

poutres, et on les couche sur le sol, parallèlement et dans leur longueur, le plus souvent sans autres travaux préparatoires. Si le terrain n'est pas uniformément nivelé, on soulève les pièces et on rectifie les inégalités au moyen de coussins en bois ou de cales; cette première opération faite, on pose de l'une à l'autre des pièces parallèles, de trois pieds en trois pieds, d'autres pièces transversales destinées à les assujettir et à les unir entre elles; en sorte que la base de tout chemin est un caillebotis à larges carrés égaux. Puis on place les rails. A mesure qu'un, deux ou trois milles sont terminés, on les livre à la circulation; ce n'est que peu à peu que l'on comble le vide qui existe entre le sol et le niveau des rails. Pour jeter donc les premières fondations de ces voies si rapides, on se sert des richesses dont Dieu a gratifié ces immenses contrées; le bois ne coûte rien, on puise à même le trésor, et il ne reste plus que la main-d'œuvre, le travail, le transport et la pose du fer à acquitter. La moitié de l'œuvre s'accomplit pour ainsi dire d'elle-même; on comprend alors que la rapidité de l'exécution, qu'on recherche tant, s'obtienne comme par enchantement. C'est de cette façon que l'Amérique a pu, en si peu d'années, se couvrir de voies de fer, dont le nombre s'élève aujourd'hui à plus de 130 lignes distinctes, desservant des points directs, ou se reliant les unes aux autres en vertu de traités particuliers ou de conventions d'Etats. Ces 130 lignes couvrent une surface de près de cinq mille cinq cents milles.

Il n'est peut-être pas sans intérêt d'indiquer, en passant, le prix de revient de quelques-uns de ces chemins, la moyenne de leurs recettes, de leurs dépenses annuelles et de leurs rapports. Un simple échantillon. Le *Western rail-road* (ligne de l'Ouest) dans l'Etat de New-York, et dont le parcours est de 156 milles, a coûté à établir 41,805,477 fr.

Ses dépenses en 1845 se sont élevées à..... 2,001,353 fr.
Ses recettes à..... 4,392,792

Bénéfices..... 2,391,439 fr.

Ligne de Nashua et Lowell.

Parcours : cinq lieues.

Prix d'établissement.. 2,700,000 fr.
Recettes en 1845..... 608,477 fr.
Dépenses..... 259,254

Bénéfices..... 349,223 fr.

Ligne d'Utica et Shenectady.

Parcours : trente lieues.

Prix d'établissement.. 11,823,327 fr.
Recettes en 1845..... 2,387,496 fr.
Dépenses..... 796,813

Bénéfices..... 1,590,683 fr.

Ligne de Baltimore et de l'Ohio.

Parcours : soixante-dix lieues.

Prix d'établissement.. 4,116,744 fr.
Recettes..... 3,988,456 fr.
Dépenses..... 1,964,741

Bénéfices..... 2,023,715 fr.

Une autre cause à signaler, comme facilitant le rapide développement des voies de communication par les chemins de fer, est celle-ci : les Américains, quand ils ouvrent un de ces chemins, ne se préoccupent que d'une chose : de la pensée d'arriver au plus vite au point qu'ils veulent atteindre. Aussi ne s'attachent-ils qu'à poser une première voie de rails, afin d'arriver d'abord; cela fait, s'il reste des capitaux, s'ils ont du temps à perdre, ils songeront aux moyens d'en établir une seconde, pour le croisement des trains d'aller et de retour. Il est rare qu'ils s'inquiètent de cette seconde partie du chemin; presque toutes les routes n'ont donc qu'une voie, sinon dans toute la longueur de leur parcours, au moins dans une grande

partie; leurs trains partent à des heures fixes et déterminées, pour l'aller ou le retour, ils ne redoutent pas les rencontres. Ils calculent avec raison que, s'ils s'avisent d'établir simultanément les deux voies à la fois, ils mettraient le double de temps, et consacraient, sans compensation, le double de capitaux à arriver d'un point à un autre. Ils économisent en outre, de cette façon, un matériel roulant considérable. Il arrive souvent que la même locomotive, les mêmes chars, après avoir déposé les voyageurs en un endroit, retournent immédiatement à leur première destination; et la locomotive attelée en avant, et dirigeant le convoi à l'arrivée, se trouve, au retour, placée à l'arrière et chassant devant elle les chars. Ceci se rencontre surtout sur les lignes d'un parcours restreint et où ce n'est que, grâce à ces économies multipliées, qu'on parvient à s'assurer des bénéfices.

Enfin, et pour dernière raison, les chemins de fer ont avantage à passer à travers les forêts, en ce qu'ils se trouvent à même ainsi de s'approvisionner de combustibles à très-bon compte. Aussi ne consume-t-on point de charbon aux Etats-Unis, ni pour les rail-roads, ni pour les bateaux à vapeur. Le long de la route, de distance en distance, les trains font halte, soit pour s'approvisionner d'eau, soit pour se charger de bois.

J'ai dit plus haut que, dans l'établissement des chemins de fer, on s'occupait fort peu de la nature du sol, qu'on ne se donnait même pas la peine de travailler ou de niveler. Je vais vous citer à cet égard un fait curieux et qui vous donnera en même temps une nouvelle idée de cette audacieuse témérité des Américains, dont je vous ai souvent parlé. On avait conçu aux Etats-Unis le gigantesque projet de faire aboutir à un centre commun toutes les grandes lignes de chemins de fer, et on avait choisi, dans ce but, la cité de Nashville, dans le Tennessee. Pour se rendre de la Nouvelle-Orléans à Nashville, il n'y avait qu'un tracé possible; à travers une série de ces fameuses prairies tremblantes si célèbres en Amérique, abîmes étranges dont la profondeur est un mystère, dont les entrailles sont cachées à l'œil et à la pensée par une masse de boue et de terre liquide, dans lesquelles un homme enfonçait insensiblement s'il restait quelques instants debout, immobile, laissant porter tout le poids de son corps sur le point où il se trouve. C'était donc sur un pareil sol (si sol il y a) qu'on construisit le chemin de la Nouvelle-Orléans à Nashville. La rapidité de la course pouvait seule préserver d'une catastrophe; un point d'arrêt, une immobilité d'un seul instant, et voitures et voyageurs, tout disparaissait dans le gouffre. On fut obligé d'y renoncer cependant après deux ans d'existence, parce que le projet primitif de concentration des lignes à Nashville fut abandonné. Rien n'était plus émotionnant et plus curieux en même temps qu'un voyage sur une telle route, m'ont dit les personnes qui l'ont parcourue. Il semblait qu'on voyageait sur mer, et l'on se sentait comme bercé par des vagues, qui simulaient parfaitement l'élasticité du terrain. En regardant courir le train, on le voyait onduler comme un navire qui s'enfonce dans les flots, puis se relève sur leur crête. L'audace des Américains pouvait seule concevoir et exécuter un tel projet.

Les travaux d'art proprement dits sont rares sur les chemins de fer; on évite, autant que possible, de se mettre à ces dispendieuses obligations. On rencontre donc, à quelques ponts plus ou moins bien construits, selon la saison, sur des rivières de peu d'importance, ou destinés à relever de quelque ravine. Les travaux les plus remarquables sont les voies suspendues. Je m'explique. Quand on a à franchir, par exemple, quelque montagne ou monticule qui paraîtrait tailler, creuser, ce qui nécessiterait de longues et coûteuses opérations, on tourne la difficulté de la manière que voici : du fond de la vallée, et quelquefois du précipice qui s'ouvre aux pieds de la montagne, on élève un échafaudage de poutres, de cent pieds de hauteur souvent, et sur lequel on établit les pièces de bois qui servent de base aux rails. Ces poutres sont sées et disposées en une multitude de points de point d'appui solide. Le bruit des voitures et