Les grands naufrages, drames de la mer : 45 récits inédits entièrement rédigés d'après les documents relatant les catastrophes qui ont eu le plus de retentissement dans tous les temps et dans tous les pays, et notamment les naufrages modernes les plus tragiques / Henri de Noussanne (1865-1936) – Editeur : Hachette (Paris) – 1903 – pages 180 à 183
Sources : gallica.bnf.fr/BnF – droits : domaine public

Le « LABOURDAIS » BRISE SUR L'ILOT MADAME

21 février 1893

L'Horizon offrait tous les signe d'une longue tempête ; la mer y paraissait confondue avec le ciel. Il s'en détachait sans cesse des nuages d'une forme horrible, qui traversaient le zénith avec la vitesses des oiseaux, tandis que d'autres y paraissaient immobiles comme de grand rochers. On n'apercevait aucune partie azurée du firmament ; une lueur olivâtre et blafarde éclairait seule tous les objets de la terre, de la mer et des cieux.

Bernardin de Saint-Pierre (Paul et Virginie)

Que de bâtiments de notre flotte se sont perdus à Madagascar, avant que la grande île africaine, enfin conquise par la France, présentât quelques mouillages organisés.

En 1885, le 25 février, l'aviso-transport *l'Oise* coulait en rade de Tamatave, engloutissant avec lui 12 hommes dont le médecin du bord, en 1888, le croiseur *Dayot* se jetait à la côte dans la même rade, ne perdant toutefois qu'un seule homme, le mécanicien.
Enfin, le 21 février 1893, par un de ces effroyables typhons qui bouleversent la mer des Indes, ce fut le tour du *Labourdonnais*.
Ce malheureux navire, vieil aviso en bois de 850 tonneaux, lancé en 1877, monté par 116 hommes, armé de 4 canons de 14 centimètres et commandé par le capitaine de frégate **VILLAUME**, était parti de Rochefort, en décembre 1891. Il se trouvait, deux ans après, au mouillage, devant Sainte-Marie de Madagascar.
Le bâtiment était affourché sur deux ancres, par 21 mètres de fond, à environ un mille au nord-nord-ouest de l'îlot Madame, à l'entrée du petit port Sainte-Marie, qui n'offre pas accès aux grands bâtiments. Le 20 février, au coucher du soleil, le temps présentait une étrange apparence. Des tons cuivrés se dessinaient sur le ciel au couchant ; une brise soufflait du sud-ouest fraîchissant d'instant en instant, sans que le baromètre fût encore descendu.
On prévoit un cyclone, mais encore très éloigné et qui, apparemment, étant donné d'où vient le vent, longera seulement la côte est de Madagascar. Cependant, toutes les dispositions sont prises à bord du *Labourdonnais*, et les feux allumés.
Vers 10 h du soir, le ciel se couvre instantanément ; le baromètre baisse jusqu'à 1757 et 1750, pendant que les vents passent successivement de l'ouest-sud-ouest. Et l'ouragan se déchaîne, terrible, balayant tout sur son passage. L'aviso se trouve précisément dans la partie dangereuse du cyclone. Comment va-t-il supporter le choc du redoutable météore ? L'anxiété pâlit tous les visages à bord, en même temps que, dans les cœurs, la discipline met la force au courage. La mer démontée balaie le pont, inondant les marins qui s'y trouvent, et ses nappes furieuses tentent de les entraîner à l'abîme.
La plus grande partie de la nuit se passe dans une lutte stoïque contre l'assaut soutenu des vagues tumultueuses, qui arrivent du fond de l'ombre et de la nuit avec des grondements de fauves.
A trois heures et demi du matin, tout l'équipage est appelé sur le pont, à l'exception des mécaniciens, pour mettre en place les panneaux pleins, et arrimer, consolider, retenir tout ce qui est près, à chaque trombe, d'être emporté. Le commandant, sur la passerelle, règle l'allure de la machine, qui a été mise en marche afin d'aider à l'action des chaînes ; mais, bientôt les chaînes cassent au milieu, sous l'effort enragé d'une rafale plus forte ; dès lors le *Labourdonnais* devient le jouet du cyclone et des flots. Il tombe immédiatement en travers du vent et à la lame sans que la machine mise à toute vitesse parvienne à le redresser. Une minute après, le *Labourdonnais* est comme soulevé sur la mer, jeté sur les récifs de l'îlot Madame qu'une lame énorme lui fait franchir.

Les grands naufrages, drames de la mer : 45 récits inédits entièrement rédigés d'après les documents relatant les catastrophes qui ont eu le plus de retentissement dans tous les temps et dans tous les pays, et notamment les naufrages modernes les plus tragiques / Henri de Noussanne (1865-1936) – Editeur : Hachette (Paris) – 1903 – pages 180 à 183
Sources : gallica.bnf.fr/BnF – droits : domaine public

L'obscurité est absolue, et la violence du vent est telle qu'on ne peut ouvrir les yeux dans ces ténèbres, sans éprouver des douleurs intolérables.

Les lames balaient le navire échoué ! Il est trop tard pour tenter quelque manœuvre désespérée. Le commandant se fait attacher sur la passerelle ; il a été renversé et du sang sort de sa tête qui porte une blessure profonde. Le côté tribord du navire, exposé aux lames, est vite défoncé ; la passerelle arrière est arrachée ; le mât d'artimon s'effondre, tandis que les canons défoncent les bordages du pont et tombent à la mer. Ainsi penché, le navire ne présente plus aucune sécurité sur le pont. Des malheureux sont entraînés par les lames, ils disparaissent et se noient à trente mètres de la terre. Parmi ces infortunés, se trouve l'enseigne de vaisseau **GRIFFART**. Et cependant, l'endroit où le navire est échoué n'a, en temps ordinaire, qu'un mètre d'eau, mais les vagues et les courants qui passent par-dessus le récif en ont fait un effroyable brisant.

Enfin, le jour vient après cette nuit désastreuse. Le commandant, vers sept heures du matin, tente d'établir un va-et-vient pour sauver son équipage ; on hasarde deux embarcations sur les flots démontés : l'une est enlevée et détruite, son armement est noyé ; l'autre parvient à terre, mais sans réussir à établir la communication.

L'enseigne **Ernult LANOE** veut recommencer une troisième fois l'aventure, mais, cette fois, à la nage, accompagné d'un autre bon nageur muni comme lui d'une ceinture de sauvetage. La mer ne lui pardonne pas, elle le saisit et l'emporte, il faiblit ; le courant l'entraîne et, finalement, il disparaît, victime de son dévouement. Plus heureux, le matelot qui l'accompagnait atteint le plage sain et sauf.

Un peu plus tard dans la matinée, vers neuf heures, l'ouvrier mécanicien **GUILLEMETTE** et le deuxième maître voilier **KEREUN** se dévoue à leur tour pour aller à terre. Il réussissent, cette fois, à établir le va-et-vient. Peu après, l'équipage est sauvé par ce moyen ; et le commandant, épuisé, les yeux en sang, couvert de contusions, quitte son navire le dernier avec l'aide du sergent-fourrier **COURABAN**. Quand tous les survivants sont à terre, on fait l'appel : il manque 23 hommes, dont 2 officiers !

Au milieu des épreuves les plus terribles, l'équipage tout entier s'est montré d'une rare vaillance. Mais que peuvent l'énergie et la clairvoyance humaines dans ces circonstances où la nature elle-même semble vouloir anéantir son œuvre ?

Ce terrible cyclone a dévasté Madagascar. Dans toute l'île il y a des cases détruites, des arbres arrachés, des récoltes perdues. Et le fléau sévit encore. L'équipage naufragé continue à terre de lutter péniblement contre des rafales glacées. Par bonheur pour les survivants du *Labourdonnais*, un administrateur colonial, M. **PEAN**, seul habitant européen de l'îlot Madame, averti du naufrage, arrive au-devant d'eux, au milieu de la tourmente et les guide jusqu'à un ancien hôpital d'isolement qui, bâti avec solidité, résiste au cyclone ; et là les marins s'installent en sûreté, tandis que les officiers trouvent un refuge à la résidence. Cette fois, tous ces braves gens sont bien sauvés.

Telles furent les péripéties de ce sinistre, qui ajouta 23 noms de plus au martyrologe de la marine française !
