

L'AUTOMOBILE AUX ÉTATS-UNIS

Les Etats-Unis sont assurément, de tous les pays du monde, celui auquel l'automobile va rendre le plus de service. Le premier sera de forcer les Américains à établir des routes et à les entretenir. Ils n'en possédaient guère et, chose amusante, mettaient leur gloriole à faire constater cette particularité par leurs visiteurs européens. La route était dans leur pensée, inséparable de l'idée de « diligence », de voiture publique, antique moyen de transport auquel il était normal que les peuples attardés du vieux monde eussent recours mais qui ne pouvait convenir à ceux du nouveau, affairés et entreprenants. La civilisation transatlantique ne s'était pas avancée le long des routes; elle avait jeté des chemins de fer à travers la prairie inculte et c'est à toute vapeur qu'on l'avait vu conquérir le continent. Comme, pourtant, le chemin de fer ne peut pénétrer absolument partout et que la vie moderne s'accommode mal d'un chevauchage perpétuel, il avait bien fallu des voitures : on les avait construites sur un type Spécial, à la fois très résistant et très léger, grandes araignées dressées haut sur leurs pattes et susceptibles d'affronter sans verser les horreurs indicibles de la « via mala », car c'est le nom que mériterait la plupart du temps la piste dénommée route dans les campagnes américaines. Cet état de choses ne s'améliora peu à peu que dans le voisinage immédiat des grandes villes et il est probable que, sans l'automobile, il ne se fut jamais amélioré sérieusement au-delà de ce voisinage. Mais avec l'automobile, il faudra bien en venir à une réforme et les plaintes des chauffeurs ne permettront pas aux pouvoirs publics d'éluder cette obligation. L'amour-propre yankee, aussi robuste que chatouilleux, ne manquera pas d'ailleurs de s'émouvoir des récits et des reproductions photographiques auxquels donnent lieu en ce moment, dans tous les journaux de l'univers, les débuts du fameux raid New-York-Paris à travers les Etats-Unis, l'Alaska et la Sibérie. Les fondrières innommées qui y sont montrées ou décrites feront plus encore que n'importe quelle agitation nationale pour

provoquer enfin les créations d'un système de routes... civilisées.

Mais ce n'est pas tout. Le long des routes, il faudra des auberges. Encore un point par où l'Amérique ne brillait guère! Hors des grands hôtels dont les villes principales furent d'ailleurs assez lentes à se pourvoir, il n'existait que des établissements agrémentés d'un bar tapageur au rez-de-chaussée et d'un hall à rocking-chairs où les clients pouvaient à l'aise se montrer le dessous de leurs bottes, enfumant et en crachant, comme seuls de vrais Yankees savent le faire. De service, on ne voyait pas trace. Deux nègres au sous-sol pour cirer vos chaussures, deux bonnes dédaigneuses et pressées pour jeter sur votre table, en une multitude de petits plats, les produits invariables d'une barbare cuisine, telle était dans sa vilaine simplicité, l'auberge américaine. On devra changer tout cela. Les chauffeurs qui ont fourni une longue route et avalé beaucoup de poussière aiment à trouver au passage un gîte confortable. Et voyez ce qu'en France, par exemple, ils ont déjà su obtenir, aidés, il est vrai, par les intelligents et persévérants efforts du Touring-Club ! Nul doute qu'outre-mer des initiatives similaires ne se produisent.

Voilà pour les choses. Reste à considérer les gens. Car l'automobile agit sur les uns comme sur les autres. Eh bien, là encore, nous pensons que le résultat sera tout à l'avantage des Etats-Unis. Les Américains diffèrent par beaucoup de cotés des Européens ; ils en diffèrent notamment par la façon dont s'organise leur vie familiale et dont s'édifient et se dépensent leurs fortunes. Ce sont là, pour ce qui concerne la question que nous étudions en ce moment, des points essentiels à considérer. On ne peut nier que l'automobile n'ait passablement révolutionné les habitudes sociales et budgétaires du vieux-monde. Un écrivain français qui joue volontiers la difficulté, Marcel Prévost, s'amusait dernièrement à conter l'histoire d'un jeune ménage parisien que la fadeur de l'existence inclinait peu à peu vers le divorce et auquel la passion de l'automobile avait rendu à la fois, avec un intérêt dans la vie, un motif d'union plus étroite. Du fait complaisamment narré, le spirituel chroniqueur semblait disposé à tirer une thèse et, pour un peu, il eût entonné une hymne en l'honneur d'un sport si salubre au bonheur conjugal ! Thèse un peu bien risquée ! Il est certain que l'automobile n'a pas eu une heureuse action sur le foyer européen, qu'il y a trop souvent ouvert une brèche redoutable et introduit des habitudes d'absentéisme dont personne n'a

bénéficié. Il est certain d'autre part que les dépenses auxquelles sa diffusion a donné lieu ont provoqué ou préparé beaucoup d'ébranlements et d'affaissements dans les fortunes particulières. Au point de vue de la valeur monétaire, cela n'a pas d'importance si l'on veut car l'industrie automobile a, par ailleurs, créé des fortunes nouvelles et l'on sait l'énorme mouvement d'affaires que son essor a développé. Mais, au point de vue social, il n'est pas indifférent que des virements de fortune se produisent tels qu'il en est résulté de ce même essor.

Or rien de pareil n'est à redouter en Amérique. L'Américain — comme l'Anglais, du reste, mais encore plus que ce dernier — s'abstient de fixer son train de vie d'après le chiffre exact de ses revenus. Même pourvu d'une fortune modeste, il ne dépense pas de façon régulière les dits revenus. Il a des dépenses extraordinaires, libéralités ou voyages en perspective. Son capital, par là même, n'est pas asservi en quelque sorte par la production d'intérêts nécessaires. Il peut en distraire une parcelle sans qu'aucun ébranlement en résulte pour son foyer. L'existence matérielle, en un mot, lui est beaucoup plus élastique. L'achat et l'entretien d'un auto constitueront un luxe qui ne désorganisera pas son budget.

L'usage de cet auto ne transformera pas davantage son mode d'existence. L'Américain — même celui qui ne voyage pas, nous entendons par là celui qui ne séjourne pas à Paris, à Rome ou au Caire, avec autant de facilité que nous séjournons nous même dans une ville d'eaux proche de nous — circule avec une complaisance sans égale. La traversée de son énorme continent équivaut pour lui à ce que représente pour nous le trajet de Berlin à Vienne ; il va de New-York à Chicago pour donner une conférence ; de Saint-Louis à la Nouvelle-Orléans, pour assister à un banquet. Dans ces conditions, l'absentéisme engendré par la pratique de l'automobile n'innovera pas grand chose. Sa femme est accoutumée d'instinct à le laisser partir seul, à l'accompagner ou à s'absenter de son côté, selon les cas, et ces éclipses ne troublent guère le train familial parce que, prévues et acceptées d'avance par les uns et par les autres, elle n'entraînent aucune modification dans les habitudes et les manières d'être des gens de la maison. Infimes détails, tout cela, direz-vous; mais détails qui ont leur importance ; mis bout à bout, ils finissent par former de la vie nationale et donner à une société sa physionomie fondamentale.

Il est un dernier point que nous nous permettrons de signaler, — d'un ordre psycho-physiologique, celui-là. L'auto produit de la trépidation. Et nous ne parlons pas seulement de la trépidation matérielle que les mouvements de la délicate machine font subir à cette machine plus délicate encore qu'est l'organisme humain. Nous parlons de la trépidation nerveuse, engendrée par les soucis et les difficultés de la conduite, surtout quand commence à opérer ce qu'on a appelé la « griserie de la vitesse ». Et elle opère toujours, cette griserie-là, à un degré quelconque parce que personne n'y saurait demeurer totalement insensible. Eh bien ! le nervosisme susceptible d'être engendré par l'automobilisme est moins redoutable (et moins sensible d'ailleurs) pour l'Américain que pour l'Européen. Le premier courra sur un sol plus vaste, moins encombré, moins réglementé ; son attention aura moins besoin d'être tenue en éveil de façon constante. Sa main se posera sur le volant avec moins d'inquiétude. Par ailleurs, son organisme est mieux préparé à fournir de l'influx nerveux en quantité suffisante tant parce qu'il est plus jeune (ou, pour être exact, plus rajeuni par des causes ethniques) que parce que la vie nerveuse est plus intense autour de lui. Au point de vue final, ce n'est peut-être pas un bien pour la race ; mais présentement, c'est un avantage pour l'individu. Il est accoutumé à toutes sortes de choses énervantes qui se passent à ses côtés, à une agitation, à des secousses incessantes; il vit dans une sorte de kaléidoscope. Tout remue et se heurte autour de lui tant et si bien que l'auto qui apporte du mouvement à l'Européen, lui apportera presque du calme à lui.

Pour ces motifs d'ordre divers, il n'est pas exagéré de prétendre que les Etats-Unis devront une chandelle de grandes dimensions, aux propagateurs de la locomotion nouvelle.

GROUPEMENTS SPORTIFS

Paul Pons, le célèbre lutteur, publie ses mémoires. Ecrits d'une plume alerte et spirituelle, ils sont extrêmement vivants et intéressants. Nous en extrayons la page suivante parce qu'elle pose et résout en même temps, dans une certaine mesure, un problème