

Histoire

Il était une fois un port... Saint-Pierre à la Martinique

Régis Menu

Secrétaire général de l'IFM

Le centenaire de la catastrophe de la Montagne Pelée donne l'occasion à la Revue Maritime de faire acte de mémoire à l'égard de tous ceux et de toutes celles qui ont péri dans un des plus grands météores du siècle passé.

Saint-Pierre fut réduit en cendres en quelques minutes le 8 mai 1902 par une nuée ardente échappée de la Montagne Pelée, faisant près de 28 000 morts.

Les raisons d'une catastrophe annoncée

En mars, la Pelée, nom communément donnée par les Martiniquais à la Montagne Pelée qui domine leur ville, s'était rappelée à leur bon souvenir par les odeurs de soufre et des secousses sismiques. En avril les phénomènes allaient en s'amplifiant sous le regard stoïque, mais résigné des habitants qui restaient dans la cité, malgré les pluies de *lapilli* et de cendres. Ils allaient même jusqu'à organiser des excursions sur le flanc de la montagne pour voir les phénomènes de plus près. Le 3 mai, on assiste à une recrudescence des émissions de cendres, des détonations et des éclairs, à des projections de pierres et de légères trépidations, plus marquées sur le hameau de Sainte-Philomène et sur la commune du Prêcheur, situées au nord de la ville et sur la commune du Morne-Rouge située de l'autre côté de la Montagne. Des mouvements de panique apparaissent qui s'amplifient quand est connue la mort de trois personnes au Prêcheur.

Après un léger répit le lundi 5 mai, nouvelles détonations et éclairs. À 12 h. 45, un torrent de boue et de blocs de lave provenant de l'Étang Sec emprunte le lit de la rivière Blanche emportant à son embouchure l'usine Guérin et faisant vingt-cinq victimes. Le gouverneur, venu de Fort-de-France soutenir les sinistrés du Prêcheur et de Sainte-Philomène, décide de créer une commission d'enquête. Le 6 mai, la ville est privée d'éclairage. Il en résulte un mouvement de panique et de fuite de la population que le maire essaie d'enrayer par une proclamation rassurante. Le 7 mai est marqué par une certaine activité du volcan avec davantage de projections de cendres, de blocs incandescents, d'écroulements, d'éclairs, de détonations et la crue des rivières des Pères et de la Roxelane. Le 8 mai, à 3 h., pluies, orages, lueurs, puis à 7 h. 50 la ville est détruite par une nuée ardente.

Les Pierrotins avaient un autre souci, le second tour des élections législatives prévu pour le dimanche 11 mai. En Martinique les élections ont toujours un caractère émotionnel et passionné entre le camp des mulâtres et celui des békés. Une véritable fièvre électorale sévissait à Saint-Pierre la veille de la catastrophe, bien que le premier tour comme lors des précédents scrutins n'avait mobilisé que 20 % des inscrits. Le premier tour qui s'était déroulé le dimanche 27 avril, avait opposé dans la circonscription du Nord, trois candidats, et donné un score particulièrement serré. L'usurier Fernand Clerc, candidat progressiste de l'Alliance républicaine démocratique (présidée par Sadi Carnot, comptant parmi ses membres Caillaux, Leygues, et Barthoux) avait obtenu 4 496 voix et son adversaire Louis Percin candidat radical-socialiste 4 167 voix. Le troisième candidat, un jeune socialiste, Joseph Lagrosillière avec 753 voix, s'était désisté pour Louis Percin ce qui donnait un avantage à Louis Percin et permettait aux radicaux socialistes d'espérer une revanche sur l'élection de 1898 où les progressistes étaient accusés d'avoir déployé d'importants moyens de propagande pour attirer à eux les électeurs. La politique est, avec la fête et notamment le carnaval une des passions des Pierrotins. C'était l'occasion de se rendre à Saint-Pierre (on disait descendre des mornes alentours ou du bateau), que l'on soit créole, mulâtre ou béké, que l'on travaille ou non. Les Békés ont leur club l'Hermine et les hommes de couleur la Martinique. Ils sont les uns et les autres animés par la fièvre des affaires et plus encore par la politique..

Comme l'écrivait un Pierrotin dans les jours précédant la destruction de la ville : « *Nous sommes en pleine campagne électorale, c'est-à-dire que nous vivons sur un volcan au propre comme au figuré, car on prétend que notre vieux cratère a depuis quelque temps des velléités de se réveiller.* »

Le *Monde Illustré*¹ dans son édition du 17 mai 1902 publie un article consacré à la destruction de Saint-Pierre par l'éruption de la Montagne Pelée. Il décrit ainsi le seul bateau présent en rade au moment de la catastrophe qui ait réussi à s'échapper : « *Dans l'après-midi du 8, Port Castries vit arriver un véritable vapeur fantôme. Ses agrès, ses voiles, son pont étaient couverts de cendre. Ses voiles, ses cordages pendaient calmes. Le capitaine du **Roddam** raconta qu'après avoir essuyé pendant la nuit une tempête mêlée de tonnerre, il venait de s'amarrer à une bouée de la rade en vue de Saint-Pierre à huit heures du matin par un temps magnifique. Il était en train de causer avec Joseph Plissonneau, l'agent de ses armateurs qui se trouvait dans une chaloupe rangée près de son bord. Tout à coup une immense nappe de fumée, toute pailletée de scories incandescentes s'abattit sur la ville et sur le port avec une rapidité inconcevable. Déjà la ville entière flambait, drapée dans un rideau de flammes et il pleuvait du feu sur le **Roddam**. M. Joseph Plissonneau eut tout juste le temps d'escalader le bordé du **Roddam** ; sa chaloupe venait de couler à pic. Plusieurs hommes de l'équipage moururent brûlés vifs. Un effort surhumain fut fait pour couper les amarres et comme le vapeur se trouvait sous pression, le **Roddam** put gagner le large et arrivait neuf heures plus tard à Port Castries. Parmi les six pouces de cendres noirâtres qui recouvraient le pont du **Roddam**, gisaient une dizaine de gros objets indescritibles : c'étaient des cadavres. Deux autres hommes de l'équipage ont succombé à leurs brûlures. Le **Roddam** fut poursuivi dans sa fuite pendant six milles par la pluie de scories enflammées. Le capitaine a été grièvement brûlé ; M. Joseph Plissonneau l'est plus grièvement encore. Il est des rares survivants des personnes qui sont restées dans Saint-Pierre après les premières commotions de la catastrophe, car la ville et les vaisseaux sont anéantis.*

En rade, le **Grapper** sombra le premier ; puis ce fut le tour du **Roraima**. Au moment où ce dernier s'engloutissait au milieu d'une terrible explosion, son capitaine adressa au capitaine du **Roddam** un dernier geste d'adieu. Les survivants de l'équipage du **Roddam** ne tarissent pas d'éloges sur l'héroïsme de leur capitaine qui, les mains brûlées, dirigea le gouvernail.

Le vapeur **Tek** de la Royal Mail Company se trouvant le 9 mai, à dix heures du soir, à cinq milles en vue de Saint-Pierre, fit jouer les sirènes et lança des fusées, mais il ne reçut aucune réponse. Tout le rivage, sur une étendue de plusieurs milles, ressemblait à une immense fournaise. Une chaloupe fut envoyée à terre, mais la chaleur était telle que son équipage ne put débarquer. Deux heures durant, la chaloupe croisa ; aucun être vivant n'apparut. On entendait de fortes explosions. Le **Tek**, malgré la distance, fut couvert de cendres brûlantes. »

Saint-Pierre le petit Paris des Antilles

Comment en est-on arrivé là ? Quelles furent les conséquences maritimes de cette catastrophe ? Fondée en 1665, sur la côte occidentale de l'île, entre la base de la Montagne Pelée et la base des Pitons du Carbet, Saint-Pierre a été le premier foyer de peuplement de l'île découverte par Christophe Colomb en 1492. C'est non seulement la capitale industrielle et commerciale de l'île, mais c'est aussi une ville pittoresque, surnommée le petit Paris de la Caraïbe dont le charme ne laisse pas insensible le voyageur de passage. Saint-Pierre s'étire, le long d'une rade circulaire. La ville est bâtie en amphithéâtre sur un terrain qui descend lentement vers le rivage. Elle est agrémentée de monuments, d'un théâtre construit sur le modèle de celui de Bordeaux, d'une cathédrale, l'église du Fort bâtie au XVII^e siècle, de nombreux bâtiments administratifs et commerciaux et d'un jardin botanique. La rue Victor Hugo dite *Grande rue* était son artère principale. Elle traversait la ville sur toute sa longueur bordée de bâtiments en pierre épaisse pour résister aux tremblements de terre et conserver la fraîcheur, avec des magasins et des entrepôts au rez-de-chaussée et des logements à l'étage. Un tramway hippomobile traverse la ville du quartier du Fort au nord, au quartier du Mouillage au sud. Si Fort-de-France, capitale administrative de l'Île, était décrite par un observateur éclairé comme une « *cité froide, raide, un peu guindée... , petite bourgeoise, Saint-Pierre était une ville ardente et fiévreuse, aux rues animées à la tombée du jour.* » Un vieux dicton du gaillard d'avant s'exprimait ainsi à propos de Saint-Pierre personnifiant l'île en général :

« *Saint-Pierre Martinique
Paradis des Cap'taines,
Enfer des seconds.* »

Il y avait peut-être quelques exagérations dans cette affirmation, mais il n'en reste pas moins vrai que le Commandant Lacroix² a connu autrefois des commandants à la voile qui ont gardé un souvenir inoubliable de leurs escales à Saint-Pierre.

¹ Collection personnelle de l'auteur.

² In *Les derniers voiliers antillais*.

La ville s'étendait sur trois quartiers : le Fort, au nord, du nom du fortin construit en 1665 par Pierre Belain d'Esnameux ; le Centre, apparu au XIX^e siècle autour de la cathédrale construite en 1827 ; le Mouillage, au sud, siège de toute la vie commerciale et portuaire de la ville, avec la place Bertin comme centre des activités. C'est ici que l'on accédait à la ville par la mer et que l'on en partait. Place pavée, longeant la mer, la place Bertin présentait du côté nord, l'aspect d'une promenade ombragée de tamariniers ; sur un côté, s'élevaient le phare et le sémaphore, installés sur une tour ronde cylindrique d'une dizaine de mètres de haut qui était l'un des monuments les plus caractéristiques de la ville ; le centre s'ornait une fontaine monumentale en fonte, la fontaine Agnès ; de l'autre côté se trouvait la chambre de commerce de Saint-Pierre, une construction carrée en bois à étage, pourvue d'une horloge à son fronton. La place Bertin grouillait dès le lever du jour de toute l'activité du port, par un va-et-vient continu de gens affairés et exhalait « l'odeur caractéristique de Saint-Pierre, qui rappelait un mélange d'ail et de sucre. »

Ville excentrée, située au nord de l'île, enclavée, avec peu ou pas d'accès terrestres pratiques au reste de l'île (seul le cabotage était développé), Saint-Pierre a pourtant connu un essor régulier. Pourquoi ? D'abord forte de son passé, la ville exerçait une forte attractivité. Saint-Pierre jouissait depuis le XVIII^e siècle d'une certaine tradition commerciale et était le centre du trafic des colonies françaises d'Amérique avec la métropole. Le gouvernement général des îles françaises qui réglementait le commerce, résidait en Martinique. Bien que ce privilège ait été perdu avec le traité de Paris en 1763, Saint-Pierre restait une place commerciale importante dans la région des Antilles et de la Guyane.

La ville possédait vingt rhumeries, une fabrique d'allumettes, l'électricité, le téléphone et un tramway. Une bonne partie des navires assurant le commerce étaient des voiliers, qui appréciaient la position de la rade par rapport aux vents dominants. La Martinique est soumise aux alizés soufflant du nord-est. Saint-Pierre offrait un abordage facile pour les navires en provenance d'Europe ou d'Amérique du Nord, mais l'appareillage y était délicat. Les navires en partance vers la France devaient longuement louvoyer pour s'éloigner du port en remontant vers le nord. L'autre avantage était la qualité du mouillage et les approches profondes sans écueils qui permettaient aux plus grandes unités de s'approcher très près de la côte.

Saint-Pierre, un port actif et apprécié

Le port plutôt sommaire était constitué de mouillages au large sur des bouées métalliques tenues par des corps morts en raison des fonds sableux qui ne permettaient pas la construction de bassins en eaux profondes. Une note du gouverneur datée du 30 mai 1896 nous indique l'emplacement des bouées et la profondeur de leur corps mort : « Les bouées sont numérotées sur l'accote de la partie nord du Mouillage nommé le Plateau qui prend par suite le n° 1 mouillé par fond de vase de 19 mètres ; le n° 2 par fond de vase de 51 mètres ; le n° 3 par fond sableux de 54 mètres ; le n° 4 coffre en bois, affecté aux paquebots sur fond de 54 mètres, sable vaseux ; le n° 5 par fond de sable vaseux de 43 mètres ; le n° 6 par fond de 63 mètres, sable ; le n° 7 dit des caboteurs par 24 mètres, sable ; le n° 8 dit des Américains par 8 mètres, sable ; le n° 9 à la Galère par 79 mètres, sable. » Le dernier élément du port était constitué par les appontements, quais et estacades qui s'allongeaient perpendiculaires à la côte et permettaient aux petits bâtiments de cabotage, aux vapeurs desservant les lignes régulières ainsi qu'aux navettes desservant les navires mouillés sur rade d'accoster facilement.

Le trafic à Saint-Pierre

Sur six cents navires qui touchaient chaque année la Martinique, quatre cents en moyenne faisaient escale à Saint-Pierre. Si Fort-de-France était la tête de ligne du trafic transatlantique de voyageurs avec la France et les États-Unis et un port militaire, Saint-Pierre était d'abord un port de commerce où les cargos débarquaient des marchandises venues du monde entier. Saint-Pierre était aussi un port de cabotage, de passagers comme de marchandises, avec toutes les îles environnantes ainsi qu'avec toutes les localités de la Martinique. Le commerce maritime était régi dans la ville par quatre courtiers nommés par l'administration qui exerçaient cumulativement les fonctions d'agents de change, de courtiers de marchandises et d'assurances et de courtiers interprètes conducteurs de navires. Le port disposait d'une chambre de commerce, d'une bourse de commerce et de banques dont plusieurs succursales de banques étrangères ayant des liens commerciaux avec l'île. Le port était dirigé par un fonctionnaire, nommé par le ministre du Commerce, le capitaine du port, assisté d'un lieutenant, provenant généralement de la marine militaire. Il était chargé de l'ordre, de l'amarrage, de la sûreté des navires ainsi que de la police maritime de ces ports. Le port avait également trois pilotes.

Comme le souligne Léo Ursulet³ « l'activité portuaire, commerciale et industrielle de Saint-Pierre rapportait au budget local d'importantes ressources fiscales et douanières. Au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle, le budget de la colonie oscillait autour de 6 millions de francs, et le montant moyen des recettes d'octroi de mer perçues par la douane à Saint-Pierre s'élevait au cours des années 1898-1901 à 1,2 millions de francs, celui des recettes douanières sur la même période à 1,4 millions. À noter qu'en 1882, avant que la crise sucrière ne frappe de plein fouet l'économie locale et les affaires à Saint-Pierre, la valeur moyenne du commerce global de la Martinique était de 67,4 millions contre 49 millions dans la dernière décennie avant sa disparition. Le meilleur chiffre de cette période fut de 56,6 millions en 1891 et le plus bas de 40,4 millions en 1897. »

En ce début du XX^e siècle, les mouvements se faisaient par tout type de navires. Comme l'écrivent plusieurs auteurs, « les voiles hantent donc encore très largement les abords de la cité pierrotine. » La voile présente certains avantages. Elle est encore considérée comme bon marché puisqu'il n'y a pas de dépenses de carburant⁴. Les passagers font un voyage confortable, sans trépidations, ni fumées, ni roulis exagéré mais parfois à la gêne. Ainsi les navires à voile représentent en 1897 50 % du trafic du port. Les trois-mâts sont utilisés comme navires de charge. Ils jaugent plusieurs centaines de tonneaux et mesurent plus de cent mètres, comme le seul survivant de cette époque le *Belém* de la compagnie Bordes. D'autres voiliers de plus faible tonnage touchent Saint-Pierre. Les goélettes de 50 à 200 tonneaux sont les plus nombreuses car elles disposent d'atouts non négligeables pour naviguer dans la région. Elles ont une grande maniabilité ainsi qu'une vitesse et une adaptabilité aux conditions de vent de la région antillaise. La vapeur quant à elle, présente d'autres avantages surtout depuis la découverte de l'hélice. Les navires ne sont pas soumis au système des vents, ce qui leur permet d'aller directement dans la direction qu'ils souhaitent. Mais se pose le problème de l'approvisionnement en charbon car Saint-Pierre ne possède pas dans le port de dépôts publics. Chaque compagnie doit disposer de son dépôt privé de houille qui provient en grande partie d'Angleterre.

On peut distinguer trois sortes de trafic : un trafic de passagers et un trafic de marchandises transatlantiques, un cabotage tant intérieur qu'avec les îles et territoires voisins. Saint-Pierre est du fait de son infrastructure administrative et commerciale, un port d'éclatement.

1 Le trafic de passagers

Plusieurs compagnies transatlantiques avaient une escale régulière à Saint-Pierre, bien que la tête de ligne pour le trafic voyageurs soit Fort-de-France. La Compagnie Général Transatlantique qui dominait les grandes lignes françaises, avait une escale à Saint-Pierre sur sa ligne Saint-Nazaire - Colon, futur débouché du canal de Panama avec les paquebots le *France*, le *Saint-Germain*, le *Lafayette*, bâtiments de 3 600 tonneaux. Les paquebots de la compagnie britannique Royal Mail Steam and Packet Company font régulièrement escale à Saint-Pierre sur la ligne Southampton - la Barbade. La compagnie canadienne Québec Steamship Company dessert l'itinéraire New York - La Barbade en faisant une escale régulière à Saint-Pierre.

2 Le trafic de marchandises

La quasi-totalité des échanges de la Martinique avec l'extérieur passait par le port de Saint-Pierre. Il arrivait :

- de France, des produits alimentaires, des médicaments, des produits chimiques, des vêtements, des tissus, des combustibles minéraux, des métaux, des machines de toute sorte, etc. ;
- des États-Unis, des bœufs et chevaux pour le travail et la boucherie, des farineux alimentaires, des machines, des pièces d'usines centrales sucrières, etc. ;
- de Saint-Pierre et Miquelon, de la morue ;
- de la Guyane et du Canada, des bois ;
- de la Guadeloupe et des colonies anglaises voisines, des mélasses pour l'alimentation des distilleries ;
- du Venezuela, du tabac.

De Saint-Pierre, la Martinique exportait vers la France essentiellement du sucre de canne à sucre, du rhum et pour une part sensiblement moindre quelques autres produits exotiques tels que le cacao, le café, la vanille, l'indigo, etc. Il existait parallèlement, un mouvement important, de transit entre la Martinique et les Petites Antilles anglaises, d'articles français et européens.

³ In *Le désastre de 1902*.

⁴ Elle est peu économe en termes de personnel par contre.

3 Le cabotage

À coté du trafic transatlantique, il existait au départ ou à l'arrivée un important trafic de cabotage de passagers et de marchandises pour desservir divers points de l'île et le trafic inter-îles. Saint-Pierre était une ville enclavée difficilement accessible par voie terrestre. Aussi le transport de passagers, notamment avec le chef-lieu, se faisait-il par voie maritime. La compagnie Léon Girard était la principale compagnie de transport de passagers avec de petits vapeurs, le *Topaz*, l'*Ella* et le *Rubis* et deux têtes de ligne : Fort-de-France et Saint-Pierre. Avec deux départs quotidiens entre Saint-Pierre et Fort-de-France à 6 h. 30 et 14 h. 30, retour à 11 h. et 17 h. avec escale au Carbet, à Case-Pilote et à Schœlcher. Cette compagnie exploitait également la ligne Saint-Pierre - le Marin (situé sur la côte atlantique) avec des départs le mercredi et le samedi à 6 h. 30 et retour le jeudi et le lundi.

8 mai 1902, 8 h. du matin, la ville et le port sont rayés de la carte

Le 7 mai vers 18 h., le gouverneur arrive à Saint-Pierre avec les membres de la commission d'enquête qui habitaient à Fort-de-France. Ils se réunissent aussitôt et rédigent une proclamation qui précise « que la position relative des cratères et vallées débouchant vers la mer permet d'affirmer que la sécurité de Saint-Pierre reste entière. » Douze heures plus tard survenait le plus sanglant des démentis. La dernière nuit de Saint-Pierre fut terrible pour les Pierrotins, car les phénomènes redoublèrent d'intensité : détonations intermittentes, bruits d'orage constants, grondement sourd et continu provenant de la cheminée du volcan, gerbes de feu sortant du cratère, ce qui faisait trépider les maisons et augmentait l'inquiétude des habitants. Au lever du jour, les Pierrotins découvrirent la Pelée surmontée d'un panache de fumée d'une hauteur impressionnante. Après une violente explosion dans le cratère, la nuée ardente⁵ qui contenait dans ses nuages de vapeur surchauffée des matériaux solides à haute température, des blocs, des *lapilli* et des cendres réussissent à franchir le col Léonard qui sépare la rivière Blanche de la rivière Sèche, obstacle considéré avec les connaissances scientifiques de l'époque comme infranchissable. Les blocs expulsés horizontalement dévalent sous l'effet de leur poids les pentes de la montagne jusqu'à 6 kilomètres à une vitesse estimée de 50 à 150 mètres/seconde. On pense que la température de la nuée était de 1 100° au départ du cratère et était encore de 200° après 6 kilomètres parcourus. Il n'a du s'écouler qu'environ une minute entre l'explosion et leur arrivée à bout de course aux limites de Saint-Pierre.

Au matin du 8 mai, la ville, les habitants de la ville et ceux des environs immédiats, les marins à bord des navires en escale soit environ 22 300 personnes sont tués, sur une population totale de l'île de 50 933 habitants⁶. Les installations portuaires n'étaient plus que ruine ; les navires ancrés en rade avaient coulé et brûlé.

Le port fut complètement détruit. Il ne restait rien des bâtiments officiels, douane, chambre de commerce, théâtre, etc. de ce qui fit le charme du petit Paris des Antilles, escale préférée des marins et des capitaines de la marine à voile. Le quartier du Mouillage hier si animé n'était plus que désolation, les murs des magasins calcinés, les maisons éventrées, les entrepôts dévastés. Les estacades permettant aux bateaux de petit et moyen tonnage d'aborder avaient été détruites. Pour les observateurs ses destructions n'avaient rien de définitif. Ce sont les nuées ardentes du volcan des 20 et 26 mai, 6 juin, 9 juillet et 30 août qui terminèrent l'œuvre de destruction.

Tous les navires au mouillage sauf un furent détruits. Ils étaient nombreux ce matin-là en rade de Saint-Pierre, car plusieurs d'entre eux durent trouver un mouillage en d'autres baies de l'île, comme le *Belem* ancré dans le havre du Robert sur la côte atlantique. Les navires coulés par la nuée ardente donnent une bonne image de l'activité du port et de l'attraction de la ville jusqu'à son ultime instant. Seul le *Roddam* de la Québec Steamship Company réussit à gagner l'île voisine de Sainte-Lucie avec 20 membres d'équipage sur 46, 26 ayant péri. Il était entré en rade de Saint-Pierre à 5 h. 45. Furent détruits : le *Roraima*, vapeur anglais de la Québec Steamship Company de 2 000 tonneaux qui arrivait de New York ; le *Teck* de la Royal Mail Steam and Packet Company ; deux *steamers* de la Western Union, le *Campbell* et le *Grappler*, câblier anglais, chargé de rechercher les ruptures de câbles télégraphiques (ce fut le premier navire à recevoir le nuage mortel) ; le *Tamaya*, trois-mâts barque français de la maison Rozier à Nantes ; l'*Amélie*, trois-mâts français (atteint par la nuée, il fut remorqué par le vapeur *Diamant* jusqu'à l'anse Turin au sud de la ville où il fut échoué malgré une voie d'eau que son équipage avait vainement combattue pendant deux jours) ; le *Biscaye*, un trois-mâts goélette français qui venait de Bayonne ; l'*Adélaïde*,

⁵ Phénomène découvert par le volcanologue Alfred Lacroix chargé d'enquêter sur l'éruption, d'abord appelé nuages denses dont le processus pris le nom d'explosion volcanique de *type peléen*.

⁶ Chiffre du recensement de janvier 1902.

trois-mâts allemand qui provenait de Hambourg ; cinq voiliers italiens : le *Teresa de Vico*, le *Mario Virginia*, le *Sacro Cuore*, le *North America*, trois-mâts barque en provenance du port de Castellamare di Staba et le *Maria di Pompéi*, goélette à vapeur ; le *Diamant*, vapeur de la compagnie Girard⁷, affecté au cabotage entre Saint-Pierre et Fort-de-France ; la *Gabrielle*, goélette française de la maison Knight⁸ (maison de commerce propriété du sénateur de la Martinique) au mouillage devant les entrepôts de la place Bertin.

Un navire mérite un hommage particulier, le croiseur *Suchet* commandé par le capitaine de frégate Le Bris, qui était arrivé à Fort-de-France le matin du 6 mai. Il fut immédiatement mis à la disposition du gouverneur qui fit un aller et retour à Saint-Pierre ce même jour pour soutenir les populations du Prêcheur. À 8 h. 03, il reçut un SOS du câblé *Pouyer-Quertier* qui travaillait dans le canal de la Dominique à la réparation d'un câble sous-marin rompu par les secousses sismiques. Le commandant mis immédiatement le cap sur la ville, mais il ne put approcher en raison de la fournaise et des pluies de cendres qui ôtaient toute visibilité. Le *Suchet* fit monter ses feux et mis le cap sur Saint-Pierre où il arriva vers 14 h. Ses marins avaient pour mission de sauver les survivants. Ils en recueillirent un certain nombre entre Fort-de-France et Saint-Pierre. Le commandant reçut aussi l'ordre de récupérer les avoirs de la Banque de France et du Trésor public.

Tout était dévasté et le port envahi d'épaves. La ville mit du temps, beaucoup de temps à reprendre vie et à effacer une partie des stigmates de la catastrophe. Le port ne ressurgira jamais de ses cendres. Autrefois si actif et surpeuplé à la veille de la catastrophe, il reste plongé dans la torpeur. Les épaves des navires coulés sont marquées dans la rade foraine par des bouées.

Le visiteur, qui parcourt les rues de la ville de jour, comme de nuit, peut sans trop d'imagination, voir cette ville grouillante, vivante, animée où l'on travaillait dur, mais où l'on savait s'amuser, chanter, danser, comme seuls les Martiniquais savent le faire, oscillant entre indolence et sérieux. On imagine ce que fut cette ville, la principale de l'île des Revenants, comme l'écrivain anglais appelait la Martinique, car les créoles disaient quand on y est venu une fois, on ne peut s'empêcher d'y revenir. Jean Hesse, envoyé spécial du *Journal* écrit le 22 mai 1902 :

*« Et c'est la ville... Ce qui fut une ville.
Des mots, des mots pour dire cela...
Non, je ne trouve pas... »*

⁷ Il transportait 30 passagers qui venaient passer la journée pour voir les manifestations du volcan. Il réussit à sauver des passagers d'autres navires et à remorquer l'*Amélie*, avant de couler.

⁸ Démâté par une vague, puis prenant de la bande, il finit par couler. Ses haussières larguées, il aurait dérivé entre deux eaux à cause des barriques vides de son chargement.