

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

son royaume : il est plus grand et plus durable, ce royaume, que celui de tous les souverains de la vieille Europe. Il s'étend des rives du Michigan aux rives du Pacifique, et des côtes de Californie aux côtes du golfe du Mexique. Il comprend deux tronçons gigantesques : Union Pacific au nord, Southern Pacific au sud, qui zèbrent l'Amérique dans sa largeur un peu comme les grands vaisseaux artériels zèbrent le corps humain. Ces deux tronçons, M. Harriman les a soudés; il les a formés d'un tas de débris disparates qui menaçaient ruine et qui, sous son souffle, se sont brusquement dressés pleins de sang et de vie; il en a fait les deux piliers de voûte des Etats-Unis, et, le long des rails qui forment son domaine infini, passent les trois quarts du trafic commercial de tout un monde.

* * *

M. Harriman vient d'avoir soixante ans. Il est petit, chétif et parle d'une voix basse,

mais rapide. Sa physionomie est tout entière dans ses yeux qui, derrière le binocle, vous regardent, vous fixent, vous dévisagent et cherchent, telles deux vrilles, à percer votre pensée.

— Eh bien! — et ce fut l'entrée en matière de notre conversation — avez-vous déjà vu quelques-uns de nos chemins de fer?

— J'en ai vu, répondis-je, mais ne suis pas monté dedans.

— Et quelle impression vous ont-ils faite?

— Mon Dieu! c'est assez complexe : j'ai aperçu une ligne, l'autre jour, le long de l'Hudson. Elle m'a paru pauvrement construite : des remblais rudimentaires, des ponts formés de grosses poutres en bois, des aqueducs sans grâce. Par exemple, sur cette voie grossière, sur ces ponts barbares, j'ai vu passer, à des allures magnifiques, des trains merveilleux tirés par des locomotives formidables... Et le tout m'a produit une impression bizarre parce que chez nous, en France, c'est juste le contraire. Nous avons, nous autres, le long de la Seine, une ligne

qui est un véritable bijou artistique; elle est bordée de stations charmantes qui ont l'air d'autant de cottages suisses, et elle aboutit, près du dôme des Invalides, à une gare d'élégance moderne et sobre. Par exemple, les trains qui roulent sur ce chef-d'œuvre de voie sont les plus abominables de la terre; ils sont traînés par des locomotives antédiluviennes et ne sont, de leur vie, arrivés à l'heure...

M. Harriman eut sur ses lèvres minces une ombre de sourire, et, d'une voix caustique, il me répondit :

— C'est vrai, nos lignes de chemin de fer manquent peut-être d'aspect artistique : c'est là une chose dont on a le temps de s'occuper dans *de petits pays (sic)* comme la France et l'Angleterre; nous, nous verrons plus tard à embellir nos railways, nous verrons cela dans un siècle ou deux... Il y a, rappelez-vous ceci, monsieur, une chose qui, pour les Américains, prime la beauté : c'est la facilité. Nous sommes un peuple qui nous soucions peu que la vie soit belle, mais qui

exigeons que la vie soit facile. Or, le chemin de fer est la première des facilités, la première des commodités de la vie... Vous avez dit tout à l'heure que vous admiriez la multiplicité, la rapidité, le confort de nos railways. Sachez, monsieur, que ces railways ne sont encore que dans leur enfance. Dans vingt ans d'ici, la population de ce pays, qui est aujourd'hui de 80 millions d'âmes, atteindra le chiffre de 200 millions. Il nous faudra donc, dans vingt ans, le double de chemins de fer, pouvant transporter le double de voyageurs avec le double de confort. Nous avons, devant nous, un travail formidable à accomplir : pour chaque enfant qui naît, nous avons un rail de plus à poser...

M. Harriman avait dit tout cela de sa voix basse et sourde : cependant, dans son accent monotone, il y avait je ne sais quelle âpre éloquence.

* * *

Il reprit :

— Oui, nous avons devant nous un tra-

vail formidable, mais pourrons-nous l'accomplir?... Jusqu'ici, l'obstacle qui entravait notre route pouvait être surmonté. Deux classes d'hommes se trouvaient en présence : il y avait les capitalistes et les salariés. Moi qui vous parle, je n'appartiens à aucune, ou plutôt j'appartiens à toutes les deux. J'ai un devoir à remplir vis-à-vis de ceux qui m'ont apporté leur argent et j'en ai un autre vis-à-vis de ceux qui m'apportent leurs bras. Ce double devoir n'est ni contradictoire ni difficile : si je fais fructifier le capital, je fais aussi fructifier les salaires; si les revenus diminuent, les salaires, eux, risquent de s'abaisser. Le tout est de maintenir des relations de bienveillance et d'équité entre ceux qui apportent la force de leur argent et ceux qui apportent la force de leurs muscles. Je le répète, c'est aisé. Mais voici qui l'est moins : entre les deux classes d'hommes surgit brusquement un troisième pouvoir : l'Etat. Il emmêle tout, embrouille tout, confond tout. Il menace ceux-ci, excite ceux-là. Il attise les querelles pour avoir prétexte à y inter-

venir. Il abat son poing sur le fragile échiquier où des hommes mouvaient avec prudence leurs pièces. Il légifère au gré de son caprice, tranche au gré de sa fantaisie. Et, dans tout ce désarroi, indifférent aux intérêts des uns comme aux intérêts des autres, il ne cherche que son propre intérêt à lui, il n'obéit qu'au besoin de se faire de la réclame... Ah! monsieur, qui nous défera jamais de cet être nuisible qu'on appelle l'Etat?

— Est-ce lui, monsieur Harriman, que vous rendez responsable de la récente crise qui a sévi sur New-York et l'Amérique?

— Et qui donc serait-ce? Qui a voulu restreindre l'industrie? Qui l'a menacée? Or, écoutez-moi, tout se tient. Quand vous restreignez, par une intervention gouvernementale maladroite, l'industrie d'un pays, vous effrayez les gens qui ont mis des capitaux dans cette industrie, vous les rendez plus exigeants, vous abaissez les revenus, vous diminuez les salaires. Du haut en bas de l'échelle sociale, vous amenez une contraction nerveuse qui produit le désordre, puis

la panique, puis le chaos. Nous sommes tombés dans le chaos...

— Mais vous en êtes sortis...

— Nous n'en serons complètement sortis que quand la population de ce pays aura d'abord compris qu'il faut, entre les divers facteurs de son industrie, une cohésion parfaite, une coordination absolue, quand, ensuite, elle sera en état d'exiger que la loi soit faite dans l'intérêt de tous, et pas selon l'intérêt ou les caprices de quelques-uns... Me suis-je bien fait comprendre?

* * *

M. Harriman s'était tellement bien fait comprendre que je jugeai inutile d'insister. Nous parlâmes alors de mille choses à bâtons rompus : de l'Amérique, de l'Europe, de la production industrielle du monde, de la mésintelligence entre les grandes compagnies.

— Ah ! disait M. Harriman, si, nous, les *railroad men*, nous avons toujours pu nous entendre, si nous n'avions pas conclu des

accords dans le seul but de les violer, que de mal eût été évité !...

— Ce mal, insistai-je, n'éclatera-t-il pas à nouveau quelque jour ? Ou bien la crise est-elle passée pour longtemps ?

— Je ne sais, fit M. Harriman. Nous vivons à une heure où aucun homme de bon sens ne peut hasarder de prédictions. Si vous étiez venu me voir, il y a un an, à pareille date, si vous m'aviez posé pareille question, je vous aurais répondu que je prévoyais un certain déclin dans les affaires ; mais, pas un instant mon cerveau n'aurait imaginé la moitié de ce que nous avons vu récemment.. Je vous aurais même peut-être annoncé qu'ayant atteint l'âge de soixante ans, je comptais me retirer ; mais aujourd'hui, j'ignore de quoi demain sera fait et je sais seulement que je suis résolu à travailler et à rester à mon poste jusqu'à ce que la confiance soit complètement rétablie...

Je me levai, sur cette profession de foi, pour prendre congé : une heure s'était

écoulée... Ce fut alors, au tour de M. Harriman de m'interpeller :

— Mais, est-ce que, en France, vos compagnies de chemins de fer n'ont pas, elles aussi, des difficultés, en ce moment?

— Si fait. L'une au moins d'entre elles a, à cette heure, de sérieuses difficultés.

— Ah!... C'est que vous n'avez pas, en France, d'hommes ayant assez d'ambition — je veux dire : de volonté... Et que va-t-il lui arriver à cette compagnie?

— Je regrette de vous le dire, monsieur Harriman, mais on va remettre son réseau à l'Etat!

— Oh! la malédiction!...

Et, dans cette imprécation, je compris que M. Harriman faisait rentrer tous les États, aussi bien ceux qui se dressent, volontaires, sur le nouveau continent, que ceux qui périssent, décrépits, dans le vieux monde!...

CHAPITRE VI

PROFILS DE MILLIARDAIRES

M. Pierpont Morgan, empereur de la finance. — Comment, d'un geste, il arrêta la plus formidable tempête qu'ait connue l'Amérique. — M. Andrew Carnegie, roi de l'acier — La dynastie des Vanderbilt. — M. John Rockefeller, roi du pétrole. — Une visite à son royaume, à ses ministres, à son gouvernement, à sa flotte.

L'avouerai-je? Je n'ai point vu les musées de New-York. C'est sans doute qu'en cette étrange ville, il y a mieux que les statues de marbre de quelques galeries : il y a les statues d'or que la jeune Amérique a vu se dresser sur le fronton de son Histoire et au socle desquelles elle a épinglé cette orgueilleuse inscription : « *Milliardaires.* »

Aussi sont-ce ces statues-là que je vou-