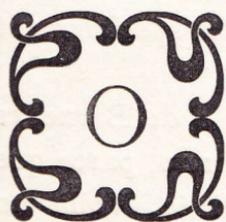
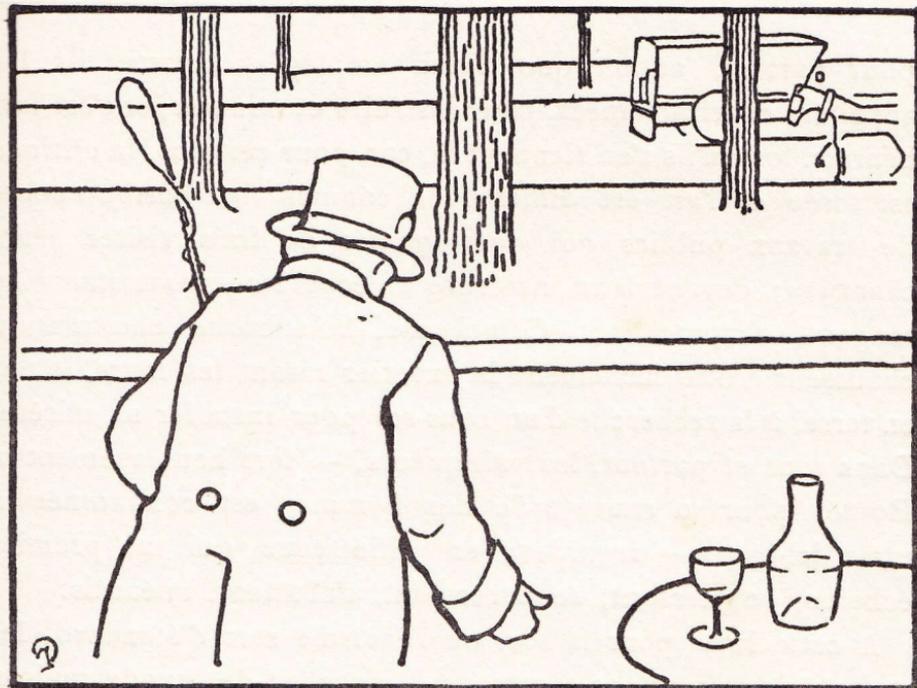


LES CHEVALIERS

DU FOUET



A CHARLES MORISSEAU



UI, certainement, à l'aurore du vingtième siècle, la hiérarchie sociale compte, plus nombreux que jamais, des paliers à marches élevées; de même, chaque profession a ses stades, isolant les groupements, les rendant étrangers les uns aux autres.

L'Esculape daignant, contre espèces sonnantes et trébuchantes, se pencher sur la misère humaine, toise le confrère qui guette le client à un franc la consultation. Qu'il est enveloppant de hautaine protection le petit bonjour du Cujas doré, jeté « au cher ami » patron de la veuve et de l'orphelin! Solennels comme leur bêtise, combien de gros fonctionnaires palpent,

pour parafer, autant que leurs employés, comme ils les appellent charitablement, pour instruire et minuter; et c'est fort heureux lorsqu'ils s'en tiennent là, car, pour certains, la critique est aisée et l'art est difficile. Je connais des entrepreneurs de travaux publics qui vont gantés de frais visiter leurs chantiers; devant leur insolente calèche les sous-traitants se rangent, chapeau bas. Grincheuse, la soixante chevaux du chasseur crotte lâchement le savetier rasant les murs, le nez en terre, à la recherche d'un sous-sol pour installer sa misère. Dans tout et partout, les vainqueurs, — fort heureusement la Bonté, pour la sauvegarde des hommes, est condamnée à errer ici-bas, — regardent en pitié ceux qui, au premier échelon, se pressent, se bousculent, s'abattent, anéantis.

A cette lutte pour la vie, où l'égoïsme sert d'étendard, les cochers ne se sont pas soustraits. Le cocher de grande maison — l'automobilisme a rabattu sa morgue — ignore le cocher de remise, si ce n'est pour lui céder ses nippes (1); à son tour, celui-ci plaint l'automédon, l'humble par excellence du métier. Aussi bien, est-ce mon préféré, celui qui retiendra spécialement notre attention.

Tout compte fait, il est dans notre bonne ville de Bruxelles un personnage apprécié, mais imparfaitement connu, parce que trop errant peut-être. Telle est bien la destinée. Voilà un citoyen qui, avec une discrétion sans égale, — bien que sa mimique soit singulièrement médisante, — cahote nos joies et

(1) Celles-ci sont exposées dans les estaminets à cochers où les amateurs peuvent essayer à l'aise les vêtements à leur convenance. Chaque dépositaire — en général un ancien cocher — prélève un bénéfice honnête, très rémunérateur même.

Des loueurs y ont déjà trouvé à bon compte de jolis harnais, barbotés pièce par pièce, qui éblouissaient les jurys des concours organisés entre les concessionnaires des voitures de place.

nos peines, notre bonheur et notre souffrance, nos turpitudes et nos vices, et dont la disparition nous laisserait impassibles. En effet, — je ne suis pourtant pas un prophète de malheur, Dieu m'en garde! — la situation est telle, que l'on peut prédire la mort prochaine du cocher de fiacre. Il aura fourni une longue carrière.

*
**

Inutile de remonter aux voitures publiques (postes, coches, messageries, diligences, voitures d'eau et barques publiques) destinées à transporter les voyageurs et marchandises d'un lieu à un autre, et moins encore au malheureux Phaéton ou à l'expert Automédon.

Mentionnons seulement qu'une ordonnance de police, en date du 6 avril 1839, stipula qu'aucune voiture de place ou servant au transport en commun, quelle que fût sa forme ou sa dénomination, ne pouvait stationner ou circuler dans la ville de Bruxelles, sans une autorisation préalable et spéciale du collège des bourgmestre et échevins.

Les personnes qui désiraient obtenir cette liberté, étaient tenues d'en faire la demande, par écrit, au collège en indiquant la classe à laquelle leur voiture appartiendrait, d'après le nombre des chevaux dont elle serait attelée. Il existait effectivement trois séries de numéros : l'une, pour les voitures de place à un cheval ; l'autre, pour les voitures de place à deux chevaux ; la troisième, pour les voitures servant au transport en commun. En outre, pour les voitures du transport en commun, les noms des propriétaires, des entrepreneurs ou la raison sociale de l'entreprise, le point de départ, l'itinéraire et la destination de chaque voiture devaient être indiqués sur les

panneaux, ainsi que le prix du parcours et le nombre des personnes que la voiture était susceptible de contenir. Celle-ci était aussi surmontée d'une girouette; le conducteur l'enlevait lorsqu'au moment du départ ou pendant la course, le contingent se trouvait au complet.

Notons encore que les conducteurs de ces voitures-omnibus utilisaient des trompettes ou cornets au départ ou sur leur passage. Mais par souci des tympanes citadins, ils ne pouvaient corner ou trompeter qu'une seule fois dans chaque rue. Heureux temps!

Personne n'était admis à prendre place sur l'impériale ni sur le siège du cocher.

D'ordinaire, tout cocher devait être porteur : 1^o d'un *permis de conduire* délivré par l'autorité communale à la suite d'une attestation fournie par deux cochers expérimentés et connus, garantissant les capacités du candidat; 2^o d'un bulletin d'entrée en service renouvelé à chaque changement de patron.

Dès le 1^{er} juin 1839, toutes les voitures de place et du transport en commun furent assujetties à un droit de location pour le stationnement et la circulation sur la voie publique.

Perçu au profit de la caisse communale, ce droit était fixé, pour les voitures dont les chevaux, les cochers et conducteurs étaient logés et nourris en ville : à vingt-quatre francs par an pour les voitures de place à un cheval; à trente-six francs pour les voitures de place à deux chevaux et à quatre-vingt-seize francs pour les voitures du transport en commun.

Lorsque les chevaux, cochers et conducteurs n'étaient pas logés et nourris en ville, l'abonnement annuel s'élevait à quatre-vingt-quatre francs pour les voitures de place à un cheval; à cent vingt-six francs pour les voitures de place à

deux chevaux; à deux cent quarante francs pour les voitures du transport en commun.

Les paiements s'effectuaient par douzièmes, de mois en mois, au bureau du receveur de la ville.

Vingt-quatre stationnements furent initialement arrêtés pour la centaine de voitures de place existantes (1).

Afin de prévenir les contestations qui auraient pu s'élever entre les cochers à l'occasion du choix des stations; pour éviter, dans l'intérêt du public et des entrepreneurs eux-mêmes, que certains endroits fussent encombrés de voitures, tandis que d'autres en auraient été dépourvus, et pour ne laisser aucun prétexte de plaintes quant à la répartition des lieux de stationnement, le collège des bourgmestre et échevins déterminait, au mois de juin, le nombre de voitures pour chaque endroit de stationnement, en raison du chiffre total des voitures de place et des besoins présumés du service dans chaque « localité ».

Un tirage au sort, auquel le collège procédait publiquement, assignait à chaque voiture de place le lieu où elle stationnerait pendant l'année. Vers 1850 (2), on en comptait déjà cent cinquante environ.

Parmi les cochers, combien ne savaient ni lire ni écrire! Et cependant ils connaissaient les rues; il est vrai qu'elles n'étaient pas bilingues. Plusieurs provenaient de la campagne, ce qui démontre la facilité avec laquelle on se retrouvait dans la capitale, à cette époque. Bon nombre enfin possédaient leur matériel. Grâce au peu d'étendue de la journée habituelle de travail (de huit heures du matin à neuf heures du soir), une voiture (quatorze cents francs), un cheval (quatre cents francs)

(1) Population de la ville de Bruxelles en 1840 : 106,742 habitants.

(2) La ville avait alors 134,402 âmes.

et un harnais (cent trente-cinq francs) suffisaient. D'occasion, on achetait le tout pour mille francs.

On le voit, l'âge d'or florissait, d'autant plus que le cocher possédant des économies savait, — tout comme de nos jours, mieux même puisque l'on assure que la confraternité et la confiance régnaient encore alors sur la terre, — se procurer un équipage à crédit.

Les fournisseurs, simultanément carrossiers, maquignons et selliers, exigeaient un acompte; le reliquat s'apurerait par mensualités de cinquante francs chacune. Rarement notait-on un acquéreur qui ne respectait pas ses engagements, et cela se conçoit, les conditions du contrat étant usuraires, ho! un tantinet seulement.

L'ouvrier, lui, recevait un salaire de deux francs. En y ajoutant ses pourboires, il gagnait, en moyenne, quatre francs par journée de travail.

Ses outils n'ont jamais été dispendieux. En sus de l'affublement traditionnel : capote hors d'usage provenant de l'armée ou d'une ancienne livrée, chapeau haut de forme payé de cinquante centimes à un franc (1) au chiffonnier (celui en toile cirée coûte au moins quatre francs cinquante), pèlerine imperméable (valeur : dix francs cinquante), une ou deux musettes, des clous, un marteau, une clef anglaise, des écrous, bref, l'attirail permettant de petites réparations provisoires, et un fouet — attribut de la profession — monté en cravache, sans mèche et dont le manche mesure au moins un mètre vingt-cinq centimètres de longueur (2). J'oubliais : il lui fallait

(1) Ceux de la Cour valent trois et quatre francs; il paraît qu'ils sont inusables.

(2) Par résolution du collège, en date du 13 février 1900, l'uniforme des cochers de la ville de Bruxelles a été composé comme suit :

A. Capote d'hiver en drap bleu avec collet rabattu et pèlerine de même drap;

posséder des éponges et une peau de chamois pour laver sa voiture chaque matin. Il est actuellement exonéré de ce soin.

Le plus souvent, à proximité du stationnement se trouvait un caveau, que les cochers ornaient et achalandaient à ravir. Leurs successeurs — en tout bien tout honneur — suivent les mêmes errements.

S'ils n'ont plus l'estaminet souterrain illustré jadis par une majesté exotique, ils disposent en revanche de somptueuses « distilleries », dont ils sont les plus fermes piliers. Dans ces caveaux, les anciens prenaient de même leurs repas : très à l'aise, comme chez eux, les mariés y appréciaient la popote apportée ou envoyée par la ménagère; les célibataires mangeaient à la carte. Vous pensez si elle était fournie.

Le nombre des voitures de place alla en augmentant avec le développement de la ville. Il était de près de deux cents en 1866 (1). Le coût du stationnement suivit le même processus : aux bons endroits, à la place Royale et à la porte de Namur, il atteignait respectivement cent vingt et cent quarante-cinq francs.

C'est à cette époque que surgit la concurrence initiale aux voitures de place, dans la personne du *premier chemin de fer à niveau du pavé* à traction animale.

Effectivement, le 16 novembre 1866, la ville concéda, pour

B. Redingote ou tunique noire avec boutons en corne noire et fermée jusqu'au haut;

C. Imperméable caoutchouté sans manches, avec collet en velours noir et boutons en corne de même couleur;

D. Gilet noir ou bleu foncé;

E. Pantalon noir ou bleu foncé;

F. Chapeau haut de forme, noir.

(1) A cette date, la population de la capitale s'élevait à 157,905 âmes.

quatre-vingt-dix ans, à MM. Nyst et Thibaut-Morel, qui le transférèrent presque aussitôt à M. Morris, de Londres, le chemin de fer précité. L'inauguration du fonctionnement eut lieu en mars 1869.

Voici quel en était l'itinéraire : porte de Schaerbeek, rue Royale, place des Palais, place du Trône, boulevard du Régent, avenue de la Toison-d'Or, place et avenue Louise.

Comme redevance, le concessionnaire acquittait à la ville soixante-quinze francs par an et par voiture pendant les cinq premières années, avec augmentation de vingt-cinq francs par an et par voiture jusqu'à la somme de deux cent cinquante francs.

Les tarifs étaient réglés comme suit : en première, dix centimes par kilomètre, avec un minimum de douze centimes; en seconde, neuf centimes par kilomètre, avec un minimum de dix centimes, ce qui faisait, pour le trajet Schaerbeek-Bois, cinquante centimes en première classe et quarante-cinq centimes en seconde.

Les voitures, avec impériales, étaient peintes en jaune; elles portaient, au-dessus des fenêtres, l'inscription suivante : « Voies ferrées belges » et, sur la caisse : « Bruxelles ». Obligatoirement, elles circulaient de huit heures du matin à dix heures du soir en été, de neuf heures à neuf heures en hiver. Des services facultatifs, à prix double, pouvaient être organisés après ces heures.

Pour assurer son service, la compagnie Morris employait une soixantaine de chevaux et une vingtaine de receveurs et cochers. Ceux-ci n'avaient pour signe distinctif qu'une casquette plate.

Les coupons, petits et carrés, portaient l'indication du prix en gros caractères encadrés d'une boucle.

Le sifflet était de rigueur. Les conducteurs ne pouvaient donner à leurs attelages une vitesse supérieure à douze kilomètres à l'heure.

Le règlement stipulait entre autres choses que l'accès des voitures était interdit aux gens malpropres, et qu'une réduction de dix centimes était accordée aux fonctionnaires en uniforme.

Puis successivement survinrent :

1° Le 4 novembre 1867, la Compagnie Dewaert, reprise, le 1^{er} mai 1869, par *The Belgian street Railway and omnibus Company* (Société Vaucamps) qui desservait, avec une quinzaine d'omnibus et la rue au Beurre *comme point central*, la place Liedts, Saint-Gilles (barrière), la place Communale d'Ixelles, la place de la Duchesse, Cureghem, Laeken et la place de la Reine.

Par convention du 15 mars 1872, la Compagnie Vaucamps fut autorisée, moyennant une redevance annuelle de cinq cents francs par voiture, à changer certaines de ses lignes d'omnibus en chemins de fer américains ou tramways. C'étaient :

a) Une ligne sur le boulevard du Nord, boulevard de la Senne et boulevard central, avec raccordement vers la nouvelle gare du Midi (actuellement ligne Nord-Midi);

b) Une ligne sur le boulevard d'Anvers, depuis le boulevard de la Senne jusqu'à l'église de Laeken, en passant par la chaussée d'Anvers et l'avenue de la Reine;

c) Une ligne partant du boulevard central pour se relier à la ligne d'Anderlecht, par le Vieux-Marché, la rue Bodeghem et la rue des Foulons, vers la chaussée de Mons;

d) Un croisement de ces voies ferrées allant des faubourgs à la ville, ainsi que du boulevard central vers la station du Midi.

Le point central établi au carrefour de la rue au Beurre dut

être transféré au boulevard central (boulevard Anspach), à la bifurcation du boulevard et de la rue Marché-aux-Poulets.

Les différentes directions étaient indiquées par de petits drapeaux en tôle fixés aux quatre coins de la voiture.

Le matériel de la Compagnie Vaucamps comprenait une centaine de voitures. Elle utilisait autant d'hommes à tous ses services et disposait, tant pour ses omnibus que pour ses tramways, de plus de deux cents chevaux.

Le tarif était ainsi fixé :

Nord-place de Brouckère . .	10 centimes.
Nord-Point central	10 »
Nord-Vieux-Marché	15 »
Nord-boulevard du Midi . .	25 »
Nord-Midi	30 »

Remarquons qu'il n'existait aucune division de classe et que les coupons étaient différents pour chaque ligne ou tronçon de ligne;

2° Le 15 mars 1872, la firme Becquet frères à qui la Ville concédait les deux lignes :

a) Impasse du Parc-Rond Point rue de la Loi;

b) Une ligne se détachant de la première et suivant les rues Froissard, Belliard, Latérale et Ducale, place des Palais, place Royale, rue de la Régence, place du Petit-Sablon, rues aux Laines, du Grand-Cerf, boulevards de Waterloo, du Midi, de l'Abattoir, Barthélemy, de l'Entrepôt, d'Anvers, du Jardin Botanique, de l'Observatoire et du Régent, jusqu'à la rue Belliard.

C'était, pour la plus grande partie, le tracé actuel de la ligne circulaire des boulevards.

De plus, les concessionnaires avaient obtenu, sur le territoire d'Ixelles-Etterbeek, deux lignes de tramways (porte de Namur-avenue d'Auderghem, par la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers); du Langeveld (aujourd'hui avenue du Longchamp)-avenue des Arts (angle rue Belliard), par la chaussée de Vleurgat, les rues Malibran et du Trône;

3° Le 22 décembre 1873, la Société Brésilienne, le conseil communal ayant autorisé MM. Becquet frères à céder leurs concessions à une société de Rio-de-Janeiro, représentée par MM. Paridant et Laureys.

Ceux-ci adoptèrent un type de voitures à deux compartiments; celui de devant était de seconde classe, celui de derrière et les deux plates-formes de première classe.

Pour la rude montée du Jardin Botanique, la Brésilienne attelaît quatre chevaux à ses voitures.

Au point de vue du tarif, le réseau complet des boulevards de ceinture et du Quartier-Léopold était divisé en dix-sept sections. Le prix de deuxième classe était de cinq centimes par section (avec minimum de dix centimes). La première classe payait le prix de seconde plus cinq centimes (avec minimum de quinze centimes). Le parcours Nord-Midi coûtait ainsi : en seconde classe, quarante-cinq centimes; en première, cinquante centimes. Ces deux prix furent réduits de cinq centimes à la suite d'une énergique intervention de la ville.

La redevance, payable annuellement à la ville, fut calculée sur d'autres bases que pour les lignes jusque-là concédées. Au lieu de payer par voiture, MM. Becquet acquittaient une taxe de quatre mille cent vingt francs par kilomètre concédé;

4° Fin 1874, la Société des Tramways bruxellois, par suite

du rachat, à MM. Morris et Vaucamps, des lignes dont ils étaient concessionnaires, tant omnibus que tramways.

Mais tandis que celle-ci prospérait, la Société Brésilienne périclitait. Elle ne soldait plus ses arrérages, si bien que la Ville engagea des pourparlers avec le président de la Société des Tramways bruxellois, pour que celle-ci reprît aussi les lignes de la Compagnie Brésilienne. Après de longues conférences, les négociations aboutirent, et le 24 novembre 1879, le conseil communal approuvait le contrat de fusion qui en était le résultat.

La Société des Tramways bruxellois devenait ainsi concessionnaire des divers réseaux couvrant, au total, environ quarante kilomètres (longueur d'axe).

Après cette indispensable digression, hâtons-nous de rejoindre nos chers automédons.

Sans doute, l'intrus qu'ils devaient coudoyer avait troublé leur douce quiétude (1). Mais la guerre de 1870 servit de dictame à leur ire.

D'abord, les affaires renaissaient. Ensuite, la ville était peuplée de réfugiés français, aux poches pleines d'écus. Enfin, les chevaux de la réforme belge s'écoulaient à un prix exceptionnel de bon marché : une bête de cinq à six ans était vendue couramment trois cents francs, trois cent cinquante au plus. Pour cent francs, on obtenait un cheval autrement allant que les rossinantes qui traînent aujourd'hui leur misère sur le pavé de Bruxelles, car, parfois, on serait presque tenté de se substituer à elles, tant leurs débris font peine.

(1) A vrai dire, les tramways n'ont causé un préjudice sensible aux cochers qu'à partir de l'inauguration, en mai 1894, de la traction électrique.

Qui sait pourtant quel destin elles s'étaient forgé, les pauvres haridelles! (1) quand, toutes fringantes, on les dorlotait dans un box superbe. Avec l'âge mûr, ou pour un défaut, une maladie, une particularité quelconque du corps ou du caractère, elles ont dû faire connaissance, en descendant chez le loueur, avec les vicissitudes de la vie. Au lieu du repos mérité, les voilà maintenant exposées à toutes les intempéries en attendant que, clopin-clopant, on les pousse, courbatures, au marché de la place de la Duchesse et, de là, à l'abattoir. Certaines n'ont même pas l'honneur d'alimenter les boucheries chevalines. On les traîne chez Madame R..., à Cureghem, où leurs vieilles carcasses sont transformées en saucissons de Boulogne, triste plat populaire s'acheminant parfois tout seul au consommateur. Pouah! L'équarrisseur aussi les guette. Le cheval nous est donc utile jusque dans la mort.

A cette époque, en effet, malgré le cours exorbitant de l'avoine et des fourrages, une voiture en vogue laissait aisément

(1)

LE CHEVAL DE FIACRE.

Le jour, la nuit, partout, glissant sur le verglas,
 Suant sous le soleil, ruisselant dans l'averse,
 Tendait avec effort son nez que le vent gerce,
 Trottant sa vie, il souffle, éternellement las.

Sa crinière aux poils durs qui tombe en rideaux plats
 Tape son long cou sec que la fatigue berce ;
 Sa peau, sous le harnais battant, s'use et se perce ;
 Son mors tinte, et le suit comme son propre glas.

Ouvrant ses grands yeux ronds, doux comme sa pensée,
 Il court, en ruminant dans sa tête baissée
 L'oubli de la douleur et le pardon du mal.

Et la foule, devant ce héros qu'on assomme,
 Passe sans regarder le sublime animal
 Dont nous ferions un saint si Dieu l'avait fait homme !

EDMOND HARAUCOURT.

à son propriétaire un bénéfice net de dix à douze francs par jour.

Vers 1875, à la demande d'un loueur intelligent, l'administration communale de Bruxelles, — par l'organe de son bourgmestre feu Anspach, esthète autant qu'hygiéniste, — autorisa le placement d'un numéro doré sur toutes les voitures neuves du même modèle. Cette distinction conférait aux propriétaires des voitures ainsi recommandées le droit de majorer de cinquante pour cent le coût de la course.

C'est peu après que tomba en désuétude le port, sur la droite de la poitrine, de la plaque en cuivre exhibant, avec l'effigie du svelte patron de Bruxelles, le numéro d'ordre du cocher.

1880! Date mémorable! Nos cochers brandirent le fouet de la révolte. Ces Messieurs prétendaient faire porter à un franc cinquante le taux de la course à l'Exposition (1) ouverte au Cinquantenaire. Pendant quelques jours, les fiacres chômèrent. Les pouvoirs publics tinrent bon néanmoins. Puis, MM. les cochers reprirent partiellement le pavé, ayant soin, vers les cinq heures du soir, c'est-à-dire au moment du départ des trains internationaux, de tirer leur révérence aux étrangers abasourdis. De guerre lasse, les autorités cédèrent; l'Exposition, elle, faisant la nique, fermait ses portes.

Coup sur coup, voici apparaît : La Compagnie de Liège (2) qui, avec quarante-deux voitures stationnant sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode, desservait la gare du Nord; la même année, Le Monopole des petites voitures et de grande remise (3).

(1) En 1867, profitant de l'affluence de voyageurs que l'Exposition universelle attirait à Paris, les cochers se mirent en grève, également pour obtenir une augmentation de salaire.

(2) Service général de voitures de place de l'agglomération bruxelloise.

(3) Compagnie générale des petites voitures de Bruxelles.

Fondée en juin 1881, au capital initial de cinq millions, cette société dura deux ans et trois mois.

Quoique éphémère, son existence coûta cinq millions et souleva un déluge de véhémentes protestations. Loueurs de voitures, selliers, carrossiers, harnacheurs, maréchaux, menuisiers, platineurs, peintres et garnisseurs en équipages, charrons, marchands de drap, de cuir, de fer et de charbon, marchands de chevaux, marchands de paille, de foin et d'avoine, propriétaires d'immeubles, cabaretiers, etc., protestèrent et meetinguèrent avec un entrain sans pareil.

Pot de terre contre pot de fer, rien n'y fit. Au prix d'une redevance annuelle de quatre-vingt-dix mille francs, Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles et Saint-Gilles concédèrent ce monopole. Toutefois, le cahier des charges imposait au concessionnaire la reprise, à dire d'experts, de tout le matériel des anciens loueurs. Les petits patrons — les malins ceux-là — devinrent agents du Monopole, sans faire des embarras; les autres s'improvisèrent commerçants ou cabaretiers.

Les trois dépôts de la société, luxueux du reste ainsi qu'il convenait à la largeur de vues des fondateurs du Monopole des petites voitures, subsistent toujours : celui de la rue Fonsny sert aux Tramways bruxellois; dans celui de Koekelberg a été installée la grande brasserie de ce nom; celui de Ten Bosch a été partiellement converti en manège et, pour l'autre partie, en établissement de voitures de grande remise.

Si vous me demandez comment une institution de l'espèce, ayant apparemment tout pour réussir, a pu sombrer aussi rapidement, je vous répondrai : l'organisation était insuffisante et la surveillance nulle. Dès le début principalement, ce fut à qui chiperait le plus et le mieux. On eût dit que le personnel

s'était donné le mot pour précipiter sa chute, qu'acheva ou justifia une grève de cochers.

Que de sujets de vaudeville fournirait l'exposé des divers tripotages qui s'y commirent!

Pour le surplus, tout le matériel fut liquidé à vil prix : une voiture — qualifiée *monopole* — qui avait coûté seize cents francs, était cédée pour quatre cent cinquante (1). Le matériel de réserve : roues, essieux, ressorts, harnais, couvertures, vis à glace, fut écoulé dans des conditions telles que plus d'un acheteur s'en souvient toujours avec plaisir.

Ne priez jamais les actionnaires du Monopole des petites voitures de vous confesser les dividendes perçus! Qu'il vous suffise de savoir qu'une action de cent francs était troquée contre quatre verres de bière.

Pauvres actionnaires!

Un service public de cette importance ne pouvait rester longtemps désorganisé.

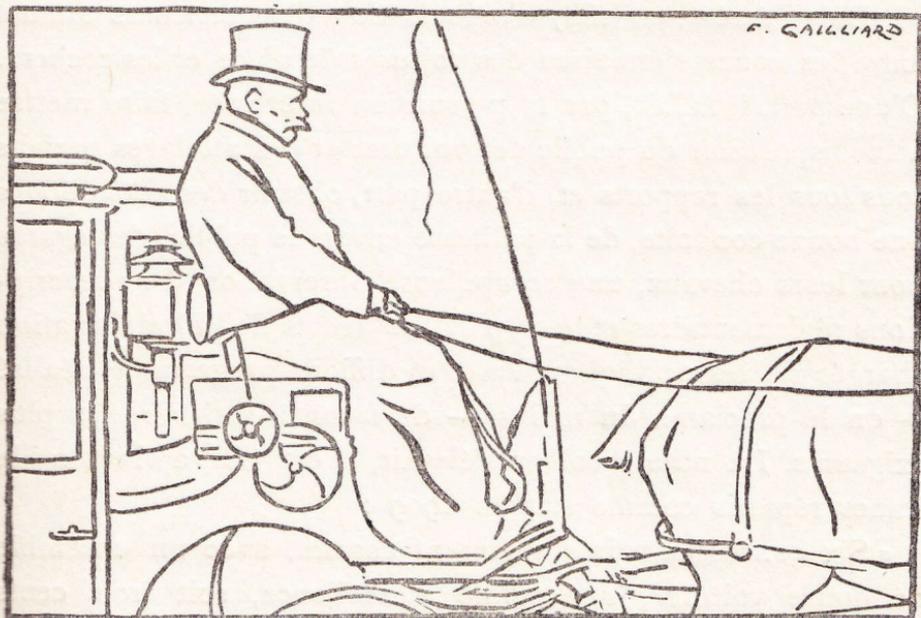
Les administrations communales, soucieuses de leur responsabilité, firent donc appel aux loueurs et, à titre d'encouragement, leur accordèrent les emplacements sans bourse délier.

En moins d'un an d'intervalle, le calme étant rétabli, la ville de Bruxelles procéda à une nouvelle adjudication. Tel stationnement, à la rue Grétry entre autres, fut adjugé quatre cents francs. Neuf ans après, il valait deux mille francs à la caisse communale. Son prix atteignit même deux mille six cent soixante-quinze francs. A cette heure, il ne rapporte plus que

(1) C'est le type actuel qui a remplacé la « vigilante », voiture informe ne pouvant contenir que deux personnes. Le strapontin n'existait donc guère. Où l'aurait-on placé? Bon Dieu!

sept cent quatre-vingt-trois francs, ce qui prouve que le rapport de l'endroit a sensiblement baissé. Que voulez-vous? La Fortune est volage.

C'est à cette époque que le compteur Gennotte fit son apparition (1). En location, cet ouvrage d'horlogerie, qui se place sous la banquette de la voiture, coûtait journalièrement cinquante centimes. Son loyer est maintenant réduit à vingt-cinq centimes.



Lui aussi, le temps aidant, tombera en non-valeur. Rassurez-vous néanmoins, âmes pitoyables, son inventeur fut à l'abri de la bise.

Malgré l'ingéniosité de son mécanisme et les heureuses modifications qui y furent apportées, cette invention ne préserve pas

(1) 18 janvier 1884.

le patron de toute fraude. Qu'y faire? Il est partout des consciences élastiques.

Voilà aussi que la Ville vient de rendre obligatoire — bévée administrative à réparer — l'emploi du compteur horokilométrique, dont coût annuel : quatre-vingt-dix francs. Vous pensez si la gent cochère est dans la joie!

Développant les idées d'esthétique de son prédécesseur (car je vous fais grâce de l'intérimat de M. Vanderstraeten) M. Buls décréta, en 1887, l'organisation d'un concours annuel entre les concessionnaires des voitures de place et les cochers. D'une part, il fallait, par la persuasion intéressée, faire mettre à la disposition du public des voitures et des attelages parfaits sous tous les rapports et, d'autre part, obtenir des automédons une bonne conduite, de la politesse envers le public, des égards pour leurs chevaux, une scrupuleuse observation des prescriptions réglementaires et le respect des agents de l'administration chargés de les appliquer. Vaste et difficile programme, réalisé — on le proclame du moins — de façon à satisfaire les plus exigeants. La note à solder s'élevait, il est vrai, à vingt mille francs répartis comme suit en 1909 :

« Six concessionnaires obtinrent chacun, avec un ensemble de douze voitures, une prime d'excellence, soit trois cents francs ;

Vingt et un concessionnaires obtinrent chacun, avec un ensemble de trente-neuf voitures, une prime de première catégorie, soit deux cents francs ;

Trente concessionnaires obtinrent chacun, avec un ensemble de quarante-huit voitures, une prime de deuxième catégorie, soit cent cinquante francs ;

Soixante concessionnaires obtinrent chacun, avec un ensemble

de quatre-vingt-huit voitures, une prime de troisième catégorie, soit cent francs ;

Soixante-sept cochers de place obtinrent chacun une récompense de trente francs, à raison de leur bonne attitude (1). »

Des chiffres qui précèdent, il résulte que, pour l'exercice 1908-1909, il y eut cent quatre-vingt-sept voitures primées, sur les trois cent onze (2) en usage, et cent dix-sept concessionnaires (3) qui reçurent un prix, sur cent quatre-vingt-six existants et domiciliés respectivement :

16 à Bruxelles,	21 à Laeken,
16 à Anderlecht,	29 à Molenbeek-Saint-Jean,
30 à Etterbeek,	4 à Saint-Gilles,
2 à Forest,	10 à Saint-Josse-ten-Noode,
11 à Ixelles,	27 à Schaerbeek,
11 à Jette-Saint-Pierre,	1 à Uccle,
7 à Koekelberg,	1 à Woluwe-Saint-Lambert.

De ce nombre, cent vingt et un ne possédaient qu'un numéro; trente-deux en avaient deux.

Le crédit, pour 1911, fut réduit de moitié. Il est vrai que le nombre des concessionnaires primés ne s'élevait plus qu'à cinquante-huit et celui des cochers, à trente-six.

Et pendant ce temps les tramways, méthodiquement, se

(1) Saint-Gilles et Ixelles ont suivi cet exemple. Depuis 1899, la commune de Saint-Gilles vote un crédit spécial de deux mille francs pour cet objet. L'initiative d'Ixelles remonte à cinq ans et ne coûte que cinq cent cinquante francs l'an.

(2) Au 1^{er} janvier 1910, Bruxelles comptait 196,882 habitants.

(3) Cent vingt en 1908.

Cent quinze en 1905.

Cent dix-sept en 1904.

développent, à telles enseignes que l'on se demande où et quand ils s'arrêteront (1).

Croyez-vous que les dirigeables ne leur préparent pas un vilain tour?

Malgré tout, les loueurs tenaient bon, se faisant une concurrence d'autant plus âpre que la lutte devenait plus pénible. On en trouverait la preuve dans l'exagération du taux de certains stationnements.

En 1902, la location du droit de stationnement (52) des voitures de place (347) rapportait à la ville deux cent quatre-

(1) Qu'on en juge par cette statistique éloquent, se rapportant exclusivement à la Société des Tramways bruxellois :

ANNÉES	1882	1887	1893	1899	1911
Receveurs.	128	146	204	417	1,292
Cochers	128	146	200	306	829 dont 797 wattmen.
Chevaux	828	829	1,053	805	200
Voitures en service.	98	113	135	242	1,223 { 489 motrices. 465 remorquées ouvertes. 269 » fermées.
Total des voitures .	250	300	400	700	
Recette brute . . .	2,577,384.20	2,682,653.20	3,140,243.85	6,041,157.62	14,648,329.43 (en 1909).

Indépendamment de son personnel de receveurs et de conducteurs, la compagnie emploie treize cent cinquante ouvriers environ dans ses divers services (exploitation, écuries, voies et travaux, ateliers), plus un certain nombre d'employés de bureau, attachés à la direction générale. Son personnel atteint donc présentement le chiffre de près de quatre mille salariés.

Son réseau (*) couvre 128 kilomètres se subdivisant comme suit :

Traction animale et autobus = 2 kilomètres 200 mètres.

» électrique aérienne (inaugurée le 1^{er} mai 1894) = 110 kilomètres 300 m.

» » souterraine » 1^{er} mai 1897) = 15 kilomètres 500 m.

(*) Celui des « Économiques » : 30 kilomètres ;

Celui du « Tram-Car » : 2.4 »

Celui du « Central-Car » : 2.4 »

vingt-treize mille soixante-dix francs l'an; en 1905, car l'adjudication se fait à la surenchère pour un terme de trois années, elle ne produisait plus que deux cent soixante-dix-sept mille trois cents francs pour trois cent cinquante voitures réparties en cinquante-trois stationnements; au 1^{er} août 1911, elle était ramenée à soixante-seize mille francs (1). Il est vrai que cent quatre-vingt et une voitures — *horresco referens* — ont été rem-

(1) Les stationnements les plus onéreux sont ceux de la place de Brouckère (1,230 fr.), de la porte de Namur (1,020 fr.) et de la place de la Monnaie (1,240 fr.).

A la Grand'Place, la moyenne est de trois cent soixante-dix francs.

A l'ancienne porte de Flandre, à la rue Neuve (église du Finistère) et à la place Poelaert, les prix de stationnement sont respectivement de deux cent dix, cinq cent quatre-vingt-dix et cent vingt francs. (Les places pour lesquelles il n'est pas offert un minimum annuel de soixante francs ne sont pas adjudgées.)

Le montant de la redevance payée, en juin, à la Ville par les Tramways Bruxellois fut, pour l'exercice 1910, de 435,120 francs (de 295,620 francs pour l'exercice 1909).

Tableau indiquant : 1^o le nombre des voitures de place stationnant sur le territoire des diverses communes de l'agglomération bruxelloise; 2^o le produit annuel des droits perçus de ce chef.

Situation au 1^{er} janvier 1910.

COMMUNES	NOMBRE DE		Produit des droits de stationnement imposés aux concessionnaires de		TOTAUX
	voitures de place	auto-fiacres et taximètres	voitures de place	auto-fiacres et taximètres	
Anderlecht	—	10	—	9,000	9,000
Etterbeek	7	13	250	8,000	8,250
Ixelles	52	30	13,963.75	25,665.51	39,629.26
Koekelberg	—	5	—	250	250
Laeken	10	10	250	500	750
Molenbeek-Saint-Jean .	4	8	270	2,025	2,295
Saint-Josse-ten-Noode .	62	63	137,345		137,345
Saint-Gilles	83	34	35,200	40,000	75,200
Schaerbeek	33	17	1,160	4,370	5,530

placées par quatre-vingts fiacres automobiles payant une redevance annuelle de cent soixante-quatorze mille neuf cents francs. Les soixante premiers rapportent quatre-vingt mille francs.

Pauvre saint Fiacre, son grand âge ne lui aura sans doute pas permis de mieux défendre ses leudes contre le Progrès envahissant ! Pourquoi donc ne pas le laisser à ses jardiniers, gens paisibles par essence (1) ?

Reconnaissons que les cochers, guidés par leur intérêt, lui furent infidèles au profit du plébéien saint Guidon, doux médiateur des bêtes, plus particulièrement des chevaux de labour et de tous les solipèdes en général.

Et il y a vingt-cinq ans encore, on ne lui marchandait rien à ce dévoué protecteur. Pas un cocher qui ne se fût rendu en grande pompe, souvent en compagnie des siens, à la messe que l'antique archiconfrérie (2) des saints Eloi et Guidon fait célébrer, le mardi de la Pentecôte, dans l'accueillante église primaire de Saint-Pierre, à Anderlecht.

Ce jour-là, de bonne heure, le comité au complet va prendre en landau, à Notre-Dame des Victoires, la flamboyante bannière de l'archiconfrérie. Précédé de deux cavaliers trompeteurs, le petit cortège s'avance vers la Grand'Place, s'y arrête pour la traditionnelle sonnerie « aux champs » à l'adresse de l'éternellement jeune saint Michel (3), puis, procession-

(1) Saint Fiacre est devenu le patron des automédons par étymologie populaire.

En 1640, un nommé Sauvage établit ce genre de voiture, à Paris, rue Saint-Martin, dans une grande maison nommée *Hôtel Saint-Fiacre*, parce qu'une image de ce saint y était appendue. De l'hôtel, le nom passa aux voitures et il parut tout naturel aux cochers de fiacre de prendre saint Fiacre pour patron.

(2) Fondée en 1631.

(3) Cette statue, faite par Martin Van Rode au xv^e siècle, a été descendue, pour être redorée, en 1589, en 1608, en 1617, en 1698, en 1770, en 1825, en 1841, en 1863 et en 1897.

nellement, gagne la porte d'Anderlecht. Là attendent bon nombre de voitures qui, cette fois, suivent en bon ordre.

Arrivés devant l'église, tous les pèlerins défilent devant le clergé bénissant, font trois fois le tour du vieux temple, rangent sous la garde de Dieu leurs équipages sur la place et se précipitent pour entendre — une fois n'est pas coutume — une belle messe en musique.

Au retour, c'est une chevauchée infernale, avec de fréquents arrêts dans les cafés et, pour finir, une rentrée triomphale en ville où vient s'achever, dans une franche ribote, la seule journée de religiosité que s'octroient de nos jours la moitié à peine des automédons.

Les autres ont la désespérance plus amère. Il n'est plus de joie pour eux, aujourd'hui que la Compagnie des auto-fiacres bruxellois semble avoir sonné le glas de la profession chère.

Voyez, depuis sa fondation toute récente (1), elle a déjà trois cent dix voitures disséminées dans l'agglomération. Il en est dix à Anderlecht, cent trente à Bruxelles, treize à Etterbeek, cinquante à Ixelles, trente-six à Saint-Gilles, quarante-huit à Saint-Josse-ten-Noode, dix à Laeken, sept à Uccle et six à Boitsfort.

Son personnel comprend cinq cent vingt-cinq membres, dont cent soixante laveurs, peintres, mécaniciens et carrossiers proposés aux services de l'entretien et des réparations et trois cent soixante-cinq conducteurs recrutés, d'une façon générale, parmi les cochers de maître, de remise et de fiacre.

Ceux-ci font leur initiation — elle dure environ un mois —

(1) Du 1^{er} janvier au mois de mai 1909, la compagnie a fonctionné sous la firme *United Investment Corporation*; à cette dernière date, la société d'exploitation de Bruxelles a été constituée et fonctionne sous la raison *Brussels Motor Cab*.

au siège même de la société : 35, rue de l'Indépendance. A cette fin, une voiture spéciale, dénommée par les agents le navire-école, est placée sous la direction d'un chauffeur émérite — nautonier dans son genre — aux appointements mensuels de deux cent cinquante francs. L'apprentissage coûte cinquante francs, soit la moitié de la rétribution habituelle réclamée par les propriétaires de garages.

La journée de travail — sa durée est de dix heures — est payée trois francs. Il faut y ajouter, avec le produit des heures supplémentaires, les pourboires qui, aux bons endroits : à la gare du Nord, à la place de Brouckere, à la Bourse, à la gare du Midi, à la porte Louise et à la porte de Namur, valent de six à sept francs, pour dix-huit à vingt prises (voyages). Les mauvais stationnements qui sont l'apanage des débutants et des coupables, ne procurent guère que deux à trois francs de gratification. Le coût de l'essence employée incombe au conducteur. Fournie par la société au prix de revient (treize centimes le litre), elle peut occasionner une dépense journalière de deux francs cinquante, amortie par la ristourne de 6 1/2 pour cent que la compagnie alloue sur la recette brute de chaque voiture (1). Cette aubaine est soldée à la quinzaine.

Détails complémentaires : Les conducteurs sont divisés en trois équipes commençant, à tour de rôle, à sept, huit et neuf heures du matin. Cette dernière finit à une heure la nuit (2). Tous sont obligatoirement porteurs d'un uniforme coûtant cent

(1) Trente-cinq à quarante francs par jour pour les bons stationnements.

(2) Une soixantaine de voitures font également le service jour et nuit; ainsi, certains des stationnements importants ne sont jamais dégarnis de voitures, du moins jusqu'à cinq heures du matin.

quarante francs. La compagnie verse à la masse une première mise de soixante-quinze francs; les agents y contribuent par des retenues bi-mensuelles de cinq francs chacune. — On le conçoit, un cautionnement est indispensable. — Tous les conducteurs sont syndiqués. Affiliés à la Maison du Peuple, ils ont fait une grèvelette en septembre 1909, relativement à l'importance de leur responsabilité en cas d'accident : celle-ci a été fixée à vingt-cinq francs au maximum quand, bien entendu, l'avarie peut leur être manifestement imputée. Il existe, du reste, un service de surveillance très bien organisé. Depuis, leur syndicat a déménagé pour la Maison des Ouvriers, rue du Boulet, où il s'y plairait à souhait, m'a-t-il été assuré. — Chaque fiacre-automobile — signalons que son coût est de neuf mille francs — est muni d'un compteur (1), du système Aron, totalisant, l'indiscret : le nombre de kilomètres que la voiture effectue à vide, le nombre de kilomètres qu'elle effectue à charge, le nombre de prises en charge ainsi que les fractions de dix centimes. Les suppléments pour bagages (0.25) doivent être marqués par le conducteur.

Les tarifs sont établis sur les bases suivantes :

TARIF I.

Service de jour dans le périmètre.

a) Pour course n'excédant pas 750 mètres ou pour un laps de temps d'attente n'excédant pas six minutes : quatre-vingts centimes.

b) Pour chaque fraction suivante de 250 mètres ou pour

(1) Son loyer mensuel est de treize francs.

chaque fraction suivante de deux minutes d'attente : dix centimes.

TARIF II.

Service de jour hors périmètre.

a) Pour course n'excédant pas 600 mètres ou pour un laps de temps d'attente n'excédant pas six minutes : quatre-vingts centimes.

b) Pour chaque fraction suivante de 200 mètres ou pour chaque fraction suivante de deux minutes d'attente : dix centimes.

TARIF III.

Service de nuit.

Même tarif que celui hors périmètre, plus cinquante centimes par quart d'heure d'utilisation.

En bonne arithmétique, l'emploi d'un fiacre-automobile vaut son pesant d'or : huit francs l'heure. C'est donc — et ce sera forcément pour longtemps, m'a certifié le distingué directeur de cette compagnie — la locomotion exclusive des hommes d'affaires, des gens pressés, des retardataires, des Adonis et des Céladons.

Du coup, voilà les meilleurs automédons sauvés du terrible désastre, que dis-je ? de la mort même. Nombreux, acceptons-en l'augure, sont ceux qui pourront exhiber encore, entretenir surtout leur grosse mine épanouie (leur *bles*), susurrer pater-

nellement sur leur brave cocotte et vouer à tous les diables les règlements et leurs auteurs (1).

— Pas vrai? hein! Ficelle? s'exclama l'Éléphant, — tous les

(1) Le dernier règlement de police — un petit code où le savoir-vivre prédomine — de la ville de Bruxelles est du 13 mai 1911. Il comporte soixante-cinq articles relatifs : 1° à l'admission des voitures et à la location des lieux de stationnement; 2° au stationnement et à la circulation; 3° aux cochers; 4° au tarif, fixé comme suit :

« ART. 51. — Le tarif des voitures est horokilométrique. L'appareil taximètre indique, cumulativement et conformément au tarif adopté, les sommes dues pour le temps d'attente et celles dues pour la distance parcourue.

Les tarifs sont établis sur les bases suivantes, qui ne peuvent être modifiées sans autorisation préalable de l'administration communale.

TARIF I.

Service de jour.

a) Pour course n'excédant pas 1,000 mètres ou pour un laps de temps d'attente n'excédant pas dix minutes fr.	0.75
b) Pour chaque fraction suivante de 300 mètres ou pour chaque fraction suivante de trois minutes d'attente. fr.	0.10

TARIF II.

Service de nuit.

Supplément de cinquante centimes par quart d'heure ou fraction de quart d'heure d'utilisation.

ART. 57. — La course terminée, le cocher ne peut relever le drapeau « libre » qu'après que le voyageur a payé la somme indiquée par le compteur.

ART. 58. — Pour chaque colis, il est dû vingt-cinq centimes par heure, sans que cette taxe puisse dépasser un franc pour la totalité des colis.

Ne sont pas considérés comme colis donnant droit à la taxe, les cartons, sacs de voyage, parapluies, cannes et généralement tous les objets que le voyageur peut porter à la main et déposer à l'intérieur du véhicule sans le détériorer.

Les cochers ne sont pas tenus de transporter des objets de nature à dégrader leurs voitures.

ART. 59. — Lorsqu'une voiture a été prise moins d'un quart d'heure avant minuit, le cocher n'a droit pour le quart d'heure qu'au prix du tarif du jour, même s'il n'arrive à destination qu'après minuit. De même, lorsque la voiture a été prise

cochers ont un sobriquet (1) sous lequel ils sont exclusivement connus, ce qui faisait autrefois le désespoir de M. A. Gillet, préposé à leur surveillance, — quand il apprit cette nouvelle.

De son cheval cagneux, ébahi de cette extraordinaire bienveillance, il tapota le poitrail; puis, en voisin du corps de ballet, il esquissa un rigodon, entraînant « sa vieille branche » chez Decloux. Deux « clamot (2) », chacune en une lampée, churent dans les gosiers, cependant qu'une larme scintillait à la pupille des yeux gros et doux.

*
* *

Si nous revenions, — voulez-vous? — aux cochers de grande maison qui constituent, sur la place, une importante corporation. Au surplus, ce sont, pour la plupart du moins, gens intéressants à plus d'un titre. Ils font preuve d'une réelle activité et de nombreuses petites vertus.

Précédé de la recommandation d'un parent ou d'un ami appartenant au nombreux domestique d'une famille riche, le campagnard de quatorze, quinze ou seize ans, son baluchon

avant six heures du matin en été, ou avant sept heures en hiver, le cocher a droit pour le premier quart d'heure au prix du tarif de nuit, même s'il arrive à destination après ces heures.

En cas de contestation sur le prix réclamé, le cocher est tenu d'inscrire ce prix sur le bulletin prévu par l'article 10.

ART. 60. — Il est défendu aux cochers de réclamer un prix supérieur au tarif ou des sommes non mentionnées au taximètre. »

(1) Il y a *Gendebien*, *Les Trois Anguilles*, *Bougie le Lion*, *Le Buffle*, *La Province*, *Le Roux*, *La Pie blanche*, *Bouboule*, *Le Pompier*, *Marquis de Belœil*, etc. Les trois plus anciens sont *Rose Charles*, *Pire Celly* et *Jan Teugels* qui, lui, compte quatre-vingt-quatre années d'âge et soixante-huit de fonctions. Pauvre Jan! la misère le guette.

(2) Un grand verre d'eau-de-vie.

sous le bras, arrive à Bruxelles comme palefrenier. Souffredouleur serait un terme mieux approprié.

Le gros ouvrage des écuries lui est dévolu. De ce chef, il reçoit, outre la nourriture et le logement, des gages mensuels qui varient entre vingt et trente francs. S'il est diligent et docile, il a des chances, deux ou trois ans après, d'être promu groom, ce qui lui vaut l'honneur insigne d'accompagner le cocher ou de suivre sa patronne. A vingt ans, il peut se réveiller second cocher ou se faire agréer dans une maison n'occupant que deux chevaux. Dans ce cas, toute la besogne lui incombe. Nourri, logé, vêtu, son mois est porté du coup à quarante ou cinquante francs. Initié à tous les arcanes du métier, — non sans avoir changé de maîtres au mieux de ses intérêts, — c'est le moment pour lui de rechercher le richard plus exigeant et payant mieux ou tenant plusieurs chevaux et pouvant le sacrer premier cocher. La rémunération monte alors — mais exceptionnellement — jusqu'à cent dix francs.

Il y a dix ou quinze ans, — il en subsiste toujours, — on rencontrait maints nababs possédant toute une hiérarchie de cochers. Au-dessus d'eux plane — éternellement imberbe — le piqueur, directeur des écuries, de la sellerie et des remises. Complètement entretenus, quelques-uns — *rare aves* — touchent encore jusqu'à trois cents francs par mois. Le sceptre, il est vrai, est lourd à porter. D'abord, leur ponctualité doit être exemplaire. A la minute indiquée, il faut que la voiture des maîtres soit prête. C'est le piqueur qui en assume seul la conduite. Les instruments de travail lui sont du reste amenés à pied d'œuvre. Et c'est heureux qu'il ne se fasse pas hisser sur son trône! La surveillance continuelle des chevaux n'est pas non plus une mince affaire. Ces chères bêtes! Si elles

gagnaient la moindre indigestion ! Ce serait assez pour rompre l'équilibre européen.

C'est aussi dans les attributions du piqueur de recommander les chevaux qui peuvent convenir, ainsi que le mail-coach, le coupé, le landau, la victoria ou le dog-cart convoité.

Tout cela ne va pas sans le pourcentage, mais là un pourcentage raisonnable, proportionné à l'importance de la persuasion réclamée. On devine que le carrossier, le sellier, le marchand de fourrages, le maréchal ferrant glissent de même leurs petits cadeaux. Réunis, ceux-ci doublient et triplent jadis les gages. Hélas ! les temps sont changés. Le monde est si regardant de nos jours !

Les pourboires ne sont pas non plus négligeables. C'est qu'à la suite d'un dîner, « à une roue de chariot (1) » par invité, on a bien vite ramassé quarante et cinquante francs. Le Monsieur chic, dorloté pendant quelques jours, ne pourra raisonnablement s'en tirer qu'avec un billet bleu. Certains, du bout de leurs gants, en laissent même choir deux et trois. Il n'en faut pas davantage pour asseoir une réputation. Et tous ces bénéfiques sont partagés honnêtement, souvent du moins : le piqueur prélève la part du lion : le tiers ; les aides se débrouillent ensuite et fort bien.

Les malins économisent les capitaux qui, un jour, à défaut de pension, leur permettront de retourner au pays vivre de leurs rentes, épatant d'une superbe outrecuidance le populo naïf. D'autres, épris de liberté, secouent le joug de l'esclavage et tentent la fortune en s'improvisant cabaretiers. Il en est enfin — engeance prolifique — qui jouent et galantisent. Ce sont ceux-là qui, tôt ou tard remerciés, « iront en remise »,

(1) Une pièce de cent sous.

heureux d'emporter la livrée que le patron leur abandonne, et pour cause.

Qui d'entre ces braves eût jamais prévu la métamorphose progressive? Les voilà — c'est du moins le cas pour un grand nombre — chauffeurs, et chauffeurs émérites, car certains doivent consacrer de longs mois à l'apprentissage du métier. Gardons-nous de méconnaître le prix des existences qui leur sont confiées. Plusieurs remplissent les deux offices : cocher et chauffeur (1). La vie a de ces bizarreries.

Ne croyez pas qu'il suffise de se présenter tout pimpant, pour être admis illico comme cocher de voiture de grande remise. La transition, tout humiliante qu'elle est au cocher de maître, s'accompagne le plus souvent de privations multiples.

Embauché comme extra en vue des mariages et des enterrements, il doit attendre que l'un des ouvriers attitrés soit congédié, et c'est généralement l'ivrognerie qui provoque cette nouvelle déchéance. De plus, les patrons réduisent chaque jour leur personnel : pour eux aussi les beaux jours sont passés. La concurrence effrénée a fait baisser les prix autrefois rémunérateurs. Ensuite, avec l'automobilisme envahissant, adieu les abonnements de rapport au mois et à l'année. Avant l'automobile, que de ploutocrates laissaient leurs équipages à la campagne et recouraient, pendant leur

(1) Au 31 décembre 1911, on comptait, dans la province de Brabant :

A. 2,570 automobiles se répartissant comme suit :

Automobiles ordinaires	2,358
Camions	212
Total.	2,570

B. 780 motocyclettes, dont 688 à un siège et 92 à plusieurs sièges.

passage à la ville, à la commode remise. Combien d'autres l'utilisaient, pour épargner leurs chevaux prétendument fatigués. Tout cela n'est plus de mise aujourd'hui.

Heureux donc, trois fois heureux les « louageurs » qui, au moment propice, ont garni leur gousset, à l'instar du collègue Victor, ce Tom Levis d'un nouveau genre. En voilà un à qui toutes les spécialités allaient comme un gant. Les joyeux fêtards le connaissaient. Ils venaient de chez lui les somptueux équipages où l'on se prélassait, dans une promenade au Bois, en compagnie d'une folle maîtresse, tandis que s'allumaient les convoitises des envieux.

Quant à la journée du cocher de remise, elle est, ma foi, joliment bien remplie, surtout à la bonne saison : de l'ouverture des théâtres au départ pour les villégiatures. Selon le tableau de roulement, il commence à six heures du matin ou exécute les ordres de nuit, fournissant quinze à seize heures de travail quotidien. Dans l'entre-temps, il doit nettoyer les voitures salies, soigner deux chevaux, entretenir quatre harnais. En rémunérant sans lésine le garçon d'écurie, il peut, dans quelques établissements, s'exonérer partiellement de cette corvée. Peaux, éponges, huile pour les lampes, chauffeferre et prime d'assurance sont à la charge du patron. Il en est souvent de même de l'eau de cuivre et autres ingrédients.

L'hiver, avec un salaire initial de deux francs et grâce aux gratifications fixes et autres, le cocher parvient à réaliser, dans les bonnes remises bien entendu, un gain journalier de sept à huit francs. L'été, son profit ne dépasse pas une « tune (1) ».

Le proverbe : « A quelque chose malheur est bon » a trouvé

(1) Cinq francs.

ici une bien adéquate adaptation, puisque piqueurs, cochers de maître, grooms et cochers de remise ont senti le besoin de se serrer les coudes. A la date du 1^{er} janvier 1901, sous la dénomination de « Monde du cheval de Belgique », ils ont constitué une société de secours mutuels prospère à laquelle S. M. Albert a accordé son Haut Patronage. M. le marquis de Beauafort, dont l'exemple de belle solidarité a été imité par de nombreux membres de l'aristocratie, en est le président d'honneur. D'après son dernier relevé statistique, « Le Monde du cheval de Belgique » compte deux cent soixante membres effectifs et deux cent seize membres protecteurs (donateurs). Son avoir social s'élève à soixante-quatre mille cent cinquante-huit francs huit centimes.

Où irions-nous pêcher pareille somme? s'exclama un automédon un soir de gel qu'à la porte de Namur, — au grand ébahissement de M. de Brouckère et de ses tritons fidèles, — je m'évertuais à vanter les bienfaits de l'association à une dizaine de ses collègues assis autour d'un brasero acheté et alimenté, grâce au régime coopératif. Je m'enquis : mon interrupteur, empaqueté dans une grosse capote de drap, à pèlerine, la face tannée, patinée, lustrée par la bise et les ondées, les joues violettes, la peau tendue et luisante, le menton bleui par le rasoir, l'appendice nasal bulbeux et bourgeonné comme tout un printemps, était la déchéance incarnée. Ancien cocher de grande maison, il voisinait déjà avec le « harniqueux ».

Chut! N'anticipons pas et faisons au préalable les distinctions qui s'imposent dans le monde du fiacre.

De moins en moins nombreux sont les patrons qui exploitent, avec des voitures de remise, des voitures de place. Ceux qui en possèdent un assez grand nombre, — j'entends huit, dix, douze numéros, — se raréfient tous les jours. Plusieurs en ont

deux, trois, voire quatre qu'ils font valoir en compagnie des leurs ou avec le concours d'ouvriers. Sur le territoire de Bruxelles, la plupart n'occupent plus qu'un numéro. Si, d'aventure, le droit de stationnement n'est guère élevé, c'est-à-dire là où il est encore possible de dormir à l'aise, ceux-ci n'utilisent point d'aide. Ils décampent, — leurs bêtes sentant le picotin ne réclament point de stimulant, — vers les huit ou neuf heures du soir, même plus tôt. Les autres ont besoin de toutes leurs plumes pour voler; fort avant dans la nuit ou sans solution de continuité, leur numéro se trouve être représenté.

De tout ce monde de loueurs, c'est sous ce nom qu'ils se désignent, quelques-uns n'ont jamais effectivement appartenu à la carrière. Ce sont des amateurs intelligents qui, dans les bonnes années, ont gagné de l'or en barre. Ajoutons, à leur décharge, qu'ils l'ont fondu avec une égale aisance. Beaucoup sont fils de patrons. Maints ont servi comme cochers de grande maison. Assoiffés d'indépendance, ils ont acheté un attelage et, cahin-caha, libres comme l'air qu'ils respirent, le menton et les joues vierges de tout poil, ils usent péniblement leur vie, regrettant de temps à autre, dans un honteux soupir, le collier et la chaîne. Un grand nombre enfin, nous l'avons dit, sont d'anciens ouvriers s'éreintant à gravir le premier échelon de la hiérarchie sociale.

Voilà des vaillants.

Avec mille à douze cents francs, ils se sont procuré : un coupé, une victoria, deux chevaux et un harnais; toujours de rencontre, ils ont obtenu les ustensiles d'écurie absolument indispensables. Pour un loyer mensuel de quarante francs, ils parviennent à trouver une remise, une écurie... et un logement pour les leurs.

Qu'est cependant le terme comparativement à la nourri-

ture des chevaux, à leur entretien, au droit de stationnement, aux réparations, à la patente, à l'assurance et aux autres faux frais? Au total, à la condition expresse que le droit de stationnement soit minime et le ménage industriel, on n'excède pas une dépense quotidienne de sept à huit francs, trois mille francs l'an en chiffres ronds. Convient-il encore que saint Guidon protège les chevaux et la patache! Importe-t-il aussi que l'on n'ait pas dû se fournir de poney, — *time is money* pour beaucoup de clients, — ce qui majore sensiblement les débours, un troisième cheval étant dans ce cas indispensable.

J'ajouterai que les loueurs ont une comptabilité qui, pour être rudimentaire, n'en est pas moins tenue à jour.

L'homme part à huit heures du matin, astique son équipage en arrivant au stationnement et, si son emplacement l'exige, rentre à minuit et à une heure, après les théâtres. A la femme et aux enfants incombe l'entretien des voitures et des écuries. C'est l'épouse qui, à midi, porte d'ordinaire au mari le fricot. La voiture sert de salle à manger. Entre deux bouchées l'homme demande à la femme des nouvelles de la maison, des petits enfants peut-être. Et aux naïves histoires de la mère, au récit des bons mots qu'elle seule entend, un sourire de tendresse éclaire la physionomie du juif errant du fouet. Pendant ce temps, les moineaux dînent dans les crottins, volètent de-ci de-là, tchirlipent gaiement. Ça vaut les tziganes du grand restaurant voisin, n'est-ce pas, cocher? Et ce tableautin de la rue ne manque pas d'une poésie touchante. Quelques-uns, mieux inspirés ou plus favorablement lotis, s'en retournent au logis. Vers cinq heures du soir, fier comme Artaban, le fils, jeune adolescent déjà cavalier émérite bien que le plus souvent sans mérite, conduit le collaborateur de relais.

Inutile d'insister beaucoup : on saisit aisément qu'il ne faut

ni chômage ni accroc quelconque pour déséquilibrer semblable budget. Aussi, combien de petits patrons sont devenus la chose des marchands d'avoine et de fourrages. Il leur serait cependant possible de lutter avec avantage : tout d'abord, en scellant une entente durable en vue de participer aux adjudications ; en second lieu, en constituant, — l'exemple est là, péremptoire, dans d'autres professions, — une ou plusieurs sociétés coopératives d'achat. « L'Union des loueurs », fondée le 1^{er} juillet 1908 au capital de mille francs, n'eut qu'une existence éphémère. Faute de fonds, de confiance et de volonté, elle vivota jusqu'au 15 octobre 1909, date de sa dissolution. Heureusement, la société homonyme qui lui donna le jour a conservé quelque vigueur. Son siège social est *Au Sac*, Grand'Place, n° 4. Depuis 1906, elle possède un journal bi-mensuel (1), simultanément l'organe de la Fédération bruxelloise des loueurs de voitures et des professions qui s'y rattachent.

Désespérés, certains loueurs ont abandonné la lutte. Pour une croûte de pain, leur matériel a été acheté par des confrères de province ou par des particuliers qui l'utilisent à des courses au marché du chef-lieu. Plaignons ces pauvres fiacres que l'on démantibule pour n'employer que leurs roues et leurs essieux, nous rappelant néanmoins que nul ne fuit son destin. D'autres, des découragés ceux-là, remisèrent voitures et harnais, en attendant l'ouverture de l'Exposition, dans l'espoir que cette Fée du commerce et de bien d'autres choses modifierait favorablement leur destinée. Sans doute, leur optimisme fut récompensé. Mais avec la fermeture de notre *Worlds' fair*, adieu veau, vache, cochon, couvée !

(1) *L'Union des Loueurs*.

Quant aux ouvriers cochers, la situation qui leur est faite n'est forcément pas brillante, bien qu'au demeurant très sortable en comparaison de celle d'une multitude de peinants. Nul souci du lendemain. Souvent, leur insouciance et leur ignorance sont crasses. A remarquer que leur recrutement vaut ce qu'il vaut. A côté de braves gens, — des malchanceux incontestablement dignes de toute sympathie avec lesquels j'ai passé de bonnes heures au stationnement, — on rencontre d'anciens cochers de grande maison s'éternisant dans l'alcool, des campagnards esseulés et aigris, des militaires libérés, des sans-travail, des gens ruinés, des déclassés, des paniers percés, jusques et y compris des souteneurs. Le siège des voitures de place, où il suffit d'un peu de sang-froid pour conduire des chevaux, est un *refugium peccatorum* propice.

Qu'oserait-on demander de moralité et d'humanité à beaucoup de ces malheureux? Ils n'ont qu'un but : boire et s'amuser. Le jeu, sous toutes formes, constitue leur délassement favori. Bien des célibataires oublieraient même de manger, malgré les facilités qui leur sont offertes de se restaurer à bon compte. « Un moule et un frite, » voilà l'un des menus préférés. Les meilleurs appétits peuvent, dans des restaurants spéciaux, obtenir un « quarante-deux », ce qui signifie qu'en soldant quarante-deux centimes, on leur sert un potage, des pommes de terre, des légumes et un bout de viande. J'en ai goûté : c'est princier, vous pouvez m'en croire. Des intelligents, il en est parmi eux, soignent leur estomac et, à ces fins, ne sont pas lésineurs pour un sou.

Pour apprécier le cocher, — gardez-vous de la généralisation et du simulacre qui doit satisfaire le client en vue du pourboire à mériter, — il suffit d'observer les « soins » dont il accable son pauvre compagnon de travail, malgré les règlements et

l'inlassable diligence de la Société protectrice des animaux. Trop souvent une seule préoccupation l'obsède : gagner de l'argent. Que lui importe si la bête crève à la tâche ? N'est-elle point faite pour cela ? Figurez-vous que d'aucuns, en guise de fouet, ont la lâcheté de recourir au gutta-percha qui, invariablement, coupe la peau du martyr, le harcelant désespérément de sa morsure. Que semblable bourreau fasse claquer son instrument, l'oreille exercée ne pourra s'y méprendre : c'est comme le bourdonnement d'une mouche à miel.

Il n'est pourtant pas si leste, lui. Son pas est même l'indolence personnifiée. Tenons-lui compte de ce que son défaut d'exercice le prédispose aux varices. En dépit des sabots, galoches et autres chaussures préservatrices des frimas, le rhumatisme a aussi pour lui une prédilection marquée. Tare pour tare, puisque chaque métier a la sienne comme apanage, on peut dire que le cocher n'aura jamais de tour de reins. C'est ce qui explique peut-être son papotage et sa goguenarderie.

L'ouvrier à la solde du patron n'ayant qu'un numéro travaille habituellement la nuit, de six heures du soir à sept heures du matin. Ailleurs, les uns sont de service, le jour, les autres continûment la nuit. J'en ai rencontré plusieurs qui comptaient de vingt à vingt-cinq années de semblable régime.

Chez les loueurs importants, un cocher est affecté au remplacement alternatif de ses camarades qui prennent un jour de repos par semaine. Dans les maisons de moindre importance, le même extra sert pour deux ou trois patrons, par voie de roulement.

Détail typique : le cocher en repos, tout comme son ami le garde-ville, va paresser au stationnement et tailler des bavettes interminables avec les copains qu'il régale de généreuses rasades, à moins que le Palais de Justice ne le réclame,

car les contraventions le connaissent et l'assaillent. Ce n'est pas de nature, on le devine sans peine, à majorer ses revenus.

Le salaire normal du cocher est de deux francs. Des vieux ne reçoivent qu'un franc cinquante, et avec cela les mauvais stationnements. Je connais même des patrons qui acceptent les services de tout jeunes gens ou de meurt-de-faim se contentant des pourboires comme rémunération.

Et à combien se chiffrent ces gratifications? Rien d'aussi aléatoire. On peut admettre, comme moyenne, qu'un bon stationnement rapporte journallement quatre, cinq ou six francs, une misère, quoi, en comparaison de ce qu'a donné l'âge d'or du fiacre. Sans doute, est-il des imprévus, de bons, qui dédommagent et dérident, la nuit surtout.

Viennent les à côtés, qui varient. L'hôtelier passera, selon son importance, une piécette de cinquante centimes ou d'un franc par voyageur procuré. Le cocher expérimenté et roublard a ôté fait de flairer en son client l'Anglais ou le Français. Aussi, parmi les monuments de la capitale à visiter, adroitement intercale-t-il les magasins de dentelles.

— La principale industrie bruxelloise, Mylord!

» L'entrée est gratuite.

Le gogo amené à pied d'œuvre, le cocher n'a plus qu'à attendre, certain d'une gratification proportionnée à l'achat effectué ou accusé le lendemain, lors du règlement des comptes. Fi donc, on ne résiste pas à l'amabilité ni à l'empressement d'aussi jolies vendeuses, fût-on du pays des brouillards. Pauvres dentellières, qui vous aveuglez à la tâche, pour des salaires de famine, voilà donc à quoi servent vos sueurs!

— Cocher, là où je pourrai m'amuser, intime d'une voix éraillée le fétard nocturne.

Et Automédon, qui connaît ses maisons, — la débauche

cependant trottine sur l'asphalte, — d'aller stopper où la remise, variable du reste, est la plus élevée.

Que n'ai-je point soulevé ce voile!

Restent la gratte et les profits en nature. Ceux-ci consistent en innombrables petits verres dus à la générosité des clients en ribote. Le Bruxellois, ne l'oubliez pas, est, pour les autres, le plus mortel ennemi du pourboire. Il préfère dépenser trois francs en libations que de donner cinquante centimes. Cela lui fend le cœur de lâcher ainsi sa « galette ».

Non que l'ouvrier n'ait ses petits débours. Si, d'aventure, il est chicard, pour fourbir son attelage il s'en rapportera, moyennant trente ou quarante centimes, au « harniqueux ».

Le harniqueux? C'est le dégradé de la profession ou le fainéant venant on ne sait d'où qui, dans les stationnements importants, vit aux crochets exclusifs des cochers. On le rencontre encore aux différents arrêts chers aux fiacres, là où, instinctivement, s'arrêtent hommes, voitures et bêtes. Pendant que la patache souffle et que le conducteur se désaltère, le harniqueux abreuve les chevaux soigneusement pour mériter trois « cens » qu'il noie fatalement. Boire et faire boire, telle est sa dernière mission sociale, celle qu'il remplit avec la conscience la plus seyante qui soit.

Souvent aussi l'ouvrier cocher doit subir une retenue sur son salaire, pour dédommager le garçon d'écurie, pour solder partiellement la prime d'assurance-accident, pour le nettoyage du matériel. Il lui échoit toujours d'alimenter ses lanternes et, l'hiver, sa chaufferette.

Ne s'agit-il pas de trop protester. Les temps sont durs et le travail rare. Rien qu'à Bruxelles, il existe plus de quinze cents permis de conduire délivrés à des cochers pour cent trente voitures.

Les chômeurs font ce qu'ils peuvent, l'Association générale des cochers (1) n'ayant pas la prétention de suffire à tout. Du reste, ses adhérents disparaissent comme par enchantement. De deux cent quinze qu'il était voilà cinq ans, leur nombre est tombé à soixante-quinze, malgré tout le dévouement du secrétaire du syndicat qui, sans fausse honte, m'a déclaré que cette désertion était due au manque de confiance des intéressés, en présence du peu de résultats obtenus par l'œuvre. C'est pourtant un décidé, un têtù même que ce propagandiste sachant à peine lire et écrire à son arrivée à Bruxelles et devenu, si pas un journaliste de marque, au moins un chercheur et un organisateur. Son rêve, c'est d'obtenir, avec l'extension de la jurisprudence des conseils de prud'hommes à l'industrie du transport, l'organisation d'un enseignement professionnel qui puisse pourvoir l'agglomération bruxelloise des vingt mille conducteurs qui la sillonnent chaque jour (2).

(1) Fondée en 1890, sous les auspices du parti ouvrier belge, l'association (siège social : Grand'Place, n° 34) a pour but : 1° d'assurer aux ouvriers un minimum de salaire ; 2° un nombre maximum d'heures de travail ; 3° de garantir ses membres du chômage et de veiller à leur réembauchement ; 4° de s'occuper de tout ce qui peut contribuer à l'amélioration du sort des travailleurs en général.

Il existe aussi dans son sein une société mutualiste, dont l'encaisse sociale actuelle s'élève à huit mille francs.

J'ajouterai que les cochers possèdent leurs caisses d'épargne ; ils ne seraient pas bruxellois sans cela.

(2) A Paris, il existe une institution similaire : « L'école des cochers de fiacre ».

Son enseignement comprend trois cours :

Dans le premier on apprend à conduire la voiture ;

Le deuxième consiste à donner aux élèves des notions exactes sur la topographie de la ville ;

Le troisième, le plus important, est consacré à l'étude des règlements en vigueur à Paris.

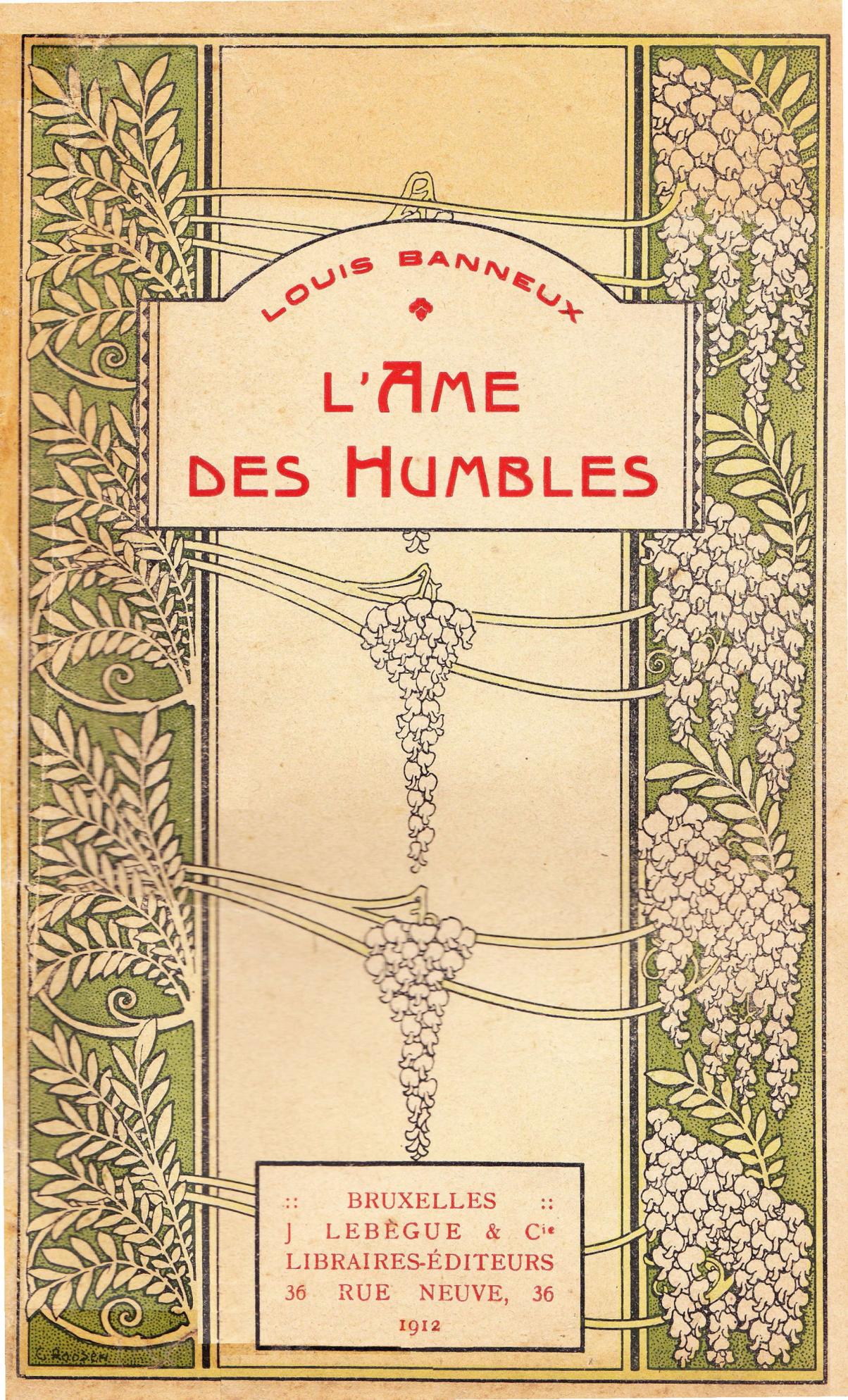
Aucun loueur n'accepte de cocher non muni de son certificat de capacité.

La première section du conseil de l'industrie et du travail d'Anvers, presque exclusivement composée de cochers, a demandé, en présence de l'extension tou-

Au demeurant, ces obsessions paraissent justifiées ; pour ma part et dans l'intérêt général, je souhaite de tout cœur que la seconde se réalise au plus tôt. Peut-être nous sera-t-il alors permis, malheureux piétons et contribuables que nous sommes, de sortir nos cors, nos cors aux pieds, avec un minimum de dangers!

jours croissante des moyens de transport, qu'un examen de capacité et un âge minimum soient exigés par les pouvoirs publics des conducteurs se destinant aux services de transports de personnes (cochers de fiacres, conducteurs de trams, etc.). Voir la *Revue du travail*, numéro du 31 mars 1910.





LOUIS BANNEUX

L'ÂME
DES HUMBLES

:: BRUXELLES ::
J LEBÈGUE & C^{ie}
LIBRAIRES-ÉDITEURS
36 RUE NEUVE, 36

1912

Deuxième série



L'ÂME DES HUMBLES

PAR

LOUIS BANNEUX

Croquis d'Aug. Donnay et de F. Gailliard



- - - BRUXELLES - - -
- J. LEBÈGUE & C^{ie} -
- LIBRAIRES-ÉDITEURS - -
- - 36, RUE NEUVE, 36 - -
- - - - PARIS - - - -
LIBRAIRIE GÉNÉRALE
- DES SCIENCES, DES ARTS -
- - - ET DES LETTRES - - -
- 5, RUE DANTE, 5 - -

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
I. — LE MESSAGER	1
II. — NOS MARCHANDS DE FLEURS	45
III. — LE COMMISSIONNAIRE.	59
IV. — L'ÉCORCHEUR D'ARBRES	71
V. — LE RÉMOULEUR	87
VI. — LE MARCHAND DE COCO.	97
VII. — LE BRACONNIER	105
VIII. — LE REMPAILLEUR	125
IX. — LES POISSONNIERS AMBULANTS :	
GEERNOT EN KRABBO	139
PALING	151
HOLLANDSCHE HARING	159
X. — CROUSTILLONS, GOZETTES ET BEIGNETS	165
XI. — LES CHEVALIERS DU FOUET	175
XII. — LE RÉTAMEUR	219
XIII. — L'INSTITUTEUR	229

