse. Toutes les trois forment ensemble ce qu'on appelle sur la place de San-Francisco les *big bonanzas*, les gros filons. D'autres mines très-importantes du Nevada, entre autres *Savage* et *Caledonia*, comptent aussi Mackay parmi leurs intéressés, et il a récemment fondé à San-Francisco, pour combattre l'influence toujours plus prépondérante de Ralston, la *Bank of Nevada*. Deux de ces associés sont d'origine aussi humble que lui, O'Brien et Flood, qui ont débuté par être garçons de buvette, puis patrons buvetiers à San-Francisco. Ces vendeurs de *brandy*, à force de verser rasade aux spéculateurs qui opéraient devant leur comptoir, ont spéculé à leur tour sur les actions de mines, y ont gagné quelques centaines de mille

francs, et avec cela ont acheté des pieds de filon, comme on dit en Nevada, parce que chaque action ne représente qu'un pied de la veine, et souvent même un pouce. A ce nouveau commerce, encore plus fructueux que le premier, ils sont devenus bien vite millionnaires et se sont associés avec Mackay.

L'une et l'autre banque, celle de Nevada et celle de Californie, ayant presque une égale part d'intérêt dans les mêmes mines d'argent, on s'est disputé les actions des mines. Peut-être aussi que certaines exploitations n'ont pas donné tout ce qu'on en attendait, si bien que, dans cette lutte à mort, la Banque de Californie a sombré, et que Ralston a eu la fin que l'on sait. Le peuple de San-Francisco ne lui en a pas moins fait de splendides funérailles, comme on en fit à New-York au financier Fisk, tué d'un coup de revolver il y a quatre ans. Trop de gens ont eu part aux largesses de ces millionnaires improvisés pour que ceux-ci ne soient pas pleurés à leur mort et sincèrement. Ce n'est pas d'ailleurs sans provoquer une émotion d'un autre genre que disparaissent subitement ces hommes, pour la plupart indignes, et dont beaucoup finissent par se faire justice eux-mêmes; ils ont tenu un moment dans leur main une partie de la fortune publique. La fermeture de la Banque de Californie a occasionné sur la place de San-Francisco une crise qui heureusement n'a été que temporaire. Le 3 octobre 1875, un télégramme annonçait au *Times* de Londres que la Banque venait de rouvrir ses guichets, et que les déposants y affluaient de plus belle. Le croira-t-on? la foule encombrait les rues avoisinantes et poussait des hurrahs, des bannières avaient été déployées dans la ville, un salut de coup de canon avait été tiré; au dire d'un témoin oculaire, on se serait cru à la fête nationale du 4 juillet. Ce qui était plus consolant, c'est que le commerce de San-

Francisco, un moment si troublé, était rentré dans ses voies habituelles.

Pendant que les hommes de finance président d'une manière aussi fiévreuse à la hausse et à la baisse des actions minières, souvent la provoquent eux-mêmes, le mineur poursuit paisiblement ses travaux souterrains, n'ayant pas quelquefois conscience de ce qui se trame au-dessus de sa tête, et ne se doutant pas de tous les jeux qui s'organisent autour du filon dont il suit si patiemment et si attentivement les capricieuses allures. De leur côté, les ingénieurs, les métallurgistes, s'attachent à exploiter de mieux en mieux les veines et à retirer toujours une plus grande quantité de l'argent contenu dans le minerai, pendant que les géologues dressent avec un soin méticuleux la carte des gisements, et que les statisticiens, toujours en éveil, tiennent un compte exact et presque quotidien de toutes les circonstances économiques de la production. Rien ne reste en souffrance, et dans les mines d'argent comme dans les mines d'or le progrès est continu, et la même vigueur est partout appliquée à l'exploitation et à l'extraction du métal.

On peut dire qu'une métallurgie nouvelle s'est formée pour l'argent comme pour l'or. Les systèmes les plus perfectionnés sont adoptés partout pour le fonçage des puits et des galeries, l'extraction du minerai, l'asséchement des eaux souterraines, la ventilation des chantiers intérieurs. Les travaux sont solidement étayés, et le foret à pointe de diamant, qui a été inventé par un Français, mais qui n'a pas été adopté en France, est employé dans quelques-unes de ces mines, dont il accélère singulièrement l'avancement des travaux. La dynamite, la poudre géante, ainsi nommée à cause des effets étonnants qu'elle produit sur la roche massive, sont de plus en plus en

usage. L'emploi de ces matières détonantes s'est transmis de la Californie au Nevada et s'y généralise. En ce qui regarde le broyage et l'amalgamation du minerai (on sait que le minerai d'argent est généralement traité comme le minerai d'or par le mercure), tous les procédés connus ont été essayés, étudiés et bien vite modifiés heureusement, de même dans les cas où la fusion est nécessaire, car il est des minerais d'argent qui sont rebelles au mercure et ne peuvent se traiter que par le feu. Dans ces sortes de recherches, où la chimie est mise sans cesse à contribution, l'État de Colorado s'est toujours distingué au premier rang comme celui de Nevada ; quant à la Californie, elle ne cède le pas à personne dans le domaine du traitement des minerais aurifères. Il n'est pas jusqu'à la ville de Chicago qui, profitant d'une situation des plus favorables au voisinage de riches houillères, et sur le réseau de chemins de fer qui mène au grand *railway* du Pacifique, n'ait établi, elle aussi, une vaste usine pour traiter par la fusion, la liquation par le zinc et la coupellation, les minerais d'argent de l'Utah et une partie de ceux du Colorado. Toutefois le dernier mot n'est pas dit encore, car une partie des *mattes* argentifères et aurifères continue d'être envoyée en Europe, par exemple, à Swansea dans le pays de Galles, et à Freyberg en Saxe, où l'on achève de les traiter. Une plus rigide économie devra aussi être adoptée par les Américains, pour l'ordinaire trop gaspilleurs.

Pour subvenir aux opérations métallurgiques où le feu est indispensable, on trouve dans la plupart des États miniers un combustible fossile de qualité à peu près satisfaisante, et des forêts dont on tire du bois et du charbon de bois; mais c'est là le côté faible de ces régions : elles n'ont pas véritablement le combustible qu'il leur faudrait,

et celui qu'elles ont coûte cher. Le même inconvénient se présente, et plus grave encore, dans toutes les mines d'argent de l'Amérique espagnole. A Cerro de Pasco, dans le Haut-Pérou, on est réduit à faire usage de la fiente de lama desséchée. Pour l'amalgamation, on dirait au contraire que la nature s'est plu à disposer d'avance en Californie des mines de mercure inépuisables, entre autres celles de New-Almaden dans le comté de Santa-Clara. Celles-ci et quelques autres mines voisines, New-Idria, Redington, Guadalupe, fournissent à tous les États et territoires du Pacifique tout le mercure dont ils ont besoin pour le traitement des minerais d'or et d'argent. Les vues de la nature sont étranges. Avait-elle quelque pensée préconçue quand elle jetait si près de l'or et de l'argent le mercure de Californie, et qu'elle réservait à l'Espagne les mines de mercure d'Almaden? Sans mercure, pas d'amalgamation possible, et par conséquent pas de traitement économique de l'or et de l'argent.

Le vif-argent se rencontre en Californie à l'état de cinabre ou vermillon natif d'un beau rouge, dont les Indiens, les premiers découvreurs et exploitants de ces mines, se servaient jadis pour se tatouer le visage. Le cinabre ou mercure sulfuré est presque le seul minerai de mercure. On en retire le métal liquide par une simple distillation. La quantité totale de vif-argent produite par les mines californiennes a été d'environ un million de kilogrammes en 1874, dont celles de New-Almaden ont fourni le tiers. Précédemment la quantite était plus considérable, et New-Almaden seulement rendait 1 million 1/2 de kilogrammes. Cette diminution dans la production, qui est due ici à des circonstances purement géologiques, a concordé avec une diminution correspondante dans les mines d'Espagne, à la suite des événements dont la pénin-

sule ibérique était alors le théâtre. Il en est résulté une hausse continue sur le métal, qui, de 6 francs le kilogramme, prix auquel il s'est tenu pendant bien des années jusqu'à 1869, est monté insensiblement jusqu'à 16 francs en 1874; il est aujourd'hui tombé à 10 francs et au-dessous.

La mine d'Almaden en Espagne, depuis longtemps louée à la maison Rothschild, et qui produit environ 1 million 1/2 de kilogrammes par an, est la seule concurrence sérieuse des mines de mercure californiennes. Celles-ci alimentent non-seulement tous les États du Pacifique, mais même le Japon et la Chine. Dans les mers de l'Inde, elles retrouvent le mercure d'Espagne comme dans la mer des Antilles : la Chine d'un côté, le golfe du Mexique de l'autre, marquent la limite des marchés respectifs. Les quelques gîtes mercuriels qu'on rencontre en Italie, notamment en Toscane, et à Idria dans la Carniole autrichienne, ou en Hongrie et en Transylvanie, enfin dans le duché des Deux-Ponts en Allemagne, voire au Pérou à Huancavelica, qui fut jadis si productive, terminent l'inventaire du globe en mines de mercure et ne méritent pas de figurer à côté d'Almaden d'Espagne ou de New-Almaden de Californie. Toutes ensemble, les diverses mines qu'on vient de citer ne dépassent pas dans leur rendement annuel le chiffre de 250 000 kilogrammes, ou le sixième de ce qu'une seule des deux autres peut fournir dans une bonne année d'exploitation.

Telle est cette région heureuse qui court des bords du Missouri au rivage du Pacifique, et qui se développe principalement sur les flancs des Montagnes-Rocheuses, des monts Wahsatch et de la Sierra-Nevada, région féconde en mines de tout genre, surtout en mines de métaux précieux. En 1874, ces mines ont produit pour une valeur totale de 365 millions de francs d'or et d'argent, dont

130 millions en or; c'est la moitié de tout ce que le globe fournit. L'Australie, la Sibérie, ont livré chacune environ 100 millions d'or, et les mines de l'Amérique espagnole la même somme en or et en argent, dont 80 millions de ce dernier métal. Tous les autres pays ont extrait à leur tour pour une valeur de 60 à 70 millions des deux métaux précieux. Le chiffre afférent aux États-Unis a été de beaucoup dépassé en 1875[1]. Quelques-uns des pays miniers, comme la Californie, après avoir atteint le maximum, produisent moins chaque année; d'autres, comme le Nevada, l'Utah, rendent toujours davantage; non-seulement il y a compensation, mais dans l'ensemble le total monte, monte sans cesse.

Ne l'oublions pas, c'est surtout aux institutions libérales dont tous ces États et territoires jouissent, à la facilité qu'on y trouve à exploiter une mine à peine découverte, au peu de règles restrictives imposées au travail industriel, au bon accueil qu'on fait aux immigrants, à la possibilité pour tous d'occuper immédiatement des terres et de les cultiver, c'est à tant d'avantages réunis que ces divers États et territoires ont dû surtout leur développement si prodigieux. Tirons-en pour nous-mêmes une leçon profitable à l'amélioration de nos colonies et comme un encouragement pour nos affaires, car une partie de cet or ou de cet argent nous arrive soit en lingots, soit en monnaie. Si jamais quelque financier, inquiet du développement inusité que les échanges prennent autour de nous, craignait que l'or et l'argent ne vinssent à manquer aux

[1] Un télégramme transmis de New-York à Paris, le 22 novembre 1875, annonçait que le directeur de la Monnaie, dans son rapport annuel, évaluait le produit des mines pour ladite année à 100 millions de dollars ou 500 millions de francs. Ces prévisions se sont justifiées.

transactions, qu'il se rassure : les gisements des États-Unis, disséminés au voisinage du Pacifique, sont chaque jour plus productifs, plus étendus, et sont loin d'avoir donné toute leur mesure. Le mot que le président Lincoln a prononcé à propos de ces mines si fécondes se vérifie de plus en plus : « C'est là qu'est le trésor du globe ! »

CHAPITRE VIII

LES CHEMINS DE FER

I

Le premier railroad américain.

La Société historique de l'État de Connecticut possède un tableau que la photographie et la gravure ont rendu populaire aux États-Unis. Si le mérite de cette œuvre d'art est discutable, l'intérêt en est capital : elle représente « le premier train de voyageurs sur un chemin de fer à vapeur en Amérique ». Ce mémorable événement eut lieu en 1831. En tête du train, on voit une locomotive à quatre roues, ayant la forme de la *Fusée* que George Stephenson, vainqueur au concours, venait de lancer deux ans auparavant sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester. Comme son aînée, notre locomotive a une chaudière tubulaire, et le tirage du foyer est assuré au moyen du jet de vapeur dans la cheminée. Le mécanicien ou *engineer* est debout portant pour ce glorieux début habit noir

et casquette galonnée. On l'avait fait venir exprès d'outre-mer avec sa machine, et l'on avait donné à celle-ci, par courtoisie sans doute envers les constructeurs, le nom de *John Bull*. Le *tender*, chargé du combustible qui consiste en quelques piles de bois, précède la locomotive, dont le cylindre incliné d'arrière en avant est à portée du mécanicien. La tige du piston communique l'impulsion à la roue motrice par une bielle et une manivelle. La locomotive a déjà le type général qu'elle gardera partout; elle est armée du chasse-pierre, elle pèse 4000 kilogrammes.

Deux voitures seulement sont remorquées. Elles contiennent en tout quinze voyageurs, et, à la mine effarée de quelques-uns, à la façon dont ils s'accrochent aux courroies ou sur leur siége, on devine qu'ils tentent une mystérieuse épreuve et ne sont pas tout à fait rassurés. Plus d'un est un personnage connu : c'est l'ex-gouverneur de l'État de New-York, le grand-constable ou chef de la police, le sheriff, le président de la banque commerciale, le fondateur de l'observatoire d'Albany. La poste, devinant déjà sans doute que le nouveau mode de locomotion répondrait surtout à ses besoins, a délégué l'un de ses représentants. Les véhicules sont attelés l'un à l'autre par des chaînes en fer; ils ont la forme des voitures de messageries encore en usage en Amérique, lourdes, massives, suspendues sur des ressorts de cuir, et rappelant les anciens coches des siècles passés. Nous avons relégué au musée de Cluny ces respectables agents de transport; l'Amérique a fait mieux : tels elle les reçut, tels elle les a gardés.

La compagnie qui inaugurait ainsi aux États-Unis le premier chemin de fer à traction de locomotive avait reçu sa charte en 1826. Le *railroad* qu'elle venait de construire était celui de Mohawk et Hudson, ainsi appelé parce qu'il

faisait communiquer les vallées de ces deux cours d'eau, entre Albany et Schenectady, dans l'État de New-York. Les rives de l'Hudson, qui avaient vu passer le premier bateau à vapeur, devaient aussi saluer la première locomotive américaine. La voie avait 16 milles de long, un peu moins de 26 kilomètres[1]; on en avait commencé les travaux seulement en 1830. Elle traversait librement les lieux habités, elle montait à découvert au flanc des collines: nulle restriction, nulle crainte à son approche, alors qu'en tant d'autres pays le nouveau mode de locomotion rencontrait nombre d'opposants, même parmi les gens de science, et ne devait que bien plus tard être définitivement accepté. Ici, au contraire, comme si l'on avait eu conscience de la grande révolution économique qui se préparait et des avantages infinis qui devraient en être pour tous la conséquence, chacun avait applaudi à l'invention nouvelle. Les terrains avaient été généreusement offerts à la compagnie ou cédés au-dessous de leur prix réel. Sur quelques points, les chevaux servaient de renfort à la locomotive; dans tous les cas, elle allait lentement. Les billets étaient vendus dans les boutiques ou par le conducteur. Dans la traversée des hauteurs, le train était hissé au moyen d'une corde mise en mouvement par une machine à vapeur fixe, et lâché à la descente comme sur une montagne-russe. Des leviers manœuvrés par des gardes-freins servaient à ralentir ou arrêter le convoi. Tel était dans son ensemble le premier chemin de fer américain, alors que l'Angleterre venait à peine d'établir un court tronçon de ces voies nouvelles, et que la France assez timidement essayait de la suivre.

[1] On rappelle que le mille anglais et américain est égal à 1609 mètres.

Aujourd'hui les États-Unis, qui entraient si résolûment dans une arène encore toute pleine d'inconnu, ont à eux seuls une longueur de lignes ferrées presque égale à celle de tous les autres pays du globe. Hier ils ont réuni les deux océans, l'Atlantique au Pacifique, New-York à San-Francisco, par un ruban de fer de plus de 5000 kilomètres. La confiance dont ils ont fait preuve au début a porté ses fruits. Ils avaient déjà ouvert la plus grande ligne de canaux qui existe, et jeté partout des routes de terre, même à travers leur grand désert et les domaines des sauvages Peaux-Rouges; mais on peut dire que sans les routes à vapeur leur vaste continent ne se serait jamais peuplé, ni fertilisé, ni colonisé aussi vite.

II

L'établissement de la voie.

Pour aller d'un pas aussi rapide, les Américains ont dû procéder quelquefois avec l'allure un peu désordonnée qui leur est particulière. Nulle part, sauf en des cas très-distincts, le gouvernement fédéral ni les États n'interviennent dans le tracé et la construction des chemins de fer, et ne garantissent aux compagnies aucune subvention en argent. En retour les compagnies, pourvu qu'elles obéissent à quelques règles préliminaires édictées par les législatures provinciales ou par le congrès, se forment librement. Tout ce qu'on leur demande, c'est de comprendre un certain nombre de noms parmi leurs fondateurs et leurs administrateurs, de porter à leur actif un

capital social minimum de 10 000 dollars par mille de voie à ouvrir, d'en souscrire immédiatement le dixième, d'en verser le centième. Avant la formation de cette compagnie, un *railroad man*, un de ces monteurs d'affaires comme on en rencontre tant dans les États de l'ouest, a traversé le pays et marqué à grands traits sur la carte et un peu par instinct la ligne à construire. Alors les communes sont apparues, réclamant chacune à l'envi la traversée de la voie sur leur territoire, et offrant en toute gratuité une partie des terrains qui leur appartiennent. On rectifie suivant les avantages qu'on y trouve le premier tracé fait à la hâte, à vue d'œil, et alors descendent sur le terrain les géomètres, les ingénieurs, pour piqueter l'axe définitif de la route, prendre les nivellements en long et en travers, faire le calcul des déblais et des remblais, établir le devis des ponts, des viaducs, des estacades, des tranchées, fixer enfin et dessiner les principales stations.

Tous les travaux sont d'ordinaire exécutés très-promptement, sauf à y revenir ensuite, par des entrepreneurs qui traitent à forfait. Les estacades, qui évitent des remblais coûteux, sont en bois et s'élèvent quelquefois à de vertigineuses hauteurs. Le bois est volontiers employé aussi dans la construction des ponts, et l'on sait quelle forme hardie, élégante, légère, les Américains ont su donner à ce genre de construction, dont le type a même pris leur nom. Plus tard le pont de bois sera remplacé par un pont de pierre, ou mieux par un pont métallique à poutrelles et à treillis, à arches ou suspendu; pour le moment le bois est suffisant. Sur la voie, le ballast ou cailloutis, qu'on étend si régulièrement et si ponctuellement chez nous, est presque inconnu; pour peu que les carrières soient loin, on n'en met pas du tout. Les fossés

sur les accotements, pour l'asséchement des eaux, laissent beaucoup à désirer. Souvent il n'y en a pas, et la pluie s'écoule comme elle peut. Encore moins protége-t-on par des empierrements les flancs inclinés des tranchées qui s'effritent et s'éboulent. On respecte les végétations parasites, les clôtures sont presque partout absentes, à moins que les propriétaires riverains ne les établissent eux-mêmes et à leurs frais : on n'a pas le temps de satisfaire à tout et principalement aux choses qu'on regarde comme de luxe; on va au plus vite, à l'indispensable; on pense qu'on aura le temps plus tard de faire mieux et plus solidement, et l'on paye cher quelquefois la précipitation fiévreuse des premiers jours.

La plupart des routes ne sont qu'à une voie, et la distance entre les rails s'est rétrécie de plus en plus, passant de 2 mètres à 1m80 et 1m40, et même 1 mètre et au-dessous. La voie étroite, le *narrow gaudge*, est maintenant partout en faveur : c'est beaucoup plus économique, si la stabilité du convoi est moins grande. Les routes construites sur le premier système, notamment l'*Erie*, l'*Atlantic and Great Western*, ont dû jeter deux nouveaux rails entre les premiers, pour donner passage aux trains et aux wagons qui leur arrivent des autres lignes et viennent emprunter la leur. Sans cela, il faut soulever mécaniquement, comme nous l'avons vu faire à la gare de Buffalo, la caisse de chaque wagon sur son châssis, et la reporter sur un autre dont les essieux sont munis de roues plus rapprochées. On a essayé aussi d'aller avec les mêmes roues sur des chemins de fer dont la distance entre les rails n'était pas la même. Les expériences n'ont pas été décisives, et l'on cherche toujours le remède à cet inconvénient encore plus marquant en Amérique qu'ailleurs. Si l'on avait sagement prévu les choses au premier mo-

ment de l'établissement des voies ferrées, on aurait adopté partout la même distance entre les rails, comme une commune mesure pour toutes les nations civilisées; mais chacun se croyait obligé alors de faire les voies plus larges pour avoir des machines plus puissantes et des voitures plus stables. Qui pouvait penser aussi que ce mode de locomotion, entrepris principalement pour le transport des matières lourdes, encombrantes, de peu de prix, deviendrait si général, se répandrait si vite, romprait le premier les barrières interposées entre les peuples, et que le voyageur, le colis humain, serait bientôt la part la plus certaine et la plus profitable du trafic?

Les rails sont portés par des traverses en bois, pour lesquelles le chêne, le hêtre, le pin, le sapin, sont les essences préférées. Elles sont souvent injectées de créosote, de sels métalliques, ou goudronnées et même carbonisées pour leur entière préservation; ainsi préparées, elles ne pourrissent plus. Comme les forêts ne sont pas loin et que l'on gaspille volontiers le bois, on n'épargne pas les traverses, et elles sont très-rapprochées; cela supplée en partie à l'insuffisance du ballast. Les rails sont en fer et depuis quelque temps en acier, ou simplement à tête ou champignon d'acier. Ils durent alors beaucoup plus, parce que le métal est plus dur, mieux soudé, plus homogène et plus résistant. Il ne s'exfolie pas, comme dans les rails en fer. La dépense est plus forte au début, mais au demeurant il y a économie.

La forme des rails est celle dite à patins. Ils sont directement cloués sur les traverses et réunis de l'un à l'autre par des éclisses ou bandes de fer rivées ou boulonnées au rail sur le côté. C'est là le rail Vignoles, ainsi nommé en Europe du nom de l'ingénieur anglais mort récemment, qui en a propagé l'emploi. Les Américains ont trouvé du

premier coup cette forme si simple, si commode, si sûre, alors qu'ailleurs on a pendant quarante ans discuté sur le meilleur modèle de rails et de coussinets, et que les ingénieurs se sont évertués à l'envi à dessiner les contours des rails à simple et à double champignon (ces derniers pouvant être retournés), ou à défendre successivement le rail Brunel et le rail Barlow, creux en dessous, en forme d'U ou de V renversés. Le rail à patins, le rail américain était là, et ce fut l'Allemagne la première qui l'adopta.

Les accessoires de la voie, tels que les croisements et les changements, les plaques tournantes, les grues hydrauliques et les châteaux d'eau pour l'alimentation des locomotives, les signaux sémaphoriques pour assurer la marche des trains, tout cet ensemble est bien installé et offre même sur quelques points des modifications heureuses dont les ingénieurs européens pourraient utilement s'inspirer. Les gares, même celles de départ et d'arrivée sur les plus grandes lignes, et sauf quelques exceptions, comme à Chicago, sont très-modestement construites, la plupart du temps en bois, sans façade monumentale, sans cette enfilade de bureaux et de salles d'attente qui les distingue en d'autres pays. Ici, tout est réduit au strict nécessaire, et l'on occupe le moins d'espace et le moins d'employés possible. Il est certaines petites gares où un seul agent fait toute la besogne, distribue les billets, marque et inscrit les colis, veille au télégraphe. On a ménagé dans quelques stations principales, eu égard aux soins délicats dont en entoure partout le sexe faible, un petit salon de repos pour les dames. Faut-il dire que les hommes ne se sont pas oubliés sur un point, et que partout s'étale le *bar-room*, la buvette sacramentelle, souvent luxueuse, où les boissons nationales sont immédia-

tement confectionnées par l'échanson debout et vigilant au premier signe du voyageur?

L'établissement du chemin de fer du Pacifique, qui court d'Omaha sur le Missouri à San-Francisco, à travers les prairies du Dakota, les Montagnes-Rocheuses, le Bassin-Intérieur, la Sierra-Nevada, la vallée du Sacramento, peut donner une idée de l'activité et de l'énergie surprenante que les Américains apportent dans la construction de leurs *railroads*. Décrété le 1er juillet 1862, en pleine guerre de sécession, par le président Lincoln, de la même plume qui allait abolir à tout jamais l'esclavage dans l'Union, le chemin de fer du Pacifique était achevé moins de sept ans après, à la stupéfaction de tous, et solennellement inauguré le 10 mai 1869. La longueur totale entre les deux stations extrêmes, Omaha et la ville de Sacramento, capitale de la Californie, est d'environ 2800 kilomètres. Deux compagnies distinctes, la *Central-Pacific*, venant du Sacramento, et l'*Union-Pacific*, partie du Missouri, s'étaient formées pour la construction et l'exploitation de cette grande ligne, et avaient reçu du gouvernement fédéral des subventions de terres et d'argent. L'étendue totale des terres publiques concédées de part et d'autre de la voie atteignait 10 millions d'hectares, le cinquième de la superficie totale de la France. Les subventions, payées au fur et à mesure de l'avancement des travaux et variant suivant la nature des terrains traversés, s'élevaient dans l'ensemble à la somme de 250 millions de francs.

Les travaux, dès le début, avaient marché assez rapidement ; mais à la fin une sorte de fièvre s'était emparée des deux compagnies, et peu s'en fallut que, dépassant la limite assignée à leur étendue respective et qui était précisément le point où elles devaient se rencontrer, l'une

venant de l'est, l'autre de l'ouest, elles ne poursuivissent chacune pour son compte leur route vers l'autre océan. Pour les faire se joindre, le gouvernement fédéral dut lui-même intervenir. Pendant les seize derniers mois de leur marche vertigineuse, elles avaient construit, chacune à peu près par moitié, 1700 kilomètres, et il est probable qu'un pareil résultat, même en tenant compte de certaines facilités topographiques qu'il faut reconnaître ici, ne sera jamais plus atteint par aucune compagnie. Celles-ci avaient devancé de sept ans la date réglementaire assignée à l'achèvement des travaux.

A plusieurs reprises, il nous a été donné de visiter les chantiers de cette ligne ferrée sans pareille. Au commencement du mois d'octobre 1867, allant dans le Colorado explorer les mines d'or et d'argent des Montagnes-Rocheuses, nous nous arrêtâmes à Julesburg, sur la Rivière-Plate. C'était alors le terme extrême de la voie ferrée du côté du Missouri. On était à 380 milles d'Omaha, point de départ. Julesburg, né la veille, étalait aux regards étonnés du touriste ses maisons de bois sans étages, ses bazars bruyants et son unique rue, large comme une place. C'était une ville troublée, tumultueuse, pleine d'aventuriers, de gens de mauvaise mine et de mauvais renom, qui vivaient des ouvriers de la voie, comme d'autres vivent des soldats en campagne ; on l'appelait « la ville la plus coquine » des États-Unis. Les salons de jeu et de danse étaient le théâtre d'assauts quotidiens, de batailles sanglantes, et le terrible « juge Lynch », qui fonctionnait en permanence, condamna plus d'une fois au supplice de la corde les ignobles habitués de ces *saloons*. Le général Dodge, qui dirigeait les travaux comme ingénieur en chef, nous fit l'accueil le plus bienveillant. Il nous montra ses plans, ses devis, nous conduisit sur le terrain, nous fit

part de ses recherches contradictoires pour la traversée des Montagnes-Rocheuses. Ce ne fut que plus tard que le colonel Evans, son premier assistant, que nous vîmes également dans ses bureaux, découvrit le col qui porte son nom, et par où le chemin de fer devait franchir la grande chaîne. Comme tout le monde, le général était là en camp volant, et sa demeure était en planches comme la table sur laquelle ses géomètres dessinaient.

Non loin de la station de Julesburg s'élevait le fort Sedgwick, où campait un détachement de l'armée fédérale commandé par le général Potter pour tenir en respect les Indiens. Ceux-ci avaient vu d'un œil haineux l'irruption des Visages-Pâles sur leurs terres, et la dévastation de leurs champs de chasse. Qu'allaient devenir, au milieu des colons envahissants, le bison, l'antilope, l'élan, le daim, le castor, dont le Peau-Rouge faisait son unique aliment ou utilisait les fourrures? Plus d'une fois déjà les Indiens avaient attaqué les premiers explorateurs de la voie, les niveleurs, les agents du télégraphe, et les avaient scalpés sans pitié. Ils avaient incendié les stations, essayé de faire dérailler les trains.

Autour de Julesburg, des ouvriers irlandais faisaient tous les terrassements. Ils étaient actifs à l'ouvrage, mais bruyants, batailleurs, faciles à s'enivrer. Ils vivaient dans une sorte de maison de bois roulante, de la forme des wagons américains à voyageurs, qui s'avançait sur les rails au fur et à mesure de la pose de ceux-ci. C'était à la fois le dortoir et la cantine. Les lits étaient disposés sur le côté à l'intérieur, superposés deux par deux comme les couchettes d'un *steamer*. Un couloir régnait au milieu, la cuisine était à l'avant. Des carabines tout armées étaient çà et là suspendues en cas de surprise. Quant au revolver, chacun l'avait à la ceinture pour être prêt à la moindre alerte.

La prairie s'étendait jusqu'aux confins de l'horizon, unie, monotone comme une mer de sable. Au printemps tout y est vert et fleuri; on n'y voyait alors que des graminées naturelles desséchées. L'air était pur, le ciel d'une transparence limpide. Le jour on voyait passer au loin un troupeau de bisons ou une antilope rapide; la nuit on entendait les cris des loups et des renards du désert affamés. Le nivellement, l'ouverture de la voie, la pose des rails, ne donnaient sur ce point aucune peine. Le général Dodge avait introduit une espèce de discipline militaire dans les chantiers, et les rails étaient mis sur les traverses et cloués au commandement par des escouades dressées à ce service. L'eau nécessaire aux besoins de la station était tirée de puits artésiens qu'on avait foncés près de la voie. Un moulin à vent, du type des moulins américains, aux ailettes légères et gracieuses, attachées à une tour svelte et non point massive et rustique comme celle des moulins hollandais, faisait mouvoir la pompe à élever l'eau. La station comprenait déjà un buffet, un hôtel, que dirigeait le traitant canadien Pallardie, de sang français, interprète auprès des Indiens Sioux. Julesburg était le point de départ de la diligence transcontinentale qui s'en allait en douze jours dans le Colorado, le pays des mormons, le Nevada, la Californie. La voiture était loin d'être confortable et les routes loin d'être bonnes et sûres; mais tant est grand le besoin de locomotion des Américains, que le coche ne manquait jamais de monde, malgré les insupportables fatigues et les dangers incessants du voyage à travers un pays entièrement désert, privé d'eau et peuplé seulement de tribus sauvages et hostiles.

Quelques semaines après notre passage dans cette curieuse cité, nous retournions au Colorado pour accompagner au fort Laramie la commission de paix venue de

Washington, et qui allait traiter avec les Indiens du nord après avoir satisfait ceux du sud. Nous la rejoignîmes à Chayennes, au fond des prairies, au pied des Montagnes-Rocheuses. Pendant ce temps, le chemin de fer du Pacifique avait atteint la même localité, et nous y retrouvâmes les ouvriers et une partie des chercheurs d'aventures que nous avions laissés à Julesburg un mois auparavant. La distance entre les deux stations est de 140 milles. Julesburg, hier si vivant, était maintenant détrôné par une autre ville qui avait même précédé la voie de fer, et, marchant en avant, était allée l'attendre et s'installer résolûment, station embryonnaire, avant que le rail fût placé. Cette étonnante ville de Chayennes, « la cité magique, » comme on l'appela bientôt, et que nous avons vue dans son plus grand éclat, a eu un sort plus heureux que son aînée ; car elle vit toujours, et elle est même devenue une des principales étapes du chemin de fer du Pacifique. Peuplée aujourd'hui de plusieurs milliers d'habitants stables, elle est en relations quotidiennes d'affaires avec le Colorado et l'Utah d'un côté, les forts militaires de l'autre : c'est comme un entrepôt central de marchandises pour tout l'extrême ouest. A partir de ce point, la difficulté des travaux a véritablement commencé pour la voie ferrée; il a fallu longtemps chercher à travers les Montagnes-Rocheuses le col le plus bas, et l'on à franchi la ligne de faîte pour ainsi dire sans tunnel à la cote de 2500 mètres, la plus élevée qu'aucun chemin de fer ait encore atteinte.

Ce ne fut qu'au mois de septembre 1868, huit mois avant le complet achèvement de la grande voie ferrée, que nous visitâmes les chantiers du côté du Pacifique. Ici c'étaient des Chinois qui faisaient presque toute la besogne, les Chinois, terrassiers modèles, sobres, disciplinés, intelligents, d'une habileté de main merveilleuse,

d'une gaîté, d'une égalité d'humeur inaltérable, mais que les ouvriers américains repoussent pour la seule raison que, se contentant du plus modeste salaire, ils font baisser le prix de la main-d'œuvre. Autrefois on leur reprochait la couleur de leur peau; mais, depuis que les noirs sont devenus citoyens comme les blancs, on ne peut guère opposer ce motif d'exclusion aux hommes de race jaune. Ces émigrés asiatiques remplissent dans les deux Amériques un rôle des plus utiles et des plus féconds. Ce sont eux qui fouillent sans se plaindre le guano nauséabond des îles Chincha, eux qui, en dépit des fièvres pernicieuses qui les ont si cruellement décimés, ont courageusement ouvert, en attendant le percement du canal interocéanique, le chemin de fer de l'isthme de Panama; ce sont eux qui ont construit en Californie pour les compagnies hydrauliques presque toutes les grandes lignes de canaux, et qui exploitent les placers trop pauvres dont les blancs ne veulent plus. Dans la disposition des jardins, des appareils d'arrosage, mais surtout dans les opérations de terrassement, ils n'ont pas leurs égaux; c'est pourquoi on les a employés de préférence, outre l'économie qu'on y a trouvé, aux travaux du chemin de fer *Central-Pacific*, et l'on a été plus que satisfait de leur précieux concours.

Si la traversée des prairies, des Montagnes-Rocheuses et même du grand désert américain compris dans le Bassin-Intérieur, s'est accomplie sans embarras, la traversée de la Sierra-Nevada n'a pu s'effectuer qu'au milieu de difficultés de tout genre, à la fin heureusement surmontées. Qui n'a pas vu ce rempart formidable de granit, ces Alpes californiennes couvertes de neige, aux cols inaccessibles, aux ravins inextricables et profonds, ne peut se rendre compte de la presque impossibilité qu'il y avait à

dessiner un tracé régulier à travers tous ces obstacles réunis. On a franchi cependant ce mur épais, comme on avait fait de la chaîne des Rocheuses, pour ainsi dire sans tunnel; les galeries y sont courtes et peu nombreuses. La cote la plus élevée de la voie dépasse 2000 mètres au-dessus du niveau de l'Océan. Les pentes atteignent presque 25 millimètres par mètre, alors qu'un article strict du cahier des charges, au début des chemins de fer en France, enjoignait de ne jamais dépasser 5 millimètres. Il y a sur ce chemin des courbes qui n'ont pas plus de 125 mètres de rayon. Eu égard au relief particulier du terrain, certains tunnels, certains viaducs, ont dû, eux aussi, affecter la forme circulaire. Sur aucune route ferrée les Américains n'ont allié autant d'habileté à autant de hardiesse. Pour se garantir des avalanches, on a protégé la voie soit par des palissades, soit, dans les endroits les plus dangereux, par des hangars couverts, *snow-sheds;* il y a de ceux-ci une longueur totale de plus de 50 kilomètres. A la descente, le train marche sans locomotive, par l'effet seul de la gravité, et retenu, modéré par des freins; à la montée, il faut deux locomotives, et elles remorquent le train haletantes, comme essoufflées. La traversée des montagnes pensylvaniennes, de la chaîne des Alleghanys, que l'on citait naguère comme une merveille, est de beaucoup dépassée par la traversée de la Sierra-Nevada, la plus étonnante, la plus audacieuse que l'on ait jusqu'à présent effectuée. Elle fait le plus grand honneur à l'ingénieur qui l'a conçue et dessinée, et à ceux qui l'ont mise à exécution; longtemps elle fut jugée impraticable.

Ces sites de la Sierra, qui ont tant exercé la sagacité des hommes techniques, des constructeurs de *railways*, offrent au touriste le plus merveilleux spectacle. Quand on arrive sur la ligne de faîte, en venant des déserts de

l'ouest, on salue tout heureux les bouquets de noirs sapins, les ruisseaux aux eaux vives et babillardes, et les lacs à la surface miroitante : il y avait si longtemps qu'on n'avait plus vu d'eau ni d'arbres ! Sur ces hauteurs, le froid est très-vif en toute saison; mais, à mesure qu'on descend, on passe du degré thermométrique de la glace à celui des chaleurs torrides. On aperçoit au passage les placers aux jaunes graviers et les campagnes californiennes, où de nouvelles essences, les chênes, les pins, les *manzanillas* aux petites pommes dont se nourrissent les Indiens, ont remplacé les arbres des hautes cimes. Voici enfin le Sacramento, qui arrose une plaine plantureuse, et sur le fleuve, la ville qui porte son nom. Pour beaucoup, c'est le terme du *railway :* il est plus court et plus confortable de rejoindre San-Francisco par le fleuve et les baies aux eaux tranquilles que de continuer la route en chemin de fer. Il est d'ailleurs si doux, si l'on vient directement de New-York, de se reposer sur un *steamer* luxueux des secousses d'un voyage de sept jours !

Il a fallu la guerre de sécession pour que le chemin de fer du Pacifique fût construit. Dès le commencement de ce siècle, bien avant de faire la conquête de la Californie, les Américains avaient songé à ouvrir une route entre les deux océans. Sans s'inquiéter si le pays à traverser leur appartenait ou non, ils avaient lancé en avant leurs explorateurs dont quelques-uns, dans cette marche périlleuse vers l'inconnu, s'étaient couverts de gloire. Dès que les placers furent découverts et que la Californie, l'Orégon, les territoires de Washington et d'Utah, commencèrent à se peupler, le gouvernement fédéral décida de rejoindre l'Atlantique au Pacifique par une voie ferrée. Bien des projets furent présentés. Il y en avait sept particulièrement

à l'étude quand le Sud se révolta contre le Nord. La difficulté était d'ouvrir la voie de manière à satisfaire tous les intérêts, et chacun des partis la réclamait exclusivement pour lui-même : les esclavagistes la voulaient dans les États du sud, leurs opposants dans ceux du nord. Le président Lincoln, en marquant définitivement à Omaha sur le Missouri le point de départ de la grande route ferrée continentale, ne favorisait pas seulement le Nord qui allait être victorieux : la tête de la nouvelle ligne avait aussi l'avantage d'être sur l'un des plus grands fleuves de l'Amérique et au centre de l'immense empire des États-Unis.

La réussite de cette gigantesque entreprise a suscité d'autres projets du même genre au nord et au sud, sur des tracés plus courts que le premier et traversant des terrains plus fertiles. Les inventeurs de l'un de ces projets sont venus frauduleusement écouler un jour leurs actions sur le marché financier de Paris, qui ce jour-là fut bien ignorant et bien crédule : nous avons nommé le trop fameux *Transcontinental Memphis-Pacific*, où l'on regrette de voir mêlé, entre autres noms jusque-là honorables, celui du général Fremont, qui avait été précisément l'un des glorieux explorateurs du *far-west*, et qui en 1856 faillit l'emporter sur M. Buchanan dans l'élection à la présidence des États-Unis. Le *Northern-Pacific*, qui, de Duluth à l'extrémité occidentale du Lac-Supérieur, marche vers l'Orégon, est aussi l'un de ces chemins de fer du Pacifique encore en germe, sur lesquels on a eu tort de fonder, au début les espérances les plus folles. Un troisième chemin du même ordre se détache de Saint-Louis sur le Mississipi et ne saluera peut-être pas de quelque temps, lui non plus, les rives de l'Eldorado.

III

Le matériel roulant.

L'exposition universelle de 1867 à Paris a rendu familier à tous le type des locomotives américaines. Elles se distinguent des machines anglaises, que l'Europe a imitées, par différentes modifications, la plupart très-heureuses. Le mécanicien et le chauffeur sont à couvert des intempéries sous un pavillon vitré qui les protége et n'en vaquent que plus efficacement à leur besogne : la surveillance de la voie et de la machine, l'entretien du foyer. Une cloche est à portée du mécanicien, et il la fait sonner à toute volée à la traversée des lieux habités, à l'entrée et à la sortie des gares. Quand plusieurs trains partent et arrivent en même temps, c'est un carillon des plus assourdissants. Au moins est-on prévenu et, de très-loin, dans un pays où cette précaution n'est pas inutile, car les *railways* y traversent librement, sans barrière latérale, les villes, les villages, les rues et les places les plus populeuses, les passages à niveau des routes. Tout au plus une enseigne en évidence vous prévient-elle « de prendre garde à la locomotive. » Dans certains cas prévus, pour des manœuvres, des indications spéciales, la cloche est abandonnée pour le sifflet, qui rend un bruit sourd, prolongé, analogue à un beuglement, et jamais ce son strident aux notes aiguës que l'on entend sur la plupart des chemins de fer européens.

La machine est à huit roues, portée sur deux trains à

quatre roues, indépendants l'un de l'autre, ce qui permet de franchir aisément les courbes de petit rayon[1]. La cheminée, cylindrique comme partout, est presque toujours entourée d'une enveloppe en tôle, qui a la forme d'un énorme cône renversé, et qui seule suffit à donner à la locomotive américaine un faciès caractéristique. Les flammèches, les cendres chaudes, retenues aussi par un grillage disposé à l'orifice supérieur de la cheminée, tombent dans le cône et se dégagent par un conduit spécial. Cela prévient les cas d'incendie dans les champs qu'on traverse et diminue la production de cette poussière chaude et malsaine qui ne gêne et ne salit que trop souvent les voyageurs. Aussi plus d'un, soigneux de sa mise, emporte-t-il pour protéger ses vêtements une de ces longues tuniques de coutil auxquelles on donne le nom significatif de *dusters* ou d'habits à poussière.

Une immense lanterne, à miroir parabolique de métal blanc, est fixée au bas de la cheminée sur le devant, et, la nuit, projette son faisceau de rayons lumineux sur la voie, qu'elle illumine au loin. Sous la lanterne et rasant les rails est une espèce d'énorme éperon fait de barres de fer, de forme prismatique triangulaire, la pointe en avant. Il sert à repousser le bétail, dont l'accès n'est presque jamais empêché par des barrières latérales, à moins, on l'a dit, que les propriétaires riverains ne les aient établies eux-mêmes. On appelle cet éperon, qui, comme la cheminée conique, distingue la locomotive américaine, le *cow-catcher* ou chasse-vache. Plus d'une de ces lourdes bêtes, qui dormait nonchalamment sur les rails, voyant venir le

[1] La machine Crampton, employée de préférence en France et en Angleterre pour les trains à grande vitesse, n'est qu'à six roues, dont une la roue motrice, de plus grand diamètre que les autres.

train, se soulève lentement à son approche et, d'une course boiteuse, en lacet, particulière à ces sortes de ruminants, essaye de fuir. Elle tourne un œil effaré vers le monstre qui arrive et qui bien vite la rejoint. Si elle ne s'échappe pas latéralement, elle est impitoyablement broyée, mais les voyageurs ne s'aperçoivent même pas de la secousse. Cela remet en mémoire le mot spirituel de G. Stephenson, devant qui un interlocuteur peu rassuré hasardait un jour quelques objections sur les inconvénients qu'il y aurait à voyager en chemin de fer, sur les causes multiples de déraillement : « Quel danger, si l'on rencontrait une vache sur la voie ! — Oui, quel danger pour elle ! » repartit le grand ingénieur. Sur le chemin de fer du Pacifique, en hiver, le *cow-catcher* est remplacé par le *snow-plough* ou charrue à neige. C'est, comme le nom l'indique, une sorte de charrue à soc d'acier, qui, poussée par la locomotive, ouvre devant elle la voie, embarrassée par les neiges et les avalanches. Cet engin d'un nouveau genre a rendu de bien grands services dans la traversée de la Sierra-Nevada et des Montagnes-Rocheuses, et a souvent empêché les trains de rester prisonniers au milieu d'une tempête de neige.

Plus encore que la locomotive, les wagons à voyageurs ou à marchandises, sur les chemins de fer des États-Unis, se distinguent des mêmes véhicules européens. Dans ce pays d'une étendue si considérable, qui couvre un espace aussi grand que toute l'Europe centrale et où l'on se déplace aussi facilement sous le plus futile prétexte, où tant de gens entreprennent plusieurs fois par an le voyage en chemin de fer de New-York à San-Francisco, qui dure sept jours, et celui de la Nouvelle-Orléans, qui en dure quatre ou cinq, on a de bonne heure pensé à donner aux voyageurs tout le confort et toutes les aises désirables. Alors

qu'en France on a conservé pour les voitures à voyageurs de première et de deuxième classe le type des anciennes diligences, et imaginé pour les troisièmes une forme de caisse assez incommode, on a renoncé tout de suite aux États-Unis au type des anciens coches. Il n'y a du reste qu'une seule classe de voitures, l'égalité démocratique le veut ainsi, mais on peut pour son argent se procurer certain bien-être dont il sera parlé plus tard.

Le *passenger-car* ou voiture à voyageurs a la forme d'une caisse allongée d'une longueur totale de 15 mètres, y compris deux paliers extérieurs, qui ont chacun 75 centimètres. La hauteur intérieure maximum de la caisse est de 3 mètres entre le plancher et le plafond, qui est légèrement cintré; la largeur est aussi d'environ 3 mètres. Une voiture de ce genre contient 56 places, dont la moitié sont généralement vides. Elle est portée sur quatre paires de roues, deux à l'avant, deux à l'arrière, et les deux châssis, comme pour la locomotive, sont distincts. Les siéges sont disposés par paires de chaque côté du *car*; un couloir est ménagé au milieu. Aux extrémités est un cabinet retiré dont l'emploi se devine; une fontaine toujours remplie d'eau glacée, avec un verre pour boire, enfin un poêle chauffé par du charbon de terre, qu'on allume par les temps froids. Ce mode élémentaire de chauffage occasionne quelquefois de terribles incendies, et à fait songer à d'autres systèmes à la fois plus complets, plus scientifiques et moins dangereux, par exemple, au chauffage à l'air chaud ou à circulation d'eau chaude; on a aussi imaginé de mettre le foyer du poêle au-dessous du plancher de la voiture.

La plate-forme extérieure qui règne à l'avant et à l'arrière est protégée par une balustrade et un auvent. Là se tient le fumeur et le touriste ami du paysage, qui peut à

son aise sonder l'horizon, examiner la voie. On y est quelquefois fort mal, parce qu'il faut se tenir debout, et que les secousses du convoi en marche et la trépidation continue des roues qui sont voisines fatiguent singulièrement. On y gêne aussi les manœuvres, le conducteur passe et repasse à chaque instant, et c'est là que se dresse la barre de levier verticale, surmontée d'une manivelle circulaire, que serrent ou desserrent les gardes-freins. Par cette plate-forme, on peut passer d'une voiture à l'autre en une enjambée. Le saut n'est pas sans danger quand le train va vite et « galope. » Une affiche se borne à prévenir le voyageur. Cela fait, on n'empêche personne d'aller et de venir à sa guise, voire de se casser le cou. Chacun doit être son unique gardien, son protecteur : *help yourself*, défendez-vous tout seul, c'est la maxime qui a cours partout.

Les siéges sont à claire-voie, ou plus généralement garnis de peau ou de velours; ils peuvent basculer autour d'une charnière latérale, de sorte qu'à volonté on va en avant ou en arrière. Si l'on est trois ou quatre ensemble, on se met les uns vis-à-vis des autres dans une sorte d'isolement relatif. Entre les deux paires de siége qui se regardent ainsi, existe souvent, fixée à la paroi latérale de la voiture, une petite tablette qu'on relève pour poser un livre, faire une partie de cartes. A côté de chaque rangée de siéges est une fenêtre munie d'une vitre, d'une persienne et d'un rideau. Le *car* est ventilé par des ouvertures spéciales et par des moyens mécaniques particuliers indépendants de la main du voyageur. L'air qu'on y respire est toujours pur, frais, abondant. La nuit, la lumière est fournie par des bougies ou bien par des lampes à pétrole ou à gaz, protégées par un globe et disposées au plafond du couloir longitudinal; l'éclairage laisse souvent à désirer. Dans le couloir circule incessamment de jour le con-

ducteur qui contrôle les billets. Pour n'être pas dérangé, on les passe au cordon de son chapeau. Le conducteur les pointe et les replace, pendant que le voyageur continue son somme ou sa lecture. Un autre homme est dans le *car* prêt à répondre au moindre appel. Il vend des journaux, des livres, du tabac, des fruits, des douceurs. Une corde qui traverse la partie supérieure du couloir de chaque *car*, portée sur des anneaux de fer, règne sur toute la longueur du train, et met chacun en communication instantanée avec le mécanicien. Toute personne peut ainsi dans un cas d'urgence faire arrêter le train. Ce procédé, si commode et si prompt en même temps, d'une simplicité enfantine, n'est donc pas connu des inventeurs qui en Europe se cassent depuis tant d'années la tête pour trouver le moyen de donner à un voyageur sans défense, attaqué subitement dans un wagon ou en proie à un danger quelconque, la faculté d'appeler immédiatement du secours en prévenant le mécanicien ?

Le maintien de chacun dans les *cars* est généralement bon, surtout dans les États de l'est. On y cause à voix basse, on y a pour les femmes, quelles qu'elles soient, une très-grande déférence. On y mâche assez volontiers du tabac, mais on n'y fume pas, si ce n'est dans un petit recoin fermé, ménagé dans quelques *cars*, ou sur la plate-forme extérieure. Il y a aussi pour cela une voiture mixte à deux compartiments, l'un pour les bagages, l'autre pour les fumeurs. Certains *cars* sont réservés uniquement aux dames, aux *ladies* et à ceux qui les accompagnent; c'est pourquoi sir Frederic Bruce, qui fut longtemps ministre d'Angleterre en Amérique et qui était *bachelor*, c'est-à-dire célibataire, ne voyageait jamais sans sa domestique. Il avait charge de *lady*, comme on dit là-bas où la toilette ne distingue pas les rangs, et on lui offrait les meilleures

places. S'il eût voyagé seul, on l'eût volontiers relégué dans le wagon des fumeurs, qui est sur toutes les lignes des États-Unis le plus sale, le plus hideux, le plus mal composé qu'on puisse voir.

Une journée passée en chemin de fer dans un des *cars* qu'on vient de décrire s'écoule vite et sans effort, parce que le voyageur y jouit de beaucoup de commodités, et n'y est pas emprisonné. Il peut se mouvoir à sa guise, admirer comme il l'entend le pays, aller, venir tout le long du train; mais la nuit la fatigue commence, car il faut alors rester immobile, et elle est souvent intolérable. Les siéges n'ayant pas d'appui au-dessus des épaules, il est presque impossible de dormir, si ce n'est dans les positions les plus gênées, les plus contrariées. On se réveille à chaque instant et tout courbaturé. C'est pour cette raison que les *sleeping-cars*, ou wagons-dortoirs, ont été de bonne heure imaginés aux États-Unis, où l'on répugnait auparavant à faire des voyages de nuit. Un des derniers constructeurs de ces voitures, ou pour mieux dire des inventeurs, M. Pullmas, de Chicago, y a glorieusement attaché son nom et y a fait une très-grande fortune. On le cite aux États-Unis comme un de ces *self-made* dont on est fier, un de ces hommes qui se sont faits tout seuls, et ont bien mérité de l'humanité par leurs travaux et leurs découvertes.

Qu'on se figure le *car* que nous venons de décrire, mais beaucoup plus élégant dans ses formes architecturales, dans sa décoration extérieure et intérieure, si bien qu'on l'appelle alors un *palace* ou un *silver car*, une voiture-palais, une voiture d'argent. Le soir, l'espace entre chaque double siége se transforme en une couchette au moyen des dossiers mobiles qu'on enlève et qu'on rapproche horizontalement au niveau des deux places qui se

font vis-à-vis. Sur cette couchette on étend un matelas, on jette dessus un drap, un traversin, un oreiller, des couvertures, et voilà un lit improvisé. La couchette au-dessus est formée par la paroi latérale supérieure du *car*, laquelle est mobile autour de deux charnières, et soutenue horizontalement par deux petits câbles en fil de fer qui font fonction de haubans. On étend sur cette couchette, comme sur l'inférieure, la literie nécessaire ; un rideau, courant sur une tringle, isole les lits, qui rappellent un peu par leur disposition les cabines superposées des bateaux à vapeur, mais sont beaucoup plus larges et à deux places au besoin. Le couloir du milieu reste libre, et il est éclairé toute la nuit par des lanternes suspendues au plafond. Le jour, toute la literie disparaît ; elle est remisée dans l'espace resté vide contre la paroi supérieure du *car*, celle où couchait le voyageur d'en haut. C'est surtout dans ces ingénieuses installations que consiste l'invention de M. Pullman.

Les compagnies de *sleeping-cars* sont indépendantes de la compagnie du *railway* où elles font courir leurs voitures. Elles payent pour le parcours de celles-ci une somme de tant par mille et réclament des voyageurs de 1 1/2 à 2 dollars par nuit et par couchette. Le jour, le lit démoli, on garde sa place et l'on occupe par conséquent deux siéges. Il y a quelques compartiments entièrement séparés, à deux ou à quatre places, et quelquefois un salon fermé où une famille tout entière peut s'isoler. On dort bien dans les lits, et l'on n'y est pas trop secoué, sauf sur quelques voies très-mal entretenues ; alors tout sommeil est impossible. La plupart se déshabillent entièrement pour se coucher. Le matin, le nègre qui veille à la bonne tenue du *car* bat les habits, cire les bottes. Les voyageurs se rendent tous, en bras de chemise, à un la-

vabo commun où l'on trouve du savon, un peigne, une glace, même une brosse à ongles. Peigne et brosse sont quelquefois retenus par une chaînette, pour qu'il ne vienne à personne l'idée de les emporter. Une serviette, qui tourne autour d'un rouleau supérieur, à la façon d'une chaîne sans fin, sert à essuyer égalitairement tous les visages. Sur quelques voitures on se pique de générosité, et l'on donne du linge à chacun. Les dames ont généralement leur lavabo à part. Aucun désordre, aucune plaisanterie de mauvais ton, ni aux levers, ni aux couchers, et la discrétion, l'extrême réserve des mœurs américaines, le respect extérieur dont on a coutume d'entourer partout les femmes, permettent une sorte de contact intime des deux sexes entre personnes le plus souvent inconnues les unes aux autres, contact qui ne serait peut-être pas sans inconvénient ni sans danger ailleurs. On voyage aisément ainsi dans ces sortes de maisons roulantes pendant plusieurs jours, sans nul encombre. En 1868, nous sommes allé de la sorte, en plein hiver, de New-York à la Nouvelle-Orléans, avec une famille créole, en passant par Saint-Louis. Le jour, on vivait en commun dans une sorte de salon; le matin, au petit lever, la toilette faite, le nègre obligeant et empressé servait aux voyageurs du café; le temps passait vite et gaiement, le moment des adieux ne vint que trop tôt, et les cinq jours du trajet parurent à tous bien courts.

Veut-on encore plus de luxe, plus de confort? Voici sur le chemin de l'Érié, sur celui de l'Hudson et quelques autres, des compartiments spéciaux avec de grandes glaces aux fenêtres, qui permettent d'embrasser d'un coup d'œil tout le pays traversé, et des fauteuils entièrement isolés, pivotant sur un axe vertical de manière à ce que le voyageur puisse faire un tour d'horizon, ou regarder

du côté de la rose des vents qu'il lui plaît. Voici encore le restaurant roulant, que nous avons vu fonctionner sur le chemin de fer de l'Hudson en allant à Chicago. Une cuisine, une dépense est attachée à l'arrière du *palace-car;* on vous sert à déjeuner, à dîner, à votre heure, sur une carte dressée chaque jour. Vous pouvez demander du poisson, de la viande, du gibier, un légume, et boire de la bière ou du vin de France, si le thé ou le café, qui sont les boissons nationales, ne vous satisfont point. Ce restaurant roulant suit maintenant le train qui va de New-York à San-Francisco, de sorte que le voyageur, si tel est son agrément, peut faire tout ce trajet d'une semaine sans même descendre de voiture.

C'est assez parler des *cars* à voyageurs, parlons de ceux à marchandises. Ils sont de diverses formes, mais presque tous à caisse allongée. Il y a les wagons fermés, *box-cars,* s'ouvrant sur le côté, par une porte à glissière, et où l'on transporte surtout les grains, les farines, les produits agricoles, les colis plus ou moins délicats. Il y a encore les wagons à claires-voies latérales, servant surtout pour le bétail vivant, *cattle-cars*. Les précautions les plus minutieuses sont prises pour diminuer autant que possible la fatigue des animaux, les arrêter, les abreuver et les nourrir convenablement en route, et cela non pas précisément en vertu de la protection que l'homme doit aux bêtes, mais parce que ces animaux servent à la nourriture et que le voyage ainsi fait rend la chair du bétail meilleure et plus savoureuse. C'est purement raison d'hygiène et, pour ainsi parler, d'utilité publique. Ce n'est pas du reste une petite affaire que ce voyage du bétail, car celui-ci, nous le savons, arrive souvent du fond même du Texas, de l'Arkansas, du Colorado. Les moutons, les porcs, entassés dans les *cars*, sont distribués sur deux rangs étagés, et

les porcs, qui n'aiment guère à se déplacer de la sorte, font volontiers une musique qui s'entend d'une lieue à la ronde. Les conducteurs de bestiaux, bouviers, porchers, bergers, accompagnant souvent leurs bêtes, les compagnies se sont évertuées à l'envi à ménager aussi tout le confort possible à ces rudes campagnards de l'extrême ouest, dont quelques-uns ont des mines et des allures qui rappellent celles des *Gauchos* sauvages de la Plata, espèces de centaures qui gardent leurs troupeaux toujours à cheval. C'est surtout, on l'a vu, vers Chicago, Saint-Louis, Cincinnati, que se dirigent ces trains de bestiaux particuliers aux *railways* de l'ouest.

Les wagons ou réservoirs à pétrole, *oil tank-cars*, que l'on rencontre principalement sur les lignes de la Pensylvanie, de l'Ohio, de l'État de New-York, ont une forme spéciale : c'est celle d'une chaudière horizontale en tôle de fer, cylindrique, à calottes hémisphériques ou lenticulaires, couchée sur un châssis à roues. La capacité de ces réservoirs est de quatre-vingt-cinq barils de pétrole, et avec eux toute chance d'incendie est presque annihilée, en même temps que le remplissage et la vidange sont rendus très-aisés.

Les wagons à charbon, *coal-cars*, sont des plates-formes avec ou sans rebords, sur lesquelles on empile le combustible en gros morceaux, ou des wagons à l'anglaise, comme ceux qui servent en Europe aux terrassements, et dont la forme est restée sur la plupart de nos chemins de fer comme le type spécial des wagons à marchandises. Chargés de houille ou de coke, ces wagons se vident en dessous ou sur le côté, par une trappe ou en basculant. Les wagons à minerai sont du même système.

Tous les wagons, à marchandises ou à voyageurs, sont attelés les uns aux autres par des modes particu-

liers d'attache. Les roues sont en fonte de fer, mais un soin méticuleux est apporté à leur fabrication. Les différents systèmes de ressorts de suspension, de freins, mériteraient d'être décrits[1].

Le matériel roulant, locomotives ou voitures diverses, appartient généralement aux lignes sur lesquelles il circule; mais quelques-unes de ces lignes louent leur matériel à des compagnies particulières, dont une, celle dite *United-States rolling stock Company*, imitée de celles qui fonctionnent en Angleterre, fait d'assez bonnes affaires. Étant donné le caractère américain, si souvent imprévoyant, qui va toujours au plus pressé, c'est là une institution qui chez eux doit réussir. Après avoir construit un chemin de fer, on s'aperçoit tout à coup qu'on n'a plus assez d'argent pour le munir du matériel roulant nécessaire, ou compléter celui-ci; on le loue. De grands exploitants, de simples particuliers, louent aussi de ces voitures et les font circuler sur une ligne, en payant le droit de parcours. Tel marchand de grains de Chicago envoie ainsi directement son blé à New-York. De même le grand montreur de bêtes, le fameux Barnum, ne fait jamais autrement voyager son cirque qu'en louant à la compagnie du *Rolling stock* tout le matériel dont il a besoin pour lui, ses gens et ses animaux, et qu'il marque à son nom.

Si nous n'avons pas encore dit un mot des wagons à bagages, *baggage-cars*, c'est qu'ils n'offrent rien de par-

[1] Si l'on désirait avoir sur les chemins de fer américains tous les détails techniques que nous ne pouvons donner ici, on pourrait consulter l'ouvrage de M. l'ingénieur en chef Malézieux, *Travaux publics des États-Unis d'Amérique en* 1870; Paris, Dunod, 1873. Depuis la mission que M. Michel Chevalier remplit aux États-Unis en 1833, c'est le livre le plus remarquable qui ait été publié en France sur les canaux, les chemins de fer et les ponts américains.

ticulier ; mais il faut décrire au moins la façon à la fois rapide, sûre et économique, dont les bagages sont enregistrés et délivrés à destination. Il est rare qu'on les pèse. L'homme expert qui préside à ce service juge à l'œil, pour gagner du temps, si vous dépassez le maximum de 50 kilogrammes généreusement attribué à chaque voyageur. Cela fait, il attache à la courroie ou à la poignée de votre colis une rondelle de laiton. Celle-ci porte un numéro d'ordre, le nom de la ligne que vous prenez, et quelquefois le lieu de départ et d'arrivée. On vous délivre une rondelle correspondante, et autant de fois de ces rondelles que vous avez de colis, et c'est tout. Pas de bulletin, pas d'inscription, pas de timbre, pas de droit de statistique à payer. On appelle cela *chèquer* le bagage, et l'on donne aux rondelles le nom de *chèques*. Elles ont en effet la valeur d'un bon à vue comme le chèque en numéraire tiré sur une banque. Avant le moment de l'arrivée, un homme monte dans le train, il vous demande vos chèques, vous les lui remettez, si vous voulez. Il vous rend en échange un petit papier, détaché quelquefois d'un registre à souche. Sur ce papier est indiqué le nombre et le numéro de vos colis. Vous payez en retour autant de fois 25 *cents* (1 franc 25 centimes) que vous avez de pièces ; et souvent vous ne payez qu'après réception. Si vous désirez une place d'omnibus pour descendre dans un hôtel ou dans tel quartier de la ville où vous êtes arrivé, le même agent vous la fournit. Le prix est d'habitude le même que pour un colis, si ce n'est le double. Peu après votre arrivée à l'hôtel ou à domicile, vos bagages vous sont remis. Pas une minute d'attente, pas d'ennuis d'aucune sorte, pas de pourboires à donner aux facteurs. N'allez pas au moins par méfiance essayer de retirer votre bagage vous-même ; vous seriez le dernier servi. On vous

ferait passer après la puissante corporation des *express*, qui font le service qu'on vient de dire à la satisfaction universelle du public, avec une fidélité ponctuelle, une loyauté à toute épreuve. Il est bien rare qu'un bagage se perde par la faute de l'*express* ou du chemin de fer. S'il a suivi une fausse direction, on met le télégraphe en jeu, on le retrouve vite. En cas de perte, les chèques ou le papier correspondant servent de preuve, et une juste indemnité est payée. Quant aux bagages laissés en dépôt à la gare d'arrivée et qui ne sont pas réclamés, la compagnie n'exige pour eux aucun droit de garde; mais si, au bout d'un an et un jour, on ne les a pas retirés, elle les fait vendre à l'encan tels quels, non ouverts; les amateurs les apprécient au poids et enchérissent en conséquence.

Au départ pas plus qu'à l'arrivée des trains, aucun obstacle, aucune difficulté, aucune barrière. La gare est accessible à tous indistinctement, le public circule partout comme il lui plaît : n'est-ce pas là la tête ou le terme d'une grande route? On ne parque, on ne met personne sous clef. On délivre des billets jusqu'à la dernière minute; les amis, les parents qui accompagnent le voyageur peuvent le suivre jusqu'à sa voiture, monter même un moment avec lui, et n'en descendre qu'à l'instant précis où le train se mettra en marche, ce qu'il fait très-lentement. On trouve des billets de chemins de fer dans tous les hôtels, dans les bureaux de ville des compagnies et dans certains bureaux particuliers de messageries. On peut même y porter et y faire enregistrer ses bagages. On arrive ainsi à la gare sans nulle préoccupation, sans embarras. En été, des trains de plaisir s'organisent dans toutes les directions. A toutes les époques de l'année, le mouvement est incessant. Quand il s'agit d'un long parcours,

de New-York au Niagara ou à Pittsburg, voire à Chicago, Omaha, Saint-Louis, la Nouvelle-Orléans, les compagnies luttent entre elles pour se disputer le voyageur et lui donnent avec son billet une carte fantastique ou leur ligne est indiquée toujours comme la plus courte et la meilleure, celle des concurrents comme la plus longue, si elle n'est même passée sous silence. C'est au voyageur à se défier de cette géographie imaginaire et de ces prospectus trop alléchants dont on s'obstine à bourrer ses poches; mais les pauvres immigrants y sont pris quelquefois. Il est vrai qu'on fait maintenant des trains à leur usage, et que le conseil d'émigration qui veille paternellement sur eux à New-York leur donne à leur arrivée en Amérique tous les avis, toutes les indications dont auparavant ils manquaient.

IV

L'exploitation.

Il est une idée qui a cours en France, c'est que les chemins de fer américains vont plus vite que tous les autres. Cette opinion est erronée, car ils vont même moins vite : les nôtres ou ceux de l'Angleterre sont autrement rapides. Sans doute il y a un *train-éclair* entre New-York et Chicago dont les journaux français ont parlé, et qui parcourt en vingt-six heures la distance de 1600 kilomètres qui existe entre ces deux villes; cela donne une vitesse moyenne de 60 kilomètres à l'heure,

qui sera, dit-on, portée à 70. Toutefois ce train n'a lieu que pour le transport des journaux et des dépêches. Il est également inutile de citer le train analogue entre New-York et Trenton, capitale du New-Jersey, et qui parcourt en une heure une distance de 58 milles ou 93 kilomètres : ce ne sont pas là des trains de voyageurs. S'il faut en croire la légende, les trains de la malle de l'Inde ont égalé chez nous ces vitesses vertigineuses. Le train rapide entre Paris et Marseille, qui ne met que dix-sept heures pour franchir une distance de 865 kilomètres, est peut-être un peu moins accéléré que le train spécial qui relie New-York à Chicago, et qui ne met plus que trente heures pour une distance à peu près double ; mais les trains-poste de Liverpool à Londres ou de Londres à Douvres, qui marchent à la vitesse de 60 kilomètres à l'heure, soit un kilomètre par minute, arrêt compris, ont une vitesse que les trains à voyageurs sur les chemins de fer des États-Unis n'ont pas encore atteinte. Quant aux trains ordinaires, la vitesse en Amérique est toujours moindre qu'en France, et cela est dû surtout à la conformation du matériel roulant, très-lourd, de grande dimension, et à l'état de la voie, qui est rarement aussi bien entretenue que chez nous.

Il ne faudrait pas croire non plus, comme on ne le répète que trop souvent, que les voyageurs sont exposés à plus de dangers sur les routes d'Amérique. Nous avons parcouru, — pour satisfaire à différentes missions officielles ou privées que nous avons eues à remplir aux États-Unis entre les années 1867 et 1874, dont une au sujet d'un groupe très-étendu de *railways*, — nous avons parcouru plus de 20 000 milles ou 32 000 kilomètres en chemin de fer, et nous n'avons jamais été témoin d'aucun accident. Nous n'avons jamais déraillé, jamais rompu ni brûlé le moindre

essieu; bien rarement le train est arrivé en retard. Comme une assertion personnelle ne saurait être prise ici en considération, citons des faits plus convaincants. Il résulte de documents officiels que, pour l'année administrative commençant au 1er octobre 1872 et finissant au 30 septembre 1873, sur le chemin de fer de l'Érié, qui a toujours été cité, à tort ou à raison, comme celui qui était le plus mal entretenu et par conséquent le plus dangereux, il n'y a eu qu'un voyageur tué et 7 blessés sur 3 922 156 qui ont été transportés sur cette voie pendant la période indiquée[1]. Sur un autre chemin de fer, l'*Atlantic and Great Western*, dans l'année d'exploitation allant du 1er juillet 1872 au 30 juin 1873, on a transporté 957 940 voyageurs, et l'on n'a eu à constater que deux cas de mort par accident, dont un survenu par suite de l'imprudence du voyageur[2]; aucun voyageur n'a été blessé. Il serait facile de continuer ces citations. Étant donnée d'ailleurs la longueur totale des chemins de fer américains, qui égale presque celle de tous les autres pays du globe, il ne faudrait pas s'étonner, s'ils présentaient proportionnellement autant d'accidents à eux seuls que tous les autres chemins de fer réunis, et même un peu plus, puisqu'on voyage plus en Amérique; encore reste-t-on au-dessous des chiffres indiqués par ce calcul. Constatons que les compagnies prennent toutes les précautions nécessaires pour sauvegarder la vie des voyageurs, et que les travaux de la voie, conduits au début en si grande hâte, sont peu à peu repris en sous-œuvre et portés au degré de solidité et de perfection voulu. C'est ainsi que le chemin de fer du Pacifique lui-

[1] *Annual report of the State engineer and surveyor of the State of New-York*, Albany, 1874.

[2] *Seventh annual report of the commissioner of the railroads and telegraphs of Ohio*, Columbus, 1874.

même n'a pas tardé à devenir un *railway* de premier ordre comme l'exigeait l'acte de concession.

Ce qui autorise surtout les légendes qui ont cours en Europe sur les accidents de chemins de fer en Amérique et sur le peu de cas que les compagnies exploitantes y font de la vie humaine, ce sont certaines catastrophes désastreuses auxquelles la presse a donné une publicité exagérée et qui heureusement n'arrivent qu'à des intervalles très-éloignés. Ainsi, sur une ligne des États de l'est, un jour d'inauguration, un pont de bois très-élevé s'est écroulé dans le torrent qu'il traversait avec toute la série des invités, le président et les administrateurs de la compagnie, des sénateurs, des représentants, des *reporters* de journaux; bien peu en sont revenus. Mais d'une catastrophe pareille, qui n'est qu'un accident isolé, peut-on conclure à un cas général ?

La liberté d'action des compagnies est loin d'être illimitée, et un contrôle existe pour défendre les intérêts du public. Dans la plupart des États atlantiques et de l'ouest, il y a un commissaire des chemins de fer nommé par la législature et le gouverneur, et qui leur adresse chaque année un rapport détaillé, tout plein de statistiques et d'informations curieuses. Ce rapport indique minutieusement pour chaque compagnie la longueur parcourue, l'état de la voie et du matériel roulant, les dépenses et les recettes annuelles, le capital en actions et obligations, l'intérêt distribué aux actionnaires, la nature et la valeur des propriétés immobilières appartenant aux compagnies. Dans ce rapport sont également mentionnés le nombre de voyageurs et de tonnes transportés et le détail de celles-ci, le nombre et la nature des accidents survenus tant aux voyageurs qu'aux employés de la ligne ou aux personnes traversant la voie. Les plaintes du public ne sont pas ou-

bliées, et les moyens sont suggérés par lesquels on pourrait y faire justice, si le public a raison.

Ces commissaires de surveillance et de contrôle sont pour l'habitude des ingénieurs, des agents-voyers, qui ont la connaissance préalable du service qu'on exige d'eux. Ils sont capables d'apprécier l'entretien de la voie, du matériel, des gares, des ouvrages d'art, ponts, viaducs ou autres; mais ils ne se montrent pas tracassiers et ne dressent pas procès-verbal à tout propos. Leurs rapports paraissent à époque fixe, soigneusement imprimés, reliés avec un certain luxe, et quelquefois sont accompagnés de cartes intéressantes. On les tire à plusieurs milliers d'exemplaires, on les distribue aux sénateurs, aux représentants de l'État, et on les délivre immédiatement à titre purement gracieux à toute personne qui en fait la demande. Le contrôle des chemins de fer, tel qu'il s'exerce dans quelques contrées européennes, est plus vexatoire pour les compagnies, plus méticuleux, et ne produit pas assurément les résultats du contrôle américain, qui n'existe du reste que depuis quelques années, et qui n'a été institué que pour répondre aux demandes réitérées du public. Dans l'état de Massachusetts, on compte jusqu'à trois commissaires de chemins de fer, dont un, M. Francis Adams, est un publiciste bien connu.

En consultant les rapports dont il vient d'être parlé, il est facile de s'assurer que le prix moyen de transport sur les chemins de fer américains, au moins ceux des États atlantiques, qui sont en concurrence entre eux et avec les canaux, n'est guère plus élevé qu'en France ou en Angleterre, c'est-à-dire de 6 à 9 centimes par kilomètre pour chaque voyageur, et de 5 à 8 centimes pour chaque tonne transportée. Ces prix, quand il s'agit de distances comme celles de Paris à Marseille ou du Havre à Lyon, sont déjà

trouvés chez nous excessifs, et doivent descendre plus bas pour des matières pondéreuses et de peu de valeur, comme les houilles, les cokes, les engrais, les pierres et tous les matériaux de construction, qui souvent même ne peuvent prendre économiquement que la voie des canaux beaucoup moins chère, mais aussi beaucoup moins expéditive. A plus forte raison le coût du fret sur les chemins de fer américains suscite-t-il les plaintes des expéditionnaires, surtout ceux de l'ouest, quand ceux-ci ont à envoyer leurs marchandises des bords du Mississipi ou du Missouri à New-York sur 2400 kilomètres. Certaines denrées, telles que les grains, principale marchandise d'exportation de ces régions agricoles, ne peuvent plus prendre économiquement le rail, pour peu que la récolte soit abondante et que la baisse arrive. Il survient alors un fait curieux : on a plus d'intérêt à brûler le maïs comme combustible (nous supposons que les porcs en ont eu leur soûl) qu'à l'exporter à New-York. Depuis quelques années les fermiers de l'ouest se sont plaints de cet état de choses; ils ont dans des *meetings*, des *conventions*, dans l'Ohio, l'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Minnesota, le Wisconsin, le Missouri, violemment attaqué les compagnies, leur ont reproché les taux élevés de leurs tarifs. Ils ont montré que les dépenses d'exploitation étaient exagérées, et le capital d'actions excessif et la plupart du temps imaginaire; il fallait cependant lui fournir une part d'intérêt. Plusieurs des plaignants ont menacé de ne plus exporter leurs grains par les voies ferrées, si les tarifs n'étaient pas immédiatement réduits, et de mettre leurs récoltes en silos, quelques-uns l'ont fait.

C'est ainsi que s'est formée l'association des *grangers*, dont tous les échos, même en Europe, ont répété les récriminations violentes, et dont on a surfait un moment

l'importance comme corps politique. Tout au plus peuvent-ils, dans les élections, disposer d'un million de voix, alors qu'il en faut 7 ou 8 millions pour assurer l'élection présidentielle. Néanmoins les États intéressés se sont émus, des enquêtes ont été ouvertes, instituées par le congrès fédéral. On y a battu en brèche les grandes compagnies au nom des intérêts populaires, et l'on y a proposé un moment de construire un chemin de fer direct de New-York à Chicago, dont la longueur totale serait réduite à 1300 kilomètres, et à 2000 en allant jusqu'au Missouri. Ce chemin de fer n'aurait eu pour objet que de transporter les marchandises au prix de 2 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre, ce qui aurait réduit des deux tiers, c'est-à-dire mis à 3 francs au lieu de 9 le transport de 100 kilogrammes de blé de Chicago à New-York. Il aurait marché à la vitesse moyenne de 20 kilomètres par heure. En comptant le temps perdu par les arrêts, il aurait fait 400 kilomètres par jour. Il n'aurait fallu ainsi que trois jours pour aller de Chicago à New-York et cinq en venant du Missouri. La dépense d'un pareil chemin avec son matériel pouvait être estimée à 400 millions de francs, dont le quart pour le matériel ; mais ce brillant projet n'existe encore que sur le papier. L'agitation des *grangers*, un moment très-tumultueuse en 1873, aura eu au moins un avantage, celui d'appeler l'attention publique sur les tarifs des voies ferrées et la nécessité de les réduire. Cette agitation dure encore; la question du transport économique entre les États de l'ouest et les rivages de l'Atlantique est toujours pendante et finira, étant donné l'énergie particulière à la race américaine, par être utilement résolue. Il y a là un problème de topographie qui se videra peu à peu. C'est aussi vers le golfe Saint-Laurent, par les canaux, les lacs et les rivières, et vers le golfe du Mexique,

par la grande artère du Mississipi, que ces vastes champs de l'ouest, comme perdus au centre du grand continent, doivent chercher leurs débouchés; mais ici se présente la rivalité de Montréal ou de la Nouvelle-Orléans contre New-York, et les intérêts en jeu viennent quelquefois obscurcir les vues de l'économiste ou du législateur : New-York n'entend céder à aucune autre ville la primauté sur l'Atlantique. On ne peut nier toutefois que les voies navigables intérieures ne soient de plus en plus améliorées, les canaux complétés ou élargis. Les ingénieurs sont même occupés à cette heure à régulariser les bouches capricieuses du Mississipi; mais tout cela demande beaucoup de temps et beaucoup d'argent, et quelques fermiers ne veulent pas attendre. La question se pose cependant comme si des plaines du Danube on voulait expédier par terre des céréales à Paris.

Si les Américains se plaignent aujourd'hui du fonctionnement de leurs chemins de fer et des tarifs élevés appliqués à l'exploitation, ils doivent n'accuser qu'eux-mêmes. Pendant trois ans, de 1870 à 1872, une véritable fièvre de *railways* s'est emparée de l'Union. En consultant le dernier manuel de M. Poor[1], on voit que, pour ces trois années seulement, la longueur moyenne de chemins de fer construits a atteint annuellement 6500 milles et dépassait pour l'ensemble 19 500, c'est-à-dire une longueur plus grande que celle de tous les chemins de fer anglais : en trois ans on a donc fait autant de *railways* que la Grande-Bretagne en quarante ans. Quand on arrive à ce degré d'activité furieuse, ce n'est plus une marche normale, c'est une course folle, et la réaction n'est pas loin de

[1] *Manual of the railroad of the United-States*, by Henry W. Poor, New-York, 1875.

se faire. Elle commença vers le milieu de 1873, et en septembre atteignit son apogée par la débâcle de la grande maison Jay Cooke. Ces rois de la finance new-yorkaise construisaient, soutenaient au moins de leurs deniers et de ceux de leurs déposants le chemin du *Northern-Pacific*, qui dut immédiatement arrêter sa course triomphante du Lac-Supérieur vers l'Orégon. La panique fut telle, tant de gens avaient pris des intérêts dans cette affaire et se trouvaient tout à coup ruinés, que pendant dix jours la bourse des valeurs fut fermée, et que de mémoire d'homme on ne vit à New-York pareille crise financière. Ni le *vendredi noir* de 1869, ni l'incendie de Chicago en 1871, ni celui de Boston qui éclata l'année suivante, ne causèrent dans Wall-street, cette rue des affaires dans la ville impériale, une émotion analogue. L'Amérique ne s'est pas encore relevée de ce coup, qui s'est propagé sur toutes ses places, à Chicago, à Saint-Louis, à la Nouvelle-Orléans, à Pittsburg, à Philadelphie, à Boston, et jusqu'à San-Francisco, tant les intérêts sont solidaires dans les grandes affaires de banque et d'industrie. Les chemins de fer ont pâti les premiers de cette crise, puis la métallurgie de la fonte, du fer et de l'acier, qui a dû en 1875 diminuer sa production jusque-là toujours croissante. En 1873, on n'a plus construit que 4000 milles de *railways* et 2000 seulement en 1874; ce n'est plus qu'une moyenne annuelle de 3000 milles au lieu de 6500 que donnaient les précédentes années. En 1875, le mouvement s'est, dit-on, encore ralenti. Heureusement que le tonnage des marchandises transportées sur l'ensemble des voies n'a pas diminué. Telle qu'elle est actuellement, la situation reste favorable. A la fin de 1874, les États-Unis possédaient à eux seuls une longueur de voies ferrées de 73 000 milles, environ 117 000 kilomètres, ou près de la moitié de la longueur

totale des *railways* existant sur le globe. L'Angleterre et l'Allemagne possédaient chacune 26 000 kilomètres, la France 20 000 et tous les autres pays du globe ensemble n'en avaient que 85 000; cela donne une longueur totale de 275 000 kilomètres ou 69 000 lieues, de quoi faire environ sept fois le tour de la circonférence terrestre.

Le coût moyen de l'établissement des chemins de fer en Amérique par kilomètre construit est moins élevé qu'en Europe. Il existe à cela deux raisons : d'abord le prix des terrains traversés est nul ou peu élevé; ensuite une très-grande simplicité, on l'a vu, est adoptée dans la construction de la voie. Le prix d'établissement n'est guère que de 180 000 francs par kilomètre en moyenne. Il en résulte que les 117 000 kilomètres de chemins de fer des États-Unis ont coûté 20 milliards de francs. C'est aussi ce qu'a coûté à l'Union la guerre de sécession, et l'on peut mettre en présence les deux sommes, l'une si productive et si féconde en résultats, l'autre avec toutes les conséquences négatives et toutes les destructions que la guerre entraîne après elle. On calcule qu'un millier de compagnies existent sur toute la surface de l'Union. Le capital de 20 milliards est à diviser entre elles; mais sur le nombre il y en a le dixième environ qui ne donnent aucun dividende et ne peuvent faire face à leurs engagements : c'est donc de ce chef 2 milliards entièrement perdus. Les autres compagnies donnent des dividendes qui varient de 3 à 10 pour 100; la moyenne est de 4 à 5, et ce taux d'intérêt diffère peu de celui que donnent la plupart des compagnies anglaises ou françaises; mais il faut noter qu'en Amérique le prêt de l'argent est à un taux plus fort qu'en Europe. Le nombre si grand des compagnies réduit à une longueur relativement peu étendue la distance exploitée par chacune. Il est peu de compagnies, dix à peine, dont le ré-

seau atteigne 1000 kilomètres. La *Pennsylvania Central* dépasse 2000. Quelques autres compagnies, l'*Erie*, la *New-York Central and Hudson River*, la *Baltimore and Ohio*, atteignent aussi et dépassent même ce chiffre, en y comprenant les lignes louées, c'est-à-dire celles dont on prend l'exploitation à ferme. Les compagnies de l'*Union* et du *Central-Pacific* ont un réseau un peu moins étendu. On est loin toutefois, dans la plupart des cas, des grandes compagnies françaises, comme celle de *Paris-Lyon-Méditerranée*, dont le réseau total atteint presque 5700 kilomètres; mais il est reconnu aujourd'hui que ces trop grandes concentrations ne sont pas favorables à l'unité de direction que réclame le service d'un *railway*, et qu'une tête humaine, quelque intelligente et encyclopédique qu'elle soit, ne peut centraliser tous les détails d'un service aussi étendu et aussi compliqué. C'est pourquoi, sur la grande ligne française qu'on vient de citer, la direction générale est maintenant scindée en deux, l'une comprenant l'exploitation commerciale, l'autre l'exploitation technique.

Les compagnies *Central-Pacific*, *New-York and Hudson*, *Pennsylvania*, *Baltimore-Ohio*, sont citées à l'envi en Amérique parmi les mieux exploitées et les mieux conduites. Elles ont toutes à leur tête des administrateurs infatigables, qui ont été pris parmi les plus honnêtes et les plus habiles des États-Unis. Nous passons sous silence l'*Union-Pacific*, à laquelle a été greffée dès le début une affaire malencontreuse, celle dite du *Credit Mobilier*, où tant de gens en place ont été compromis, et qui a, dit-on, accéléré la fin du premier initiateur de cette grande voie, M. Ames. Quant au chemin de fer de l'Érié, qui aurait dû être le plus important de l'Union, la grande voie Appienne de l'Amérique, comme on l'avait baptisé au début, il a

toujours été depuis nombre d'années en souffrance et fort mal administré. C'est cependant l'une des voies que les marchandises de l'ouest et des grands lacs prennent encore de préférence pour se rendre à New-York. C'est à peine si celles de *Pennsylvania, Baltimore-Ohio, New-York Central*, parviennent à lui disputer le premier rang.

On peut dire que ces quatre grands chemins sont réellement à la tête de toutes les voies ferrées de l'Union. Ce sont les grands pourvoyeurs en produits manufacturés de tous les marchés de l'intérieur, et ils déversent en retour sur les rives de l'Atlantique toutes les richesses naturelles que l'ouest des États-Unis fournit en si grande abondance, tous les produits du sol et du sous-sol, le bois, les grains, les farines, le bétail, la houille, le pétrole, les métaux bruts : fer, cuivre, plomb, zinc. Il y faut joindre les fruits, les viandes fumées et salées, le lard, le suif, les peaux, divers produits forestiers, de vacherie, de basse-cour et une foule d'autres. Aucun chemin n'était mieux placé que celui de l'Érié pour concentrer sur ses rails le plus grand trafic entre toutes les lignes rivales : il arrive à Buffalo, cette métropole des lacs, plus directement que le *New-York Central*, sur une distance qui est de 19 milles moins longue (422 au lieu de 441), et alors que les chemins de fer *Pennsylvania* et *Baltimore-Ohio* ont pour points de départ Philadelphie et Baltimore, l'Érié a véritablement pour tête de ligne New-York, qui l'emporte si étonnamment sur les deux premières de ces villes. Pourquoi l'Érié n'a-t-il pas écrasé ses rivaux? Pourquoi ne marche-t-il pas aujourd'hui à la tête de toutes les voies ferrées américaines? Pourquoi la législature de l'État de New-York lui a-t-elle disputé, comme fictif, en 1874, le maigre dividende de 1 et 3/4 pour 100 que l'Érié allait distribuer à ses actionnaires? La réponse est dans les

faits qui suivent, et que chacun connaît et cite à tout propos dans le monde des affaires de New-York.

Les actions de l'Érié qui, il y a douze ans, en avril 1864, se cotaient à 126 dollars (le pair étant de 100) et recevaient un dividende de 8 pour 100, sont tombées, durant le mois de juin 1874, à 27, ont oscillé un moment, trois mois après, autour de 32, et se sont arrêtées depuis à 17, cours minimum qu'elles ont affiché jusqu'à la fin de 1875; c'est la cote la plus basse que l'Érié ait jamais enregistrée, même aux jours les plus malheureux.

Pendant cinq ans (1867-1872), une bande d'agioteurs effrénés s'est emparée de la direction de ce chemin, et elle y a apporté la corruption qui règne depuis longues années dans la plupart des administrations publiques aux États-Unis. Le président et les directeurs de l'Érié ont agi à la façon de ces hommes sans foi, de ces *politiciens* éhontés, qui ne cherchent à faire réussir une élection que pour mettre ensuite les places et le Trésor au pillage. On est allé jusqu'à faire alliance avec ces tristes gens, et l'on a composé un moment, en s'unissant à eux, l'association la plus redoutable, la plus dangereuse que l'État et la ville de New-York aient jamais vue. Cette clique, ce *ring*, sont restés célèbres. Pendant que les uns, avec le trop fameux Tweed, qui traînait à sa suite tout le clan des Irlandais et la lie du parti démocrate, pillaient la caisse municipale et volaient plus de cent millions de francs, les autres, franchissant le niveau de toutes les audaces, volaient de beaucoup plus la caisse de l'Érié. En 1868, en quatre mois, de juillet à octobre, le capital d'actions de ce chemin était porté de 34 millions de dollars à 58. Aux États-Unis, on appelle d'un mot plaisant cette manœuvre frauduleuse qui consiste à battre monnaie avec un apport fictif; on dit qu'on « arrose » les actions. Sur cette pente

fatale on ne s'est plus arrêté. En 1871, on dépassait 86 millions de dollars, sans que l'actif de l'Érié ait été le moins du monde réellement augmenté. En 1869, le conseil des directeurs de ce chemin, se sentant coupable, refusait de faire enregistrer les actions de la compagnie. Sur quoi le syndicat des agents de change de la bourse de New-York rayait l'Érié de sa liste; pendant six mois, il n'y eut aucune cote de cette valeur.

Tout le temps que dura la monstrueuse association que nous venons de signaler, le vol, le pillage, le banditisme financier, s'installèrent en permanence dans la direction de ce chemin ; les mots ne sont pas trop forts, et la flétrissure ne saurait être trop grande. Non-seulement on se tourna contre les lignes rivales qu'on essaya plusieurs fois, par des mesures déloyales, de tenir en échec, mais la lutte eut même lieu par moments entre certains des administrateurs eux-mêmes qui, comme les voleurs, jouaient entre eux au plus rusé sans tenir compte des intérêts sacrés qui leur étaient confiés. Il y a un terme, parmi les gens de Wall-street, pour caractériser ce jeu de bourse d'un nouveau genre, cela s'appelle acculer son adversaire, *corner*. Les acolytes de Fisk, Drew et Gould, lui ont joué ensemble, puis, séparés, se sont joué entre eux de ces tours. Aujourd'hui on réclame à Gould les millions de dollars qu'il s'est indûment appropriés de la sorte sur le dos des actionnaires de l'Érié, et il offre d'en restituer une partie, preuve qu'il reconnaît l'illégitimité du gain. Que devenaient au milieu de tout cela le bon entretien, la marche régulière de la voie? Peu s'en fallut un jour, sur un *railway* loué et disputé, qu'un duel à la locomotive n'eût lieu, et que de part et d'autre les escouades d'ouvriers, qui accompagnaient les trains respectifs et qu'on avait fait monter exprès dans les convois, n'en

vinssent aux mains et ne livrassent une bataille en règle sur les rails. Pour voir la fin de ces désordres jusqu'ici sans exemple même en Amérique, où l'on ose tout, il a fallu que la balle d'un assassin, en janvier 1872, frappât le président de l'Érié, James Fisk, et que Jay Gould, associé à toutes les fraudes de cet ignoble agioteur, fût lui-même déposé de la présidence au mois de mars suivant. Alors seulement un peu de calme se fit, et un peu de pudeur entra dans la direction de cette affaire. Immédiatement les actions de l'Érié doublèrent de prix et montèrent de 30 à 75 dollars.

Ce James Fisk était bien la tête d'aventurier la plus audacieuse qui ait jamais paru à New-York. Il avait commencé par être colporteur, puis, dans la fourniture des armées, avait fait quelque fortune pendant la guerre de sécession. Ce fut le point de départ de ses succès. Il s'établit à New-York comme banquier, accapara les actions de l'Érié, se fit nommer président de ce chemin. Il bâtit un théâtre somptueux, le *Grand-Opéra*, y porta ses bureaux et ceux de sa compagnie, et du même coup se fit *impresario*. Entre deux signatures, il allait diriger la représentation d'une opérette, et *la Grande-Duchesse* se coudoyait dans les couloirs avec les ingénieurs du *railway*. Fisk ne borna point là son ambition. Ayant aussi le goût de l'épaulette et du képi, il acheta un régiment de la milice et s'en nomma colonel. Comme il avait les mains pleines d'or et toujours ouvertes, il se rendit populaire et fut bientôt l'homme le plus acclamé, le plus choyé de New-York. Nous l'avons vu en 1870 dans tout son rayonnement. Ce nabab avait un harem et les plus jolies femmes montaient effrontément dans sa voiture ou s'affichaient publiquement dans sa loge. Ses soupers, ses orgies, devinrent célèbres. Dans ce pays, où le *cant*, où les formes austères appa-

rentes si chères aux Anglo-Saxons, sont encore un peu de mode, on trouvait cela naturel. L'homme était de stature massive, corpulent, mais de figure avenante, joyeuse. Il était cité pour la grosseur de ses bagues, de ses épingles de diamant, et ses plastrons de chemise, empesés, brodés à jour, d'un éclat irréprochable, firent un moment fureur. Il ne laissa que des regrets. On lui fit des funérailles magnifiques, et le peuple le pleure toujours. J'ai vu en 1874, dans une fête touchante de souvenir pour les morts, ses fidèles aller couronner de fleurs son tombeau.

Depuis l'époque malheureuse dont on n'a fait qu'esquisser les phases, divers présidents, toutes personnes d'une honnêteté reconnue, se sont succédé à la tête de l'Érié. Une partie des vols si impudemment accomplis par les précédentes administrations ont dû être ou seront restitués; mais l'Érié ne semble pas encore avoir trouvé son véritable directeur, l'âme qui animera cet empire. Un chemin qui doit fournir l'intérêt de 125 millions de dollars d'actions souscrites et de dette consolidée a la dette d'un petit État. Les entrées brutes, qui s'élèvent à la somme de plus de 20 millions de dollars, équivalent à celles d'un petit gouvernement. En réduisant les dépenses, en introduisant dans la comptabilité l'exactitude et l'économie, qui n'y ont que très-rarement existé, il serait peut-être facile de relever l'Érié et de le ramener aux beaux jours qu'il a jadis connus. Toutefois, il faut une très-forte tête pour mener cette vaste machine; il faut un homme d'affaires à la fois prudent et hardi, rompu à tous les secrets de l'exploitation d'une voie ferrée, une sorte de chef d'État plus autocrate que constitutionnel, mais juste et loyal envers tous. Le New-York Central a trouvé cet homme dans l'infatigable M. Vanderbilt, qui, presque octogénaire, est toujours vigoureusement sur la brèche;

le Pennsylvania l'avait trouvé dans M. Thomson, prématurément ravi aux affaires le 24 mai 1874; mais l'Érié ne l'a pas rencontré assurément dans M. Jewett ni dans son prédécesseur, M. Watson, que nous avons tous les deux connus à New-York il y a dix-huit mois. Encore une fois l'Érié est mis aujourd'hui sous séquestre et doté officiellement d'un *receiver*, qui veille, au nom de la loi et dans l'intérêt des infortunés actionnaires, à la comptabilité de ce *railway*. Passer équitablement à leur chapitre respectif les recettes et les dépenses, l'actif et le passif, c'est là une opération élémentaire, mais de laquelle depuis longtemps on avait perdu la coutume dans les livres de l'Érié.

Ainsi vont les choses aux États-Unis, où tout certes n'est pas à louer, surtout dans la manière dont certains chemins de fer sont mis en actions et administrés. On pourrait citer pour d'autres les mêmes faits que pour l'Érié. L'*Atlantic and Great Western*, organisé par un audacieux financier anglo-américain, a dévoré près de 90 millions de dollars pour une longueur totale construite qui ne dépasse pas 425 milles, ce qui met le coût moyen de la voie à 210,000 dollars par mille. Nul chemin de fer aux États-Unis n'a peut-être jamais atteint un tel chiffre; car, si l'Érié a coûté 225,000 dollars par mille, au moins a-t-il son matériel roulant, tandis que l'*Atlantic* emprunte le sien à un taux onéreux de loyer à la compagnie du *Rolling stock*. L'organisateur de ce *railway*, le tour joué, a tranquillement rejoint le pays brumeux d'Albion, pendant que les actionnaires se morfondent, espérant toujours recevoir un dividende qui ne vient jamais.

C'est là le vice inhérent au système, et il ne faudrait pas se hâter de conclure de cas particuliers à un cas général. La liberté coudoie ici la licence, mais la liberté

est féconde. Avec un mode centralisé, autoritaire, comme celui qui existe ailleurs, avec le système d'exploitation des chemins de fer par l'État, comme on le pratique en Belgique, en Allemagne, sur quelques lignes d'Italie, ou par le moyen de grandes compagnies privées comme en France, l'Amérique n'aurait pas certainement été dotée aussi promptement d'une longueur aussi considérable de *railways*. C'est miracle qu'en si peu d'années les Américains en aient construit autant. Ils doivent surtout cet essor à la liberté entière qui leur a été laissée, à la concurrence illimitée que les lignes ont pu se faire entre elles. Sans doute, il y a des inconvénients à cela et des faits graves à déplorer : nous venons d'en indiquer quelques-uns; mais l'ensemble est satisfaisant, et ce pays, d'une superficie si grande, est partout vivifié aujourd'hui par la voie de fer. Il n'y a pas de territoire ou d'État qui ne soit visité par le rail. Dans le Colorado, le Nouveau-Mexique, dans l'Idaho ou l'Orégon, on trouve des chemins de fer. Le territoire Indien lui-même est traversé ou va l'être. Le ruban de fer fertilise tout ce qu'il touche, et c'est à lui principalement que l'Amérique du Nord est redevable de sa merveilleuse colonisation qui a été si prompte et si décisive. Devant lui les ravins se comblent, les montagnes s'abaissent, le désert se peuple, la terre se couvre de récoltes, les mines, les forêts, livrent leurs trésors, tout se transforme et progresse, et le lointain *far-west*, qui depuis le temps de Cooper sollicitait l'imagination des *Yankees*, n'a plus de mystères ni de secrets.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE IV

LES DEUX RIVALES DE L'OUEST

CHAPITRE V

LES GRANDS LACS

CHAPITRE VI

LES RICHESSES SOUTERRAINES

CHAPITRE VII

LES MINES D'OR ET D'ARGENT

CHAPITRE VIII

LES CHEMINS DE FER

17206. — Typographie Lahure, rue de Fleurus, 9, à Paris.

Simonin, Louis Laurent
Le monde américain