



**Marc BROUSSY**



## Qui était-il ?

**Marc BROUSSY** (état civil complet : Broussy Marc, Antoine)

**est né à Floressas, au lieu-dit "Vigne-Grande", le 25 mars 1873.**

**Il était le fils de François BROUSSY, charpentier de son état, âgé de 35 ans, et de son épouse, née Marie LAGRASSIE, sans profession, elle-même âgée de 26 ans.**

*L'officier d'Etat Civil et Maire de la commune était Etienne Brugalières*

*Les 2 témoins de la déclaration de sa naissance, furent*

*l'intituteur de Floressas, JAUBERT Jean (26 ans) et BOUCHAREINQ Jean, cultivateur (62 ans)*

**En 1898, le 23 Juin, Marc BROUSSY épousa à CARCASSONNE (Aude) Marie, Marguerite, Janix SEGUALA**



**Il fut incorporé dans le conflit de 14/18, avec le grade de Gendarme dans la 16e Légion bis de Gendarmerie.**

**Alors qu'il rentrait en France, depuis le port d'ORAN (Algérie) pour rejoindre le front, à bord du vapeur "Le MEDJERDA" qu'il trouva la mort "en mer" lors du torpillage de celui-ci par un sous-marin allemand U 34 le 11 Mai 1917 à 19 h 10, au large du Cap TORTOSA**

***Il avait 44 ans***





## Le MEDJERDA



### Fiche d'identité

#### MEDJERDA Navire auxiliaire (1898- 1917)

**Chantier :** *Wigham Richardson & Co, Grande-Bretagne*

**Mis à flot :** 1898

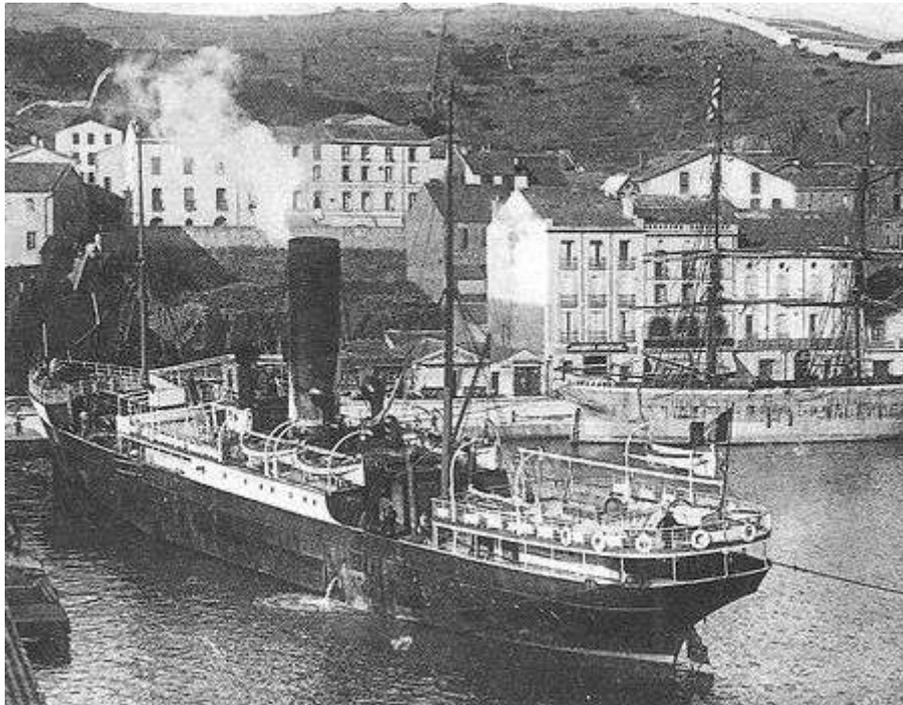
**En service :** *N.C.*

**Retiré :** 11.05.1917

**Caractéristiques :** 1 918 t ; 287,5 x 36,3 x 15,8 pieds ; 3 490 cv ;  
*machine alternative à triple expansion.*

**Observations :** *Vapeur de la Compagnie de Navigation Mixte*

**11.05.1917 :** torpillé et coulé à 19h10 par le sous-marin **U 34 (KL Johannes Klasing )** à 5 milles dans le NNE du cap Tortosa en Méditerranée par 40°45N et 01°12E.



*Le Medjerda - Port Vendre*

\*Le Medjerda était un courrier français qui a quitté le port d'Oran le 10 mai 1917 à 22 heures donc en pleine guerre 14-18 avec à son bord 575 personnes dont 59 hommes d'équipages, 48 civils hommes femmes et enfants, 468 militaires permissionnaires qui rejoignait le front.

Il a été coulé le 11 mai à 19h 10 au large du cap Palos à environ 20 km des côtes espagnoles, par une torpille tirée d'un sous-marin allemand, qui a atteint la machinerie et l'a faite exploser .Le bateau à coulé en quelques minutes faisant de nombreuses victimes, 344 et 231 rescapés.

## **Le torpillage du Medjerda**

**récit de Raymond Bénézech**



"Le départ du voyage Oran-Port-Vendres du paquebot Medjerda, qui devait avoir lieu le mercredi 9 mai 1917 à six heures du soir, avait été remis au lendemain parce qu'on savait en "haut lieu" que des sous-marins ennemis l'attendaient au passage, et l'on avait pensé qu'en retardant son départ on permettait au Medjerda de leur échapper.



Le jeudi 10 mai 1917, à 18 heures, de conserve avec le cargo de la Compagnie Générale Transatlantique La Nièvre, le paquebot quitta Oran vers son destin. Deux escorteurs prirent les deux navires en charge, mais ils les quittèrent une heure plus tard pour regagner leur base.

Le cargo La Nièvre moins rapide que le Medjerda fut lâché et le paquebot fit route, seul alors, au cap Nord-Nord-Ouest vers la côte espagnole.

La nuit venue la surveillance ne fut pas pour autant relâchée car on naviguait tous feux éteints. Si les risques de torpillage étaient alors moindres, il n'en subsistait pas moins le danger d'un abordage, mais la nuit se passa sans incident.



Le jour ce leva tôt et avec lui apparut une légère brume qui s'estompa sous l'ardeur de l'astre mais qui, le soir venu, se reconstitua en d'épais bouchons blancs.

Seize heures ! On avait doublé le large canal séparant le cap de la Nao et l'île d'Ibiza et maintenant on distinguait la côte catalane. Quelques barques de pêche au loin s'essaimaient le long du rivage, dont le navire était éloigné d'une douzaine de milles.



Déjà l'après-midi s'achevait. On apercevait au loin l'embouchure de l'Ebre et le phare de Tortosa qui, par ses éclats intermittents, montrait que son gardien n'attendait pas la nuit pour le mettre en action.

On a prétendu, sans pouvoir le prouver, qu'au moment où fut lancée la torpille, une barque de pêche, toutes voiles dehors, située entre le sous-marin à l'affût et le Medjerda aurait servi d'écran protecteur à l'assaillant.

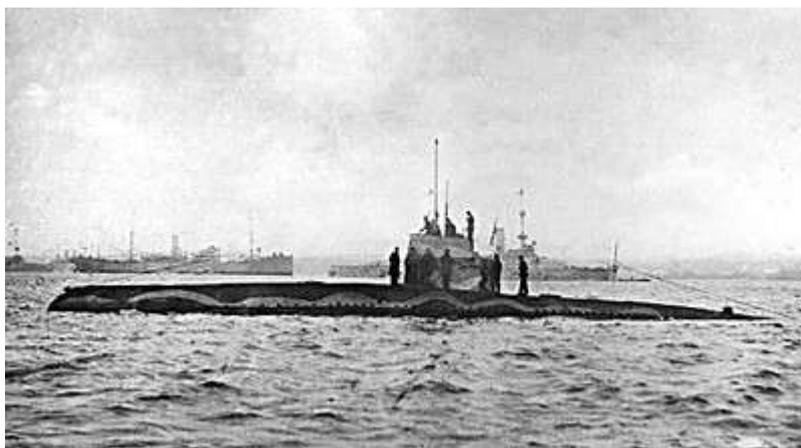


Un sillage que personne ne vit et ce fut l'explosion. Le paquebot venait d'être touché par bâbord, c'est-à-dire à son flanc gauche faisant face à la côte, dans ses œuvres vives, légèrement sur l'arrière, à la hauteur de la chambre des machines.

Celles-ci s'étaient tues. La voie d'eau était énorme.

Dans la machine éventrée où l'eau montait à vue d'œil un incendie se déclara ne laissant aucune chance à ceux qui avaient survécu à l'explosion de la torpille.

Des jets de vapeurs brûlants venant des tuyauteries et des chaudières crevées ajoutaient encore à l'horreur de l'agonie des mourants. Le navire était coupé en deux à hauteur du dernier canot de sauvetage.



*Sous-marin allemand 14/18*

Avec une rapidité effrayante les deux tronçons du navire blessé à mort, s'enfoncèrent, poupe et proue dressés vers le ciel. Le navire ne mit que deux minutes pour disparaître.

Entre temps l'équipage et les passagers, du moins ce qu'il en restait, se précipitèrent vers les embarcations de sauvetage hissées sur leurs bossoirs et saisies sur leurs berceaux. L'immersion du paquebot fut tellement rapide que l'on abandonna l'opération. Une baleinière était déjà chargée à

refus. Atteinte lors de l'explosion, ses membrures se brisèrent, précipitant ses occupants à la mer. Ce fut alors le "sauve qui peut" général. Les passagers ainsi que l'équipage abandonnèrent le navire.

Dans les coursives du navire ce fut la panique, les passagers affolés prirent d'assaut les escaliers conduisant sur le pont, piétinant sans pitié les malheureux tombés à terre. Une fois sortis des emménagements, ils se précipitèrent à la mer, pour échapper à l'incendie et à l'engloutissement du bâtiment, plongeant parfois sur le dos des nageurs qui n'avaient pas encore eu le temps de s'éloigner du navire. On entendait les cris déchirants des soldats pris au piège dans les entreponts.



*Sous-marin allemand 14/18*

A l'avant du paquebot qui commençait à se mâter, le matelot Jacques Bernadac était sur le point de se jeter à l'eau comme ses compagnons ; cela ne lui faisait pas peur, il était très bon nageur et il allait pouvoir même aider ses compagnons d'infortune.

Mais au moment de sauter, il se ravisa. Il n'avait pas ses papiers d'identité sur lui, il fallait qu'il aille les chercher, surtout qu'on était près de la côte espagnole et que s'il n'avait pas ses papiers...

Ceux-ci n'étaient pas loin, ils se trouvaient à quelques mètres de là, dans le caisson près de sa couchette, dans le poste d'équipage. Il estima qu'il avait juste le temps de courir les chercher avant que le bateau ne coulât tout à fait.

Il s'élança vers la porte du poste tandis que ses compagnons lui criaient de revenir. Il disparut soudain à leur vue dans le tumulte et les hurlements des passagers, parmi les flammes et la fumée qui entouraient le paquebot. On ne le revit plus. Au même moment, le mât de misaine s'effondra et tomba lourdement sur le pont, ajoutant au nombre des victimes.

Le télégraphiste n'eut pas eu le temps de lancer un S.O.S., de même qu'il ne fut pas possible d'organiser le moindre sauvetage. L'explosion avait été meurtrière et le formidable tourbillon produit par le total engloutissement du paquebot allait se charger d'augmenter le nombre des victimes.

Des passagers et des matelots réussirent cependant à s'éloigner.

Par bonheur, un youyou et une quinzaine de radeaux métalliques flottaient autour de l'endroit où le navire avait disparu. Un matelot avait gagné le youyou, il aida quelques rescapés dont le

commandant Got à se hisser à bord. Au nombre de huit, ils allaient faire force rames vers la côte pour aller chercher du secours, et ils n'allaient l'atteindre, épuisés, que le lendemain matin.

Avant cela, sur les lieux du désastre, les radeaux s'emplissaient ; on tentait de se compter. On rassembla les radeaux que l'on amarra avec des moyens de fortune : ceintures de cuir, tailloles de zouaves ou de chasseurs d'Afrique.

Soudain, alors que les naufragés procédaient à l'amarrage, un long fuseau noir émergea. Le sous-marin faisait surface ! On devine l'effroi des survivants, surtout après l'épisode bien connu de l'Algérien dont le canot de sauvetage avait été coulé au canon avec tous ses survivants.

Avaient-ils échappé à la noyade pour essayer des rafales de mitrailleuses ?



*U-boot (sous-marin allemand) coulant un navire de transport de troupes 1914-18  
peinture de Willy Stöwer*

Quatorze longues heures s'écoulèrent avant que n'apparut, à travers le brouillard se dissipant sous le soleil, la masse salvatrice du cargo anglais Batten Hall qui allait se charger de recueillir les naufragés.

Le navire britannique s'approcha des radeaux. L'opération était risquée car le stationnement était gros de danger. Le sous-marin allemand avait sûrement rechargé ses tubes et se trouvait peut-être de nouveau à l'affût. Le Batten Hall s'exposait ainsi aux torpilles, mais le commandant britannique n'en avait cure. Une heure après le bâtiment allié se mettait en route pendant que son équipage réconfortait les rescapés.

Pendant ce temps, à Port-Vendres, ce retard considérable du Medjerda qui aurait dû rentrer le 12 mai, suscitait l'inquiétude de la population. Sur les quais, dans les boutiques, on s'interrogeait avec anxiété. Les uns redoutaient le pire, d'autres, plus confiants, disaient en souriant que le navire et ses passagers "étaient allés faire un tour".

L'angoisse était à son comble lorsque le dimanche 13 mai, vers dix heures, le sémaphore transmit un message du Batten Hall qui annonçait la nouvelle et demandait à rentrer au port.

Un moment, la Marine Nationale refusa au navire l'entrée du port et chargea le bateau garde-pêche le Grelin de prendre à son bord tous les rescapés.

Mais le cargo anglais à court de vivres ne pouvait poursuivre sur Marseille ; son commandant insista et, finalement, le navire anglais accosta au quai du Commerce, au niveau du café du même nom, en présence d'une foule immense. Les rescapés furent fraternellement accueillis et dirigés au centre d'accueil.

Sur 457 passagers et 80 hommes d'équipage composant le personnel transporté par le Medjerda, 352 personnes manquaient à l'appel.

Les marins roussillonnais avaient toujours pris une large part dans l'armement des navires de la Compagnie de Navigation Mixte; aussi, lourd fut le tribut qu'ils venaient de payer à la catastrophe.

Parmi eux, les matelots port-vendrais Jacques Bernadac (5 enfants), Pierre Carola (3 enfants), François Ferrer (1 enfant), François Nou, avaient disparu.

Le chauffeur Emile Py, de Collioure, ainsi que deux enfants manquaient à l'appel. Fait navrant, la veuve de Jacques Bernadac, attendait son sixième enfant, que l'on prénomma Jacques, en souvenir de son père. Ce sixième enfant aurait dû, dès sa naissance, permettre à son père d'être retiré de la zone des combats."



U-31

*Sous marin du type U 31 : le sous-marin U 34 appartenait au type U 31  
(U = U-boot en allemand, abréviation de Unterseeboot = sous-marin)*

***Le U 34 coula 119 navires et en endommagea 5 !  
Il navigua essentiellement en Méditerranée***



*"Kill flag" : drapeau arboré lors du retour de mission, par un sous-marin allemand (ici le U 33) durant la 1ère guerre mondiale, indiquant le tonnage (ici 193 002 tonnes) du bateau coulé...*



Kapitänleutnant du U34 : Johannes Klasing (sources <http://uboat.net>)

 **la liste des disparus du Medjerda**



MEDJERDA dans la tempête – huile de **Bernard BERNADAC** (peintre et historien) **petit-fils de Jacques BERNADAC (Matelot) qui disparut dans le naufrage**

(site de Bernard BERNADAC : <http://bernardbernadac.monsite-orange.fr/page-56646076ad060.html>)

CANTAT, Joseph. Soldado. 4º Rég. Marche Zouaves (RMZ). Recl. Montluçon.  
SCOTE, Marcel Armand Leon. 4º Reg. Zouaves. Matricula 33.826/904 Clase 1914.  
CHASSAIN, Henry René. 4º Regimiento Zouaves.  
DARRAS, André Eugène. 2º Reg. Zouaves. Matricula 017947 Ter/1000 Clase 1908.  
PEREZ, Jacques. Soldado. Primer Regimiento de Artillería de Montaña.  
CERDAN, Antoine. 4º Regimiento de Dragones.  
BAYLE, Maurice Victor. Sargento. 8º Reg. Ingenieros (Génie). Reclutado en Oran,  
VEZY, Gabriel Louis. Cabo del 2º Regimiento de Ingenieros (Génie).  
RIOS, Jules. (RIOZ ?)  
PONS, Jean Louis. Sargento Mayor. 114º Regimiento de Infantería Territorial.  
HOURRIÈRES, Víctor. Sargento de Caballería.  
MILLES. Cuerpo Auxiliares de gendarmes.  
GARNIER, Paul Alexis. Soldado. 113º Regimiento de Infantería Territorial.  
JEUDY, Louis Emile. 18ª Compañía ferroviaria.  
RENARD, Victor Georges Louis. Soldado. 21º Section d'Infirmiers Militaires.  
AMOYEL, Joseph. Soldado de Segunda Clase. 58º Regimiento de Infantería.  
MOHAMED, Nacer Ould. 2ª compañía del 6º Reg. Tir. Indígenas. Numero 6.443.  
BERUBARD, Paúl. Suboficial. 54º Cuerpo Colonial.  
CASORIA, François. Soldado. 13º Reg. Artillería, Secc. Servicio Automóviles.  
LEBHAR, René. Sargento de artillería.  
CRUZ DAS, Jules. Cabo.  
SALAMOR, Mariano. Soldado de primera.  
HERBAUT, Alphonse Eugene Joseph.  
LOZANO, José.  
HURGÓN, Joseph Marie.  
GUY, Antoine.  
ROB, Pierre.  
AOUILLET, Louis.  
ROS, Michel.  
FLEURY, León.  
JORGE, David.  
TAILLU, Jordan.  
GARCIA, Bernat.  
SILVAN, Gabriel P.

### **BROUSSY Marc Antoine. Nacido el 25 de marzo de 1873 en Floressas. Militar ?**

#### MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN.

Entre los que murieron hubo seis españoles, de Almería:

Fernando SEGURA

Manuel LEAL

Manuel GARCÍA

Antonio GERAN

Luis ALDÍGUER

Antonio RUIZ. En la lista de rescatados por el Batenhall aparece un MANUEL RUIZ, (Chaufer), es el mismo, pero con error en el nombre...?

Otros miembros de la tripulación:

MARCANTONI. Era el segundo de abordo.

MORGANTI, Jean Baptiste. Oficial del barco.

BALS, Pierre.

CERVATES, Pierre.

BELTRAND, Pépico.

Uno de los soldados supervivientes llamado Baptiste Palicio, escribió una carta a su esposa en la que le explicaba que Pépico era un marinero que conocían y que desapareció en el hundimiento.

Lo que no queda claro es si pertenecía a la tripulación o bien era de la Marina.

Jacques, era otro de los amigos y mencionados por Palicio en sus cartas.

Solo sabemos que en el momento de que se hundiese el barco desapareció y que los tres estaban hablando en cubierta y estos dos que menciona desaparecieron de su vista.

Al leer la actuación del marinero Bernadac, vimos que él estaba hablando con un compañero y en el momento de la explosión desapareció al ir a buscar su cartera. Podríamos suponer que este Jacques era Bernadac...pero eso sería otro interrogante en esta historia.

**Jacques BERNADAC. Matelot**

Pierre CAROLA. Chauffeurs

François FERRER.

François NOU.

Emile PY.

PROBABLES:

En la relación de tripulantes que recibieron una distinción en 1916, por el encuentro del Medjerda con el mismo submarino, el U- 34, aparecen dos nombres que un año después no están incluidos en las listas de rescatados. Podría ser que ya no formasen parte de la tripulación, pero por otra parte y por el poco tiempo transcurrido podemos suponer que también fallecieron en el naufragio.

Pierre ROUQUETTE segundo oficial.

Edouard THIERRY, jefe de maquinas.

Louis AUDOUARD, marinero radiotelegrafista.

PASAJEROS CIVILES.

Carmen HUMBERT, esposa de un militar francés destinado en el frente.

La hija de Madame VIZZETTI, de tres años.

Madame HOURRIÈRES, su madre y hermana.

Sources : **Site de Bernard Bernadac Liste des disparus**



**Marc Broussy est également nommé sur le Mémorial érigé à la mémoire des morts de 1914-18, à MONTPELLIER (avenue Chancel)**

