

Chapitre I

L'INSOUCIANT 15 AOÛT

Ce 15 août 2005, le ciel ne leur est pas encore tombé sur la tête.

Pour les Martiniquais, l'ambiance serait plutôt à l'euphorie.

Ce sont les vacances.

Avant d'avoir à maudire le ciel, les yeux émerveillés se sont tournés vers la mer pendant toute la semaine du Tour des Yoles rondes, qui s'est achevé le 7 août.

Eddy de Lépine, champion du monde à Helsinki, arrive de Paris par avion. La Martinique n'est pas peu fière d'avoir donné deux des quatre relayeurs champions du monde (le deuxième étant Ronald Pognon, trois avec David Alerte blessé). En ce jour férié de l'Assomption, dans le hall de l'aéroport, les effusions sont de joie. Famille et amis jubilent.

Le voyage ! Ce peuple est né du voyage et en a gardé un besoin d'évasion. Sans remonter aux Arawaks (venus des bords de l'Orénoque – qui baigne notamment l'actuel Venezuela) et aux Caraïbes arrivés aussi du continent via Trinidad et Sainte-Lucie), les Martiniquais ont sillonné le monde connu. Le plus souvent dans les pires et inhumaines conditions.

Aux trois caravelles de Christophe Colomb, qui n'ont fait que passer, ont succédé par vagues les nouveaux occupants de Madinina.

Il y eut d'abord des Blancs. A partir de 1635, suivant Pierre Belain d'Esnambuc, les premiers colons s'établissent, défrichent, cultivent et commercent. Il y eut ensuite des Noirs. Dès le XVII^e siècle, le commerce triangulaire déverse de ses bateaux négriers des cargaisons d'esclaves. Naissent les gens de couleurs libres, nègres ou métis, qui ont été affranchis. Dénî d'humanité, la traite ne cessera qu'en 1848. Il y eut encore des Indiens (pour remplacer les esclaves, venus de plus loin encore, de Madras ou de la côte des Malabars), des Chinois, des Proche-Orientaux, des « métros » de passage qui sont restés, etc.

Au XIX^e et XX^e siècles, ces migrations ont lieu par bateau, à voiles puis à vapeur. Ah, les paquebots de la Compagnie générale transatlantique... La ligne des Antilles est ouverte par le *Louisiane* en 1862. Suivent le *Vera Cruz*, l'*Impératrice Eugénie*, le *Panama* (mais oui !), le *Nouveau Monde*, le *Washington*. Le paquebot *Antilles* est lancé en 1913. Ces géants des mers permettent, dans les deux sens, de réunir la Vieille Europe et le Nouveau Monde lors de traversées qui dureraient plusieurs semaines.

C'est un autre *Antilles*, lancé par la CGT en 1953, qui entre dans la légende. Il illustre l'ultime époque des voyages maritimes entre la Guadeloupe et la Martinique et la Métropole. Dernier des grands hôtels flottants luxueusement aménagés, il rallie Pointe-à-Pitre au Havre en neuf jours et transporte jusqu'à 777 passagers répartis en trois classes.

En janvier 1971, le paquebot part pour une croisière d'une semaine dans la Caraïbe avec 285 passagers à bord. Le samedi 9, à 16 h 21, un choc violent se fait sentir. Le navire s'est échoué sur un récif non signalé de la côte nord de Moustique, dans les Grenadines. La coque est déchirée. La chaufferie est touchée. Un incendie

éclate. Les passagers sont évacués deux heures après l'échouage sans signe d'affolement. L'équipage quitte le navire à 19 h 45. L'épave brûle pendant plusieurs jours avant de se briser en deux.

La croisière ne s'ancre pas moins aux Antilles – du *Mermoz* au *Queen Mary II*...

A partir des années 1960, le ciel prend le relais de la mer. Certes, Air France est aux Antilles dès 1947. La liaison avec Paris passe d'abord par New York, puis par les Açores avec le Super-Constellation. La Caravelle (à ailes, pas celle de Colomb !) arrive en 1967. Trois ans plus tard, c'est au tour du Boeing 747. Le Concorde passe même de temps à autre – mais ce n'est pas à son bord que l'on assure visites aux familles, congés bonifiés, découvertes, etc. Non, il n'y a pas d'inquiétude dans l'air en cette cinquième mi-août du XXI^e siècle.

Les catastrophes aériennes de ce même mois se succédant fâcheusement ne ternissent ni ne chagrinent vraiment les esprits insulaires. Est-ce la loi des séries ? Le 2, un Airbus A340 d'Air France rate son atterrissage à Toronto, au Canada, et prend feu. Une évacuation rapide permet de sauver les 309 occupants. Le 6, un ATR 42 de la compagnie charter tunisienne Turinter s'abîme en mer au large de la Sicile. Il n'y a aucun survivant parmi les 16 occupants qui se rendaient de Bari à Djerba. Le 14, un Boeing 737 de la compagnie chypriote Hélios s'écrase au nord-est d'Athènes. Il n'y a aucun survivant parmi les 121 occupants qui se rendaient de Larnaca à Prague.

Ce n'est faire injure à personne, ce n'est attenter à la mémoire d'aucune victime, que de constater que ces drames à répétition n'ont guère ému en Martinique. La loi journalistique est vérifiée : mille morts à mille kilomètres pèsent moins qu'un mort à un kilomètre. Ici, on se sent à l'abri et, pour tout dire, préservés.