

la recette de la journée est bonne, il allume un cigare, afin de prouver à ses camarades qu'il est en train d'encaisser des bénéfices sérieux.

LE REVERS DE LA MÉDAILLE.

Malheureusement, il ne peut se procurer ce luxe qu'à de longs intervalles. Le cocher de hansom est, en général, très pauvre et a beaucoup de peine à gagner sa vie. Son rêve est de devenir propriétaire de son cheval et de sa voiture; mais une pareille dépense n'est permise qu'à un très petit nombre de privilégiés. Un *cab* neuf, un cheval du matin et un cheval du soir ayant tous les deux une assez belle apparence pour attirer l'attention des clients, coûtent un peu plus de six cents dollars; mais il n'est pas nécessaire que les frais de premier établissement atteignent un chiffre aussi élevé.

Moyennant une somme de cent vingt-cinq dollars, il est facile à un *cabby* d'acheter à Londres un cheval, sans doute un peu mûr, mais très présentable. Ajoutons une somme égale pour le cheval de rechange, car il faut songer au relais, la même bête ne pouvant rester attelée depuis neuf heures du matin jusqu'à minuit. D'autre part, le prix d'un hansom d'occasion, quelque peu fatigué, mais capable de faire encore un long service, ne dépasse pas cinquante dollars; de sorte qu'avec un capital de trois cents dollars, un cocher peut s'outiller de toutes pièces et travailler pour son propre compte, sans être obligé de subir les exigences des loueurs.

Cette première mise de fonds est difficile à amasser dans un pays où les habitudes de tempérance ne sont pas très répandues et dans une corporation assez mal rémunérée, qui, d'ailleurs, ne se pique pas de mettre l'économie au premier rang de ses vertus. Non seulement le *cabby* ne réussit presque jamais à devenir propriétaire de sa voiture et de ses chevaux, mais encore il offre rarement asses de garanties de solvabilité pour pouvoir louer à forfait son hansom, à tant par semaine, pendant toute l'année.

A moins de faire partie d'une élite très restreinte de privilégiés, le cocher de Londres est obligé de payer une redevance quotidienne au loueur de voitures. Le prix de location d'un hansom attelé d'un cheval, qui doit être relayé après sept ou huit heures de travail, est de trois dollars par jour depuis la fin de septembre jusqu'au mois de mars. La belle saison est censée commencer au lundi de Pâques, et, à partir de cette date, la somme exigée du malheureux *cabby* s'accroît à vue d'œil avec une effrayante rapidité. Au début, elle varie de trois et demi à cinq dollars, suivant les mérites de l'équipage, et elle oscille de huit à dix dollars le jour du Derby. A cette solennité, essentiellement nationale, correspond le maximum de la recette; le minimum, au contraire, se produit le vendredi-saint.

Le *Nineteenth Century* raconte qu'un *cabby*, ayant loué, ce jour-là, un hansom moyennant la très modeste redevance d'un dollar vingt-cinq centins, ne reçut de ses clients que soixante-quinze centins pour ses courses et ses pourboires.

Suivant les calculs de M. W. H. Wilkins, la moyenne des salaires des cochers de Londres varierait de trois dollars quatre-vingt centins à quatre dollars quarante-cinq centins par semaine. Cette rémunération semble bien modique pour des hommes qui montent sur leur siège à neuf heures du matin et n'en descendent pas avant une heure de la nuit. Si le régime des Trois-Huit devenait obligatoire à Londres, le pauvre *cabby*, condamné à ne plus travailler que huit heures par jour, ne tarderait pas à mourir de faim.

C'est aux exigences des loueurs que les cochers attribuent le déni de justice dont ils se prétendent victimes. A la vérité, la compagnie Shrewsbury et Talbot et la maison Fairbank offrent à leur personnel des conditions fort acceptables; mais combien d'industriels sans scrupules ne craignent pas de demander au mois de juin quatre dollars soixante-quinze centins par jour pour des hansom qui ne trouveraient pas d'acheteur à vingt-cinq dollars dans une vente publique et des chevaux qui ont de la peine à se tenir debout! Le paiement de ces redevances exorbitantes est exigé avec une âpreté impitoyable. Si l'infortuné *cabby*, faute d'avoir encaissé une recette suffisante, n'apporte pas le soir la totalité de la redevance promise, on ne lui fera pas grâce de deux centins et on ne lui louera pas de voiture pour la journée du lendemain.

Un certain nombre de loueurs poussent la défiance jusqu'au point de stipuler que la moitié du prix de location sera payée au moment où le cocher viendra relayer.

LES PAPILLONS.

Jusqu'à présent, les *cabbies* n'ont pas réussi à améliorer leur sort. Au lieu de se trouver, comme leurs confrères des autres capitales de l'Europe, en présence d'un nombre très restreint de patrons qu'une menace de grève pourrait intimider, ils sont disséminés au service de plusieurs centaines de petites compagnies et d'entreprises particulières qui font des conditions différentes à leur personnel. D'autre part, ils sont divisés en une demi-douzaine d'associations professionnelles qui n'ont aucun désir de concerter leurs efforts et ils sont enfin incapables de s'entendre avec les cochers des voitures à quatre roues, qu'ils considèrent comme des personnages de condition inférieure. C'est ainsi que, dans la patrie des *Trade Unions*, il a été impossible à une corporation dont les griefs étaient en très grande partie légitimes d'atténuer les inconvénients d'un métier encombré.

En réalité, les "papillons" causent plus de préjudice aux cochers que les exigences des loueurs et les commissions prélevées par des intermédiaires sur des pères de famille obligés de trouver du travail à tout prix. Le "papillon" est un cocher temporaire, un cocher d'été, qui n'exerce sa profession que pendant les trois mois où elle est le plus lucrative et vit d'un autre métier pendant le reste de l'année. C'est un homme industrieux, actif, nanti d'un petit capital, et, naturellement, les meilleures voitures sont pour lui.

LES DAIMS.

Le *cabby* de Londres n'a pas seulement à se plaindre des loueurs; il se répand en récriminations amères contre la police. Il est à remarquer, en effet, que sur les bords de la Tamise la police ne consacre pas toute son activité à faire la chasse aux chiens; elle surveille les cochers avec une exactitude qui aurait besoin d'être imitée dans plus d'une grande ville du continent. Pour faire de la maraude, au lieu de revenir à la station, le *cabby* est obligé de prier un "daim" de monter dans son hansom. Cette curieuse qualification de daim est employée dans l'argot de Londres pour désigner un personnage complaisant qui, pour le plaisir de se promener en voiture sans bourse délier et parfois même en stipulant une légère récompense qui lui permettra de se désaltérer au bar le plus voisin, se laissera conduire à la porte de Saint-James Park, du Criterion ou de quelque théâtre où, pendant les formalités, prolongées à dessein, d'un paiement simulé, un client sérieux aura le temps de se présenter.