

devant ces obstacles, les chevaux ne ralentissaient pas le galop qu'ils avaient pris depuis leur départ, et chaque fois que l'obstacle devenait plus grand, le cocher les fouettait et ramenait leur ardeur. Était-il gris ? demandez-vous ; non pas ! Avisez-vous donc de crier à un driver américain de prendre garde...

— Prendre garde à quoi ? vous demandera-t-il.

— Mais à mes côtes, s'il vous plaît ! lui répondrez-vous.

— A vos côtes, monsieur ! mais je m'en soucie bien ; je ne sais pas pourquoi je perdrais mon temps à les ménager.

— Mais au moins songez à vos chevaux...

— Mes chevaux ! mais il me semble qu'ils ne se plaignent pas... Voyez, ils sont vigoureux, obéissants, ils ne demandent pas mieux que de galoper, et vous voudriez que je les fisse aller au pas... Ils me le reprocheraient.

— Mais vous allez briser la voiture !...

— La voiture se briser ! oh ! que non ! elle est bien construite, elle est solide, soyez tranquille. Une voiture ! cela est fait pour suivre les chevaux ! Du moment que ceux-ci franchissent le fossé, il faut bien que la voiture y passe ; s'ils s'enfoncent dans la boue jusqu'au poitrail, la voiture peut bien y entrer aussi, elle n'est pas plus délicate qu'eux ! Ils ont leurs jambes pour s'en tirer, elle a ses roues qui l'y aideront.

Et il a raison, le driver ; ses chevaux sont bien aussi américains que lui sous ce rapport ; ils vont toujours, toujours. Fossés, haies, rivières, troncs d'arbres à franchir, à escalader, rien ne les arrête. C'est un nouveau genre de *steeple-chase*. Ne croyez pas, monsieur, que j'exagère le moins du monde ! Le sol sur lequel roule ou plutôt bondit le *stage* est, pour ainsi dire, dans son état primitif, il n'a été ni nivelé, ni battu, ni pavé. Lorsqu'à la suite de grandes pluies il a été trop défoncé et qu'il s'y est formé quelque crevasse réellement dangereuse, alors on jette en travers de la route des arbres rapprochés les uns des autres ; mais, si près qu'on les puisse placer, il existe toujours entre eux une solution de continuité produite par la forme même des troncs, et qui amène une suite de cahots non interrompus ; chaque tour de roue en fait naître trois ou quatre qui se succèdent avec une rapidité effrayante. Cela dure ainsi quelquefois un quart d'heure, une demi-heure. C'est un véritable supplice ! Tout à coup, au moment où l'on s'y attend le moins, on se trouve pris, arrêté, comme emprisonné au milieu d'un bois à travers lequel il faut absolument se frayer un passage. On évolue littéralement autour des arbres dont les branches indiscrettes pénètrent jusqu'au milieu de la voiture, menaçant de vous briser la tête, de vous abîmer le visage, tout au moins de vous endommager un œil ! Et puis ce sont des chocs terribles quand les roues s'engagent entre les racines, à croire que la voiture va sauter en l'air à une certaine profondeur, au lieu de franchir des gouffres de cent pieds de profondeur, au fond desquels roule quelque torrent ; on les passe sur des ponts en bois dont les planches mal jointes, mal assurées, mal clouées, ébranlent, tremblent, s'ébranlent et basculent sous le poids des roues. Il y a dans le danger réel qu'on y court une certaine grandeur qui le fait presque oublier !... Puis, un instant après, on se sent rouler sur la mousse ou sur un lit de feuilles ; plus de cahots, et de secousses, on est molleusement balancé alors, et quand on traverse quelque belle partie de forêt où il sera de vous faire une promenade sentimentale ! mais hélas ! dans les charmants caprices de la nature qui s'est présentée dans ces immenses déserts des trésors de poésie et de beauté, quand un bond qui colle votre front aux parois de la montagne vous avertit qu'il n'y faut plus songer, et vous ramène à la triste réalité ! Évidemment ce n'est pas là ce que nous proposons à l'imitation de la France.

La seule compensation qu'on trouve à ce véritable martyre est le beau spectacle qu'offrent les magnifiques forêts qu'on traverse et qu'on ne quitte pas du moment du départ au moment de l'arrivée. Il en est ainsi dans toute l'Amérique. J'en ai vu tout à l'heure. J'éprouve le besoin de vous en parler d'abord, comment il se fait qu'aux États-Unis on

rencontre des routes pareilles à celles dont je viens d'essayer de vous donner une idée. Ce mal a deux causes. La première vient de ce qu'il y a indécision dans l'esprit du gouvernement de l'Union sur la question de savoir si les grandes routes, même celles que suit la malle, doivent être créées et entretenues par le gouvernement général, ou bien si chaque État doit en avoir la charge isolément. Il en résulte un *statu quo* déplorable, en attendant qu'arrive l'heure de la solution du problème. Il faut dire, en second lieu, que dans la pensée des Américains, il est arrêté en principe que la vapeur appliquée à tous les modes de transport doit seule desservir les voies de communication. Tous les efforts se concentrent donc sur les chemins de fer, et on ne se préoccupe nullement des routes ordinaires, qui ne sont considérées que comme un provisoire, un accident qui, d'un jour à l'autre, doit disparaître. Ceci est tellement vrai que, dès qu'il est possible de rouler dix minutes seulement sur un chemin de fer en course d'exécution, on en profite immédiatement.

Parvenus, après trente heures de souffrances et de fatigues, au terme de mon voyage en *stage*, nous primes le chemin de fer à Griffin. Il était trois heures de l'après-midi ; nous étions en retard d'une grande heure et demie, et nous devions être rendus au plus tard à quatre heures moins un quart à Atlanta, afin d'y rejoindre un convoi de nuit qui devait nous conduire à Augusta. Le train partit, si je puis m'exprimer ainsi, au galop de sa vapeur, et dévora en cinquante-cinq minutes les quarante-cinq milles qui séparent les deux stations ; mais en atteignant cette grande vitesse, nous avions enfreint les lois qui, dans la Georgie, interdisent au rail-road une vitesse de plus de douze lieues par heure ! car, dans chaque État de l'Union, selon la plus ou moins bonne construction des chemins, selon la qualité des machines, des locomotives, etc., les lois dudit État fixent le maximum de vitesse des trains. Ainsi, dans la Georgie, comme je l'ai dit, dans la Caroline du Sud, dans la Virginie, dans les États du Nord où les chemins sont parfaitement établis, on voyage avec une rapidité qu'on peut estimer varier en moyenne de huit à quinze lieues, tandis que dans la Caroline du Nord, dans la Louisiane, etc., cette moyenne ne dépasse pas quatre à cinq lieues !

À peine sortis de Griffin, nous entrâmes de nouveau en pleine forêt ; et c'est le moment d'expliquer, comme j'avais annoncé vouloir le faire, comment et pourquoi, en Amérique, toutes les routes possibles sont tracées au milieu des forêts. D'abord, aux États-Unis les trois quarts du sol sont à défricher, et cette partie encore inculte est presque tout entière en bois ; on se garde donc de toucher aux terres déjà en culture, car ce serait porter stupidement le trouble au sein des richesses du pays. Secondement, ouvrir des voies de communication au milieu de déserts, c'est y appeler des populations nouvelles, c'est y créer des villes et des villages, c'est y faire naître l'agriculture et l'industrie, c'est y semer la fortune, c'est y répandre la civilisation. Aussi, chaque tronçon de chemin de fer, à mesure qu'il s'avance dans le pays, semble apporter tout cela avec lui. À chaque pas que l'on fait dans chacune de ces immenses forêts, selon la disposition des terrains, selon les chances d'avenir que présentent les localités, on aperçoit s'élever au milieu des arbres, ici une cabane isolée, plus loin deux ou trois maisons, enfin des villages entiers.

En deçà, au delà, à droite, à gauche, s'élève toujours la forêt ; le calme, la solitude de la nature à deux pas de ces premiers murmures de la civilisation naissante. Troisième ment, aux États-Unis tout doit se faire promptement ; c'est un des caractères de l'Américain, c'est une condition à ses entreprises, c'est aussi un besoin ; tout doit se faire aussi avec les moindres frais possibles, c'est un moyen de faire beaucoup. Or, pour construire des chemins de fer, le bois est nécessaire autant que le fer. Afin donc d'en obtenir vite, à bon marché, rien de plus naturel que d'ouvrir les voies à travers les forêts. On abat, dans la direction que doit suivre le tracé, tous les arbres qui se trouvent sur le passage ; on les taille carrement, en formant