**Siegfried André
(1916)**

**DEUX MOIS
EN
AMÉRIQUE DU NORD
à la veille de la Guerre
(Juin-juillet) 1914**

Un document produit en version numérique par Mme Marcelle Bergeron, bénévole
Professeure à la retraite de l'École Dominique-Racine de Chicoutimi, Québec

Courriel: mabergeron@videotron.ca

[Page web](#)

Dans le cadre de la collection: "Les classiques des sciences sociales"

Site web: <http://classiques.uqac.ca/>

Une collection développée en collaboration avec la Bibliothèque
Paul-Émile-Boulet de l'Université du Québec à Chicoutimi

Site web: <http://bibliotheque.uqac.ca/>

Politique d'utilisation de la bibliothèque des Classiques

Toute reproduction et rediffusion de nos fichiers est interdite, même avec la mention de leur provenance, sans l'autorisation formelle, écrite, du fondateur des Classiques des sciences sociales, Jean-Marie Tremblay, sociologue.

Les fichiers des Classiques des sciences sociales ne peuvent sans autorisation formelle:

- être hébergés (en fichier ou page web, en totalité ou en partie) sur un serveur autre que celui des Classiques.
- servir de base de travail à un autre fichier modifié ensuite par tout autre moyen (couleur, police, mise en page, extraits, support, etc...),

Les fichiers (.html, .doc, .pdf, .rtf, .jpg, .gif) disponibles sur le site Les Classiques des sciences sociales sont la propriété des **Classiques des sciences sociales**, un organisme à but non lucratif composé exclusivement de bénévoles.

Ils sont disponibles pour une utilisation intellectuelle et personnelle et, en aucun cas, commerciale. Toute utilisation à des fins commerciales des fichiers sur ce site est strictement interdite et toute rediffusion est également strictement interdite.

L'accès à notre travail est libre et gratuit à tous les utilisateurs. C'est notre mission.

Jean-Marie Tremblay, sociologue
Fondateur et Président-directeur général,
[LES CLASSIQUES DES SCIENCES SOCIALES](#).

Un document produit en version numérique par Mme Marcelle Bergeron, bénévole, professeure à la retraite de l'École Dominique-Racine de Chicoutimi, Québec.

Courriels : marcelle_bergeron@uqac.ca; mabergeron@videotron.ca

André SIEGFRIED

Deux mois en Amérique du Nord.

Paris : Librairie Armand Colin, 1916, 139 pp.

Polices de caractères utilisée : Times New Roman, 12 points.

Édition électronique réalisée avec le traitement de textes Microsoft Word 2008 pour Macintosh.

Mise en page sur papier format : LETTRE US, 8.5'' x 11''.

Édition numérique réalisée le 4 décembre 2011 à Chicoutimi, Ville de Saguenay, Québec.

André Siegfried
(1916)

Paris : Librairie Armand Colin, 1916, 139 pp.

REMARQUE

Siegfried André [1985-1959]

Ce livre est du domaine public au Canada parce qu'une œuvre passe au domaine public 50 ans après la mort de l'auteur(e).

Cette œuvre n'est pas dans le domaine public dans les pays où il faut attendre 70 ans après la mort de l'auteur(e).

Respectez la loi des droits d'auteur de votre pays.

[p. 177]

TABLE DES MATIÈRES

[Avant propos](#)

[Impressions de New-York](#)

[La capitale canadienne : Ottawa](#)

[Le Canada comme nation indépendante](#)

[Sir Wilfrid Laurier](#)

[Le Canada et le militarisme européen](#)

[Le Canada sera-t-il canadien ou sera-t-il américain ?](#)

[27 heures de Pullman de Chicago à Denver](#)

[M. Bryan en tournée](#)

[Salt Lake City, la Ville sainte des Mormons](#)

[Au parc national du Yellowstone](#)

[À quoi tient le malaise actuel des chemins de fer américains](#)

[En Californie : San-Francisco](#)

[La Californie et le péril jaune](#)

[San-Francisco et le canal de Panama](#)

[La vie politique en Californie](#)

[Une nouvelle édition du Bourgeois Gentilhomme](#)

[Seattle, le grand port du Nord-Ouest](#)

[La race américaine](#)

[Originalité de l'esprit des affaires en Amérique](#)

[En Alaska. – I.](#)

[En Alaska. – II.](#)

[Le Boom de Calgary](#)

[Le développement de l'Ouest canadien](#)

[La déclaration de guerre](#)

[Le départ des mobilisés sur la *Lorraine*](#)

[p. I]

AVANT-PROPOS

[Retour à la table des matières](#)

Ce petit livre se compose de lettres écrites, au cours d'un voyage dans l'Amérique du Nord, juste à la veille de la guerre¹. Elles sont sans aucune prétention : leur seul mérite est d'avoir été rédigées sur place, au jour le jour, sous l'impression directe des choses et des gens. Afin de leur conserver ce caractère de spontanéité, on ne les a même pas retouchées après coup, et les erreurs de pronostics qu'elles pouvaient contenir ont été laissées telles quelles.

Peut-être, en d'autres circonstances, eussions-nous hésité à les réunir en livre. Mais actuellement, tout ce qui concerne l'Amérique du Nord mérite de retenir l'attention. Sans même parler de la part glorieuse que les Canadiens ont prise à nos luttes, le rôle joué par les États-Unis comme fournisseurs de la guerre, celui qu'ils joueront vraisemblablement demain comme les commanditaires de l'Europe, la place considérablement accrue (au moins [p. II] matériellement) qu'ils tiendront désormais dans l'équilibre du monde, toutes ces raisons nous ont fait penser que ces quelques pages pourraient peut-être intéresser le lecteur : nous les recommandons à toute son indulgence.

A. S.

Août 1916.

¹ La moitié d'entre elles environ ont été publiées, en juin et juillet 1914, dans le journal le *Petit Havre*.

[p. 1]

DEUX MOIS EN AMÉRIQUE DU NORD À LA VEILLE DE LA GUERRE (JUN-JUILLET 1914)

Impressions de New-York

New-York, le 1^{er} juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Les choses belles ne sont pas nécessairement grandes, mais il y a dans les choses vraiment grandes un élément certain de beauté. Telle est l'impression que m'a laissée New-York, que je n'avais pas vu depuis dix ans.

Le charme des États-Unis (et ils ont un indiscutable charme), c'est leur exotisme. Quelques apparences, toutes superficielles, y sont anglaises ; en réalité, il s'agit bien d'un nouveau monde, n'ayant plus qu'une parenté lointaine avec l'ancien continent.

La nature d'abord est taillée dans des proportions [p. 2]plus larges. Par une chaude et merveilleuse nuit de mai, l'arrivée dans la rade, avec les mille lumières des étoiles et les lumières presque aussi nombreuses de la côte, évoque quelque rêve de nature et d'humanité tropicales. Voici, sur la pointe extrême de la terre, en face de l'Atlantique, les illuminations violentes de Coney Island (leur Magic City). De près, ce serait un spectacle vulgaire. De loin, c'est une évocation un peu mystérieuse de fête et de luxe. Et puis, tout au fond, à une hauteur énorme et comme invraisemblable, voilà les buildings géants, dont l'éclairage sur l'horizon sombre produit un effet d'extraordinaire lanterne magique. Tout cela est énorme,

et l'on comprend un peu que les Américains, quand ils viennent chez nous, trouvent tout petit.

L'entrée dans le port, le lendemain matin, et la vue de la ville dans la splendeur d'un beau jour d'été ne modifient pas cette première impression. Située sur une longue langue de terre pointue, entre deux fleuves larges comme des estuaires, la cité de New-York, avec ses deux villes annexes de Brooklyn et de New-Jersey City, rappelle un peu, par sa position, la Corne d'or de Constantinople. Les eaux très bleues sillonnées d'innombrables navires, la triste masse rouge-brique des villes qui se dressent autour des deux bras de mer, l'immense activité, l'intensité de vie que respire cet ensemble colossal de cinq millions d'âmes, voilà [p. 3] un décor merveilleux de capitale mondiale. Quelle magnifique série un Claude Monet ne tirerait-il pas du puissant spectacle de cette ville étonnante !

Par exemple, il n'y a que l'ensemble qui puisse donner une impression de beauté. Le détail est simplement affreux. Toutes ces maisons carrées, sans toits, ressemblent à une accumulation de boîtes d'épicerie géantes qu'on aurait mises côte à côte.

C'est au milieu d'elles que s'élèvent, dans le quartier des affaires et un peu plus loin dans le quartier des hôtels, les fameux buildings cent fois décrits. En dix ans, leur nombre, leur hauteur se sont prodigieusement accrus. C'est par douzaines que s'élèvent ces bâtisses, la plupart exactement semblables, comme architecture, à des commodes ou à des armoires monstres. En 1901, lors de mon dernier voyage, le plus grand building avait 40 étages. On a édifié depuis un nouveau bâtiment de 60 étages et de 250 mètres de haut, le *Woolworth building*. Sa forme affecte une ressemblance tout à fait inattendue avec la cathédrale de Strasbourg vue par le devant. Il y a une sorte de clocher doré gothique. Du haut de cette tour, d'où l'on domine cent kilomètres de paysage, on peut voir, tout à côté, un autre building dont le toit est manifestement copié de la Sainte-Chapelle. Le hall central du monument est d'un style byzantin surchargé, où aucune dorure n'a été épargnée. Les Romains de [p. 4] la décadence se plaisaient à ces combinaisons de styles disparates. Du reste, de même que ce New-York géant, la Rome impériale devait donner constamment l'impression du colossal, sinon de la pure beauté.

Les hommes qui circulent dans cette ville, en armées pressées, sans cesse renouvelées, donnent plutôt l'idée d'un peuple en formation que d'une population constituée. Je n'avais pas conservé le souvenir que leur type fût si peu fondu. Sur une demi-douzaine d'hommes qui passent on discerne aisément un juif (ils sont 1 million à New-York), un Irlandais, un Allemand, un Méditerranéen ; les types purement yankees sont rares. Cela forme un mélange singulier de caractéristiques ethniques qui semblent se contredire : les gens sont à la fois flegmatiques et excités ; et ce n'est pas sans étonnement qu'on retrouve un peu partout des attitudes paresseuses et un peu canailles de azaroni !

Mais, ce que tous ces hommes ont, sans conteste, c'est une allure commune. Oui, c'est par là qu'ils sont vraiment unifiés et qu'ils forment, sinon par la race, au

moins par l'âme (si l'on peut dire), un peuple ayant sa personnalité. Une activité tendue, qui ne se relâche pas, une volonté consciente de se pousser, de percer, d'agir, voilà ce qui, sans exception, distingue chacun d'eux. C'est comme une estampille que l'Amérique met immédiatement sur eux. Et de [p. 5] l'action puissante de ce creuset, les éléments envoyés par la vieille Europe sortent décidément méconnaissables. Je n'avais jamais senti si fortement à quel point le nouveau monde est vraiment un autre monde.

[p. 6]

La capitale canadienne : Ottawa

Ottawa, le 4 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Passer des États-Unis au Canada, de New-York à Ottawa, c'est passer de Paris en province. Du reste, toutes les capitales politiques américaines ont un air provincial : on a voulu qu'elles fussent en dehors du tourbillon des affaires. Bien que capitale fédérale d'une colonie britannique, Ottawa n'échappe pas à la règle. Le tic tac des pendules me paraît plus lent, et il me semble entendre le silence.

Le site, qui rappelle Berne, est charmant. La rivière Ottawa, large torrent rapide aux eaux bleu pâle frangées d'écume, contourne et enserre un fier rocher qui le domine et sur lequel se dresse le palais du Parlement fédéral. Sur la rive sud se trouve Ottawa ; en face, le faubourg industriel de Hull, avec ses scieries mécaniques, ses piles interminables de bois de charpente aux tons chauds, fait songer à quelque petite ville scandinave. Les fenêtres du Parlement ou de la terrasse qui surplombe la [p. 7] rivière, la vue est merveilleuse : on embrasse un panorama de forêts immenses, dominées de montagnes boisées aux reflets bleuâtres, les Laurentides. Le paysage, par sa noblesse, sa grandeur, l'atmosphère de calme et de liberté qu'il respire, évoque ces vastes tableaux de savanes et de forêts vierges que vit Chateaubriand, ou qu'il sut décrire plus prestigieux encore quand il ne les vit pas.

La ville est de proportions moyennes (plus de 100 000 habitants) et purement américaine d'aspect ; mais elle appartient au type élégant des villes américaines, car c'est une erreur de croire que tout soit laid là-bas. Les avenues, larges et bien dessinées, sont plantées de beaux arbres ; les maisons, presque toutes entourées de jardins anglais, ne se cachent ni derrière des murs, ni même derrière des haies, de sorte que les jardins se suivent sans solution de continuité, qu'ils sont de plain-pied avec la rue, et, en fin de compte, appartiennent à tous. L'intimité, la vie cachée ne sont pas des besoins du nouveau monde. « Ami, cache ta vie et répands ton esprit », dit le poète. Il ne l'a pas dit aux Américains. Du moins ceux-ci ne l'ont pas écouté.

Le style des villas est colonial ; la plupart en bois, elles ont toutes une véranda. On oublie, par ce beau soleil de juin, que le Canada connaît aussi la neige et les hivers rigoureux. Cette verdure débordante, ces maisons pleines d'ombre font penser aux pays chauds. Au milieu de ces [p. 8] demeures gracieuses, les monuments publics paraissent plutôt laids. L'hôtel *Château Laurier*, création récente et luxueuse du *Grand Trunk Railway*, reproduit à peu près, avec une masse à peine moindre, le monastère de Solesmes. Les églises, très nombreuses, sont de cet affreux néo-gothique de brique qui sévit par toute l'Amérique du Nord.

Les intérieurs, tels que nous les révèle une hospitalité gracieuse, ouverte, sans fausse cérémonie mais pleine de charmants égards, sont anglo-américains, mais toutefois plus américains qu'anglais ; même dans les milieux canadiens français, ils n'ont matériellement rien de français. Le mobilier, c'est facile à voir, n'a pas eu à traverser l'Océan. Les habitudes mondaines sont de même celles des États-Unis : grande liberté de manières, doublée du reste d'une parfaite correction ; complète indépendance respective des deux sexes : les hommes invitent leurs amis au club ; les femmes invitent, de leur côté, leurs amies dans d'autres clubs. Un ménage en visite ici est presque constamment séparé.

Quant à l'hôtel *Château Laurier*, il est d'un type maintenant courant au Canada, mais c'est sans doute l'un des plus beaux du pays. Sa grandeur semble d'abord disproportionnée au volume d'une ville comme Ottawa. On a l'impression d'une réclame pour attirer des voyageurs sur les lignes du *Grand Trunk* – ce qui est bien dans les procédés habituels des hommes d'affaires [p. 9] de ce continent. Il ne faut pas oublier toutefois qu'Ottawa est, durant les sessions, un milieu politique animé. Le *Château Laurier*, à deux pas du Parlement, apparaît un peu comme une annexe des couloirs. On y rencontre, surtout au bar, dans le hall et dans de luxueux sous-sols, une foule de ces intermédiaires plus ou moins marrons que le langage technique désigne sous le nom de *lobbyists* et qui, comme des mouches, bourdonnent autour de l'assiette au beurre canadienne. Cependant, au milieu de ce décor élégant et select, on ne les sent pas vraiment tout à fait chez eux. Ils étaient mieux à leur place au vieil hôtel, maintenant supplanté, le *Russell House*. Dans le hall douteux de cet établissement, dont le Châtelet eût fait un excellent décor pour le « Tour du monde en 80 jours », au milieu de la fumée des pipes, parmi d'innombrables fauteuils de cuir séparés par d'innombrables crachoirs, la cohorte des journalistes, des agents d'affaires, des politiciens évoluait plus à l'aise. Cela sentait l'Irlandais, toujours un peu lazaronne, des hôtels du Dublin ; cela sentait aussi l'auberge américaine de second ordre des petites capitales d'États : mi-hôtel, mi-bourse, sorte de coulisse de la politique. Le tout faisait un tableau pittoresque de politique un peu interlope, plus yankee que britannique. Les mœurs politiques ont-elles fait des progrès ? Il y a ici plus de tenue. On ne peut même plus cracher par terre !

La session est en cours, et naturellement [p. 10] toutes mes soirées se passent au Parlement, soit dans les tribunes, soit dans les couloirs, où je compte plusieurs amis. C'est de la tradition britannique qu'est né le parlementarisme canadien. Peel, Gladstone, Disraëli sont ses prophètes, nullement Washington ou Jefferson. C'est

de même Westminster, non le Capitole, qu'on a copié. Le décor est strictement anglais. La salle de la Chambre des communes n'est pas un amphithéâtre à la française ou à l'américaine, mais une salle rectangulaire où les deux partis, libéral et conservateur, se font face, séparés par le fauteuil monumental d'un speaker portant perruque. Il n'y a pas de tribune. On siège chapeau sur la tête, comme à Londres. On croit voir une réduction ou plutôt une sorte de transposition de la classique *Mater parliamentorum*. Voici, au *treasury bench*, le premier ministre, sir Robert Borden, figure maussade, osseuse, sans rayonnement, de vieil Anglais chevelu ; voilà, au *front opposition bench*, la haute et combien plus prestigieuse silhouette de sir Wilfrid Laurier, premier ministre d'hier, toujours premier personnage du Canada.

J'essaye de saisir, dans les types, dans les attitudes, la trace des races, des civilisations diverses qui sont ici représentées : Anglais, Anglo-Canadiens américanisés, Canadiens français. À première vue, les ressemblances priment les différences : tous ces députés ont l'air d'Américains, tout simplement. Peu de figures aristo-[p. 11] cratiques, plutôt une foule assez vulgaire de quelconques businessmen. C'est l'allure qui révèle les types différents. Les députés de race purement britannique ont peu d'accent, une sorte de froide rigidité ; de vieux Écossais sont aisément reconnaissables. Les Anglo-Canadiens américains ont un vigoureux *twang* yankee, quelque chose de primaire, de rude, de commun. Quant aux Français, au repos ils ne se distinguent guère : mêmes faces rasées, mêmes traits un peu lourds. Mais dès qu'ils parlent, ou interrompent, ou manifestent, c'est comme la résurrection, subitement déclanchée, de notre vieux type gaulois : gestes vifs et nombreux, débit rapide, action oratoire réelle. Avec eux le thermomètre de cette assemblée sans flamme monte de plusieurs degrés.

Justement, l'un de leurs meilleurs orateurs, M. Rodolphe Lemieux, se lève. Il parle anglais couramment, bien qu'avec un sensible accent. Et ce n'est pas sans émotion que, sous cette enveloppe verbale étrangère, je sens passer le chaud courant de notre éloquence latine. Les mots seuls sont anglais, tout le reste est nôtre.

Après lui, c'est un Canadien anglais de l'Ontario qui prend la parole : l'accent nasal, pur yankee, est effrayant, le ton est commun, terre à terre. Aucun Anglais ne se reconnaîtrait dans ce type de politicien d'outre-Atlantique. « Que peut-il bien subsister de britannique dans un tel homme ? » Telle est la question que je me pose et [p. 12] que je pose à mon guide, un sénateur canadien français fort averti. – « Détrompez-vous, me répond-il, si vous croyez voir en ce député une sorte de citoyen américain virtuel, détaché déjà de toute influence britannique. Cet orateur est un descendant de ces *united Empire loyalists* qui, lors de la guerre de l'Indépendance américaine, choisirent de rester fidèles au roi d'Angleterre. En lui sans doute tout est américain, le langage, les mœurs, les conceptions d'affaires. Sa vraie patrie cependant, c'est bien l'Empire britannique. »

Mœurs américaines, loyalisme britannique ! Tout le problème de l'avenir politique canadien me paraît résumé dans ces deux termes. Est-il possible en effet qu'américain de mœurs le Dominion reste politiquement britannique ?

[p. 13]

Le Canada comme Nation indépendante

Ottawa, le 6 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Un séjour d'une semaine à Ottawa, capitale du Canada, et plusieurs conversations avec les hommes politiques les plus qualifiés, m'ont permis de préciser jusqu'à quel point le Dominion est resté une colonie et jusqu'à quel point il est devenu, comme l'a dit sir Wilfrid Laurier, « une nation ». Autonomie, indépendance ? on devine que cette alternative intéresse non seulement l'avenir du Canada lui-même, mais encore celui de l'Empire britannique tout entier.

Je dirai de suite que, ma dernière visite ici remontant à dix années, j'ai été profondément frappé des progrès faits dans les esprits canadiens par la notion de l'indépendance.

En théorie et en fait, le Canada jouit de l'autonomie, c'est-à-dire de la pleine direction de ses affaires intérieures, depuis environ soixante ans. Il fait librement ses propres lois, s'administre [p. 14] lui-même par l'intermédiaire d'un ministère responsable et d'une Chambre élue. Le gouverneur général nommé par l'Angleterre n'a pas plus de pouvoirs que notre président de la République. En fait, son rôle dans la politique intérieure est nul. La colonie ne supporterait pas qu'il prétendît en jouer un.

Jusqu'ici, rien qui ne soit connu, ancien, admis de tous. Mais il était inévitable qu'après avoir conquis son autonomie pour les affaires intérieures, le Canada voulût bénéficier de la même liberté dans ses relations extérieures. Degré par degré, dans les trente dernières années, il s'est ainsi avancé dans la voie de l'indépendance au point que le seul lien effectif qui subsiste avec la métropole est la reconnaissance de la même couronne et du même roi.

Il y a fort longtemps que l'Angleterre s'est dessaisie du droit d'imposer au Canada ses tarifs de douane. Dès 1850, la colonie élevait des barrières douanières contre la mère patrie elle-même : c'était une conséquence normale de l'autonomie. Mais l'Angleterre se réservait d'être toujours l'intermédiaire du Canada pour les traités intéressant la colonie. Les traités de commerce signés par le gouvernement de Londres s'appliquaient automatiquement au Canada.

Dès 1882, l'opinion canadienne protestait contre cette situation. M. Blake, chef de l'opposition libérale, demandait le droit pour le Dominion d'entrer en relations directes avec les puis-[p. 15] sances étrangères pour la négociation des traités de commerce. Mais la prétention paraissait alors si audacieuse que le premier ministre canadien de l'époque, sir John Macdonald, répondait : « De quelque nom que vous l'appeliez, votre proposition signifie séparatisme et indépendance. »

Eh bien ! Ce que sir John Macdonald dénommait séparatisme, un Wilfrid Laurier, dans son long ministère de quinze années (1896-1911), l'a presque intégralement obtenu.

Il est désormais entendu que les traités de commerce de la Grande-Bretagne ne s'appliquent plus au Canada que si celui-ci le demande expressément. D'autre part, en fait sinon tout à fait en droit, la colonie négocie directement ses propres traités. Le rôle de l'Angleterre se borne à une présentation de pure forme des négociateurs canadiens. La présentation faite, c'est à peine si le gouvernement de Londres connaît les conversations qui s'ensuivent. C'est ainsi qu'ont été conduites les négociations du traité de commerce franco-canadien (1909) et celles du traité de commerce américano-canadien (1911). La souveraineté anglaise est sauvegardée par une formalité de protocole ; mais serait-il, dans l'espèce, exagéré de dire que la souveraineté canadienne est devenue une réalité ?

Ce point étant acquis pour le Canada, il était inévitable que le gouvernement d'Ottawa voulût se créer les instruments diplomatiques nécessaires [p. 16] et notamment une représentation consulaire propre. Il y a fort longtemps que Paris possède un « commissaire général du Canada », avec certains pouvoirs d'un consul. Mais sir Wilfrid Laurier est allé plus loin : en 1909, il a créé à Ottawa un « département canadien des affaires extérieures », dont le rôle est de « s'occuper uniquement des relations avec les puissances étrangères ».

Un peu plus tard, en 1911, un nouveau pas a été fait par la création d'une commission mixte permanente de trois Américains et de trois Canadiens, destinée à étudier toutes les questions intéressant les relations extérieures des deux pays. Ce n'est pas un secret que, si sir Wilfrid Laurier revient au pouvoir, il créera à Washington un agent consulaire ou diplomatique canadien. Tout ceci, sans doute, se fait ou se fera avec l'agrément officiel de l'Angleterre, qui du point de vue de la lettre sauve la face. Mais n'est-ce pas, en fait, les conditions mêmes de l'indépendance ?

Reste enfin la grave, la suprême question de la guerre. Le Canada est-il entraîné automatiquement dans les guerres de l'Angleterre ? « Quand la métropole est en état de guerre, a dit sir Wilfrid Laurier, le Canada est en état de guerre. » Mais il a ajouté ensuite que le Dominion restait juge de l'opportunité de son intervention. M. Borden, le premier ministre actuel, a en fait adopté la même attitude. De telle sorte [p. 17] que, si la guerre éclate, le Canada se réserve la pleine liberté d'y prendre ou de n'y pas prendre part.

Pour conclure, en quoi consiste, à l'heure présente, le lien entre la colonie et la mère patrie ? Le lien légal réside uniquement dans le fait que l'Angleterre et le

Canada ont le même roi, celui-ci étant représenté à Ottawa par un gouverneur portant le titre de vice-roi. Quant au lien moral, il est fait d'une longue tradition et d'un sincère attachement au « vieux pays ». Mais d'ores et déjà le mot « colonie » semble ici démodé ; on a l'impression qu'il humilie un peu les Canadiens. Ceux-ci répètent avec une juste fierté le mot de sir Wilfrid Laurier : « Canada is a nation ».

[p. 18]

Sir Wilfrid Laurier

Ottawa, le 8 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Le Canada a eu deux grands ministres, sir John Macdonald et sir Wilfrid Laurier. Le nom du premier est associé à la création du premier chemin de fer transcontinental canadien, le *Canadian Pacific Railway*. Quant au second, c'est lui qui, dans les vingt dernières années, a présidé au merveilleux développement économique du Dominion, tout en conduisant peu à peu le Canada à sa majorité politique et en lui assurant désormais une place dans le concert des nations.

Sir Wilfrid Laurier est donc une des grandes figures politiques de l'Amérique du Nord. Il ne serait du reste déplacé sur aucun théâtre. J'ai eu l'honneur de faire sa connaissance en 1898, deux ans après son accession au gouvernement. Je viens de le revoir, à Ottawa, trois ans après sa chute du ministère. Il avait été sans interruption au pouvoir de 1896 à 1911, un record de longévité ministérielle sans doute.

Aujourd'hui simple chef de l'opposition libé-[p. 19] rale, sir Wilfrid demeure quand même le premier personnage du Canada. C'est vers lui que se tourne tout d'abord l'attention des étrangers ; c'est à lui encore que s'adressent ses compatriotes de tous partis, dès qu'une grave question se pose. Son nom est sur toutes les lèvres, sur tous les murs. La rue où il demeure s'appelle *Laurier Avenue*. Un immense hôtel vient d'être construit à Ottawa : on lui a donné le nom de *Château Laurier*.

Mais cet homme d'État canadien, ce sujet britannique, ce premier ministre d'une colonie anglaise a un titre particulier à notre intérêt : c'est un Français de race et de langue. Descendant d'ancêtres poitevins, il est né dans la vieille province canadienne française de Québec. Catholique de religion, d'éducation exclusivement canadienne, il ne savait pas l'anglais à vingt ans ; c'est avec des professeurs qu'il l'a appris. Or aujourd'hui, de l'aveu de tous, il est le premier orateur du Canada – soit en anglais, soit en français. Son éloquence, singulier mélange de froideur britannique, d'élégance française, de perfection classique,

constitue un style vraiment original, probablement unique, et dont il est à croire que le Canada ne donnera plus d'autre exemple.

Membre du parti libéral canadien, sir Wilfrid Laurier a fait ses premières armes dans les années qui suivirent 1870. Disciple de Gladstone, c'est un libéral en matière économique et aussi [p. 20] en matière de politique religieuse. Sans doute, nos anticléricaux le trouveraient singulièrement pâle. Il n'a pas craint cependant de tenir tête aux ambitieuses prétentions des grands prélats canadiens. C'est malgré eux qu'il a obtenu en 1896 la victoire et le pouvoir. L'épiscopat ne le lui a jamais pardonné. Premier ministre tout-puissant, il n'a jamais été au fond que toléré par les prêtres. En 1911, c'est partiellement sous leurs coups qu'il est tombé.

Premier ministre français d'une colonie anglaise, sir Wilfrid Laurier n'a pu se maintenir quinze ans au pouvoir que par un véritable prodige d'habileté. Ajouterai-je que sa diplomatie n'a pas été la seule raison de sa durée ? La source véritable de sa force a été une vision claire de ce qu'il voulait et une profonde honnêteté jointe à un charme irrésistible.

Représentant de la race française, sir Wilfrid Laurier devait inévitablement être en butte à la suspicion, à la jalousie de l'opinion canadienne anglaise. La province anglaise d'Ontario ne l'a jamais adopté : c'est avec une joie violente, avec une sorte de soulagement qu'elle a salué sa chute.

D'autre part, premier ministre du Canada tout entier, obligé de tenir la balance égale en toutes les races et toutes les religions, sir Wilfrid Laurier ne pouvait manquer de mécontenter les Canadiens français intransigeants. Dès 1900, alors que la province française de Québec était encore toute à la joie d'avoir, pour la première [p. 21] fois, un Français comme premier ministre du Canada, il se trouvait déjà des « nationalistes » pour lui reprocher de faire aux intérêts britanniques des concessions excessives.

La grande sagesse de Laurier a été de ne jamais se laisser trop entraîner d'un côté ou de l'autre. « Je suis avant tout Canadien », répondait-il invariablement à ceux qui lui demandaient d'être d'abord Anglais ou d'abord Français. C'est grâce à lui que l'unité canadienne, cette plante délicate et qui peut-être ne durera pas toujours, a prospéré jusqu'ici avec une magnifique vigueur.

Un jour est arrivé cependant où des rancunes contradictoires, mais accumulées et coalisées, ont eu raison de lui. C'est sous les coups combinés et convergents des *jingoïes* de l'Ontario et des nationalistes de Québec qu'il est tombé en 1911.

Bénéficiant des loisirs que l'opposition lui ménage, j'ai pu voir, de plus près que je ne l'avais fait jusqu'ici, ce remarquable homme d'État. Mentionnerai-je sa magnifique stature physique, son allure originale où il y a de l'Anglais, du Français de la vieille France et aussi je ne sais quoi du chef indien de grande race ? Mentionnerai-je aussi cette physionomie à la fois avenante, réservée, d'une extraordinaire finesse ? Mentionnerai-je encore, dans ses manières, cette union de la correction anglaise avec notre ancienne urbanité française ? Tout cela sans [p. 22] doute aide à connaître sir Wilfrid Laurier. Mais ce qu'il faut retenir de cette

belle figure politique, c'est l'équilibre parfait de tous ses jugements, l'impression d'harmonie qui se dégage de toutes ses conceptions. Le Canada n'a pas eu de meilleur pilote que celui-là. Souhaitons qu'il soit bientôt rappelé à la passerelle du commandement.

[p. 23]

Le Canada et le Militarisme Européen

Montréal, le 12 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Par un privilège vraiment enviable les colonies anglaises, notamment le Canada, ont échappé jusqu'ici au militarisme et aux soucis que donne invariablement la responsabilité d'une politique étrangère. C'est aujourd'hui une des plus graves questions politiques de l'Amérique du Nord que de savoir s'il continuera d'en être ainsi.

En 1909, l'Angleterre, menacée par l'Allemagne dans sa traditionnelle suprématie navale, a fait à ses colonies un appel non déguisé de concours. « La charge de la défense impériale, disait-elle, repose sur moi seule. N'ai-je pas le droit d'être aidée dans cette tâche par mes jeunes colonies ? »

La prière était pressante. Décemment, les gouvernements coloniaux ne pouvaient guère s'y dérober. Mais quelle serait la forme du concours donné ? On devine immédiatement la gravité du problème pour une jeune colonie telle que le Canada, restée jusqu'ici absolument étrangère à de semblables préoccupations.

[p. 24] Plusieurs politiques se firent jour aussitôt ; et, autour d'elles, des discussions passionnées s'élevèrent.

Sir Wilfrid Laurier, chef du ministère libéral au pouvoir, préconisa la constitution d'une armée navale et d'une flotte strictement canadiennes. La colonie construirait des vaisseaux de guerre destinés à rester sa propriété. En cas de péril urgent pour l'Empire britannique, ces vaisseaux pourraient être prêtés à la mère patrie et devenir alors partie intégrante de la flotte impériale. Sir Wilfrid Laurier cependant réservait avec soin, pour l'avenir, sa liberté d'action : « Il est bien entendu, disait-il, que si l'Angleterre est en état de guerre, le Canada sera de ce fait, lui aussi, en état de guerre. Mais le Canada restera seul juge de décider s'il prendra, oui ou non, part à la guerre. »

En droit, cette solution peut paraître bizarre. En fait, elle est parfaitement sage et pratique, et il est fort douteux que la colonie en accepte jamais une autre. Cependant, ni les Canadiens anglais intransigeants, ni la masse de la population canadienne française ne s'en déclarèrent satisfaits.

Les premiers trouvèrent le plan Laurier insuffisant. « Nous ne sommes pas outillés pour construire une flotte, objecta M. Borden, leader du parti conservateur et représentant de l'opinion canadienne anglaise. Offrons plutôt un concours financier ; que les vaisseaux que nous ferons [p. 25] construire soient construits par l'Angleterre elle-même, et qu'ils fassent immédiatement partie de la flotte impériale ! Quant à notre participation aux guerres de l'avenir, elle doit être automatique. Notre seule condition est que la métropole devra, sous une forme ou sous une autre, nous consulter pour la gestion de sa politique extérieure. »

Les Anglais trouvaient que Laurier n'en faisait pas assez. Les Canadiens français jugèrent qu'il en faisait beaucoup trop : « Quoi ! s'écria le plus éloquent d'entre eux, le leader nationaliste Bourassa, vous créez une flotte dont vous envisagez la participation aux guerres impériales ! Ne voyez-vous pas que, tout en réservant en apparence votre liberté d'action, vous serez entraîné malgré vous à intervenir ? Si c'est pour défendre l'existence même de l'Empire, nous y consentons. Mais à aucun prix nous ne voulons être impliqués dans des guerres qui ne nous intéressent pas directement et où nous n'avons que faire. Gardons toutes nos forces pour la défense du Canada. »

Maître de la majorité au Parlement, sir Wilfrid Laurier fit voter son projet. Mais l'opinion canadienne française le désavoua. Une élection partielle avait lieu, en novembre 1910, dans la circonscription toute française de Drummond et Arthabaska. Le candidat du gouvernement y fut battu d'une façon retentissante à la suite d'une campagne passionnée. Il était évident [p. 26] que la population canadienne française refusait de marcher. En même temps la population anglaise s'indignait contre la grande trahison du *Français* Laurier, soupçonné de tiédeur et de manque de loyalisme. C'est largement sous le coup de cette double rancune qu'il a succombé aux élections générales de septembre 1911.

Il est toujours amusant de voir comme les oppositions se calment vite quand elles arrivent au pouvoir. M. Borden, successeur de M. Laurier, a commencé par obtenir de la Chambre élue en 1911 le vote d'une contribution en argent à la flotte britannique. Mais le Sénat, composé des amis de M. Laurier, a opposé son veto. Depuis lors, le nouveau gouvernement s'en est tenu en fait à la politique de son prédécesseur. M. Borden a bien essayé de faire accepter à Londres l'idée d'une participation canadienne à la direction des affaires diplomatiques de l'Angleterre. Il s'est heurté à un refus, à la suite duquel il semble avoir repris toute sa liberté : dès l'instant que le Canada n'est pas consulté dans la gestion diplomatique de l'Empire, il ne peut s'engager à lui donner automatiquement son appui dans toutes les circonstances.

Le ministère actuel en est donc revenu à la politique du ministère précédent. Cette politique, conçue par la sagesse d'un homme d'État comme Laurier, est sans

doute la seule possible actuellement. Le Canada est prêt à faire des sacrifices d'hommes et d'argent pour sa propre [p. 27] défense et même pour la défense de l'Empire, si celui-ci est en péril véritable. Mais les impérialistes anglais se trompent entièrement s'ils espèrent entraîner, statutairement pour ainsi dire, leur colonie dans le terrible tourbillon militariste de l'Europe.

[p. 28]

Le Canada sera-t-il Canadien ou sera-t-il Américain ?

Montréal, le 14 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

L'existence d'un Canada britannique dans l'Amérique du Nord apparaît comme une sorte de paradoxe. Au point de vue géographique et économique, les États-Unis et le Canada ne forment vraiment qu'un seul pays : la frontière est purement théorique. D'autre part, exceptez la population française de Québec et quelques milieux sociaux spécialement anglais, et vous ne trouvez plus au Canada qu'une civilisation américaine, des mœurs américaines, des villes et des campagnes d'aspect américain. Le lien avec la Grande-Bretagne n'est plus qu'un lien partiellement sentimental et partiellement politique.

Politiquement en effet, le Canada a choisi jusqu'ici de demeurer colonie britannique. Il n'a pas du reste, à cet égard, le moindre désir conscient de changement. Mais, économiquement parlant, la conquête américaine est rapide. Je [p. 29] défie l'œil le plus averti de distinguer les villes canadiennes des villes américaines. La vie anglaise, surtout dans les choses matérielles, n'est plus ici qu'un souvenir lointain.

De là l'importance primordiale de l'orientation que prendra la politique douanière canadienne. Ou bien le Canada se défendra de l'invasion économique américaine et cherchera à développer un trafic d'ouest en est, vers l'Europe, indépendamment des États-Unis. Ou bien, acceptant l'unité de fait de l'Amérique du Nord, il se résignera au trafic nord-sud qui est dans la nature des choses, le Dominion devenant ainsi le client des États-Unis pour les produits manufacturés et son fournisseur de produits naturels. Dans la première conception, vous avez un Canada industriel ou cherchant à l'être, un Canada indépendant au point de vue économique. Dans la seconde au contraire, la colonie, britannique politiquement, devient évidemment un satellite économique des États-Unis.

Ces deux tendances ont toujours existé au Canada, et cela se conçoit si l'on analyse les divers intérêts. L'Est canadien (Montréal, Toronto), plus ancien, plus

riche en capitaux et en traditions, se trouve mûr pour un développement industriel propre. Il redoute la concurrence américaine et désire avant tout conserver la clientèle de l'Ouest, qui lui échapperait certainement s'il y avait libre-échange de fait dans l'Amérique du Nord.

[p. 30]

L'Ouest canadien, au contraire (Manitoba, Alberta, Saskatchewan), a des intérêts absolument opposés. Il vend du blé – ce pour quoi toute protection lui est complètement inutile. Bien plus, le cultivateur de la prairie a tout avantage à acheter ses produits manufacturés (machines, outils, etc.) aux États-Unis : il y gagne comme bon marché et comme commodité. Jetez un simple coup d'œil sur la carte, il vous apparaîtra comme évident que Winnipeg regarde naturellement vers Saint-Paul et Chicago, plutôt que vers Toronto et Montréal. C'est la direction nord-sud dont nous parlions tout à l'heure.

À première vue il ne s'agit là que d'un problème économique. En réalité, c'est un problème politique aussi. L'unité canadienne est en somme factice. Entre l'Est et l'Ouest, la distance matérielle et morale est énorme. Quand on va en chemin de fer de Toronto à Winnipeg, on traverse, pendant quarante-huit heures, une région quasi déserte. Et quand on arrive à Winnipeg, on se trouve dans une atmosphère purement américaine, au milieu d'une population bigarrée où les éléments proprement britanniques tiennent une place de plus en plus restreinte. Dans ces conditions, l'unité canadienne apparaît indéniablement fragile.

Les Canadiens de l'Est le savent bien, et leur politique traditionnelle a tendu à créer un Canada économiquement autonome et économiquement [p. 31] distinct des États-Unis. De fait, la politique douanière du Canada a jusqu'ici été invariablement protectionniste. Les libéraux se déclaraient bien partisans de la réciprocité américaine, mais c'était manifestement une mauvaise plate-forme, au moins dans les temps où le développement de l'Ouest existait à peine. Lors de leur accession au pouvoir, en 1896, ils ont fait sans doute une tentative dans ce sens. Mais très vite, devant une rebuffade des États-Unis, ils se sont engagés dans la voie de la préférence britannique et des traités de commerce avec l'Europe.

La situation cependant n'a pas manqué de changer dans la mesure même où l'Ouest grandissait. Vers 1910, les réclamations de l'Ouest en faveur d'un régime de libre-échange se faisaient de plus en plus instantes. En même temps, l'intransigeance protectionniste des États-Unis subissait une sorte de détente. Sir Wilfrid Laurier crut pouvoir répondre aux avances qui lui venaient de Washington. Entre les deux gouvernements fut signé un traité de commerce qui assurait, entre les deux pays, un libre-échange de fait pour les produits agricoles.

L'Ouest canadien exultait. Mais la protestation de l'Est fut la plus forte. Le pays manifestement redoutait dans la réciprocité la préface d'une politique annexionniste. Telle n'était évidemment pas la pensée de sir Wilfrid Laurier. La masse de l'opinion cependant l'abandonna aux élections de 1911. L'Est industriel avait voté en immense [p. 32] majorité contre le traité. Par contre, les provinces

de l'Ouest (Alberta, Saskatchewan) envoyaient une députation presque unanimement en faveur de la réciprocité.

La question est maintenant en apparence enterrée ; mais elle ne l'est qu'en apparence. L'Est veut rester le centre d'attraction de tout le Canada, alors que l'Ouest est attiré vers les États-Unis par une force de plus en plus puissante.

Il ne faut pas s'y tromper : dans cette affaire, c'est bien l'unité canadienne elle-même qui est en jeu.

[p. 33]

27 heures de Pullman de Chicago à Denver

Denver (Colorado), le 18 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Je viens de traverser, d'une seule traite, tout l'Ouest américain, de Chicago à Denver, porte du Far-West.

L'Ouest commence vraiment à Chicago. Rien de pittoresque, quand on vient du tranquille Canada, comme l'arrivée à l'Auditorium annex hôtel de Chicago. Je me suis souvent amusé à classer les grands caravansérails internationaux en trois catégories, se rapportant à trois catégories de romans : l'hôtel Paul Bourget (snobs) ; l'hôtel Abel Hermant (rastaquouères de haut vol) ; l'hôtel Jules Verne (grandes aventures mondiales).

L'Auditorium annex répond immédiatement au troisième signallement. Au milieu d'une foule énorme et sans cesse renouvelée, qui remplit et agite le hall gigantesque, on imagine sans peine l'entrée de Phileas Fogg, accomplissant son raid [p. 34] autour du monde et suivi dans l'ombre du redoutable détective Fix.

Le jour de mon arrivée, l'impression de vie intense était accrue encore par un congrès de suffragettes tenant ses assises dans l'hôtel même. Des suffragettes, il y en avait cent, il y en avait mille, il y en avait dix mille, remplissant les salons, les ascenseurs, les couloirs. La plupart, je dois l'avouer hélas, étaient peu belles. Mais quelle allure décidée, quelle sécurité dans le maintien physique et moral ! et surtout quels extraordinaires empanachements ! J'ai encore dans le souvenir la vision de vénérables et robustes grand'mères, à cheveux blancs, vêtues en plein midi de robes de soie blanches ou roses décolletées. En matière de toilette aux États-Unis, on donne tout de suite le grand jeu ! Dans la foule, les hommes n'étaient plus guère qu'un contre cinq et paraissaient tout petits et fort modestes. Était-ce un symbole de la place véritable qu'ils tiennent dans le nouveau monde ?

Impossible hélas de s'attarder longtemps dans cette atmosphère de vie intense. Quand on veut voir le Pacifique dans un voyage de trois mois, il faut se hâter. Les lourds wagons de la *Rock Island C^o* qui me conduiront à Denver, au pied des Montagnes Rocheuses, sont rangés sur le quai de la gare de Lassalle Street. Ils s'ébranlent tout à coup sans avis préalable, et notre vieux « En voiture Messieurs les voyageurs » paraît bien lointain. Ici, chacun pour soi !

[p. 35] L'impression cependant est celle de la cordialité. Tout se passe en famille. Un voyage de noce, qui part en même temps que nous, est aspergé de riz par ceux qui sont venus l'accompagner. Un farceur de la bande a suspendu devant le compartiment réservé aux nouveaux mariés cet écriteau : *We are newlywed*. Déjà tout le train les connaît.

À moi-même, au bout d'une heure, toutes les figures sont familières : celle du nègre chargé du service du pullman (wagon-lit), un bon nègre selon la tradition, qui rit avec des dents blanches, ne prend rien au tragique, surtout pas son service, et passe devant moi une heure entière à épousseter la même banquette d'un petit balai indolent ; familière aussi la figure du voyageur typique, qui tout de suite se met en manche de chemise et le soir, au wagon-bar antialcoolique, dépose à côté de lui ses souliers ! Familière encore la silhouette d'une demi-douzaine de dames, qui voyagent en extraordinaires falbalas, robes de soie, dentelles, tout l'attirail du plus élégant five o'clock tea. Décidément ce pays n'a encore aucun sentiment des nuances.

Après la sortie de Chicago (interminable, car la ville a 50 kilomètres de tour), voici la campagne de l'Illinois, de l'Iowa, du Kansas. La région est riche, verdoyante, avec des arbres cousins des nôtres, mais d'aspect exotique cependant. Je suis frappé de voir combien les champs sont cultivés, combien déjà le pays est [p. 38] plein. Il est évident que, depuis une vingtaine d'années, cette partie des États-Unis a fait d'immenses progrès. Les petites villes ou villages qu'on traverse ont sans exception le même aspect : une ou plusieurs rues perpendiculaires à la voie ferrée, avec de chaque côté des maisons coloniales, entourées d'arbres. C'est très joli. Mais entre le hameau et la ville il n'y a qu'une différence de degré, non de nature. Chaque hameau espère devenir un grand centre. À Iowa City, un écriteau énorme attire la vue : « *See us increase* », regardez-nous nous accroître ! dit-il au voyageur. Le train ne s'étant arrêté que cinq minutes, je n'ai pas eu le temps de voir s'accroître, sous mes yeux, Iowa City. Mais comme on sent que tous ici ont la hantise de l'agrandissement, du progrès, de l'enrichissement !

Le train est parti de Chicago à dix heures du matin. Le lendemain, au réveil, apparaît un paysage entièrement différent. Désormais c'est la prairie, chantée par Cooper et Gustave Aymard, une étendue infinie de fin gazon, plate comme la mer et parfois soulevée, comme elle, par d'immenses et calmes ondulations semblables à la houle. L'air est pur, le silence règne, la lumière est si belle qu'au loin des mirages s'indiquent : on croit voir des lacs à l'horizon, dans ce pays si sec que les rares ruisseaux y ressemblent aux oueds desséchés de notre Algérie méridionale. Le cowboy évidemment règne ici en maître. De temps à autre seulement [p. 37]

quelque humble groupement de maisons en bois Ou même en terre. Et partout des marmottes qui, par centaines, regardent passer le train.

Cependant, voici aussi la fin de cette région qui semblait sans fin. Tout à coup, derrière une ondulation de terrain, un pic neigeux est apparu : ce sont les Rocheuses. Et bientôt voici l'immense chaîne qui surgit, un peu comme nos Pyrénées au-dessus de Toulouse, chaîne argentée, qui domine de toute sa hauteur l'immensité des plaines.

À ses pieds se trouve Denver, que ses habitants appellent la « reine des plaines », mais qui est en même temps la capitale d'un grand État minier, le Colorado. Est-ce simplement une impression due à des réminiscences historiques ? Il y a ici je ne sais quoi d'espagnol : une langueur dans l'atmosphère, en présence du plus beau panorama de montagnes qui soit ? une grâce spéciale dans cette ville admirablement bâtie et, en dépit de son américanisme, un peu paresseuse malgré tout ? un air castillan ou demi-indien, chez ces hommes bronzés aux profils d'aigle ? Un peu de tout cela sans doute, qui vous fait sentir que l'Ouest américain est une chose et que le Far-West américain est encore autre chose.

De la chambre où j'écris je vois, au couchant, la merveilleuse ligne des Rocheuses. Au delà, c'est la Californie, le Pacifique, l'Extrême-Orient. Et je me demande un peu si je ne suis pas ici, à Denver, aux confins extrêmes de notre civilisation occidentale.

[p. 38]

M. Bryan en tournée

Denver (Colorado), le 18 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Si les mœurs des Américains sont originales, celles de leurs hommes politiques ne le sont pas moins. M. Bryan, secrétaire d'État, c'est-à-dire ministre des Affaires étrangères des États-Unis, dotait il y a quelques mois l'histoire de la Fantaisie américaine d'une de ses pages les plus savoureuses. Traversant les États dont il est le prophète, je me reprocherais de laisser passer sans y faire allusion la singulière tournée dont il fut récemment le héros.

Arguant que son traitement de ministre est insuffisant pour lui permettre de vivre dignement, il s'est souvenu de son ancienne profession de conférencier, car c'est une profession ici, et fort rémunératrice. Le voilà donc parti en tournée rétribuée, au service d'une organisation privée, entre les mains d'un impresario. Il ne cesse du reste pas pour cela d'être ministre, il n'a même pas recours à la fiction, comique mais authentique, qu'emploient nos ministres quand ils se [p. 39] battent en duel et qu'ils donnent leur démission pendant la durée du combat pour ménager les principes et sauver la face.

Jusque-là rien qu'un certain sans-gêne, un peu fort sans doute, mais acceptable en somme, étant donné que tous les hommes politiques sont après tout des conférenciers et qu'ils ne changent pas de métier en continuant à parler. M. Bryan a cependant trouvé moyen, dans l'espèce, de battre le record de l'originalité et de faire une chose qu'aucun ministre avant lui n'avait jamais faite. C'est peut-être une idée de son barnum, mais il en accepte la responsabilité. Voici ce dont il s'agit :

Les auditoires américains n'ont pas le raffinement des nôtres. Ils ressemblent davantage aux auditoires d'enfants et même (soit dit sans les blesser – car c'est peut-être un éloge) aux auditoires de sauvages. Il leur faut des impressions vives et simples, du bruit, de la lumière, des costumes, du changement. Du changement surtout, car, comme celle des êtres jeunes, leur attention se fatigue très vite. En Amérique, il n'y a pas de bonne réunion électorale sans musique, chants, cris de guerre, uniformes de militants, mimiques effrayantes ressemblant à celles des

Sioux, comme par exemple le cri de ralliement du « parti de l'élan », rendu célèbre dans le monde entier pendant la dernière campagne de M. Roosevelt.

Tenant compte, avec une psychologie très sûre, [p. 40] de cet état d'esprit, l'impresario de M. Bryan a encadré l'illustre conférencier entre un cinématographe et une troupe d'acrobates. C'est dans ces conditions que le ministre des Affaires étrangères a parcouru l'Union. Cependant les relations avec le Japon restaient tendues, tandis que la révolution mexicaine demeurait pour les États-Unis le plus inquiétant des problèmes !

Je lisais naguère, dans un de nos « graves confrères », un jugement à la fois sévère et attristé de cette tournée ministérielle, regrettable en effet : « Que dirait Talleyrand ? Que dirait Metternich ? » Et il faut avouer que même dans notre Europe, où les préjugés s'en vont, la fantaisie de M. Bryan n'a pas eu bonne presse. Nos ministres, qui quelquefois se recrutent un peu n'importe où, gardent cependant une certaine idée de leur fonction, et s'ils la compromettent d'aventure dans quelques écarts, c'est généralement à la façon de François I^{er}, d'Henri IV et de Louis XV : sur ce chapitre l'opinion est du reste indulgente.

Mais en Amérique la mentalité est tout autre. Certains de nos journaux ont l'air de penser que l'attitude, à leur avis scandaleuse, de M. Bryan, est une nouveauté, un signe de décadence des mœurs politiques américaines. Pas du tout ! Les Américains ont toujours été comme cela ! Je ne parle pas naturellement d'hommes comme Franklin ou surtout Washington, encore tout proche de la vieille Angleterre et de ses traditions. Mais pendant tout le cours du XIX^e, siècle, l'Amérique [p. 41] du Nord a produit sans cesse les « numéros » les plus étonnants.

Une ressemblance toute superficielle entre les Anglais et les Américains fait penser parfois qu'ils sont frères. Voilà bien longtemps qu'ils n'ont presque plus rien de commun. L'Angleterre est ou était hier encore le pays de la tradition, de la hiérarchie, de la tenue. L'Amérique est le pays de l'imagination continuellement en travail, de la fantaisie exaspérée, sans cesse à la recherche de nouveaux records et de nouvelles singularités. Et c'est son véritable charme que d'être dégagée de nos principes et de nos préjugés, que d'être vraiment neuve à la façon des peuples primitifs, ou même comme ces jeunes chiens débordants de vie, qui gambadent et font mille tours, sans penser que cela puisse le moins du monde tirer à conséquence.

Il faudrait avoir vu une campagne électorale américaine pour comprendre que rien ici ne doit être pris au tragique. Je recommande par exemple comme très suggestive la description par Jules Verne, dans le *Tour du Monde en 80 jours*, de l'élection d'un juge de paix à San-Francisco, devant l'œil flegmatique de Phileas Fogg. Je me rappelle aussi l'histoire, vraie celle-ci, d'un candidat à la présidence des États-Unis, qui fut élu du reste et qui avait imaginé de s'exhiber dans un cortège de Mardi gras, costumé en *Uncle Sam*, avec de grands pantalons rouges et blancs et la fameuse veste bleue constellée d'é-[p. 42] toiles ; il se montrait au peuple devant une hutte de bûcheron, buvant un démocratique verre de cidre. La

masse, qu'il avait conquise, le désignait d'un surnom qui est resté célèbre : Tippecanoë.

L'opinion américaine aime les originalités. Quand elle en voit une qui vraiment dépasse la mesure, il est bien rare qu'elle se fâche. Elle se tournerait plutôt vers l'Europe en disant : « Ce n'est pas vous qui feriez cela ! »

Je crois que c'est ainsi qu'elle a pris la singulière invention de M. Bryan. Je ne serais pas loin, moi-même, de la prendre de cette façon. Le jour où les Américains seraient devenus tout à fait raisonnables, paisibles et timorés, notre vieille planète me paraîtrait moins vivante, moins pittoresque et privée de je ne sais quelle nécessaire jeunesse.

[p. 43]

Salt Lake City. la Ville Sainte des Mormons

Salt Lake City (Utah), le 20 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Bien que relativement récente (1817), la fondation de Salt Lake City a un caractère légendaire qui frappe l'imagination.

Joseph Smith, premier prophète du Mormonisme, avait organisé, vers 1830, l'« Église des saints des derniers jours » en communauté spéciale. Se réclamant d'une révélation divine, il avait attiré autour de lui un grand nombre de disciples. Avec leur concours, il avait fondé, dans l'Est des États-Unis, une ville appelée par lui *Independence*. Mais les Mormons, en butte à une persécution qui ne se lassait pas, se virent forcés d'émigrer. Ils se retirèrent successivement à Far-West, puis à Nauvoo, sur les bords du Mississippi, où ils édifièrent une cité qui compta jusqu'à 15,000 habitants.

Là même ils ne purent rester. Smith, condamné par la justice américaine pour je ne sais quel [p. 44] méfait, fut assailli et assassiné dans sa prison par une populace furieuse. C'est alors que son successeur comme chef de l'Église des Mormons, Brigham Young, décida de conduire la communauté en dehors des frontières qui étaient alors celles des États-Unis.

Sous sa direction, le peuple des « saints des derniers jours » s'enfonça vers l'ouest, à la recherche de la liberté. Comme dans les migrations bibliques, ils marchaient à la recherche d'un nouveau Chanaan. Nouveau Moïse, Brigham Young présidait à ce grand et presque anachronique mouvement d'hommes.

L'Ouest américain, encore peuplé d'Indiens sauvages, était désert et stérile. Après de longues semaines de marches dans la prairie, les « saints » rencontrèrent les Montagnes Rocheuses. Soutenus simplement par la foi et le désir ardent de s'éloigner des hommes, ces pionniers héroïques s'y engagèrent. Or, un beau jour

(c'était en 1817), l'avant-garde de 113 Mormons, guidée par Young, déboucha dans le vaste bassin du Grand Lac Salé. Le chef, dans une illumination soudaine, y vit pour les siens la terre promise cherchée : Salt Lake City était fondée. Hanté par les souvenirs bibliques, Young avait nommé mont Nébo une haute montagne qui dominait la plaine. C'était du mont Nébo, près de la Mer Morte, que Moïse avait contemplé ce pays de Chanaan, dont Dieu lui avait interdit l'entrée.

Cette histoire de la fondation de Salt Lake [p. 45] City est romantique. Tout contribue du reste à rendre prestigieuse l'arrivée du voyageur dans la capitale des Mormons. Le chemin de fer a traversé pendant des heures et presque des journées d'interminables montagnes désertiques, où Brigham Young, s'il l'eût connue, eût trouvé une étonnante ressemblance avec la Terre Sainte : chaos de rochers rouges, végétation saharienne, cieux implacables sous un soleil de feu. Et voici qu'au sortir d'une gorge stérile et desséchée s'ouvre la plaine intérieure la plus magnifique qui se puisse rêver, plaine entourée d'un immense cirque de montagnes neigeuses, avec au fond à l'ouest le miroir bleu du Grand Lac Salé.

Salt Lake City, qui abrite aujourd'hui plus de 100 000 habitants, a, dans ce cadre superbe, tout le charme d'une oasis. Comme Damas, qu'elle rappelle à plus d'un égard, c'est une oasis de haute altitude, une oasis de peupliers, dont la verdure étonnamment fraîche fait contraste avec la sécheresse tout africaine des montagnes voisines qui la surplombent. Remarquablement dessinées, les rues, larges comme des boulevards, sont toutes plantées d'arbres, et les maisons, dans les quartiers de résidences, sont entourées de gazons ; leurs jardins sans murs ni haies appartiennent à tous. On dirait un grand parc, d'autant plus séduisant qu'au bout des rues apparaît, tout proche, le désert, sous forme d'âpres montagnes ensoleillées.

Les Mormons, qui fuyaient leurs persécuteurs, [p. 46] eussent voulu n'être jamais rejoints par la civilisation. Espoir irréalisable ! Ils figurent aujourd'hui parmi les États de l'Union américaine. Mais quelque insistance qu'on ait mise à les courber sous la règle commune, les fils des « saints des derniers jours » ont conservé jusqu'aujourd'hui toutes leurs traditions et notamment la plus frappante, la polygamie. Certes, la loi civile ne reconnaît pas les mariages multiples, mais ils existent en fait dans l'État d'Utah. Les Mormons tiennent passionnément à cette coutume qu'ils prétendent inspirée de la Bible.

N'allez du reste pas vous imaginer une Église mourante, un simple souvenir d'un passé presque disparu ! Non, l'Église des Mormons est vivace. Non contente de se maintenir, elle envoie des missionnaires jusqu'en Europe. La visite du *Temple block*, à Salt Lake City, laisse une forte impression de puissance religieuse et de richesse matérielle. Ce *block*, vaste terrain carré compris entre quatre rues qui s'entrecroisent, contient les édifices sacrés et essentiels du Mormonisme.

Voici d'abord le Temple, réservé aux initiés et que ni les simples touristes, ni même tous les Mormons ne peuvent visiter. C'est une église de style néo-gothique assez quelconque, consacrée à l'ordination des prêtres et au baptême des morts, rite particulier aux Mormons.

Voici ensuite le fameux Tabernacle, où se tiennent le culte ordinaire et les assemblées religieuses. C'est un énorme édifice, de forme ovale, [p. 47] long de 76 mètres, large de 45, haut de 21, dont le toit bombé, pareil à une carapace de tortue, repose sur 41 piliers de grès. J'ai visité, en tous pays, bien des églises de tous cultes, mais je n'avais jamais vu d'édifice religieux qui ressemblât à celui-ci.

Il est d'un type intermédiaire entre je ne sais quelle synagogue monstre et je ne sais quel immense temple réformé. Il s'en dégage une singulière atmosphère de foi simple, puissante, un peu étrange et un peu bornée. Et malgré soi, l'on s'étonne que ce soit le nouveau monde qui ait produit cela !

En effet, si par leur origine religieuse les Mormons appartiennent aux plus vieilles traditions bibliques, c'est dans la plus jeune et la plus progressive des nations qu'ils vivent et prospèrent aujourd'hui. Leur cité reflète ce contraste étrange. En sortant du Tabernacle, que vois-je ? des buildings de 20 étages (possédés du reste par les Mormons), des rues bruissantes d'activité, parcourues de cars rapides. Puis, si par cette fin d'une journée splendide je regarde à l'horizon, que vois-je encore ? une ligne merveilleuse de montagnes magnifiquement désertes et sereines, que je ne puis qualifier autrement que de bibliques et qui apparentent ce pays si moderne du Far-West aux plus grandioses paysages de l'Orient hébraïque et chrétien.

En traversant les Montagnes Rocheuses, je ne pensais vraiment pas y retrouver une sorte de nouvelle Terre Sainte.

[p. 48]

Au parc national du Yellowstone

Yellowstone Park, le 25 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Le Parc national du Yellowstone a été créé en 1872, par un acte du Congrès, pour servir « au délassement et à l'instruction du peuple américain » (*sic*). Situé en majeure partie dans l'État du Wyoming, au milieu des Montagnes Rocheuses, il a 100 kilomètres du nord au sud, 90 kilomètres de l'est à l'ouest ; sa forme est celle d'un rectangle géométriquement tracé, et sa superficie à peu près celle d'un département français. Une tournée, organisée à la façon des voyages Cook, en assure la visite complète en cinq journées.

Un train spécial, parti la veille au soir de Salt Lake City, nous amène de grand matin à l'entrée du Parc. En jetant les yeux à travers les fenêtres du pullman, je vois de suite que la nature a changé : ce ne sont plus les montagnes désertiques et décidément méridionales de l'Utah, mais des étendues sans fin de sapinières aux tons clairs. Une nuit de chemin de fer nous a ramenés dans l'atmosphère du Nord. La première impression [p. 49] est favorable, on ne trouve aucune des fautes de goût que malgré tout on redoutait un peu : la gare, le buffet, l'hôtel, tout est de bois ; les constructions, volontairement modestes, se distinguent à peine de la forêt et sont comme submergées par les immenses vagues d'arbres qui, de toutes parts, les entourent. De suite on est saisi par le charme essentiel du Yellowstone : une complète discrétion de l'intervention humaine, une pleine intégrité laissée à la nature, qu'on sent autour de soi inépuisable, toute jeune, intacte comme aux premiers âges. Nulle part l'Europe – qui a pourtant des paysages plus beaux – ne nous donne cela.

La route se fait dans de petits breaks à huit places, légers et simples, nullement agressifs de modernisme, et où – je me l'imagine du moins – les voyageurs n'ont pas cet air, toujours un peu ridicule, de foules razziées et sous bonne garde, des tournées Cook du vieux continent. L'itinéraire a été conçu à peu près exclusivement pour conduire les visiteurs aux divers théâtres de manifestations éruptives qui attirèrent primitivement sur la région l'attention du gouvernement

fédéral. Ces phénomènes éruptifs, toujours à peu près les mêmes, finissent, je l'avoue, par paraître monotones. Ils sont néanmoins du plus haut intérêt, et, du point de vue artistique, ils engendrent des effets de couleur et de lumière merveilleux. Ce sont principalement des geysers et des « formations » ou terrasses [p. 50] constituées par des dépôts calcaires colorés. Les geysers (indépendamment de 4 000 sources chaudes) sont au nombre de cent, d'une intermittence plus ou moins espacée et aussi plus ou moins réglée. Il y en a qui ne fonctionnent que tous les ans, d'autres tous les mois, d'autres tous les jours, d'autres enfin toutes les heures, comme celui qu'on a nommé – et bien nommé – *l'old faithful* (le vieux fidèle), parce qu'il ne manque jamais de lancer, toutes les soixante-cinq minutes, pendant quatre minutes et demie, son vigoureux jet d'eau à 40 mètres de hauteur. Tous ces geysers s'élèvent, en trombes écumantes, d'espèces de gouffres pleins d'une eau brûlante aux splendides couleurs : bleu vif de turquoise, rose délicat de coquillage nacré, émeraude pur, diamant éclatant. On songe sans cesse à des pierres précieuses en se penchant sur ces eaux d'une incomparable limpidité, qui de temps à autre se mettent à bouillonner bruyamment pour s'élancer vers le ciel. Quant aux formations en escaliers, le long desquelles doit couler sans cesse une eau qui les vivifie (car desséchées elles se dégradent et dépérissent), leurs tonalités habituelles sont d'un rose orangé qui semble illuminé par un foyer intérieur, ou d'un blanc verdâtre et comme marin qui les fait, de loin, ressembler à des glaciers.

Ce riche ensemble rappelle beaucoup les merveilles volcaniques – malheureusement en partie disparues aujourd'hui – de la Nouvelle-Zélande.

[p. 51]

J'ai toujours le souvenir (sans savoir si je fus mystifié) d'un geyser néo-zélandais rétif, qui refusait de marcher à l'heure dite, bien que j'eusse fait 13 kilomètres pour le voir ; des Maoris empressés s'entremirent, se faisant fort de le décider, si seulement je voulais leur payer un shilling pour un morceau de savon qu'on jetterait dans le trou : et effectivement il fonctionna ! Ici les geysers sont mieux réglés ou plus dociles, et l'intervention de l'administration, si elle existe, n'est pas visible.

On se fatigue assez vite, ainsi que je le disais, de ces « formations » et surtout de ces geysers, qui ont tous forcément un air de famille. Ce qui ne lasse pas, c'est l'enchantement de la nature. Le pays, pourtant, n'a rien de sensationnel. Pas de très hauts sommets ni de profondes vallées. Seulement cette richesse d'arbres qu'on sent infinie, qui vous entoure, vous pénètre, vous séduit.

Deux sites cependant se détachent et se fixent dans le souvenir. Le premier est celui de l'arrivée au *Yellowstone lake*. La route s'est traînée longtemps dans un sous-bois quelconque et sans vue, lorsque tout d'un coup, à la sortie d'une sorte de petit col, apparaît un grand lac bleu, encadré d'immenses forêts qui descendent à lui de toutes parts ; à l'horizon, une ligne simple, nette, magistrale de hautes montagnes fauves. Devant ce vaste panorama, où pas un signe ne décèle la présence des hommes, où les couleurs [p. 52] ont une fraîcheur, l'air une

transparence, l'atmosphère un silence vraiment inimaginables en Europe, on se sent soudain transporté en dehors des temps, aux âges primitifs de la nature. Les premiers hommes ont dû connaître de semblables tableaux.

Le second site est celui du *Grand cañon*. C'est une gorge abrupte où, non loin de la sortie du lac, la rivière Yellowstone s'est creusé un chemin sinueux et profond entre deux parois à pic de 300 à 400 mètres de hauteur. La coupe de ces parois, mettant à nu des couches géologiques superposées, juxtapose des colorations de rouge violacé, d'ocre, d'orange et de mauve, dont l'inattendu saharien, dans ce pays déjà septentrional, évoque des visions de descente aux enfers. Le pinceau d'un Albert Besnard y trouverait le décor d'une journée de la création. C'est beau comme de l'Afrique ou de la Terre Sainte.

Ainsi, la sensation d'être baignés dans une nature en quelque sorte extra-humaine ne nous a pas un instant abandonnés. L'arrivée dans les hôtels, le soir, aux étapes, ne rompt pas ce charme, car ils sont construits avec une intelligence parfaite de l'esprit du lieu : loin de le déparer, ils y apparaissent à leur place, chacun avec son style. Trois d'entre eux surtout méritent d'être mentionnés. Le premier, l'*Old faithful inn*, situé tout près de l'*Upper geyser basin*, est tout entier bâti avec des troncs d'arbres non équarris, à la façon de quelque repaire sylvestre d'ogre [p. 53] des contes de fées. Le second, le *Lake hotel*, placé au bord du lac, dans un site écarté, tranquille et comme distingué, rappelle le style colonial des États du Sud avant l'émancipation américaine : façade simple en bois de couleur jaune passé, petite colonnade blanche avec fronton à la grecque au milieu, selon la formule du XVIII^e siècle. Le troisième, le *Grand cañon hotel*, est d'une conception, d'une forme, d'une singularité si hardies que je ne saurais vraiment à quelle école l'apparenter, si je n'avais vu jadis, au Japon, des constructions analogues. Avec ses multitudes d'ailes minuscules, juxtaposées en un ordre inattendu et en une masse respectable, avec ses terrasses enchevêtrées, sa couleur de vieille laque rouge, sa décoration intérieure de pins stylisés, il constitue une adaptation aussi ingénieuse que réussie du style japonais aux besoins d'un grand hôtel contemporain. En voyant surgir, au détour d'une clairière, cette apparition d'Extrême-Orient, on songe, subitement qu'au fond de ces Rocheuses, dernières montagnes de l'Occident, l'Asie commence à être une sorte de voisine !

Et toujours, à cinquante, à vingt mètres de ces abris d'un soir, la grande forêt qui recommence ! À ce dernier hôtel, elle semble faire bon ménage avec la civilisation puisque, le soir, des ours des bois viennent, en toute liberté, goûter aux restes de cuisine qu'on jette pour eux sur la lisière des arbres. Dissimulés à distance respectueuse, nous voyons ainsi une mère ours, suivie de deux déli-[p. 54] cieux oursons, arriver en se dandinant, entamer leur menu, puis, au premier bruit, se réfugier au plus haut d'un sapin, avec une agilité prestigieuse, incompréhensible chez des corps aussi lourdauds. Ce qui a provoqué leur fuite c'est l'arrivée d'un *grizzly bear*, fort gros, tout gris et l'air méchant ; son approche lente et soupçonneuse dans ce silence, c'est comme une scène des contes de fées : l'ogre sortant de la forêt. De toute la soirée, les trois autres n'osent plus descendre de leur refuge, tandis que le nouveau venu fait un dîner copieux. C'est tout un

tableau naïf de vie animale. Que n'a-t-on pour l'évoquer la plume d'un Kipling ? Sans doute, je sais bien que ces ours sont cousins du chamois de Tartarin, qui chaque soir venait prendre son vin chaud. Mais ici le théâtre de nature est trop grand pour que les hommes aient pu l'abîmer. Mes ours sont sympathiques, et ils n'ont même pas d'ironie.

Quand, la tournée finie, on retrouve, au point même d'où l'on était parti, le train fumant qui vous attend pour vous reconduire vers le bruit et l'agitation du monde, c'est avec une sorte de nostalgie qu'on laisse derrière soi ce Yellowstone Park, ni beaucoup plus beau, ni beaucoup plus intéressant que tant d'autres régions d'excursions, mais où l'on a l'impression d'avoir, pendant cinq jours, vécu plus près de l'immortelle nature, telle qu'elle était avant les hommes et telle qu'elle leur survivra.

[p. 55]

À quoi tient le malaise actuel des chemins de fer américains

En route vers San-Francisco, le 28 juin 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Le terme de crise ne serait pas excessif. Le terme de malaise ménagera mieux la susceptibilité américaine, mais disons de suite que nous cédon, en l'employant, à la mode actuelle de l'euphémisme. On ne dit plus faillite, mais défaillance ; aux États-Unis, ces vilains mots ne sont même plus jamais employés : on dit seulement qu'on a fait appel au *receiver*. Or, en ce moment, c'est par douzaines que les Compagnies de chemins de fer américaines ont été confiées au *receiver*. Pourquoi ?

Si l'on pose la question dans les milieux financiers, la réponse est presque invariablement la même : c'est la faute du président Wilson, du parti démocrate, de la législation contre les trusts et le capital – « Qu'on nous rende une administration conservatrice comme celle de Mac Kinley, lit-on dans la pensée de l'interlocuteur, et bien vite tout ira mieux ! »

[p. 56]

Ces plaintes du monde des affaires sont clause de style dans toutes les démocraties. Sans être la cause déterminante du malaise, il est évident que la politique est responsable, au moins en partie, d'un marasme que nul ne cherche à dissimuler.

Quand j'ai voyagé aux États-Unis il y a quinze ans et il y a dix ans, c'est-à-dire entre 1898 et 1904, j'en ai rapporté l'impression du pays le plus conservateur au point de vue politique que j'eusse jamais visité. Sous la présidence de Mac Kinley (1896-1901), il n'est pas exagéré de dire que la haute finance, la grande industrie étaient entièrement maîtresses de la nation. Rien ne se faisait sans elles ou du moins contre elles ; leur influence se faisait sentir jusque dans la Maison Blanche elle-même ; le sentiment du public était que les rois de l'industrie et de la finance servaient, en fin de compte, l'intérêt général.

Depuis dix ans, un revirement complet s'est produit à cet égard. Le régime intensivement protecteur des tarifs Dingley (1897) et Payne-Aldrich (1909) a mécontenté le consommateur populaire. D'autre part un mouvement universel de protestation s'est élevé contre les trusts et leur incontestable toute-puissance. Les politiciens naturellement s'en sont mêlés, et il n'y a pas aujourd'hui de pays où l'intervention de l'État dans les affaires soit plus fréquente, plus gênante, plus étroite qu'aux États-Unis.

De cette intervention les chemins de fer [p. 57] souffrent particulièrement, et cela de deux façons différentes. D'abord dans l'établissement des tarifs. Il fut un temps où les Compagnies étaient entièrement maîtresses de les fixer à leur gré. Ce droit est maintenant limité. Dans chaque État, les législatures sont intervenues pour créer, par la loi, des tarifs maximums : des commissions appelées *State commerce commissions* ont en fait supprimé, à ce sujet, l'indépendance des Compagnies. Pour les Compagnies dont les lignes couvrent le territoire de plusieurs États, la situation n'est pas meilleure : elles tombent sous le contrôle de l'*Interstate commerce commission*, organisation fédérale dont la surveillance n'est pas moins tatillonne. Ajouterai-je que les lois de protection du personnel des chemins de fer sont venues ajouter un nouvel élément d'incertitude ? Les Compagnies ne sont plus libres de fixer le nombre ni les conditions de travail de leurs employés. Le mouvement universel de mainmise de l'État sur les chemins de fer se manifeste ici comme chez nous. Il est bien évident que, dans ces conditions, les gros bénéfices deviendront de plus en plus difficiles pour les actionnaires : c'est la fin d'un âge d'or.

Faut-il dire cependant que la politique est la seule cause de la dépression actuelle ? Non, ce n'en est même pas la cause principale.

La vérité est qu'en matière de chemins de fer, comme en toutes choses depuis dix ans, les Américains se sont laissé entraîner à d'indiscu-[p. 58] tables excès. L'étonnante, l'invraisemblable prospérité qui, de 1898 à 1907, les a soulevés comme une marée, a développé chez eux l'idée que le développement de leur pays continuerait toujours du même pas ou plus exactement du même pas de course. Ils se sont dit en conséquence qu'il fallait se préparer de suite à l'avenir, que toute occasion nouvelle était sûre tôt ou tard de « payer ». Dans ces conditions ils n'ont reculé devant aucune dépense, devant aucune immobilisation de capital. En maint endroit les voies ont été doublées ; ailleurs on a construit des gares splendides ; ailleurs encore des tunnels souterrains sous les rivières. On a fait plus : dans plusieurs régions où les anciennes lignes eussent à la rigueur suffi, on a construit des lignes nouvelles, fréquemment parallèles aux premières ; dans certains cas on a lancé le rail à travers de véritables déserts incapables de fournir un trafic sérieux de marchandises ou de voyageurs. Cela faisait généralement l'affaire des entrepreneurs, plus rarement celle des actionnaires.

Tout cela naturellement se faisait avec de l'argent emprunté. Aux États-Unis, ce ne sont généralement pas les actionnaires qui fournissent les capitaux, mais les obligataires. Les Compagnies de chemins de fer émettaient à tour de bras des

obligations, de types innombrables, remboursables à des termes plus ou moins éloignés, mais pour lesquelles elles ne prenaient généralement aucune précaution d'amortissement [p. 59] gradué. Comme toujours, elles comptaient sur l'avenir, sur le progrès général du pays, qui rendrait tout facile.

Tant que de bonnes conditions d'affaires ont coïncidé avec une grande abondance mondiale de capitaux disponibles, tout a été relativement facile en effet. Quand un emprunt venait à échéance, on le renouvelait sans peine ! Mais voici que cet état de choses n'existe plus. Les conditions d'affaires sont actuellement médiocres. D'autre part, la législation interventionniste dont nous parlions tout à l'heure fait sentir son effet : même si les bénéfices bruts se maintiennent, les bénéfices nets sont invariablement en baisse chronique ! Enfin, en raison de la crise de crédit qui sévit partout, les renouvellements d'emprunts parvenus à échéance sont devenus extrêmement difficiles, pour ne pas dire impossibles. Le jour même de mon arrivée à New-York, une grosse Compagnie de chemins de fer se voyait dans l'incapacité de rembourser ses obligataires ; elle ne se tirait d'affaire qu'en négociant avec eux un renouvellement d'un an : carte forcée qui dissimulait mal une faillite de fait.

Ces divers facteurs concourent donc à créer un état de malaise profond et durable. Il n'y a sans doute pas crise sensationnelle comme en 1907. Mais on a escompté trop vite une prospérité qu'on croyait devoir être énorme et qui n'a été que superbe. Il fallait, en toute justice, un sérieux tassement.

[p. 60]

En Californie : San-Francisco

San-Francisco, le 1^{er}, juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

La descente en Californie a quelque chose d'enchanteur. De Salt Lake City, le chemin de fer a traversé, sur les hauts plateaux des Rocheuses, d'interminables solitudes. Dans le bassin à demi desséché du Grand Lac Salé, l'impression est à proprement parler saharienne : des étendues sans fin de sable blanc, où, sous un soleil éclatant, les lois de l'optique se font fantaisistes et laissent le champ libre aux classiques mirages de l'Orient. Puis, ce sont les étendues désolées du Nevada : brousses immenses, où les agglomérations, réduites à leur expression la plus minime, sont tout au plus des camps de pionniers.

Un soir cependant, vers Reno, on atteint le versant du Pacifique, et le lendemain matin tout a changé. La terre a pris de riches colorations d'ocre et se couvre de moissons ; des rangées d'eucalyptus géants bordent les champs ; les arbres fruitiers se multiplient ; une forte et déli-[p. 61] cireuse odeur tropicale embaume l'atmosphère. On dirait une Andalousie, ou une Côte d'Azur. C'est la Californie.

San-Francisco en est la capitale, une capitale un peu excentrique, puisque située sur une langue de terre entre l'Océan et la baie de San-Francisco : on n'y accède guère qu'en bateau. D'Oakland, terminus des chemins de fer, d'immenses bateaux transbordeurs (ferry-boats) font le service, véritables maisons flottantes aux silhouettes fantastiques, où les gens se pressent par centaines, presque par milliers. C'est alors seulement qu'apparaît vers l'ouest, dans une atmosphère généralement embrumée, le profil de la grande cité.

J'ai connu autrefois, avant le tremblement de terre, l'ancien San-Francisco. C'était une ville curieuse où la civilisation la plus raffinée du monde occidental ne réussissait pas à dissimuler les traces, toujours visibles, de l'ancien ; camp d'aventuriers et de chercheurs d'or. Ville de plaisir où les mineurs venaient

s'amuser, ville de luxe où les nouveaux riches venaient jouir de leur fortune et l'étaler, San-Francisco était aussi un grand centre chinois et japonais.

Je vois encore la vieille ville chinoise (Chinatown), où, empilés dans les sous-sols des maisons, plus de vingt mille Célestes menaient une vie bruyante, grouillante, mystérieuse et quasi souterraine. Je vois aussi (souvenir d'une tournée des grands-ducs qui date de dix ans) [p. 62] d'innombrables mauvais lieux internationaux où, en dehors de toute règle et sous la surveillance légère d'une police corrompue, le Far-West cherchait un plaisir vulgaire, à la façon des sauvages séduits par la lumière et le bruit, ou plutôt encore à la façon des soldats qui, ayant échappé au danger, mettent une sorte de hâte fébrile à jouir de l'existence.

Le tremblement de terre de 1907, « le feu » comme on dit ici en manière d'euphémisme, a profondément modifié et la ville et l'atmosphère et le milieu. Du point de vue pittoresque, c'est bien dommage. Au lendemain du cataclysme, il ne restait rien que les carcasses de fer de quelques buildings. La ville, paraît-il, semblait quelque monstrueuse Pompéi, dont les débris fumants étaient, par surcroît de malheur, la proie des brigands.

Par un magnifique mouvement d'énergie, San-Francisco a décidé sur-le-champ de se reconstruire plus grande et plus belle. Dès aujourd'hui l'œuvre est faite. Tout est battant neuf, depuis le grand building à 20 étages jusqu'au petit cottage de bois style « bains de mer » qui sévit ici. Rien de vieux, sinon la vénérable Mission Dolorès, église espagnole fondée par les Jésuites en 1770. Au milieu de ces agressives nouveautés, cette vieille et très simple chose a je ne sais quoi de touchant.

Dans cette reconstruction générale, San-Francisco a malgré tout perdu quelque chose [p. 63] de son ancienne personnalité. Autrefois, c'était une ville unique vraiment, au charme malsain et un peu trouble, mais combien prenant ! Aujourd'hui, c'est une ville américaine comme il y en a beaucoup d'autres, avec les mêmes grandes rues animées et les mêmes bâtiments « écorcheurs de ciel ». Sans doute il reste un cachet spécial, en fin de compte plus méridional qu'anglo-saxon : on dirait une grande cité méditerranéenne. Avec ses cascades de maisons blanches dégringolant de vingt collines abruptes et sèches vers une mer toujours bleue, San-Francisco semble une autre Marseille. Il y a de la gaieté dans l'air, et Market Street, sans pouvoir vraiment lutter avec la Cannebière, peut en un certain sens lui être comparée.

Cependant quelque chose manque qui faisait naguère le charme du lieu : San-Francisco n'est plus comme précédemment une ville sans règle et sans frein, elle s'est par trop civilisée. Le « feu » de 1907 a opéré, avec le passé, une brusque coupure. Les aventureux chercheurs d'or de 1850, les pionniers du siècle dernier, mi-héros, mi-brigands, les politiciens d'opéra-comique d'il y a vingt ans, tout ce personnel romantique est mort et presque oublié. Quelque chose dans l'atmosphère vous le dit, dès le moment où on débarque : c'est San-Francisco, ce n'est plus l'ancien San-Francisco de l'histoire.

Le lieu toutefois demeure émouvant pour une imagination éveillée. San-Francisco, la Califor-[p. 64] nie, la côte américaine du Pacifique, c'est profondément une frontière de races, de mondes, de civilisations. Le voyageur qui, arrivé à ces confins extrêmes du domaine de la race blanche, contemple l'Océan Pacifique, ne manque pas de se dire que décidément tout l'Occident est derrière lui. Devant lui, de l'autre côté de cette mer, règne l'innombrable race jaune, dont l'avenir est mystérieux et dont peut-être un jour la poussée deviendra irrésistible.

L'ombre de l'Extrême Orient se projetant sur cette *Ultima Thulé* de l'Amérique, voilà aujourd'hui la vraie poésie de San-Francisco.

[p. 65]

La Californie et le péril jaune

San-Francisco, le 2 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Le péril jaune s'impose comme une réalité à l'attention des Californiens. Si les États-Unis n'avaient fermé leurs portes à l'immigration chinoise et japonaise, il est plus que probable que la Californie, au lieu d'être un pays de race blanche, serait aujourd'hui un pays de race jaune. Et si, dans l'avenir, Chinois et Japonais devenaient politiquement assez forts pour imposer aux États-Unis la libre entrée des leurs sur la côte américaine du Pacifique, il est infiniment probable que l'invasion jaune recommencerait. La solution actuelle du problème n'est donc pas définitive, et en fin de compte la menace subsiste.

On comprendra cette situation si l'on songe que, géographiquement et économiquement, la Californie est plus proche de l'Extrême Orient que de l'Europe. Un Chinois, un Japonais y accèdent plus facilement que ne font un Allemand ou un Italien. Étant donnée la puissance d'expansion des jaunes, leur faculté extraordinaire de [p. 66] déplacement, de transplantation et d'adaptation, il est parfaitement logique que la Californie les attire.

Dans les débuts de la colonisation sur la côte Pacifique, au milieu du XIX^e siècle, les premiers pionniers furent du reste enchantés de trouver les Chinois. Sans eux, rien n'eût été possible. Ils fournissaient une main-d'œuvre abondante, économique et habile. C'est grâce à eux que furent exploitées les premières mines, c'est par eux que fut construit le chemin de fer trans-pacifique. Il y avait alors une telle rareté de population blanche que la Californie constituait en réalité une sorte de colonie d'exploitation. La race blanche dirigeait, la race jaune travaillait. Sous ce régime, qui comportait du reste bien des éléments de prospérité, les Chinois se multipliaient avec une extrême rapidité. À vrai dire, ils envahissaient pacifiquement le pays.

Les blancs prirent peur. Certes, ils pouvaient concevoir une Californie exploitée par la collaboration des deux races. Les chefs des grandes entreprises (chemins de fer, grandes propriétés) n'eussent pas été hostiles à cette manière de voir, grâce à laquelle ils eussent trouvé de la main-d'œuvre, en abondance. Mais l'opinion du peuple californien se faisait de plus en plus forte dans le sens d'une Californie exclusivement blanche, qui serait non plus une colonie d'exploitation, mais une colonie de peuplement comme le Canada ou l'Australie.

[p. 67]

C'est de ce côté que s'est orientée en effet la destinée de la société californienne. Une législation draconienne, en vigueur depuis plus de trente ans, a prohibé rigoureusement l'immigration chinoise. Les Chinois qui étaient là sont restés, mais il n'en vient plus de nouveaux. Quant aux Japonais, épargnés jusqu'ici et qui à la faveur de cette liberté étaient en train de prendre une place importante dans l'agriculture, une récente loi de l'État de Californie vient de leur interdire le droit de posséder la terre. Il y a une volonté persistante et obstinée d'écarter les exotiques.

Au point de vue du développement économique, c'est loin d'être une bonne chose. La Californie souffre d'une disette chronique de main-d'œuvre. Les travailleurs blancs sont hors de prix, et, comme ils sont organisés en syndicats fortement disciplinés, ils ont réussi à hausser et à maintenir les salaires à d'extraordinaires niveaux. À cet égard la Californie rappelle tout à fait l'Australie, et il ne peut être mis en doute que l'exclusion des jaunes ait été pour le pays une cause de stagnation ou du moins de retard dans la mise en valeur du sol.

Cependant, bien que ces considérations n'échappent pas aux Californiens, je n'ai pas trouvé parmi eux une seule voix discordante : ils ne veulent pas faire de place aux Asiatiques. La Chine, qui jusqu'à ces dernières années ne comptait pas politiquement, s'est soumise. Les [p. 68] Japonais, plus susceptibles, n'ont pas accepté la loi qui les exclut de la propriété foncière : ils s'en plaignent comme d'une injure et d'une humiliation, parce qu'elle ne s'applique qu'à eux et point aux autres nations civilisées. Des négociations actives sont engagées par le gouvernement du Mikado à ce sujet. Elles se poursuivent, mais comme on sent qu'en ce moment le Japon n'irait pas jusqu'à la guerre, la question, qui est aiguë, n'en arrive pas à être inquiétante.

En prononçant le mot de guerre j'ai mis, je crois, le doigt sur le point essentiel qui commandera l'avenir. Tant que Chine et Japon ne seront pas en mesure de soutenir leurs revendications par les armes, rien ne sera changé dans ce pays : les jaunes en seront exclus. Mais le jour où l'Extrême Orient serait en droit de parler haut et fort, je me demande ce qui adviendrait de la Californie !

Il va de soi qu'en parlant ainsi je songe à un avenir lointain. Ce n'est pas notre génération ni même la suivante qui pourront voir ces choses. Cependant l'immense monde jaune fermente, et nul ne peut dire ce qu'il sera dans un siècle. Ce qui est indiscutable c'est sa vitalité. Je parcourais hier le quartier chinois, et je ne pouvais m'empêcher d'admirer la forte apparence de cette race, l'intelligence

extraordinaire des expressions, l'activité souple et inlassable des corps et des esprits. N'allez surtout pas vous imaginer des gens enlisés dans d'immobiles traditions. La [p. 69] proclamation de la République chinoise a été saluée ici par un enthousiasme unanime et sincère. Non, pas un instant cette race ne donne l'impression d'être vieillie ou finie. Elle frappe au contraire comme contenant en elle de merveilleux éléments de rajeunissement et d'énergie.

Pour toutes ces raisons le problème jaune reste ici vivant, et il est à croire que l'avenir ne diminuera pas son acuité. Les grandes luttes des siècles derniers ont été des luttes de nations. Il se pourrait que les luttes futures soient des luttes de races. La domination du Pacifique pourrait bien en être le premier enjeu.

[p. 70]

San-Francisco et le canal de Panama

San-Francisco, le 3 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

San-Francisco s'apprête à fêter en 1915, par une Exposition universelle où elle « invite le monde » (*sic*), l'ouverture du canal de Panama. Il est intéressant de rechercher ce que la capitale de la Californie attend du percement de l'Isthme.

Je commencerai par dire que plus j'étudie la question, plus je suis frappé du caractère essentiellement militaire de l'œuvre. Quand, en 1850, la Californie s'est jointe aux États-Unis, ceux-ci n'ont pas eu de cesse que le nouvel État fût relié par un chemin de fer au reste de la nation. C'était une question d'unité politique.

Depuis lors, les intérêts de la nation américaine sur le Pacifique se sont immensément développés. Les Philippines, les îles Hawaï sont tombées entre ses mains. Il est de toute nécessité que la flotte américaine puisse passer rapidement d'un océan à l'autre. Cette préoccupation a été celle du gouvernement de Washington dès 1850, lors de la négociation avec l'Angleterre du [p. 71] traité Bulwer-Clayton, qui envisageait la construction du canal conjointement par les deux puissances. La même préoccupation a été plus visible encore dans le traité Hay-Pauncefote (1900), qui cette fois donnait la haute main aux Américains, sous certaines réserves de nature purement économique. Après la guerre hispano-américaine et l'échec définitif de l'entreprise française du Panama, le gouvernement de Washington a pris énergiquement en main la question. Tout semble devoir être pratiquement fini l'année prochaine.

Sans qu'ils l'avouent explicitement, le premier sentiment des Californiens sera une sorte de soulagement. Jusqu'ici, leur isolement au point de vue naval était réel. Pour parvenir au Pacifique il fallait que les flottes américaines doublassent le cap Horn. Désormais les forces navales des États-Unis passeront aisément d'un océan à l'autre. De ce fait, la supériorité navale du Japon dans le Pacifique devient difficile, et l'autorité militaire de l'Amérique s'accroît d'autant. On peut dire, sans

crainte d'erreur, que c'est dans ce but que le gouvernement de Washington a poussé avec rapidité et sans regarder aux dépenses l'achèvement du canal.

Quant aux répercussions économiques, on les devine dès maintenant. Mais chose curieuse, il n'apparaît nullement comme évident que San-Francisco doive en être le premier bénéficiaire.

On a cru au début que le canal de Panama [p. 72] serait, comme Suez, un canal mondial. Ce n'est pas vrai. Il mettra en contact l'Est des États-Unis avec l'Extrême Orient, l'Est des États-Unis en contact avec la côte occidentale de l'Amérique, et l'Europe en contact avec cette même côte. Mais il ne sera certainement pas un passage entre l'Europe et l'Extrême Orient ou l'Australie. Ce sera en somme surtout un canal américain.

Voyons maintenant en quoi le commerce de San-Francisco en profitera. Jusqu'aujourd'hui, San-Francisco a été essentiellement le port des États-Unis vers l'Extrême Orient. Sans doute, de jeunes rivaux lui ont dérobé une fraction de trafic, par exemple Portland et Seattle. D'autre part la Californie méridionale, autour de Los Angeles devenue une ville énorme, tend à revendiquer son indépendance économique. Cependant San-Francisco reste et restera toujours sans doute le grand port de la côte Pacifique, ce que Marseille est en France pour la Méditerranée, ce que New-York est aux États-Unis pour l'Atlantique : un embarcadère de passagers, une capitale commerciale et financière, une « tête de pont » si l'on veut, pour employer une expression que nous appliquons souvent à notre établissement maritime du Havre. Jusqu'à présent en effet aucun trafic étendu ne pouvait se faire entre l'Amérique et l'Asie que par l'intermédiaire de San-Francisco.

Le percement du canal va changer cela en rendant possible des relations maritimes directes [p. 73] entre le Japon ou la Chine et New-York ou Nouvelle-Orléans. En lisant les statistiques du port de San-Francisco pour 1913, je vois par exemple une exportation de coton brut vers l'Extrême Orient, qui s'élève à plus de 100 millions de francs. Quand le canal sera ouvert, il est presque sûr que ce coton partira directement de Galveston. Je vois aussi, à l'importation, près de 120 millions de francs de soie brute à destination de l'Est des États-Unis. Quand le canal sera ouvert, est-il sûr que cette soie continuera de passer par San-Francisco ? En réalité, il est probable que la plupart des marchandises qui ne seront pas de très grand prix circuleront directement par le canal entre l'Asie orientale et les États-Unis de l'Est.

La position de San-Francisco ne peut manquer d'en être atteinte. J'ai fait l'objection à tous ceux que je rencontrais, notamment à la Chambre de commerce de San-Francisco où j'ai trouvé le plus obligeant accueil. « N'y a-t-il pas ici, disais-je, des gens qui redoutent un peu le canal ? » À vrai dire, ma question devait toucher un point sensible, car on ne m'a pas offert de réfutation péremptoire. J'ai vu même qu'on s'attendait, au moins pour les premières années, à une certaine diminution du trafic maritime. « C'est seulement plus tard, me disait-

on, que nous profiterons du développement général d'activité qui résultera de communications plus faciles entre l'Asie et l'Amérique. »

[p. 74]

Mais, insistais-je, n'attendez-vous cependant pas quelque avantage plus direct, qui explique votre enthousiasme ? À cette question c'est toujours la même réponse qui m'a été faite, et elle représente évidemment le principal espoir. « Ce que nous attendons surtout, m'a-t-on dit, ce sont des communications directes entre la Californie et la Méditerranée qui nous vaudront une immigration blanche abondante. »

Je ne sais si cet espoir sera réalisé. C'est du reste fort possible. Ce langage en tout cas montre bien la préoccupation profonde et persistante de tous les Californiens : constituer une société de race blanche, homogène et capable de vivre et de se développer seule, sans le concours jugé dangereux des races exotiques.

Le programme n'est pas dénué de sagesse. Si la Californie devient un État de population dense (songez qu'elle n'a pas actuellement 2 millions 1/2 d'habitants), si elle réussit à devenir un pays non seulement agricole mais industriel, c'est alors qu'elle développera avec l'Extrême Orient un commerce qui lui sera propre. Et ce sera sa vraie source de prospérité. Car il lui faut s'attendre, et elle s'attend en effet à ce que le canal de Panama lui dérobe une partie du trafic américano-asiatique qu'elle détient aujourd'hui.

[p. 75]

La Vie Politique en Californie

San-Francisco, le 5 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Quand on étudie la politique américaine on commet souvent l'erreur de n'observer que le fédéral. La vie politique des États est à peine moins active et non moins intéressante. Il faut considérer en effet que les États de l'Union ne sont nullement des départements soumis à la direction d'un gouvernement central, mais de véritables républiques autonomes, maîtresses de leur constitution, de leurs lois civiles, de leur gouvernement et de leur administration. J'ai essayé de comprendre la politique de l'État de Californie. Il m'a semblé qu'elle était absolument représentative des tendances actuelles de la démocratie américaine.

Ce qui frappe tout d'abord dans la constitution de l'État ; californien, c'est son caractère complètement, démocratique. Tous les pouvoirs, quels qu'ils soient, dépendent de l'élection par le suffrage universel, qui est doublement universel puisqu'il compte le vote des femmes. Il ne [p. 76] s'agit du reste de régime parlementaire qu'en apparence. Sans doute, il y a bien deux assemblées qui votent les lois. Mais le gouverneur, véritable chef de l'État, est élu par le peuple. Il en est de même des principaux hauts fonctionnaires, *state controller* (finances), directeur de l'instruction publique, etc. Les juges mêmes sont élus. Il en résulte que le conseil des dirigeants ne forme pas un groupe collectif comme un ministère. Chacun d'eux tient directement et individuellement son mandat du peuple.

Même indépendance des autorités locales (arrondissements). Indépendance plus grande encore des municipalités, dont chacune est libre d'organiser sa constitution comme elle l'entend : ici on trouve un conseil municipal avec maire et adjoints, là le conseil municipal est supprimé, et tout le pouvoir est aux mains de cinq commissaires élus directement et pour ainsi dire plébiscités par le suffrage universel. À cet égard, la Californie est en pleine période d'expérimentation. On

peut dire sans exagérer qu'il s'agit là de gouvernement direct par le peuple lui-même. L'expérience est des plus intéressantes.

Les initiateurs de la Constitution américaine, qui s'inspiraient de Montesquieu et croyaient à la séparation des pouvoirs, avaient fait leur possible pour affaiblir l'autorité de l'État ou du moins empêcher qu'elle ne tombât toute entre les mêmes mains. Il est arrivé en fait, pendant tout le XIX^e siècle, que ce sont les [p. 77] grandes entreprises capitalistes qui ont accaparé, directement ou indirectement, la réalité du pouvoir.

En Californie (pour parler de l'État qui nous occupe), c'est la toute-puissante compagnie de chemins de fer du *Southern Pacific* qui, jusqu'à ces dernières années, a été véritablement maîtresse de l'État. Comment les choses se passaient-elles ? La Compagnie s'entendait avec le parti politique au pouvoir, le subventionnait, l'achetait. Dès lors, les fonctionnaires élus n'étaient plus en réalité que, les agents de la grande entreprise. Celle-ci obtenait des Chambres et des fonctionnaires tout ce qu'elle désirait. Les apparences de la démocratie subsistaient : ce n'étaient que des apparences. Ploutocratie, eût mieux exprimé la réalité.

Le poids d'un pareil régime (encore qu'il ne fût pas absolument contraire au développement du pays) a fini par paraître lourd. Des intérêts privés nombreux en bénéficiaient, mais l'intérêt général en souffrait. Il a fini par se rebeller et par donner naissance à une opinion publique hostile à l'hégémonie du capital. La répercussion sur les institutions politiques et sur leur fonctionnement a été curieuse.

D'abord on a travaillé à détruire la puissance des organisations de partis, des « machines » comme on dit ici en parlant des comités. Naguère, les comités organisaient des congrès pour désigner les candidats. Aujourd'hui le [p. 78] choix des candidats est officiellement réglementé à l'intérieur de chaque parti. Dans une première consultation l'électeur s'enregistre simplement dans un parti, il dit : je suis républicain, je suis démocrate. Ceci fait, l'électeur au sein de chaque parti vote une seconde fois pour désigner le candidat qui sera appelé à représenter son parti. Il ne reste plus alors qu'un candidat officiel de chaque parti, et c'est alors seulement que l'élection a lieu. On s'accorde à dire que ce système va briser l'omnipotence des comités.

Ce n'est pas tout. Le peuple, se méfiant de ses élus, a tendu à reprendre directement pour lui l'essentiel du pouvoir. Comme en Suisse, il a établi le referendum, qui lui permet de rejeter une loi votée, et l'initiative, qui lui permet d'imposer directement le vote d'une loi. On est allé plus loin encore avec le *recall*, procédure atténuée de l'ostracisme, qui donne au peuple le droit d'exiger la démission d'un élu même avant l'expiration de son mandat.

On voit que le sentiment qui est la base de toutes ces institutions transformées, c'est la méfiance des élus. La carrière politique aux États-Unis et notamment en Californie avait attiré une telle tourbe de voleurs et d'aventuriers qu'on le comprend. Cependant, si les Américains ont une méfiance innée des assemblées,

par nature irresponsables, ils montrent une tendance croissante à donner leur confiance, par voie de plébiscite, à des individualités séparées, [p. 79] essentiellement responsables parce que toujours sous l'œil et la surveillance du public.

En France, nous nous défendons des individualités trop puissantes et tyranniques en leur opposant des assemblées. Ici, on se défend de l'assemblée irresponsable et tyrannique en lui opposant un homme. C'est en un sens le régime plébiscitaire ; mais il reste démocratique, sans danger de tyrannie, parce qu'on change constamment les hommes.

En ce moment même, le gouverneur est l'homme en qui l'opinion met sa confiance comme champion de l'intérêt général contre l'omnipotence des grandes compagnies. Le vent est à l'interventionnisme, au contrôle des entreprises privées par l'État, en un mot à une politique de socialisme d'État analogue à celle de l'Australie.

Pendant de longues années, c'est la puissance du capital qui a dominé, économiquement et politiquement, les États-Unis. Il en est résulté sans doute une œuvre magnifique et gigantesque. Mais aujourd'hui la masse se révolte contre cette féodalité financière qui l'opprimait tout en la servant. Il semble bien que l'Amérique va connaître, dans les années qui vont suivre, une période de politique véritablement avancée.

[p. 80]

Une nouvelle édition du Bourgeois Gentilhomme

San-Francisco, le 7 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Le Français en voyage se jette sur les journaux pour y chercher les nouvelles de son pays. En ces temps troublés où la politique française est si intense, la curiosité redouble encore. Hélas, la presse américaine m'a bien piètrement servi à cet égard. Le nouveau monde s'intéresse à ses propres affaires, qui ne sont pas les nôtres. C'est à peine si nous existons pour lui.

Pendant le séjour d'un mois que je viens de faire aux États-Unis, c'est à peine si de brefs articles de quelques lignes m'ont appris la chute du ministère Ribot, la formation du ministère Viviani. Les questions que les gens, même cultivés, me posaient prouvaient une ignorance complète des choses de notre pays.

Par contre, il y a ici un sujet qui passionne inlassablement le public. Ce sont les succès mondains des Américains en Europe. Chaque fois que je traverse l'Atlantique, c'est pour moi un [p. 81] nouvel étonnement, un nouvel amusement, de voir l'importance énorme que l'on attache dans la démocratique Amérique aux bulletins de sociétés : on dirait que ce sont des bulletins de victoires.

Je ne résiste pas au plaisir de donner quelques coupures qui seront plus significatives que de longs commentaires. Si j'ai ignoré tout de nos passionnantes luttes politiques, j'ai pu savoir jour par jour la composition de l'élégante clientèle de Ciro's et des grands établissements parisiens où l'on s'amuse.

Écoutez plutôt le commentaire que *l'Examiner* de San-Francisco donne de notre saison parisienne :

« Jamais dans l'histoire de Paris les belles et riches Américaines n'ont si complètement dominé la vie mondaine. Leur brillante et ininterrompue série de réceptions a été si magnifiquement enlevée, que les historiographes de Paris

reconnaissent eux-mêmes à nos femmes américaines le record de la vitalité au point de vue mondain... » Suit une longue liste de noms propres, à propos desquels je note les remarques suivantes, particulièrement suggestives :

« La duchesse de La Rochefoucauld (née Mitchell) est une des reines américaines de la société : ses récentes réceptions chez Ciro's, organisées spécialement en l'honneur des princes européens, ont été un des plus brillants événements de la cité. L'aristocratie anglaise et fran-[p. 82] çaise, et plus spécialement les grands-ducs russes ont été *monopolisés* (*sic*) par Mmes W.-P. Leeds, W.-E. Corey, Anthony Drexel, Harry Lehr, etc. »

Mais voici qui est encore plus fort :

« Mrs Phillip Van Valkenburg, rien qu'un mois après son arrivée à Paris, a décroché un véritable triomphe mondain : cette semaine elle a reçu chez elle des membres des familles Bourbon, Bonaparte et Metternich. » (Le correspondant américain ne s'effraie pas de cette salade royale.) « Du reste le nouvel appartement de la brillante hôtesse aux Champs-Élysées s'est trouvé beaucoup trop petit pour contenir les invités royaux ou nobles qui gravitent dans son orbite (*sic*). Aussi a-t-elle accaparé toute la place libre à l'hôtel Ritz pour offrir un dîner au duc d'Oporto, l'oncle du roi Emmanuel, à la princesse de Bourbon, au prince Charles-Louis de Bourbon, au prince Bonaparte, au comte Wolf-Metternich, au prince Alexis Dolgorouki et à un grand nombre d'autres invités de marque qu'elle a tous emmenés ensuite pour une soirée de musique dans la résidence de la princesse Guy de Faucigny-Lucinge (née Terry), résidence qui a coûté cinq millions de francs (*textuel*). Après le Grand Prix, Mrs Van Valkenburg ira en visite pour une quinzaine au château historique du comte Wolf-Metternich, descendant du grand diplomate, un élégant célibataire qu'elle a invité trois fois cette semaine. »

[p. 83] Vous souvenez-vous d'une pièce fort amusante intitulée « Château historique » ? Vous souvenez-vous aussi d'un certain bourgeois gentilhomme ? Il semble que la lignée ne soit pas éteinte. La puérilité que dénote la citation ci-dessus jette un jour curieux sur la frivolité de la société américaine. Il ne s'agit du reste pas d'un article spécial, mais d'un type d'information courante dont on trouve chaque jour aux États-Unis des centaines d'exemples. Surmenés par l'énorme effort qu'ils font pour mettre en valeur leur pays, la plupart des Américains ne conservent plus ensuite aucune force intellectuelle pour s'intéresser à des questions qui en vaillent la peine,

Que de choses cependant ils pourraient trouver en Europe, dans cette vieille Europe qui reste malgré tout le cœur de la civilisation mondiale ! Mais voilà, ils préfèrent jouer au prince, comme les gosses jouent au soldat.

[p. 84]

Seattle, le grand port du Nord-Ouest

Seattle, (Washington), le 10 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Parmi les « villes champignon » de l'Amérique, Seattle tient une place à part. Son développement est un record de rapidité : 302 habitants en 1860, 1107 en 1870, 3 533 en 1880, 42 837 en 1890, 80 671 en 1900, 237 191 en 1910, environ 250 000 aujourd'hui.

J'avais vu Seattle en 1901. C'était encore une ville moyenne, d'architecture provinciale. J'ai retrouvé une agglomération considérable, des buildings agressifs « écorchant le ciel », des hôtels somptueux, des rues regorgeant de passants, plus brillamment illuminées que nos boulevards et contenant une quantité sans fin de cinémas, de théâtres et de magasins. Ce qui n'était au début qu'un camp hâtivement dressé est devenu une cité vraiment belle et un établissement maritime qui durera.

San-Francisco fut longtemps le seul grand centre urbain de la côte Pacifique. Puis grandirent, au sud Los Angeles, ville de luxe, et au [p. 85] nord Portland, exportatrice de blé et de bois. Portland, ville tranquille et qui semble, sur sa rivière, entre ses collines boisées de sapins, un port de l'Europe septentrionale, est célèbre pour sa richesse assise en même temps que pour son conservatisme, dont elle se fait un mérite et une sorte d'originalité.

Seattle, située non sur un cours d'eau mais au fond du Puget Sound, c'est-à-dire sur la mer même, a un tout autre caractère. Le Puget Sound est un fiord splendide et richement ramifié. Seattle y naquit tout d'abord à titre de petite station de pêche et d'exploitation forestière : quelques maisons de bois entre les arbres et l'eau. L'arrière-pays était vide, avec ses forêts encore vierges et ses hautes montagnes inexplorées.

Nous pouvons nous représenter, par les parties actuellement non-exploitées du Sound, ce qu'était la région autrefois : un fiord aux eaux bleues, bordé de forêts

immenses, avec un arrière-plan de nobles montagnes aux lignes simples, et tout au fond le cône énorme et neigeux du mont Rainier, volcan solitaire qui domine la contrée et fait songer au Fuji-Yama. La douceur du climat, l'éclat de l'atmosphère, l'extrême sinuosité des rivages, tout fait penser au Japon septentrional.

Les pêcheries et les forêts, bien que sources considérables d'activité, n'eussent pas justifié là la présence d'une très grande ville. C'est par les [p. 86] chemins de fer transcontinentaux et par le développement de l'Alaska que Seattle s'est épanouie, non plus seulement en un port local, mais en un port continental, le port du Pacifique septentrional vers l'Alaska et le Japon.

C'est en 1883 que le *Northern Pacific Railway*, venant de Chicago et Saint-Paul, aboutit au Puget Sound. Trois autres transcontinentaux ont été créés depuis et drainent vers Seattle le trafic des États du Nord-Ouest. San-Francisco a perdu de ce fait une fraction de son ancien domaine commercial. Elle est restée la capitale financière du Pacifique américain ; elle n'en est plus le seul grand port.

Cependant, c'est seulement depuis les célèbres *booms* miniers qui ont attiré sur l'Alaska l'attention mondiale que Seattle a connu son fabuleux accroissement. En 1897, le steamer *Excelsior* y arrivait, de l'Alaska, avec 2 millions et demi de francs de poussière d'or ; quelques jours après, le steamer *Portland* débarquait à son tour un chargement de quatre millions ! Ce fut le début, pour Seattle, d'une extraordinaire fortune : on estima que, port d'attache du nouvel eldorado, son avenir était illimité.

La réalité n'a pas, dans l'ensemble, déçu ces espérances. Les *booms* miniers se sont succédé, apportant chacun à Seattle une nouvelle vague de richesse : *boom* du Klondyke, de 1897 à 1901 ; *boom* du cap Nome en 1900, etc. Sans doute le Klondyke n'a pas tenu ses promesses. [p. 87] Mais par contre les mines d'or de Juneau sont en pleine prospérité. D'autre part, l'Alaska se peuple peu à peu, et comme il importe pratiquement tout ce qu'il consomme, il en résulte pour Seattle un courant d'affaires non seulement important mais régulier.

De ce fait, l'atmosphère de Seattle a tendu à se modifier. Il y a quinze ans, c'était comme une annexe du pays minier : les chercheurs d'or la traversaient au départ ; enrichis, ils y venaient dépenser l'argent gagné. Il y eut ainsi pendant plusieurs années, sur le Puget Sound, une capitale de plaisir analogue à ce que dut être San-Francisco il y a cinquante ans. Cet âge héroïque et pittoresque est terminé.

Seattle attend maintenant du canal de Panama un nouveau chapitre de son développement. Ses exportations de blé et de bois vers l'Europe en seront, pense-t-elle, considérablement facilitées.

D'autre part elle espère devenir un port de distribution, à l'importation, pour toute la zone située entre Saint-Paul et le Pacifique. Elle espère même pouvoir, grâce au canal, recevoir plus aisément les matières premières qui lui permettront de devenir un centre industriel et un fournisseur de produits manufacturés pour toute la région jusqu'au delà des Rocheuses. Comme San-Francisco enfin, elle

compte bien recevoir directement par le canal un afflux d'immigration dont elle a grand besoin pour peupler son arrière [p. 88] pays et se constituer une main-d'œuvre qui lui fait cruellement défaut.

Nous saurons bientôt si ces espérances sont excessives. Le port de Seattle en tout cas s'aménage avec une merveilleuse, activité. Sa rade abritée et profonde en moyenne de 66 à 80 mètres est admirable. De superbes appontements de bois sont prêts à recevoir les plus grands navires actuellement existants. La hardiesse de ces Américains ne connaît du reste pas de borne : ici, ils ont comblé un marais pour faire un immense terre-plein destiné à de nouveaux quais ; là, ils sont en train de creuser un canal qui réunira le Puget Sound à deux lacs intérieurs dont les rives sont réservées à la construction éventuelle d'un quartier industriel.

Tout est prêt pour faire demain une ville d'un demi-million d'âmes. Reste à savoir si l'avenir immédiat va réaliser ces rêves superbes. On a malgré tout l'impression d'une cité grandie trop vite. Et si l'on parcourt les États du Nord-Ouest, entre Saint-Paul et la mer, on ne peut manquer de noter que tout cet arrière-pays est encore à peu près vide. En Amérique, il est toujours facile de peupler les villes. Il est plus difficile de remplir les campagnes, qui sont après tout la base vraiment solide de la prospérité d'un pays. Il se pourrait que cette tâche, qui est pour le Nord-Ouest américain la tâche de demain, soit plus longue et plus malaisée que la construction d'une ville champignon, même merveilleuse comme celle-ci.

[p. 89]

La race américaine

Seattle (Washington), le 11 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Y a-t-il une race américaine ? Après avoir traversé tout le Far-West, je me demande un peu si l'on a le droit d'employer cette expression. À vrai dire, cette race existe bien dans une partie du pays, la plus ancienne. Mais au delà de Chicago et surtout des Rocheuses, la foule grossissante et de plus en plus disparate des nouveaux venus ne s'assimile qu'avec peine. Il y a comme une menace de saturation.

A-t-on assez abusé de la comparaison banale l'Amérique du Nord, creuset des races ? Sans doute, l'image est partiellement et même largement vraie. Pendant tout le XIX^e siècle ce creuset a fonctionné avec succès, au moins entre l'Atlantique et le Mississipi. Il en est résulté, principalement dans les États de l'Est et du Central-West, une race d'hommes qui appartient bien en propre aux États-Unis.

Cette race comprend deux types essentiels. Il y a d'abord le type gras et bien nourri, à la [p. 90] carrure épaisse et vigoureuse, aux traits réguliers et lapidaires mis en valeur par une face complètement rasée, au teint remarquablement frais. MacKinley en fournissait un exemplaire représentatif. Il ressemblait à Napoléon empereur, du moins tel que nous le figurent les acteurs de province. Tous les Américains de cette variété se flattent de ressembler à Napoléon. Je ne sais pourquoi on les rencontre surtout dans le parti républicain. Le second type se compose d'hommes secs, nerveux, entièrement rasés eux aussi, au teint brun, au profil accentué en bec d'aigle : quelque chose de l'Espagnol et de l'Indien. Wilbur Right résumait assez bien l'espèce, plus fréquente, je ne sais non plus pourquoi, chez les démocrates.

Ce qui caractérise ce double type ethnique, c'est sa vigueur, sa netteté, son solide équilibre physique, malgré le surmenage nerveux et les estomacs ruinés par l'abus des boissons glacées ou autres, par les repas trop vite avalés. C'est fréquemment aussi son indéniable, et virile beauté. N'exagérons rien cependant ! Je fais, quant à moi, toutes mes réserves au sujet de ces « têtes à caractère » que les Américains se font si volontiers et qui trompent un peu trop les novices : elles tiennent beaucoup à la lèvre rasée, qui dessine fortement l'expression de la bouche ; elles tiennent aussi au regard droit, fixé volontairement vers on ne sait trop quoi, sous un sourcil énergiquement froncé. « C'est [p. 91] un surhomme ! » se dit l'Européen intimidé. Quand on a vu beaucoup de ces figures à caractère, on apprend par expérience qu'elles recouvrent très souvent des esprits fort ordinaires, d'une déconcertante absence d'originalité. On dirait presque que ces masques de héros sont fournis par séries, comme des produits de grande industrie moderne !

Il y a donc une race américaine, pousse nouvelle du vieux tronc anglo-saxon, et l'on a pu croire qu'elle allait indéfiniment digérer et assimiler les nouveaux arrivants, peuplant ainsi d'un type unique et défini par avance l'immense continent. On a cru cela fermement jusqu'à la fin du siècle dernier, tant la confiance dans la valeur du « creuset » était entière. On peut du reste l'espérer encore. Mais il surgit aussi des raisons d'en douter.

D'abord il arrive trop d'immigrants, spécialement si l'on songe que le taux de la natalité chez les vieux Américains de l'Est décroît fortement. L'argument toutefois n'est pas décisif, parce qu'il est de tout temps arrivé des masses énormes qu'on ne désespérait nullement de fondre dans la nation. La vraie raison, surtout apparente depuis un quart de siècle, c'est que la foule des immigrants devient trop disparate, qu'elle tend à se recruter dans des races de plus en plus inférieures, de plus en plus difficilement assimilables.

Autrefois, c'étaient en grande majorité des [p. 92] gens de l'Europe centrale, occidentale ou septentrionale qui traversaient l'Atlantique à destination des États-Unis ; ils conservaient à l'afflux son traditionnel caractère anglo-saxon. Maintenant, ce sont surtout des gens du Sud et de l'Est de l'Europe ; souvent ce ne sont même plus des Européens. Ils arrivent par groupes compacts, parfois organisés en véritables tribus. Une fois installés, ils continuent fréquemment de vivre distincts, avec leurs mœurs, leur langue. Le plus grand nombre sans doute finissent par se fondre dans le milieu ambiant ; mais des minorités de plus en plus fortes forment courant séparé, subsistant à l'état de « colonies » spéciales. On voit des Grecs, des Roumains, des Russes, des Syriens... Il serait tout à fait inexact de dire qu'on est en présence d'Américains.

Telle est l'impression dominante que laisse la population du Far-West. Il y a dix ans, j'ai visité les États voisins du Mexique : Texas, Arizona, New Mexico, Californie du Sud. La foule, dans les villes, les gares, les chemins de fer, était étonnamment bariolée. On distinguait bien une aristocratie, sorte de classe dirigeante (ingénieurs, managers, agents des compagnies de chemins de fer) composée d'Américains authentiques. Le reste n'était qu'une cohue bigarrée, où

Slaves et Méditerranéens donnaient le ton. L'idée ne fût pas venue d'appeler Américains ces gens dont les trois quarts ne parlaient même pas anglais sans accent. Et voilà qui [p. 93] explique bien des choses ! Les récentes grèves minières du Colorado, où l'on a cru voir un anarchisme d'avant-garde, sont le fait d'une bande de Grecs soutenant leurs revendications selon la méthode balkanique. Dans le Nevada, la Californie du Nord, l'Orégon, le Washington que je viens de parcourir, même impression de disparate, de manque de fusion, d'absence de toute race constituée, avec cette différence qu'ici les races septentrionales sont en majorité. Le vieux type yankee, décrit tout à l'heure, est presque absent. On se croirait dans une vague annexe de l'Allemagne. À l'ouest de Chicago et même en Californie, à peine ai-je rencontré une jolie femme. Le genre blond fadasse de la *hausfrau* ou de la *fraeulein* à lunettes domine. Quelle désillusion !

On sait pourtant que l'immigration allemande est tombée à rien depuis vingt ans. Le type germanique, si fréquent, prouverait donc que l'assimilation des Allemands a été beaucoup moins active qu'on ne le dit généralement. D'autre part, par suite de l'afflux slave ou levantin, l'alliage anglo-saxon et protestant, qui avait formé la base de la première race yankee, tend à faire place, surtout dans le Sud-Ouest, à un alliage beaucoup plus équivoque et, disons-le, nettement inférieur. Avec cette matière première médiocre l'assimilation se fait mal, et la qualité de l'ensemble s'en ressent. Il subsiste des résidus.

[p. 94] Les conséquences morales et politiques d'un tel phénomène ne peuvent être qu'importantes. Venus ici pour faire fortune, avec cette idée fixe, universelle et au fond démoralisante qu'ils vont, qu'ils doivent faire fortune vite parce qu'ils sont en Amérique, tous ces gens sont pressés, peu embarrassés de scrupules et féroces d'arrivisme. Quand, dans les rues d'un San-Francisco ou d'un Seattle, vous réfléchissez que les deux tiers des hommes que vous croisez sont là, non pas tout simplement parce qu'ils y sont nés, mais parce qu'ils ont décidé d'y venir avec le but précis d'y « faire de l'argent » et de le « faire » vite, vous ne pouvez vous défendre d'avoir un peu peur. De quoi peuvent bien être capables de tels citoyens ?

Et, si je les appelle citoyens, c'est presque par ironie. Ils en ont le titre. Peuvent-ils bien en avoir acquis le véritable esprit ? La vérité est que, dans de semblables conditions, l'esprit public est faible. Les gens sont pleins d'énergie, d'âpreté pour défendre leurs intérêts particuliers ou de caste. Mais s'agit-il d'un intérêt national dépassant les égoïsmes individuels ou même les contredisant, on ne peut plus compter sur eux. Allez donc proposer aux Américains une forme quelconque de service militaire, c'est-à-dire de sacrifice, vous verrez comme ils vous recevront ! « Ah ! non, s'écrieront-ils, pas comme en Europe ! Ce n'est pas pour ça que nous sommes venus ici ! » Quand il fut question de guerre avec [p. 95] le Mexique, il y a plusieurs mois, nombreuses furent les démissions d'officiers de la milice !

La base nationale de l'État américain – au moins dans l'Ouest, faisons cette réserve – est donc moins solide qu'on ne le pense d'habitude. C'est long de faire

une nation, et il ne suffit peut être pas pour cela de syndiquer des intérêts. S'il fallait demain, pour quelque grande cause, faire appel au dévouement, mieux, au sacrifice de tous, cette mosaïque d'égoïsmes cosmopolites et insuffisamment américanisés pourrait bien risquer de donner des mécomptes.

[p. 96]

Originalité de l'esprit des affaires en Amérique

Seattle (Washington), le 11 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Au plus fort de l'extraordinaire poussée de prospérité qui suivit, aux États-Unis, la guerre hispano-américaine, un spéculateur de New-York me résumait ainsi son système : « C'est bien simple. Tous les matins, en descendant *down town*, j'achète ; tous les soirs, en remontant *up town*, je revends. » Au fond de toute la psychologie des affaires en Amérique il y a cette croyance, cette foi pourrait-on dire, que la prospérité du pays est certaine, que le succès final de toute entreprise y est assuré et que par conséquent on peut compter sur une hausse pour ainsi dire indéfinie. Qu'il y ait de temps à autre d'inévitables crises, on ne l'ignore pas, mais on y pense moins encore qu'ailleurs. « Nous savons bien que nous mourrons, dit le prédicateur, mais nous ne le croyons pas ! » Comme l'enfant, qui croit avoir devant lui un infini de vie, l'Américain est tou-[p. 97] jours persuadé qu'il a devant soi un infini de hausse.

Cela s'explique très bien. On se trouve en présence d'une terre si neuve, si jeune, que certaines lois inexorables de la vie y semblent suspendues. Les pires extravagances ne paraissent pas, comme ailleurs, y récolter leur punition. Ainsi, à l'heure où Cassandre, jugeant par l'expérience européenne, annonce la crise imminente, voici que la découverte de nouvelles richesses naturelles vient redonner à la prospérité un nouvel élan. Au moment où la consommation fatiguée en est au point de saturation, voici qu'une vague inattendue d'immigrants vient ranimer l'armée essoufflée des consommateurs. Les Américains, dans ces conditions, n'arrivent jamais à se figurer que le marasme puisse être un état normal. Même au plus profond des crises, l'espoir est sans cesse prêt à renaître. En Amérique, on a toujours l'impression que c'est marée montante.

Il résulte de cette confiance pour ainsi dire statutaire dans la vertu de l'avenir qu'une foule de précautions financières dont nous nous préoccupons fort en Europe sont laissées ici à la charge d'une sorte de Providence du progrès.

Par exemple, beaucoup de grands emprunts industriels ne sont pas amortis par annuités : on les prévoit remboursables en bloc, à une date donnée, dans quatre-vingts ou cent ans. Si tout va bien, comme on en a la certitude, remboursement ou renouvellement ne seront qu'un jeu. [p. 98] « Mais, suggérons-nous, si tout allait mal ? » Nul ne songe à pareille supposition. Napoléon, à Leipzig, avait-il préparé des ponts pour la retraite ? C'est dans le même sentiment d'optimisme que le public avale des surcapitalisations invraisemblables : à côté du *preferred stock* et des obligations, qui sont censés répondre à l'apport réel, le *common stock* ne représente rien autre que les chances de développement futur de l'affaire. Le procédé, qui donne lieu à des exagérations ridicules et inconnues chez nous, ne scandalise personne : on trouve naturel d'escompter par principe non pas peut-être l'avenir tout court, mais du moins l'avenir américain. C'est toujours de la même source enfin que provient, chez tout Américain, cette idée féconde (quoique parfois décevante momentanément et pour les particuliers) que tout progrès doit « payer », que tout perfectionnement d'outillage est une bonne affaire et qu'il ne faut donc pas attendre les besoins du temps, mais les devancer. L'homme du nouveau monde, dans quelque branche que ce soit, est un pionnier.

Nous allons donc voir constamment dans l'Amérique du Nord, contrairement à l'adage darwinien et au bon sens conservateur des vieux pays, l'organe devancer la fonction. On n'attendra pas que le consommateur ait manifesté ses désirs : on les suscitera en les prévenant. Le chemin de fer, précédant le courant des voyageurs, sera lancé comme une avant-garde [p. 99] dans des régions encore désertes. On édifiera d'énormes hôtels dans des agglomérations de cinquième ordre, non que l'auberge d'hier soit devenue insuffisante, mais parce que l'on compte sur cette réclame même pour attirer ou plutôt pour multiplier les clients. C'est procéder comme la Nature quand elle jette des semences aux quatre vents et les gâche avec une prodigalité sans pareille, absolument indifférente aux pertes et à la casse, parce qu'elle se sent en possession d'inépuisables ressources. Avec ce système en effet il y a beaucoup de risques, et, si le succès final est à peu près assuré, beaucoup d'échecs particuliers. Ceux qui récoltent ne sont pas toujours non plus ceux qui avaient semé. Mais les gens hardis qui vont de l'avant sont un peu dans l'état d'esprit des braves qui s'élancent à l'assaut : chacun d'eux croit que c'est lui qui plantera le drapeau sur la position.

Il y a de l'héroïsme dans cette façon de faire les affaires. Ce serait encore plus beau si les affaires n'étaient pas, selon la formule connue, « l'argent des autres ». Prenons-y bien garde en effet, nous autres Européens, s'il nous arrive d'être associés, comme actionnaires par exemple, à l'un de ces héroïques combats : l'opinion américaine sait si bien qu'il y a des morts dans toute guerre qu'elle ne songe pas un instant à s'étonner qu'il y ait des accidents dans celle-là. Les catastrophes – surtout celles du voisin – sont oubliées avec une phénoménale rapidité. Tant pis [p. 100] pour les victimes ! Personne ne s'en occupe.

L'indifférence pour les intérêts individuels lésés est complète. Les gens sans scrupules, dans ces conditions, ont beau jeu pour tondre en paix les honnêtes moutons. Que l'Européen apprenne donc à se défendre lui-même, non seulement contre ses adversaires, mais aussi à l'occasion contre ses associés. Sinon, qu'il ne s'en mêle pas !

Nous ignorons trop en effet que le baromètre de la moralité commerciale ou financière n'est pas réglé ici comme chez nous. En France, nous n'admettons pas que l'administrateur s'enrichisse quand l'actionnaire se ruine. Il y a là comme une pierre de touche. En Amérique, le cas est si commun qu'il est souvent fort difficile de savoir si une entreprise est vraiment gérée pour elle-même, ou bien si sa substance n'est pas détournée par quelque parasite. Voici par exemple – et qu'il serait facile de citer des noms ! – un chemin de fer en faillite ou sur les bords du gouffre ; mais son président est plusieurs fois millionnaire : il a spéculé sur les terrains que le rail traverse. Même mésaventure d'une autre voie ferrée qui ne dessert que le vide d'un Sahara ; mais son président, qui est en sous-main fournisseur de locomotives, n'y a rien perdu. L'actionnaire n'est pas beaucoup plus avancé si l'affaire, dont il est après tout le co-proprétaire, sert d'enjeu dans la rivalité de grands barons financiers ou de groupes acharnés à s'entre-détruire. Il sera ballotté d'une armée à l'autre, verra les [p. 101] cours s'enfler ou s'effondrer avec un caprice déconcertant, et finalement décuplera son capital ou bien le perdra totalement sans y avoir jamais rien compris. C'est que voilà ! Dans tout cela il ne s'agit pas, mais pas du tout, de lui !

Nous connaissons sans doute en Europe ces opérations qui rappellent un peu celles des flibustiers, mais elles y restent exceptionnelles, et ce n'est pas faire preuve d'imprudence que ne pas les prévoir. En Amérique, elles sont si peu rares que l'opinion les envisage comme des risques normaux auxquels il est raisonnable de s'attendre. Tant pis pour celui qui ne sait pas se ranger du côté du manche, avec le groupe chemins de fer quand c'est vraiment de chemins de fer qu'il s'agit, avec le groupe terrains ou locomotives quand le chemin de fer n'est plus qu'un prétexte. Il faut pour cela être sur place et avoir l'œil ouvert. Aussi les placements américains ne sont-ils pas le fait des gens isolés ou lointains qui ne peuvent s'en occuper qu'à distance ou de façon intermittente. Nos rentiers français en pantoufles ne l'ont pas toujours assez compris. S'ils connaissaient l'atmosphère financière véritable de ce milieu original, ils savoureraient tout le sel du conseil donné par Carnegie, ce vieux malin : « On a prétendu qu'il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier. Moi, je crois qu'on peut très bien le faire. Mais il faut surveiller le panier. »

Surveiller le panier, comme sur les grands [p. 102] chemins ! tout est là. C'est que, malgré certaines apparences, l'Amérique du Nord est encore fort loin de constituer une société tassée, organisée, moralement civilisée comme l'Europe. Ne nous laissons surtout pas abuser par l'argument superficiel des ascenseurs, des salles de bains et des maisons à soixante étages ! Certains touristes sont déçus de ne plus guère rencontrer aux États-Unis le grand chapeau mexicain du chercheur d'or, ni le revolver bien en vedette de l'aventurier d'autrefois. Ils trouvent que la

rue manque de romantisme. Qu'ils percent seulement une mince écorce, et ils auront autant de romantisme qu'ils voudront, car, moralement, combien de mentalités mexicaines, et, financièrement, combien de revolvers toujours braqués !

La vérité est que nous méconnaissons le caractère de ce pays en plein jaillissement d'un merveilleux avenir. Son élan vital, d'une magnifique jeunesse, ne s'est pas encore canalisé en un cours régulier. La période romantique des aventures n'y est pas si close que l'on croit.

[p. 103]

I. – En Alaska

À bord du steamer *Princess Alice*, le 15 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

De Seattle, de Vancouver, il était bien tentant de pousser une pointe jusqu'en Alaska. Plusieurs compagnies de navigation font le trajet Vancouver-Skagway et retour, avec de nombreuses escales, en dix jours. Impossible évidemment, en un si bref voyage, d'étudier le pays. Mais c'est déjà beaucoup de l'avoir vu, d'avoir vécu, ne fût-ce qu'une semaine, dans son atmosphère.

La côte nord-ouest du continent américain, qui fut jadis espagnole et russe, appartient aujourd'hui aux États-Unis et au Canada. Les premiers possèdent, outre la Californie, l'Orégon et le Washington, le territoire d'Alaska, qu'ils ont acheté aux Russes, en 1867, pour la somme dérisoire de 36 millions de francs. Le second détient la Colombie Britannique et tout au nord, derrière une mince bande de côte américaine, le territoire du Youkon, avec les fameux gisements d'or du Klondyke.

[p. 104]

La côte de la Colombie Britannique, telle qu'on la voit entre Vancouver et Ketchikan, premier port de l'Alaska proprement dit, n'a pas encore l'aspect vraiment septentrional. Le bateau passe d'abord, entre l'île de Vancouver et le continent, par d'étroits canaux bordés d'inépuisables et magnifiques forêts de sapins. Les montagnes sont de belle hauteur, avec quelque neige au sommet. Je voudrais pouvoir décrire le calme majestueux de cette nature silencieuse et noble que les hommes n'ont pas encore touchée. Sur les rivages en effet, que pas une habitation ne couvre, la forêt est souveraine. Les arbres géants descendent jusqu'à l'eau ; une senteur de terre boisée, mêlée d'aromes de la montagne, emplit l'air. Nous ne connaissons pas, en notre Europe depuis trop longtemps peuplée, cette odeur pénétrante et délicieuse de la nature vierge.

À Prince Rupert, apparition brusque de la civilisation. Prince Rupert, terminus de la nouvelle ligne de chemins de fer transcontinentale du *Grand Trunc Pacific*, est sans doute la ville la plus jeune du continent américain. La plupart des cartes ne la mentionnent pas encore. Elle date en effet de cinq années tout au plus, et c'est seulement dans quelques mois que la voie ferrée à travers les Rocheuses sera terminée et mise en exploitation.

Actuellement, la ville, qui se complète et s'achève, est dans le plus curieux état de *deve*-[p. 105] *nir*. Située au fond d'un fiord, sur une côte assez abrupte qu'il a fallu aménager à coups de mines, elle s'est établie à la place d'une majestueuse forêt dont on voit par endroits les restes sous forme de racines à demi calcinées, au beau milieu des maisons ; tout a été si vite fait qu'on n'a pas eu le temps de les enlever. C'est du reste une impression singulière, après deux jours de navigation solitaire, que d'aborder à cet immense quai de bois, rempli de wagons, qui sera l'ultime station du *Grand Trunc*.

Tout est déjà prévu pour une grande ville : les rues et les avenues sont tracées, se coupant à angle droit et se numérotant selon l'usage américain : 1^{re}, 2^e, 3^e rue. Pas le moindre pavage. Comme il pleut, c'est un borborygme épouvantable, et l'on est heureux de marcher sur les trottoirs de bois surélevés. Les maisons, toutes de bois sauf une seule, sont d'architecture rudimentaire et font penser un peu aux baraques de nos foires. Comme la moitié d'entre elles sont des hôtels, des bars, des cinémas dont la musique marche en plein jour, on pourrait à certains endroits s'y tromper. Il y a du reste aussi de jolis magasins, mais la division du travail – signe d'une civilisation avancée – n'y existe pas : j'achète des cartes postales chez le pharmacien, qui vend aussi du papier à lettres et des instruments de musique.

Prince Rupert sera peut-être un jour une très grande ville. Les Canadiens en sont persuadés. Le *Grand Trunc* va construire un hôtel – dont [p. 106] on nous montre les plans – qui aura plus de quinze étages et dont la masse pourra se comparer à celle de l'Élysée Palace hôtel de Paris. Magnifique confiance que celle qui fait faire de si grandes choses et suscite la naissance de toute une ville dans un pays encore si profondément isolé !

L'impression d'isolement devient complète quand on pénètre dans les eaux de l'Alaska. Les montagnes se font plus grandioses et plus sombres. La limite des forêts s'abaisse, celle des neiges aussi.

Bientôt, du haut des sommets on voit descendre d'énormes glaciers, qui, rampant sur les pentes comme de gigantesques reptiles, arrivent jusqu'à la mer. Le courant entraîne de gros glaçons d'un vert vif où la lumière se joue. Les jours s'allongent. Le soir, entre dix et onze heures, des restes de lumière traînent indéfiniment sur les eaux ; on dirait que la lueur du jour a été emprisonnée sous la calotte des nuages et ne peut plus s'en aller ; on ne voit plus d'où elle vient, et cela fait un éclairage étrange, absolument nouveau pour ceux qui, comme moi, n'ont jamais vu les pays du Nord.

Le vide est, si possible, plus accentué encore qu'en Colombie Britannique. Il n'y a que de petits ports de pêche et des établissements miniers.

Wrangel, création des Russes, est le type du port de pêche. La mer, absolument entourée de [p. 107] sommets neigeux, y semble un lac. Les maisons de bois, presque toutes bâties sur pilotis, y ont je ne sais quel air japonais. Du reste, les blancs ne sont là qu'en minorité. La pêche est faite presque exclusivement par des Japonais et par des Indiens dont le type, déjà mongol, fait pressentir l'Asie septentrionale voisine. Leurs totems, poteaux de bois grossièrement sculptés qu'ils dressent devant leurs demeures, constituent un spécimen d'art primitif qui rappelle les premiers âges de l'humanité. Notre civilisation n'est plus ici que posée sur un fond plus ancien de barbarie. Et c'est l'aspect typique de l'inépuisable profusion de côtes, d'îles, de fiords, de canaux, de bras de mer enchevêtrés qui constituent le pays de l'Alaska.

L'établissement minier fait avec le port de pêche un absolu contraste : civilisation occidentale sous ses formes les plus brutales, activité sans repos, impatience non dissimulée du gain, quelle différence avec le calme paresseux de l'Indien ! Telle est l'impression que m'a laissée une courte escale, en pleine nuit, à Juneau, capitale de l'Alaska et centre le plus important des mines d'or.

Imaginez un fiord étroit et profond, une petite rue d'eau entre deux énormes bordures de montagnes rocailleuses, puissantes et sans grâce. Il est onze heures du soir, et le crépuscule interminable de ces régions n'a pas encore tout à fait achevé de mourir. Tout à coup, au détour [p. 108] d'un cap, trois petites villes illuminées apparaissent, deux d'un côté, la troisième en face. Maisons et usines minières sont accrochées aux pentes si abruptes qu'on dirait des murs. Dans la demi-obscurité, ces centaines de fenêtres éclairées font penser à un joujou d'enfant, préparé tout exprès pour le plaisir des yeux.

Mais le bruit des machines qui broient le minerai, l'activité de ces usines au travail nuit et jour rappellent la pensée à une réalité plus brutale ; tous les hommes qui sont ici n'y sont venus qu'avec la pensée obsédante de « faire de l'argent » et de le faire vite. Évidemment, dans ce camp minier la vie ne s'arrête jamais. À minuit, je descends un quart d'heure dans la grande rue, bâtie sur des pilotis de bois, tant l'espace manque entre l'eau et la montagne : tout est illuminé à profusion ; les bars et les établissements de jeu sont ouverts, ainsi que les boutiques ; les cinémas fonctionnent, et le bruit agressif des pianolas emplît l'air... Mais la sirène du bateau me rappelle et m'arrache à cette étrange vision nocturne de ce que nous appelons la civilisation.

[p. 109]

II. – En Alaska

Skagway (Alaska), le 17 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Skagway, déformation anglaise du nom indien Sikagua (la demeure des vents du nord), est le port du Youkon. On ne peut atteindre le pays d'or du Klondyke sans y passer.

En 1897, année du grand *boom* qui appartient à l'histoire, ce Skagway, en une éruption soudaine, était devenu une ville de 15 000 habitants. Disons-nous une ville ? C'était plutôt un camp, et le plus extraordinaire des camps. De tous les pays du monde, des aventuriers, des chercheurs d'or, des chercheurs de fortune s'étaient rassemblés là, en route pour le dangereux voyage de Youkon – pas de police, à peine de lois dans cette société improvisée et singulière. On parle encore ici d'un certain « soapy Smith », outlaw de dernier ordre qui, entouré d'une bande de ses pareils, avait réussi à se saisir, dans Skagway, de ce qu'on pourrait appeler le pouvoir. Il réglementait tout à sa manière, pressurait les nouveaux venus et leur faisait payer, sous [p. 110] forme de droits de péage, une véritable rançon. Bien qu'ancienne seulement de quinze ans, l'époque de soapy Smith est bien loin aujourd'hui. L'excitation du *boom* est tombée ; le Youkon, tout compte fait, n'a pas tenu ce qu'on attendait de lui ; Dawson City, sa capitale, est en demi-décadence, et Skagway n'est plus qu'une ombre.

C'est, au fond d'un fiord profond et dénué de verdure, une minuscule ville de bois, enserrée entre de fortes montagnes neigeuses qui l'oppressent. Il y a des signes d'ancienne prospérité qui soulignent davantage encore l'actuelle déchéance. Quatre grands appontements de bois s'avancent au loin dans la mer à la rencontre des bateaux, mais trois d'entre eux sont abandonnés et tombent en ruine. On voit bien aussi par l'aspect des rues que l'agglomération a été plus grande jadis : la moitié des maisons sont fermées ; voici tout un quartier désert avec des bâtisses de bois qui menacent de s'écrouler ; dans cette solitude, c'est avec une sorte

d'angoisse qu'on cherche des habitants ; on les trouve à peine : quelques employés du chemin de fer, quelques Indiens ; le bruit d'un pianola, qui cherche à galvaniser le silence, est sinistre dans ce désert. Malheur aux spéculateurs qui ont acheté des terrains ici pour les revendre !

Tout l'intérêt du lieu est dans les souvenirs qu'il évoque, souvenirs vieux seulement de quinze années mais que les livres, les guides, [p. 111] les pionniers de la première heure rappellent aujourd'hui comme de l'histoire.

Skagway n'était qu'un passage, une étape nécessaire. Le Klondyke était le but final, la terre promise, passionnément désirée et recherchée. Pour l'atteindre il fallait d'abord gravir la chaîne côtière, à travers de périlleux défilés, jusqu'au col de White Pass, ligne de partage des eaux entre le Pacifique et l'Océan Glacial. On gagnait ensuite, en affrontant de nouveaux dangers, le fleuve Youkon, que l'on descendait jusqu'à l'emplacement où se trouve Dawson City. De Skagway à Whitehorse, endroit où le Youkon devient navigable, il y a environ 180 kilomètres ; de Whitehorse à Dawson City, environ 700 kilomètres. Un chemin de fer a été construit jusqu'à Whitehorse. On navigue ensuite sur le Youkon dans de beaux bateaux fluviaux.

Mais les premiers chercheurs, qui en longues caravanes s'élançaient à la recherche de l'or, furent obligés de faire le trajet à pied, dans les conditions les plus rudes, parfois les plus dangereuses.

On peut s'en faire une idée en allant par le chemin de fer jusqu'à White Pass. Derrière Skagway, deux ou trois kilomètres à plat ; puis, de suite, sans transition, c'est la montagne, la haute montagne. Dans ces régions déjà septentrionales, il suffit de monter à 2 ou 300 mètres pour trouver l'aspect de nos plus hauts sommets : neige, lacs alpestres, chaos de rochers, glaciers [p. 112] suspendus dans les airs. Plus de végétation, rien que des herbes et des fleurs sauvages. La vallée finit si brusquement au seuil de ces escarpements que le chemin semble ne mener à rien. Quel courage dut être celui des premiers arrivants s'engageant dans ces gorges désertes dont aucune route n'ouvrait l'accès.

L'afflux des chercheurs d'or était tel qu'il leur fallait attendre pour pénétrer dans les gorges de White Pass. Bien vite une piste avait été tracée. Du chemin de fer on en voit encore les restes, à demi envahis par les arbustes et les mauvaises herbes ; de-ci de-là, quelque petit pont écroulé, la construction du chemin de fer ayant rendu la route inutile. Et il y a quelque chose d'émouvant à voir ces premiers et rudimentaires efforts d'une armée d'hommes qui, comme dans les migrations historiques, marchaient soutenus par leur rêve, à la recherche de la richesse et du bonheur. Voici, tout le long de la vallée, leurs petites cabanes de bois ; elles sont vides ; mais elles ont résisté à la pluie et à la neige. Plus loin, c'est au carrefour de deux vallées une auberge qui servait d'étape, au seuil d'un difficile passage : la maison en bois subsiste, à demi ruinée ; elle abritait, me dit-on, les voyageurs par grandes masses ; des milliers y attendirent que la route devant eux fût libre de la foule qui l'encombraient. Ce n'était, du reste, que le commencement des périls. Les chevaux, mal nourris, s'effondraient souvent sous leur charge, et de

l'autre côté de [p. 113] la ligne de partage des eaux, des rapides dangereux attendaient le voyageur.

Le chemin de fer permet au touriste, aujourd'hui, de se faire une idée approximative des terribles souffrances qui durent être éprouvées là. Nous sommes en juillet, et le froid est intense ; la région traversée est entièrement déserte, pas une demeure, pas un être vivant. À White Pass, frontière entre l'Alaska américain et le Youkon canadien, les deux drapeaux flottent, mais pas un employé n'apparaît. À Lake Bennett, petite station où un lunch sommaire est servi, tout a été apporté : le lieu est sans ressources.

C'est là hélas qu'il faut m'arrêter, pour retourner en arrière. Le voyage jusqu'à Dawson demanderait cinq jours de plus. J'y trouverais sans doute tout le confort désiré, mais non plus la prestigieuse excitation de naguère, qui paraît tout de rêves dorés.

En redescendant vers Skagway, je songeais que cette étroite vallée rocheuse, sous son ciel en grisaille du nord, était après tout semblable à beaucoup d'autres. Et cependant une intense poésie se dégageait de ces pentes abruptes, de cette piste à demi effacée, de ces humbles cahutes ruinées. N'y a-t-il vraiment, me disais-je, que quinze années écoulées depuis le fameux rush du Klondyke ? Mais ces quinze ans sont un siècle, car, dans le souvenir des hommes, déjà ces lieux ont pris la majesté d'un théâtre de la grande histoire.

[p. 114]

Le Boom de Calgary

Calgary, le 25 juillet 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Calgary, située au pied des Montagnes Rocheuses canadiennes dans une position assez semblable à celle de Denver, était il y a dix ans la capitale du pays des « ranches », c'est-à-dire le centre du grand élevage des prairies : elle avait alors cinq ou six mille habitants. Depuis lors, l'énorme développement de l'Ouest dont nous parlons plus loin en a fait une cité de plus de 80 000 âmes.

On m'avait dit de différents côtés : vous allez trouver Calgary en plein *boom* ; non pas un *boom* de terrains (il a déjà eu lieu) mais un *boom* de pétrole. Les Calgariens croient avoir trouvé dans leurs environs une immense nappe de pétrole souterraine, et ils sont en train d'en escompter par avance les richesses par une folle spéculation.

Je m'imaginai que ce *boom* n'aurait guère de répercussion visible aux yeux du touriste : peut-être quelques conciliabules dans l'antichambre [p. 115] des banques, ou quelques rubriques spéciales dans la partie financière des journaux. Aussi fut-ce avec un étonnement amusé que je tombai dans une ville bouillonnant, à la lettre, d'excitation.

L'hôtel monstre du *Canadian Pacific Railway* (quinze étages et la masse d'un building en forme d'armoire double) regorgeait de monde, presque exclusivement des hommes. Manifestement, tous ces gens qui s'entretenaient avec animation dans le hall de l'hôtel parlaient pétrole. Nombreux en effet sont, me dit-on, les capitalistes ou financiers de New-York, Montréal ou Chicago qui sont venus à Calgary et y séjournent pour étudier la situation.

La situation est assez simple. On connaissait depuis longtemps l'existence probable d'une nappe de pétrole dans le sous-sol voisin de Calgary, mais on n'avait encore réussi aucun sondage, lorsque le 14 mai dernier la Compagnie Dingman fit jaillir une source si abondante du précieux liquide qu'on fut obligé de

la boucher, de peur de tout perdre, faute d'accommodation suffisante pour la recueillir.

L'impression à Calgary fut extraordinaire. À proprement parler, ce fut de la folie. Quelques initiés avaient connu la nouvelle tard dans la soirée. Le lendemain matin, toute la population ne pensait plus qu'au pétrole (oil en américain) : les sténo-dactylographes, les demoiselles de magasin, les employés, les fonctionnaires [p. 116] même abandonnaient leurs bureaux pour courir dans les banques, dans les sociétés immobilières, à la mairie, partout où ils croyaient possible d'acheter ou de revendre soit des actions, soit des options, soit les permis de prospecter qu'il est nécessaire d'obtenir du gouvernement pour forer les puits.

Immédiatement des sociétés se formèrent, et autour d'elles naquirent subitement des bataillons de courtiers qu'on ne peut comparer qu'à une génération spontanée de mouches. Suivant l'habitude américaine on créait des sociétés à un capital purement nominal, pour jeter les actions sur le marché à un prix ridiculement inférieur au pair. On créait aussi des coupures d'actions si petites qu'elles pouvaient vraiment tenter toutes les bourses comme un billet de loterie. Le prix général d'émission était de 10, 25, 50, 70 sous pour le pair d'un dollar (100 sous).

Le public américain est essentiellement joueur : la population se précipita aux caisses d'épargne, aux banques, partout où elle pouvait réaliser de l'argent ; certains hypothéquèrent leur maison ; une ménagère mit son fourneau en gage le matin après le départ de son mari : le soir, elle avait eu le temps d'acheter un titre et de le revendre et par-dessus le marché de reprendre son fourneau avec un joli bénéfice avant le retour du mari qui trouva le dîner cuit à point.

Le *boom* dure maintenant depuis trois mois, et la rue est toujours pleine de son excitation. [p. 117] Le pétrole (oil) apparaît à Calgary comme une obsession. Des bourses libres ont surgi de tous côtés ; l'une, le *Majestic oil exchange*, fonctionne dans une salle de cinéma à toute heure du jour, et même le soir après dîner : j'y vois, par une chaude soirée, des courtiers transpirants, en manches de chemise, qui discutent et hurlent des cours dans un petit boxe de bois. Le *Public oil exchange* s'est installé au rez-de-chaussée d'un grand building en construction : au milieu les *brokers* (courtiers) s'agitent ; tout autour chacun d'eux a son bureau, sous forme de baraques de bois analogues à celles de nos foires. L'agitation est intense, la foule se presse, les hommes amènent leurs femmes, et celles-ci traînent leurs enfants qui font ainsi un précoce apprentissage de la finance, quand ils ne font pas concurrence par leurs cris aux appels des courtiers. Les affaires ne sont du reste pas limitées aux bourses : pas de boutique en ville qui ne vende des titres. Voici une horlogerie où vous pourriez acheter des montres, mais aussi des actions de la *Trenton oil company limited* à 40 sous, ou des actions de la *Dome oil company* à 95 sous. Voici un marchand de cigarettes qui vend des *Beacon oilfields limited*, et voici un pâtissier qui offre de louer sa devanture aux réclames des financiers. Je suis tout étonné de trouver un épicier qui vend, lui, non des actions de pétrole, mais de véritables bidons de pétrole, hélas californiens !

[p. 118]

Quant au pétrole de Calgary, il est encore chez les financiers et pas encore chez les épiciers. Le puits Dingman est le seul qui jusqu'à présent ait véritablement trouvé du pétrole ; les autres compagnies « donnent les meilleures indications », leurs administrateurs « ont confiance que leurs puits vont donner », ils affirment que « les chances semblent bonnes de trouver prochainement quelque chose.... »

En réalité, le Dingman excepté, personne n'a encore atteint la nappe. Il se peut qu'elle existe, il se peut aussi qu'elle n'existe pas. Tout ce *boom* extraordinaire est donc basé sur une simple espérance. C'est du reste le véritable caractère des *booms* que de consister surtout dans le désordre collectif d'imagination qu'ils suscitent chez les gens. À cet égard, le *boom* de Calgary est typique. Qu'il serait curieux de retourner là dans six mois ou dans un an pour voir la part de réalité qui se cache sous ces fantasmagories.

[p. 119]

Le développement de l'Ouest canadien

Winnipeg (Manitoba), le 28 juillet 1915.

[Retour à la table des matières](#)

Le développement de l'Ouest canadien, depuis le commencement du siècle, a été énorme. Pendant longtemps, les terres immenses de la prairie n'avaient pas été estimées à leur juste valeur. Quand l'expérience eut prouvé que la culture du blé y était non seulement facile mais extrêmement productive, le gouvernement canadien, par une politique suivie d'encouragement à l'immigration, entreprit de peupler ces vastes étendues.

On sait l'effort de propagande accompli, non seulement par lui, mais par la compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique, désireuse d'accroître son trafic et de remplir le pays traversé par ses lignes. L'Europe entière fut sillonnée d'agents canadiens vantant la fertilité de l'Ouest et sollicitant de toutes parts de nouveaux colons.

Cette énorme entreprise de publicité (c'est bien ainsi qu'il faut considérer la chose) a magnifiquement réussi. En 1897, le total des immigrants [p. 120] au Canada était de 21 716. En 1903, les premiers effets de la propagande commençant à se faire sentir, le chiffre montait à 128 364 – et l'on considérait à cette époque ce chiffre de 128 000 comme un superbe record. Mais il devait être étonnamment dépassé. Voici en effet sa progression pendant les dix dernières années :

1905	146.266 immigrants
1910	208.794 –
1911	311.084 –
1912	354.237 –
1913	402.432 –

Sous cet afflux d'hommes, qui se dirigeaient principalement vers l'Ouest, les trois provinces de la prairie (Manitoba, Saskatchewan, Alberta) ont vu leur production de blé croître pour ainsi dire sans arrêt et sans mesure :

MANITOBA

	1890	1911
Surface cultivée en blé	746.000 acres ¹	2.650.000
Récolte du blé	14.666.000 boisseaux	60.190.000

SASKATCHEWAN

	1899	1912
Surface cultivée en blé	328.000 acres	5.384.000
Récolte du blé	6.083.000 boisseaux	107.167.000

ALBERTA

	1903	1913
Surface cultivée en blé	63.000 acres	1.447.000
Récolte du blé	1.200.000 boisseaux	30.500.000

Si l'on songe à l'énormité du territoire canadien, aux surfaces considérables de terres fertiles qui n'ont pas encore été touchées ; si l'on songe [p. 121] d'autre part que, la demande mondiale de blé ne cesse de s'accroître et que les États-Unis sont de moins en moins exportateurs, on comprend aisément la confiance sans bornes que les Canadiens ont dans l'avenir de leur pays. Sans parler des ressources forestières et minières de la Colombie Britannique, sans parler même de l'élevage en Alberta, ils savent que le monde comptera de plus en plus sur eux comme fournisseurs de blé. On peut déjà prévoir le moment où les 100 millions d'habitants des États-Unis absorberont entièrement la production de blé de leur pays et seront obligés de se fournir chez leur voisin du nord.

L'avenir économique du Canada de l'Ouest apparaît ainsi comme parfaitement assuré et reposant sur une base parfaitement solide. Cependant, il n'y a pas à dissimuler qu'il traverse, depuis dix-huit mois environ, une sorte de crise.

Comme c'est invariablement le cas en Amérique dans toutes les périodes de grand progrès, les Canadiens, qui avaient une juste conscience de leurs magnifiques possibilités, ont escompté par avance l'avenir avec quelque excès. La vraie politique à faire était d'attirer les immigrants sur la terre et de les y fixer : dans un pays agricole, la seule base, solide du progrès économique repose sur la terre elle-même. C'est bien ce qu'on a fait sans doute. Mais, dans leur hâte de

¹ Un acre : 4 ares

peupler le pays à tout prix et de faire monter le prix des [p. 122] terres, quelles qu'elles fussent, les Canadiens n'ont pas craint de développer, en même temps que leur population rurale, une population urbaine vraiment excessive. Winnipeg a plus de 250 000 habitants, Calgary plus de 80 000, Edmonton presque autant ; Saskatoon, qui n'existait pas il y a quinze ans, a environ 30 000 habitants.

L'existence de ces villes est sans doute absolument justifiée, mais non peut-être leur si rapide développement. Il y a malgré tout, dans ces centres, une population flottante qui, en cas de crise, pèse lourdement sur le marché du travail. Dans un pays encore à peu près exclusivement agricole, la place de la population est non dans les villes mais à la campagne. On a donc l'impression que les villes sont un peu trop grandes et qu'un tassement est nécessaire. La situation ne redeviendra tout à fait saine que quand une juste proportion entre la population rurale et la population urbaine aura été reconquise. Les pouvoirs publics, les grandes compagnies de chemins de fer s'en rendent parfaitement compte.

Un rétablissement d'équilibre analogue est nécessaire entre les organes économiques qu'on a créés avec une profusion excessive et les besoins économiques réels du pays. En Europe, selon le mot de Darwin, c'est généralement le besoin qui crée l'organe. En Amérique, on crée l'organe, dans l'espoir, dans la certitude qu'il [p. 123] provoquera le besoin. Dans le nouveau monde, c'est du reste généralement un raisonnement vrai, mais il ne faut tout de même pas aller trop vite. Au Canada, dans les dix dernières années, on a ainsi fait trop de chemins de fer (il va y avoir trois transcontinentaux), trop d'hôtels (dans les moindres villes ils sont colossaux et splendides), trop de buildings gratte-ciel. Autour des cités on a tracé trop de rues en vue de l'avenir, sur des terres qui tout simplement devraient être livrées à la culture. Bref, on a partout un peu exagéré.

Il en résulte actuellement une sorte de stagnation générale. Le terme de crise serait excessif parce qu'il n'y a pas eu de catastrophe et que la confiance dans l'avenir demeure, avec raison, entière. Mais les acheteurs de terrains manquent, les salaires ont tendance à baisser, le chômage existe ; enfin l'immigration traverse une période passagère de diminution. En même temps le Canada, qui a besoin du capital européen se heurte à une situation financière mondiale où tout emprunt est fort difficile.

La conclusion est que le développement de l'Ouest marque un temps d'arrêt. La faute n'en est pas à son manque de ressources, ni au manque d'intelligence ou d'activité de ses habitants. Au contraire, il s'agit uniquement d'une crise de croissance due à ce qu'on a voulu récolter trop vite et devancer l'avenir. Mais cet avenir est superbe et certain. Qu'on ait seulement un peu de patience pour l'attendre !

[p. 124]

La déclaration de guerre

New-York, le 4 août 1914.

[Retour à la table des matières](#)

L'Amérique s'intéresse si peu aux choses d'Europe que les journaux locaux ne m'avaient en rien fait prévoir l'approche de la catastrophe. À Vancouver, le 22 juillet, l'opinion se préoccupait exclusivement d'une affaire d'immigrants hindous déclarés « indésirables » et qui prétendaient débarquer de force. À Calgary, le 25, personne ne songeait à autre chose qu'au *boom* du pétrole. C'est seulement le 27, à Winnipeg, que la déclaration de guerre de l'Autriche à la Serbie est venue, d'un coup, me révéler la gravité désespérée de la situation. Autour de moi cependant, sauf les Européens, nul ne semblait s'inquiéter : tout cela se passait si loin ! Même quiétude, même inconscience sur le bateau qui traverse les Grands Lacs et que j'ai pris pour regagner en hâte New-York, via Toronto et Niagara : les gens lisent de fades romans et se contentent de revues illustrées ou de contradictoires journaux. Cependant personne ne peut [p. 125] plus ignorer qu'une crise effroyable se prépare. L'impression d'exil, d'éloignement, de solitude morale, à dix jours de distance de la France menacée, est affreuse. À Toronto, où je m'arrête une heure entre deux trains, le 1^{er} août à midi, l'agitation est intense : mais, renseignements pris, toute cette foule bruyante songe seulement à ne pas manquer ses trains de plaisir du samedi. À Niagara enfin, à cinq heures du soir, j'apprends la mobilisation française, c'est-à-dire la guerre. La chute, entre ses nobles rives peuplées de forêts, continue de tomber avec son habituelle et majestueuse lenteur. C'est la fin d'une journée triomphante de beauté. Ce calme, cette impassibilité de la nature m'étonnent presque !

À New-York, le lendemain matin, l'aspect extérieur de la ville ne laisse deviner rien d'anormal. C'est dimanche, un beau dimanche d'été ; tout est fermé ; la population est à la campagne, les rues paraissent vides. Au consulat de France, où les Français mobilisés – dont je suis – commencent à apparaître, on a reçu simplement ce câble laconique : « mobilisation générale », et toute la nuit le personnel a adressé sans arrêt des milliers de lettres de rappel aux résidents

français de la ville et de la circonscription consulaire. On ne sait rien de plus. On ignore en particulier quand le premier bateau emmenant les mobilisés pourra partir.

Pendant la journée et surtout le lendemain matin, les New-Yorkais commencent à s'émou-[p. 126] voir, parce qu'ils s'aperçoivent à de nombreux indices, parfois fort mesquins, que, bien qu'il s'agisse simplement de l'Europe, les États-Unis pourraient bien, eux aussi, être touchés de quelque manière par répercussion. La vie financière est quasi suspendue depuis plusieurs jours déjà ; la bourse de New-York est close ; les banques opèrent dans le noir et ont comme l'impression d'avoir perdu le contact de l'Europe. Les pays belligérants ayant, en hâte, réalisé tout ce qu'ils ont pu, ce sont eux qui, contrairement, à l'attente, sont créanciers : on me distille péniblement quelques centaines de francs sur ma lettre de crédit, mais le dollar m'est compté au change de 5 francs net, au lieu du cours habituel de 5 fr. 20 ! Les financiers ont l'impression de quelque chose de jamais vu, d'un maelström dont le tourbillon fait sentir jusqu'à eux sa terrible succion.

Ils ne sont pas les seuls à réaliser (c'est le mot anglais, mais le plus expressif) par quels liens multiples et intimes les deux continents sont unis. Détail amusant et significatif, toutes les cuisines d'hôtels sont désorganisées : les chefs et marmitons français, universellement employés, ne prêtaient déjà plus, depuis quelques jours, qu'un œil distrait à leurs plats. Aujourd'hui, ils les abandonnent et partent en masse, mobilisés ou volontaires. Chose plus grave et qui ne laisse pas d'inquiéter les esprits réfléchis, des cortèges nationaux se forment dans les grandes artères de [p. 127] la ville. Les Français, réunis en groupes devant le consulat et l'agence de la Cie transatlantique, sont silencieux et calmes – cette absence de bagout et de réclame me plaît. Mais, à deux cents mètres de là, une bruyante manifestation d'Allemands se déroule devant le *North German Lloyd*. Plus loin, c'est une bande d'austro-hongrois, à peine dénationalisés par leur séjour en Amérique et qui subitement retrouvent la passion, la violence de leur pays d'origine. Les gens soucieux de l'unité des États-Unis ne peuvent s'empêcher de songer à ce bateau des *Mille et une nuits* qui, naviguant près d'une montagne d'aimant, voyait tous ses clous se détacher de lui ! Le premier effet, l'effet immédiat de cette guerre est de révéler le manque profond d'homogénéité du peuple américain, le caractère en somme précaire de son unité morale.

Ainsi, comme de juste, dans les petites choses comme dans les grandes, l'égoïste Amérique s'est dit de suite : « En quoi tout cela va-t-il réagir sur moi ? » C'est bien naturel ! Mais, ceci dit, où vont les sympathies ?

J'ai connu, il y a quinze ans, une opinion américaine qui nous était nettement hostile. Les protestants nous en voulaient à la fois de notre catholicisme et de notre anticléricalisme ; les Anglo-Saxons affectaient de nous dédaigner comme Latins. Selon un vieux jugement, jamais révisé et à peine oublié aujourd'hui, nous étions [p. 128] légers, noceurs, pas sérieux ! L'Allemand, par contre, était prisé : la mode était d'aller chercher dans ses universités le titre aisément acquis de *docktor*. On était en somme malveillant à notre égard. Je souffre encore, dans ma

mémoire, des commentaires injurieux de la presse américaine à propos du naufrage de la *Bourgogne*.

Tout cela, heureusement, est entièrement changé. L'Angleterre, qui jusqu'à l'Entente cordiale nous avait desservi, nous soutient au contraire depuis lors. Et c'est énorme d'avoir l'appoint de ses éloges, déversés régulièrement depuis dix ans à travers ses câbles. Puis, les efforts de notre propagande et notamment de nos universités pour attirer les Américains n'ont pas été vains ; l'échange de professeurs et de conférenciers notables a été excellent. Les plus intelligents des Américains savent maintenant que le Paris où l'on s'amuse n'est pas toute la France et que Paris lui-même ne tient pas tout entier dans le Moulin Rouge. En ces jours de terrible crise, je sens donc autour de mon pays, autour de moi-même en tant que Français, une indéniable et générale sympathie, résultat non d'un calcul, mais d'une inclination sincère. Il est si évident, si aveuglant que nous ne sommes pas les agresseurs ! Et l'on nous admire pour la simplicité fière, la résolution avec lesquelles nous avons relevé le gant et fait honneur au traité d'alliance franco-russe. On me dit, il est vrai, que dans l'Ouest les affinités allemandes sont [p. 129] nombreuses. Je le crois volontiers. Mais je ne rapporte ici que ce que j'ai vu, et je puis bien affirmer qu'en ces premiers jours de la guerre les sympathies spontanées de New-York ne vont pas à nos adversaires.

Remarque singulière, l'Angleterre ne semble pas bénéficier de la faveur presque amicale dont nous jouissons. La vieille notion – si fausse – de la « perfide Albion » flotte dans l'air. Nous sommes au mardi, et l'on attend encore la décision du cabinet de Londres. Les gens que je rencontre ne sont pas encourageants. « Vous verrez qu'ils ne marcheront pas », me dit, sans que je le lui demande, un agent de compagnie de navigation, type de Portugais américanisé, « vous êtes naïf si vous comptez sur ces égoïstes ». Un peu plus tard, à la Douane, où je me débats interminablement dans un invraisemblable maquis de vexations, pour une simple malle (« Ah ! si pareille chose se passait en Amérique ! » disait le héros de Daudet), voici un simple employé subalterne qui, lui aussi sans que je le lui demande, me donne son avis, ses conseils : « Je suis à fond avec vous, mais ne comptez pas sur les Anglais ». Quelque Irlandais sans doute ! Ainsi, nous sommes les chevaliers, et les Anglais sont les calculateurs ! Je sens cette opinion autour de moi. Elle n'a jamais été la mienne, et j'ai confiance dans la franche droiture de nos amis.

Ce qui domine du reste, dans la presse, dans [p. 130] les conversations, c'est l'indignation contre les souverains qui, de sang-froid, ont déchaîné le cataclysme. Leur agression paraît si criminelle, non seulement contre la Serbie mais contre l'humanité elle-même, qu'on la condamne dans les termes mêmes avec lesquels on flétrirait un crime. Un câble – quelque canard bien sûr – annonce l'assassinat de François-Joseph. Et la plupart des gens semblent trouver que l'assassin a fait justice, tout simplement.

Sous cette indignation humanitaire – et qui sera, je le crains, peu agissante – apparaît toutefois une impression plus générale encore : « Quels stupides gêneurs

que ces Européens ! Ne vont-ils pas, avec tout ce remue-ménage, nous faire perdre de l'argent ? » Deux thèses opposées se font jour à ce sujet. Les uns pensent que les États-Unis vont bénéficier de la guerre, parce qu'ils seront les fournisseurs naturels et en quelque sorte nécessaires des belligérants. D'autres, sans nier l'exactitude de ce raisonnement, prévoient la ruine inévitable de l'Europe et redoutent que l'Amérique ne finisse par pâtir d'un vieux continent vidé et désormais sans pouvoir d'achat, client dépourvu de valeur par conséquent.

Enfin, derrière ces considérations d'intérêt matériel, se fait jour un sentiment plus intime, plus personnel, plus instinctif, qu'on n'exprime pas, mais qui éclate. À la banque, où des juifs allemands me font du reste excellent accueil (ils [p. 131] sont si internationalisés !), dans les hôtels où, du manager à l'homme de l'ascenseur, tout le monde me communique sa manière de voir, je sens qu'en petto chacun se dit : « Quelle chance d'être à l'abri de ce côté de l'eau, séparés de cet enfer par 5 000 kilomètres d'océan ! Pas de danger au moins pour nous d'être entraînés sur le champ de bataille ! » C'est à la lettre le *Suave mari magno* de Lucrèce.

Les Américains ne nous envient donc pas, et je le comprends. Ils nous considèrent avec un peu d'effroi, avec de l'admiration parce que nous sommes appelés à la guerre tandis qu'ils resteront au coin du feu, et avec une sorte de pitié sympathique et bienveillante. Mais j'avoue que je ne les envie pas non plus : leur sécurité béate, leur souci de rester à l'écart et surtout de ne pas perdre un dollar dans l'aventure me paraissent d'une platitude excessive. Il y a plus de grandeur chez ceux à qui la bataille s'impose et qui, simplement, l'acceptent.

[p. 132]

Le départ des mobilisés sur la "Lorraine".

En mer, à bord de la *Lorraine*, le 8 août 1914.

[Retour à la table des matières](#)

Tous les mobilisés rassemblés à New-York par l'annonce de guerre étaient impatients de regagner la France au plus vite. Mais allaient-ils le pouvoir ? La Compagnie générale transatlantique assure habituellement un départ hebdomadaire, et la *Lorraine* était inscrite pour quitter New-York le mercredi 5 août, à midi. La chose allait-elle être possible ? On prévoyait sans doute, en raison de l'intervention escomptée de l'Angleterre, que l'Allemagne ne serait pas, même un jour, maîtresse des océans. Cependant des croiseurs allemands écumaient l'Atlantique, et l'on en signalait deux, en particulier, devant la rade de New-York, juste à la sortie des eaux territoriales américaines. Par suite de ce fait le paquebot de la compagnie *Cunard*, qui devait prendre la mer le mardi 4 août, avait ajourné son voyage, puis finalement avait appareillé [p. 133] subrepticement la nuit suivante, tous feux éteints. Les journaux racontaient, d'autre part, les mésaventures d'un autre transatlantique qui n'aurait échappé à la poursuite de vaisseaux de guerre ennemis qu'en rebroussant chemin pour fuir en toute hâte dans la nuit, maquillant ses cheminées pour se rendre méconnaissable !

Tout cela – bien qu'il convînt de faire la part de l'imagination des reporters – n'était pas entièrement rassurant, et le consul général de France hésitait, non sans raison, à donner l'autorisation du départ. Mais le commandant de la *Lorraine*, lui, voulait partir à tout prix. Magnifique figure de marin que ce commandant Maurras : un Toulonnais bronzé, sec, au nez aquilin, à la courte barbe de jais taillée en carré ; un de ces méridionaux silencieux (il y en a), énergiques et sans peur, chez qui l'on s'imagine discerner quelques gouttes d'un prestigieux sang sarrasin. Il a longtemps commandé un sous-marin, et l'un de ses subordonnés dit de lui : « Avec cet homme-là on irait partout, sans même songer à avoir peur de

rien ! » Sans doute a-t-il son plan ou bien des renseignements rassurants, car c'est lui qui l'emporte. Au dernier moment on nous dit que la *Lorraine* partira à l'heure dite, en plein midi.

Les pacifiques Américains sont tout de même un peu ahuris. « Vous ne partirez pas, vous ne pouvez pas partir, nous disent dix personnes : les deux vaisseaux allemands croisent en ce [p. 134] moment même au sortir de la passe ! » Nous préparons nos malles cependant, et cet embarquement où ceux qui restent croient voir une aventure ne manque pas d'impressionner l'hôtel, pourtant considérable, où je demeure. En descendant, le mercredi matin, pour me rendre au transatlantique, je vois bien que tout le monde est au courant : l'homme de l'ascenseur me jette un coup d'œil d'intelligence ; le caissier devant qui j'allonge mes derniers dollars m'exprime ses vœux ; le porteur de malles, après avoir donné ses instructions au cocher, m'adresse un énergique et familier *good luck*. Je n'ai pourtant passé que quatre jours dans ce caravansérail, mais tout le personnel semble m'y connaître. Est-ce naïveté de ma part ? Je crois sentir dans l'air qu'un Allemand ne serait pas expédié avec cette cordialité.

Au quai de la Transatlantique, grande agitation. Les passagers sont presque exclusivement des hommes ; les trois quarts sont des mobilisés. Tous sont confiants, pleins d'ardeur, de gaieté même, mais en même temps sérieux ; les Français des générations qui vont combattre ont appris à ne pas considérer la guerre comme un jeu, ni même comme un sport : ils en savent la gravité. Beaucoup de parents, d'amis, d'Américains sont venus embrasser les partants. Il y a des drapeaux, de nombreux bouquets. Sur les quais voisins, sur les bateaux amarrés à proximité, il y a foule également. D'un grand steamer anglais, [p. 135] tout proche, partent des acclamations : on vient d'apprendre en effet que l'Angleterre « marche » à fond et va combattre à nos côtés. Une petite vedette hollandaise passe, et ses marins se joignent aux hourras des Anglais. Cela ne nous étonne pas : la Hollande, pensons-nous, ne peut que se ranger du côté des défenseurs des petites nations. L'atmosphère est imprégnée de sympathie, et quand nous nous détachons du *pier*, la foule massée sur la rive nous accompagne de longs vivats.

Nous voici maintenant au milieu de l'Hudson. À notre gauche se dessine le profil, toujours un peu effarant, mais non sans caractère, des *sky scrapers* géants. À droite, sur la rive d'Hoboken, on remarque surtout les grands steamers allemands de la *Hamburg-Amerika* et du *North German Lloyd*. Ils sont silencieux et comme maussades. On les sait désormais bloqués – ils ne sortiront plus.

Mais un spectacle magnifique et profondément émouvant nous attend. Le départ de la *Lorraine*, les risques qu'elle peut courir, le caractère déjà presque militaire de ses passagers ont sans doute été répandus par la presse. La *Lorraine* aujourd'hui n'est pas un navire comme un autre. Il n'a pu toutefois y avoir de mot d'ordre donné. Qui l'aurait donné ? Et cependant, des centaines de bateaux de toute espèce et de toute forme qui sillonnent ces eaux surpeuplées s'élèvent, se propagent et nous suivent jusqu'à l'Océan [p. 136] la plus grandiose manifestation

d'estime et de bon vouloir qui se puisse imaginer. Du canot à pétrole au paquebot transatlantique, en passant par l'informe *ferry-boat* à trois étages, le cargo négligé, le yacht élégant, chaque bateau que nous dépassons ou croisons nous salue du drapeau et de trois coups de sirène. Le bruit est assourdissant, même dans ce lieu où le calme n'est assurément pas la règle. Rendant consciencieusement saluts et coups de sirène, la *Lorraine* avance lentement, au milieu de cette manifestation sans précédent, comme dans une sorte de gloire : voici la Batterie, pointe extrême de la cité de New-York proprement dite ; voici la statue de la *Liberté* ; voici les *Narrows*. Puis la passe s'élargit, voici la mer : une brise fraîche s'élève, et subitement c'est la quasi-solitude, soulignée d'un silence qui n'est plus coupé que par le bruit du vent et le clapotement des vagues.

On s'attend à entrevoir au loin les croiseurs ennemis, tandis que la *Lorraine* restera volontairement à l'abri sur la limite des eaux territoriales. Mais rien n'apparaît. Le commandant a évidemment eu ses informations ; il a su qu'il pouvait raisonnablement mais crânement partir en plein midi, sans cacher son drapeau. Cependant tout danger n'est pas absent, il faut prendre de sérieuses précautions. Les passagers ne tardent pas à s'apercevoir en effet que la direction prise est anormale : au lieu d'aller vers l'est on pointe au nord. Le soir, tous les feux sont [p. 137] éteints, les hublots calfeutrés ; le pont promenade, hermétiquement clos de toiles, est sinistre comme une sorte de tunnel. Le lendemain, nous apercevons toujours une côte à bâbord, la Nouvelle-Écosse sans doute. Un peu plus tard, comme le soleil vient de se coucher, un feu suspect est signalé à l'horizon : la *Lorraine* subitement change de direction et s'éloigne au plus vite. Le commandant nous dit le lendemain qu'il y a eu simplement un léger accident : la barre tout à coup bloquée. Mais nous ne le croyons pas et pensons plutôt qu'il évite – avec raison – les mauvaises rencontres. Là se bornent les péripéties de ce voyage que les prudents Américains nous déconseillaient tant d'entreprendre !

Le vendredi soir, nous apercevons au loin le phare de Terre-Neuve. Tout le continent américain est maintenant derrière nous. Nous le quittons sous cette impression que la justice de notre cause est éclatante et que les Américains voient en nous les défenseurs de la liberté du monde. Mais pensons-nous seulement encore à ces États-Unis où je viens de vivre deux mois ? Le sans-fil vient de nous apprendre la prise de Mulhouse ! Depuis le quai de New-York nous ne sommes plus dans l'atmosphère du nouveau monde, mais par avance dans celle de la Patrie, où chacun a hâte de rejoindre la place que lui assigne son devoir.