

CHAPITRE III

INAUGURATION D'UN TUNNEL

Où l'on voit un chemin de fer passer sous un bras de mer
et le président Roosevelt mettre en branle un train à
500 kilomètres de distance.

*« Vous êtes prié d'assister à l'inauguration
du tunnel de l'Hudson, qui aura lieu le lundi
24 février, à quatre heures du soir. Le prési-
dent Roosevelt appuiera lui-même, à Maison-
Blanche, le bouton électrique qui mettra en
marche le train inaugural. »*

C'est en ces termes que M. Hughes, gou-
verneur de l'Etat de New-York, et M. Mc
Gowan, président du Conseil municipal de
New-York, me convièrent à l'inauguration

de ce que les Américains considèrent comme la première merveille du xx^e siècle, c'est-à-dire à l'ouverture du tunnel qui, passant sous ce bras de mer qu'on appelle l'Hudson, relie aujourd'hui l'Etat de New-York à l'Etat de New-Jersey.

Depuis plus d'un siècle, depuis toujours, les ouvriers, employés, commerçants, industriels que leurs affaires appelaient de l'autre côté de la rade, prenaient un des lourds et majestueux ferry-boats pour traverser. Un jour, un jeune avocat — il s'appelait William Mc Adoo — eut une idée : « Pourquoi ne pas creuser un tunnel sous le lit du fleuve et traverser en chemin de fer? » M. Mc Adoo n'avait point d'argent et avait peu d'amis. Il n'y avait aucune raison spéciale pour que la Destinée le chargeât de relier par un réseau de fer l'île de Manhattan avec la terre solide d'Amérique. Mais M. Mc Adoo accrocha sa vie, son énergie, son intelligence à son idée et, à force de persistance et de volonté, il arriva peu à peu à l'ancrer dans le cerveau d'autres hommes... Huit ans, il fallut huit ans

de travail ininterrompu pour creuser une voûte de 1.500 mètres de long sous l'Hudson. On dut employer jusqu'à 6.500 hommes à la fois et on dépensa jusqu'à 400 millions de francs. On eut à vaincre des difficultés qui, à certaines heures, parurent insurmontables; mais on triompha de tout, de la nature et des hommes, de la résistance du sol et de l'apathie des êtres; on persévéra avec enthousiasme, avec fureur...

Et voilà comment, le lundi 24 février 1908, on aboutit...

* * *

Je descendis dans un souterrain fort obscur où une gare était aménagée, très semblable à nos gares du métro. Un train électrique se trouvait amarré au quai et des ombres cherchaient à tâtons une place dans ce train. Il faisait nuit noire et il n'y avait point de courant. Le courant était fermé et le programme portait que seul, M. Roosevelt, de son cabinet de Washington, aurait le pri-

vilège de l'ouvrir. Un fil spécial avait, en effet, été aménagé qui reliait le courant à la demeure présidentielle. Quand M. Roosevelt appuierait sur le bouton, il y aurait de la lumière et de la force; si M. Roosevelt n'appuyait pas, eh bien, on resterait dans l'obscurité et l'immobilité.

A quatre heures moins cinq, les gouverneurs des deux Etats de New-York et de New-Jersey font leur apparition dans les catacombes. M. Hughes, gouverneur de New-York, demande une feuille de papier et un crayon, et, à la lueur d'une bougie, il rédige le télégramme suivant :

PRÉSIDENT ROOSEVELT. WASHINGTON.
Every thing is ready (Tout est prêt).

Puis, il se précipite dans le train.

On attend dix minutes environ : c'est le temps que la dépêche doit mettre pour parvenir à Maison-Blanche. Pourvu au moins qu'elle ne se perde pas en route !

Mais brusquement on entend un dé clic. La lumière jaillit, blanchâtre, éblouissante,

le moteur ronfle, le train s'ébranle, nous roulons... La dépêche est bien arrivée à destination et M. Roosevelt a bien voulu appuyer le bouton électrique du courant...

Pendant huit kilomètres, nous longeons l'Hudson, brûlant en route diverses stations. Puis, brusquement, la voie fait un coude, elle s'enfonce dans les entrailles de la terre et plonge dans un boyau humide et étroit... Nous voilà sous le bras de mer, à l'endroit où il est large d'un kilomètre et demi environ et où la profondeur des eaux atteint de 25 à 30 mètres.

Quand on fut arrivé au beau milieu du fleuve, le train ralentit et une grande gerbe de feu coloré indiqua que l'on était à la frontière des deux Etats de New-York et de New-Jersey. Les gouverneurs semblèrent éprouver une grande joie de cet événement, car ils se congratulèrent, se faisant mille salamalecs; mais, moi, je songeais avec inquiétude que nous avions, en ce moment, cent pieds d'eau au-dessus de notre tête et que les transatlantiques les plus grands du

monde étaient en train de naviguer sur mon crâne...

Enfin, le train ressortit des profondeurs du sol, remonta à la surface, et s'arrêta. Nous avions mis onze minutes pour faire le trajet total.

— Mais, demandai-je alors au président du Conseil municipal de New-York, combien de temps les ouvriers qui traversent l'Hudson gagneront-ils en prenant le train au lieu du ferry-boat?

— Ils gagneront un temps énorme, me répondit M. Mc Gowan; ils gagneront presque dix minutes !...

Toute la différence des deux mondes tient dans cette réponse. En Amérique, on dépense 400 millions pour gagner dix minutes; en France, on ne dépenserait pas 400 francs pour gagner une journée.

* * *

Cependant, trois jours plus tard, un brouillard épouvantable s'abattit sur l'Hudson,

arrêtant toute navigation. Les ferry-boats durent cesser leur service et le tunnel Mc Adoo se trouva être le seul lien de communication entre New-York et le continent américain. Ce jour-là, les trains inaugurés de l'avant-veille eurent à transporter 170.000 voyageurs d'un seul coup au lieu des 25 ou 30.000 sur lesquels on comptait. Il n'y eut néanmoins pas un heurt, pas un arrêt, pas un incident, pas une bousculade. Les 170.000 voyageurs furent passés comme si la Compagnie, née d'hier, avait trente ans d'existence et comme si elle n'avait jamais fait autre chose. Il y eut assez de matériel, assez de force électrique, assez de personnel, assez de guichets, assez de billets, assez de tout...

C'est qu'au fond ce tunnel portait, comme le reste, l'empreinte du génie américain — de ce génie qui, quand il réalise un progrès, le réalise complètement, grandement, définitivement.

CHAPITRE IV

ÉMIGRANTS

De la gare Saint-Lazare à Ellis Island. — Comment la misère d'Europe s'en va et comment l'Amérique la recueille. — L'indifférence du Vieux-Monde et la sollicitude du Nouveau.

J'avais, à Paris, vu partir des émigrants. C'était un vendredi soir, à la gare Saint-Lazare, vers minuit. Cinq ou six cents êtres faméliques, cinq ou six cents paquets de chair humaine étaient entassés en deux ou trois salles d'attente et, comme les salles étaient trop petites, il débordait quelques corps ici dans l'escalier ou là dans une encoignure de la salle des Pas-Perdus. Pauvres hères de tous pays et de tous climats ! Lamentable

déchet de tout un continent ! Il y avait des hommes et des femmes, des vieillards et des enfants pieds nus ; il y avait des Roumains aux cheveux crépus et des Allemands au teint roux, des Maltais au visage cuivré et des Hellènes aux dents blanches ; il y avait des Russes et des Croates, des Monténégrins et des Espagnols ; il y avait des Italiens, ah ! des Italiens surtout...

Je revois encore deux petites Siciliennes, des enfants presque, avec leur mantille épinglée sur la tête et leurs grands anneaux d'or accrochés aux oreilles. Elles étaient parties de là-bas, du pays divin de soleil et de lumière, sans bagages, sans manteaux, sans couvertures. Un fichu cachait mal la nudité d'ambre de leur cou et ne cachait pas la toile colorée de leur corsage. Dans la nuit froide et brumeuse, sous la lueur pâle des lampadères électriques, elles apparaissaient telles qu'on les voit en leur contrée de mirage, près de cette mer d'azur qu'illuminent les rayons d'un éternel soleil... Et cela était triste infiniment.

Je revois toute cette écume de la misère effrayante de tout un monde : pauvres femmes tenant entre leurs mains tremblantes le chiffon de papier sur lequel est inscrit le nom de la ville inconnue vers laquelle on les pousse, là-bas, très loin, au fond de quelque prairie américaine, dans quelque steppe canadienne ; pauvres fillettes, aux jupes courtes et aux boucles blondes, enfants de cinq et six ans, arrachées à la chaumière natale, les traits déjà décomposés par le charriement du chemin de fer et qui, derrière la buée d'une vitre de la salle des Pas-Perdus, plongent leurs regards, leurs grands regards dilatés par la fatigue, dans ce tourbillon sombre que, par delà la place du Havre, elles entendent mugir à leurs pieds et qui s'appelle Paris.

Et je revois encore, à la dernière minute, quand ce troupeau humain eut été extrait des barrières derrière lesquelles on le parquait, quand toute cette lamentable tourbe eut été enfermée dans des wagons de troisième classe, aux lueurs falotes et tremblantes, quand le train bourré, chargé de cette chair

de misère, haletait déjà le long du quai mort, où pas une main vers les portières ne se tendait, quand un coup de sifflet strident eut déchiré le silence de la nuit, je revois encore un retardataire, un voyageur accourir à perdre haleine. Celui-là portait deux grands cartons, déjà effrités, sous chaque bras et, comme une bête aux abois, dans ses dents — oui, vous avez bien lu, dans ses dents — il tenait son enfant !...

J'avais, à Paris, vu partir des émigrants. J'ai voulu les voir arriver à New-York.

* * *

En pleine rade, à l'ombre même de la statue de la Liberté éclairant le monde, une petite île, l'île Ellis. Un bâtiment en brique s'y dresse, surmonté de quatre tours, et fait songer à la gare que connurent deux expositions universelles au Champ-de-Mars. C'est dans ce bâtiment, c'est dans cette île que vient s'engouffrer tout ce que le Vieux-Monde

déverse sur le Nouveau. Aucun émigrant, d'où qu'il vienne, n'est admis à débarquer sans avoir passé par le filtre d'Ellis Island.

C'est bien un filtre, en effet. Le haut commissaire de l'endroit, M. Robert Watchorn, qui est le souverain absolu de ce petit royaume, m'en a fait courtoisement les honneurs, et j'ai eu la sensation d'un laminoir gigantesque qui ne laisserait passer un flot immense que goutte par goutte.

Voici, entre deux grillages de fer, des conduites interminables qui vont, viennent, se replient, serpentent; c'est par là que circule le troupeau humain quand il débarque. Justement, ce matin, la *Bretagne* et trois autres paquebots ont amené 859 émigrants — une misère ! Il y a des jours où il en arrive jusqu'à 5.000. En 1907, on en a reçu pas moins de 1.039.400, sur lesquels 13.000 seulement ont été refusés et ont dû être rapatriés aux frais des compagnies de navigation. Tout ce flot suit la conduite grillagée. Puis, première barrière : la visite médicale. On épluche l'arrivant. On le fait

déshabiller. Longuement, on l'examine. S'il offre la moindre tare physique, on l'écoule vers l'hôpital. Une merveille, cet hôpital. On a créé une île artificielle, attenante à l'île Ellis, pour l'y loger, et il n'y a pas moins de seize corps de bâtiments, ayant coûté autant de millions de dollars... Si l'émigrant est jugé sain par le médecin, il reprend son chemin dans le tuyau, jusqu'à ce qu'une deuxième barrière l'arrête. Cette fois, c'est l'enquête administrative...

Pour passer, il faut justifier : 1° qu'on a sur soi une certaine somme d'argent (le million d'émigrants de 1907 était porteur de 25.534.225 dollars, soit environ 25 dollars par personne); 2° qu'on va dans un certain endroit (les mêmes nationalités vont toujours vers les mêmes endroits; il y a des villages tchèques dans le Far-West, de petites villes italiennes dans l'Etat même de New-York, d'immenses campements de juifs russes près de Galveston); 3° qu'à la destination indiquée, on a des parents ou des amis qui répondent de vous. Si vous ne pouvez justifier

de tout cela, on vous verse dans un des réservoirs de l'île, et, là, vous attendez que le *board of examiners*, sorte de tribunal suprême, ait prononcé sur votre sort.

J'ai vu de près fonctionner ce tribunal. Les juges en étaient indulgents et doux. Il n'y a, d'ailleurs, jamais à Ellis Island la moindre brutalité. La plus petite grossièreté envers un émigrant exposerait l'employé à une révocation immédiate. Une sorte de colosse hirsute comparaisait devant le *board*, et, sur ses lèvres blêmes, se dessinait un ricanement de brute. C'était un Arménien. L'Arménie exporte sept fois plus d'émigrants que n'importe quel autre pays. Il ne savait rien, ni où il allait, ni ce qu'il comptait faire.

L'interprète — un homme qui parle quarante-trois langues — l'interrogeait.

— Avez-vous au moins un ami?

— Non, mais mon camarade, là, en a un.

On fait venir le camarade. Que son ami réponde pour tous deux. Alors, on les admettra...

Ceux qui sont admis reprennent leur voyage le long du grillage, et les tuyaux les répartissent dans quatre cages qui sont en bas : il y a la cage des paquebots qui transporteront l'émigrant à la Nouvelle-Orléans ou sur un autre point de la côte ; il y a les cages des chemins de fer, qui, sous la surveillance des fonctionnaires, emporteront l'émigrant vers l'ouest, vers le nord ou vers le sud.

Ah ! ces cages, qui pourrait en décrire l'aspect ! Une cinquantaine d'êtres humains y étaient assis, et c'était l'amalgame lugubre des déchéances de tout un monde. Il y avait la misère sordide qui soulève le cœur : une vieille, sans chapeau, sans châle, aux hillons maculés, au souffle fétide, aux traits noirâtres et gluants. Il y avait la misère honteuse qui parle au cerveau : un professeur aux lunettes d'or, aux vêtements propres, emportant sous le bras les derniers livres formant son dernier bagage. Il y avait aussi la misère innocente qui vous met un voile devant les yeux : de blondes fillettes, au teint pâle, dont les pauvres petits corps amaigris

tremblaient en leurs humbles robes de toile. Il y avait toutes les races et toutes les castes, tous les âges et toutes les langues, confondus dans la même détresse du regard — ce regard hébété, où on lit pêle-mêle la haine du passé et la terreur de l'avenir...

* * *

Et M. Robert Watchorn m'expliquait :

— Voyez, ceci ce sont nos dortoirs, car parfois nous avons des émigrants qui restent ici cinq et six semaines. Supposez une mère dont l'enfant est à l'hôpital, et qui attend que son petit soit guéri de la rougeole... Il y a quarante lits par chambre, et, chaque jour, on désinfecte chaque lit, chaque couverture... Voyez, ceci sont nos lavabos et nos salles de bains ; il n'y en a point de plus luxueux dans les plus grands hôtels... Ceci sont nos chambres pour des hôtes de distinction. Si un escroc de marque est arrêté en débarquant, c'est ici qu'on l'interne et qu'il attend son

extradition. Nous avons eu Romain Daurignac en cette maison : pour lui faire prendre patience, nous lui avons assigné une fenêtre qui donnait sur la statue de la Liberté... Voyez, ceci sont nos réfectoires. Il faut bien nourrir ces milliers d'hommes qui nous arrivent chaque jour et qui ne peuvent repartir de suite. Il y a ici trois repas par jour et la nourriture de chaque individu coûte 25 cents (1 fr. 25), frais qui incombent, d'ailleurs, aux compagnies de navigation... Cette salle, monsieur, pourra contenir jusqu'à 1.400 personnes... Est-il une plus grande salle de banquet à New-York?...

Et c'est vrai que chambres, dortoirs, réfectoires, cuisines étaient d'une propreté merveilleuse; c'est vrai qu'une peinture laquée mettait sur ce vestibule, où défilent les pires détresses, je ne sais quelle blancheur éblouissante; c'est vrai que ces miséreux, accourus des steppes russes ou des gorges arméniennes, traînaient leurs bottines éculées sur des dalles aux reflets de marbre; c'est vrai que les lamentables bagages, les sor-

dides haillons enveloppés dans un peu de toile crasseuse dormaient en de magnifiques entrepôts sous la lumière éclatante de lampadaires électriques.

Et quand, le soir tombé, je traversai la rade et regagnai New-York, où, à des hauteurs incommensurables, s'allumaient mille feux resplendissants, je songeai à part moi au contraste étrange des deux tableaux : celui que je venais d'avoir à l'instant sous les yeux et celui que j'avais contemplé un soir, là-bas, à Paris.

Là-bas, c'était le Vieux-Monde qui chancelait et s'affaissait, laissant échapper par des blessures qu'il ne cherche pas à bander un sang qu'il ne retrouvera pas; ici, c'est le Nouveau-Monde, qui recueille précieusement ce sang et le mêle au sien pour lui donner plus de force et de richesse. Là-bas, c'est l'Europe qui, indifférente et lasse, sans un geste pour les retenir, assiste à l'exode lamentable de milliers de ses enfants; ici, c'est la jeune Amérique, appliquant au flot des nouveaux venus les ressources de son

activité et de son génie. Là-bas, l'on s'avoue vaincu devant le problème éternel de la misère; ici, on le résout mathématiquement...

De la gare Saint-Lazare à Ellis-Island, il y a plus que la distance d'un océan : il y a le trajet immense des races qui s'étiolent aux races qui grandissent.

CHAPITRE V

LE ROI DES CHEMINS DE FER.

Une conversation avec M. Edward Harriman. — Il déclare que les chemins de fer américains sont encore dans leur enfance. — Ils grandiront pourvu que l'État leur prête vie.

J'ai vu M. Edward Harriman, le roi des chemins de fer du Nouveau-Monde...

Il m'en coûte un peu d'appliquer une pareille épithète à un tel homme. M. Harriman est mieux qu'un roi : c'est le plus prodigieux manieur d'hommes et de capitaux de son siècle; c'est le manipulateur génial de cette force moderne qu'on appelle la voie ferrée. J'ai longuement contemplé, dans son cabinet de travail de Broadway, la carte de