

Un peu de littérature prolétarienne...

Un enfer sous les eaux – La vie du soutier

C'est au très conservateur journal Havre-Eclair que nous empruntons les titres ci-dessus et l'article qu'on va lire et qui est paru dans le numéro du 26 mars 1911.

M. Jean Crussol, l'auteur de l'article, nous fait le récit de ce qu'il a vu dans les soutes de « La Lorraine », de la Compagnie Générale Transatlantique :

« Après avoir revêtu des hardes qui devaient me protéger contre l'huile, la graisse et la poussière du charbon, je me suis livré à une série d'exercices acrobatiques qui m'ont conduit aux soutes d'un transatlantique.

Imaginez un antre profond, vaste, ténébreux, dans lequel on pénètre par un trou d'homme, avec du charbon sous les pieds, sur la tête, devant soi, à droite, à gauche. Si vous imaginez cet antre, vous avez imaginé la soute, c'est-à-dire un enfer duquel, à tout instant, on s'attend à voir sortir Pluton.

Une soute au charbon, c'est une mine située à plusieurs mètres au-dessous de la ligne de flottaison du navire ; plus bas, il n'y a plus rien que le ballast et l'abîme.

Une lueur blafarde et douteuse, fournie par quelques ampoules électriques, éclaire faiblement ces profondeurs obscures au sein desquelles des hommes vivent et s'agitent : les soutiers.

Dans la soute, l'homme n'est plus un homme : c'est une machine. Toute tâche est pénible, mais le travail du soutier est, Dieu me pardonne, mille fois plus pénible que n'importe quel travail.

Durant quatre heures consécutives, sans trêve ni repos, les muscles raidis sous l'effort continu, le soutier, nu comme un ver, chaussé de sabots qui protègent mal ses pieds contre la chaleur intolérable du parquet de fer, extrait la houille de la noire montagne. Il emplit les deux petites bannes ou « baoules » montées sur un chariot qui court sur des rails et, rapidement, il va en culbuter le contenu dans la gueule béante des foyers.

Sans trêve, ni repos, il faut alimenter cet enfer car il est l'âme, le centre vital du bâtiment. Que le soutier cesse son travail et le navire est immobilisé, ses organes ne fonctionnent plus.

S'il y a du roulis, bien souvent le wagonnet déraile ; alors le soutier doit le remettre sur la voie. Il lutte ; il jure ; il crie, et parfois épuisé par l'effort, il tombe sans pouvoir se relever.

Chaque soutier a deux chaudières à desservir. Lorsque l'avance de charbon est suffisante, il brise à l'aide d'une masse les blocs de houille trop gros, ou bien il procède « au décrassage » des foyers à l'aide d'un ringard, les escarbilles brûlantes qu'un autre soutier noie immédiatement à l'aide d'une lance.

L'atmosphère dans laquelle vivent ces hommes, est une atmosphère surchauffée, chargée de poussière de charbon qui pénètre dans la gorge, dans les poumons et

cause une soif intense. Aussi, un soutier est spécialement chargé d'aller remplir les bidons d'une eau que lampent goulûment ces forçats.

Le labeur terminé, ils vont se reposer au poste.

Je l'ai vu ce poste, à la lueur d'une lampe à huile ; c'est sinistre. Tout y est noir, comme les hommes qui l'habitent. Le fond d'un navire est un sépulcre d'acier dans lequel jamais ne pénètre ni air pur, ni la clarté joyeuse du soleil.

Les tables sont alignées de bâbord à tribord avec autour des bancs sans pieds, le tout d'une propreté douteuse, c'est le réfectoire.

Pour réparer ses forces, le soutier a droit à trois repas journaliers ; les portions sont servies pour six hommes dans des « gamelots » qui font vaguement penser à un bain de pied qui a changé d'affectation.

Le dortoir marche de pair avec le réfectoire. Les couchettes superposées sont si rapprochées que l'on se demande comment un homme peut y pénétrer. C'est le séjour de prédilection des punaises, et des rats aux proportions effrayantes, y rôdent.

Toutefois, leur fatigue est telle, que les soutiers dorment bien dans ce réduit répugnant. Aussi quand retentit l'appel : « Debout au quart ! Debout au quart ! Debout au quart ! Debout ! moins le quart » le crieur doit s'esquiver au plus vite, car la mauvaise humeur des dormeurs réveillés se traduit par des jurons et par une pluie de projectiles à l'adresse de l'importun.

Il faut une constitution spéciale pour résister à un tel genre de vie, mais il faut aussi un caractère spécial. La plupart des soutiers sont des Bretons, hommes résistants au travail et généralement dociles, qualités indispensables, car on ne prend pas de gants pour les commander.

Aussi n'est-on qu'à demi-surpris en présence des ravages que l'alcoolisme cause chez ces rudes travailleurs. On voit des soutiers embarquer emportant avec eux un litre d'absinthe, l'ivresse ne les quittera plus de toute la traversée.

Aussi bien, comment ces hommes qui ne connaissent de la vie que ce qu'elle a de plus pénible ; conserveraient-ils cette fraîcheur d'âme et cette délicatesse de sentiment qui élèvent l'être humain ? il n'est donc pas rare de constater chez ces malheureux un manque absolu d'humanité ; la devise est : « chacun pour soi » et les rixes seraient fréquentes si elles n'étaient sévèrement réprimées.

Ami lecteur, lorsque vous verrez sortir, glissant majestueusement sur les flots, un de ces fiers transatlantiques qui font l'orgueil de notre port, songez qu'en ses flancs, il recèle un enfer, et sans maudire le progrès qui exige ces holocaustes, vous aurez un peu de pitié pour les malheureux damnés ! ».

Jean CRUSSOL