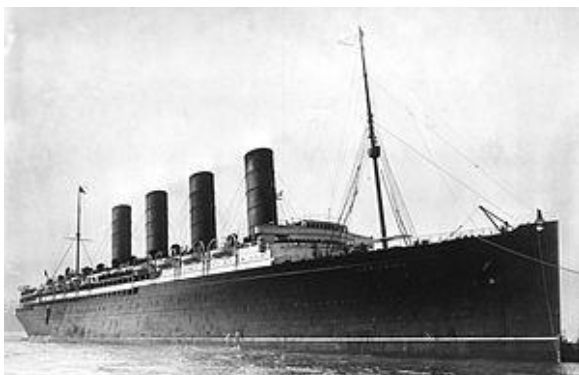


Préparé et rédigé par : Capt (Marine) (à la retraite) M. Braham

Édité par : Carole Koch

**RMS Lusitania** : Le RMS *Lusitania* était un paquebot britannique. Ses plans ont été dessinés dans le cadre d'un concours entre la Cunard Line et d'autres compagnies maritimes, en provenance principalement de l'Allemagne. Les paquebots étaient conçus pour le transport transatlantique des passagers au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Le *Lusitania* a été construit au chantier naval de John Brown & Co. à Clydebank, en Écosse, et il a été mis à l'eau pour la première fois le 7 juin 1906. Son premier voyage débuta le 7 novembre 1907.



**RMS Lusitania**

Le *Lusitania* et son navire-jumeau, le *Mauretania*, assuraient un service express régulier entre la Grande-Bretagne et les États-Unis avant la Première guerre mondiale. Ces paquebots ont tous les deux obtenu le Ruban bleu, car ils ont établi des records de vitesse pour le trajet transatlantique, à des moments différents de leur service.

Au moment de leur construction, ces *sisterships* étaient les plus grands paquebots jamais construits et ils avaient deux fois plus d'espace pour les passagers que leurs plus proches rivaux.

Dans le cadre d'une entente avec le gouvernement britannique, le *Lusitania* et le *Mauretania* avaient été conçus de manière à ce qu'ils puissent être facilement convertis en croiseurs auxiliaires en temps de guerre. Le gouvernement britannique avait fourni un prêt de 2,6 millions (£) pour financer la construction des deux navires.

Cependant, les paquebots s'avèrent peu pratiques en tant que navires de guerre. Ils avaient une consommation très élevée de carburant et par conséquent, l'Amirauté jugea que leur utilisation était bien trop dispendieuse. Le *Lusitania* et les autres paquebots à grande vitesse furent donc libérés de leurs fonctions militaires peu de temps après le début de la guerre et on donna l'ordre de reprendre les traversées transatlantiques pour les passagers civils. Le *Mauretania*, par contre, servit comme navire de transport pour les troupes armées.

La Cunard Line souhaitait mettre le *Lusitania* hors service pour la durée de la guerre, mais en vertu des modalités du contrat de subvention avec le gouvernement britannique, elle était tenue de faire en sorte que tous ses navires soient disponibles afin que le gouvernement puisse les utiliser pour transporter des marchandises et des cargaisons.

**Le naufrage** : Le 4 février 1915, l'Allemagne déclara que les eaux entourant les îles britanniques étaient une zone de guerre et que les navires alliés, qui se trouvaient dans cette zone, seraient torpillés sans le moindre avertissement à partir du 18 février.

Le *Lusitania*, avec le Capitaine William Turner aux commandes, quitta New York le 1<sup>er</sup> mai 1915.



**Capitaine William Turner**

Avant le départ du *Lusitania*, l'Ambassade impériale d'Allemagne aux États-Unis avait publié la mise en garde suivante dans cinquante journaux américains.

**AVERTISSEMENT!**

Les PASSAGERS qui ont l'intention d'effectuer un voyage transatlantique sont priés de se rappeler de l'état de guerre qui persiste entre l'Allemagne et ses alliés, et la Grande-Bretagne et ses alliés. Une zone de guerre existe dans les eaux adjacentes aux îles britanniques et conformément à l'avis officiel qui a été émis par le gouvernement impérial allemand, les bateaux naviguant sous le drapeau de la Grande-Bretagne, ou d'un de ses alliés, peuvent être détruits dans ces eaux. Les passagers qui traversent la zone de guerre sur les navires de la Grande-Bretagne le font à leurs propres risques et périls.

AMBASSADE IMPÉRIALE  
D'ALLEMAGNE Washington, D.C. 22  
avril 1915

Le 7 mai, le *Lusitania* se dirige vers le port de Queenstown, en Irlande, et à 14h10, il passe devant l'*U-20* qui est sous le

commandement de *Kapitänleutnant* Walther Schwieger. C'est par pur hasard que le paquebot est devenu une cible si facile, car l'*U-20* n'aurait pas pu atteindre, en d'autres circonstances, le paquebot qui naviguait à une si grande vitesse. Schwieger a lancé une seule torpille et celle-ci a atteint la région qui se trouve tout juste au-dessous de la passerelle. La torpille laissa un trou sur le bord du navire et elle fût suivie par une explosion secondaire encore plus importante qui fit éclater le tribord avant.



**KptLt Walther Schwieger**

L'explosion secondaire donna lieu à de nombreuses interrogations sur la nature de la cargaison du *Lusitania*. On a d'abord cru que le paquebot transportait des explosifs puissants, mais des révélations récentes, qui font suite à des recherches effectuées sur l'épave, contredisent cette hypothèse.

Le navire pencha très vite dangereusement à tribord. Plusieurs des canots de sauvetage se renversèrent pendant le chargement et la mise à la mer, ce qui eut pour effet de jeter les passagers dans la mer. Les canots de sauvetage qu'on réussissait à abaisser avaient tendance à chavirer sous la force des vagues du bateau dès qu'ils touchaient la surface de l'eau. Le *Lusitania* était pourvu de 48 canots de sauvetage,

ce qui était amplement suffisant pour rescaper l'équipage et les passagers, mais seulement six embarcations ne chavirèrent pas.

Le *Lusitania* coula en à peine 18 minutes, à 14h28. Il se trouvait alors à une distance de 11 miles (18 kilomètres) des côtes de Old Head of Kinsale. Des 1959 passagers qui se trouvaient à bord, 1198 sont décédés, parmi lesquels on compte 128 citoyens américains et environ une centaine d'enfants.

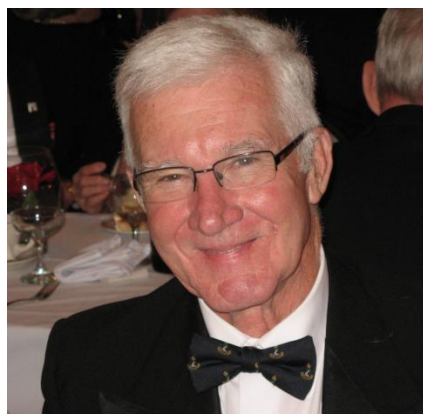
Contrairement à la croyance populaire, le naufrage du *Lusitania* n'est pas la cause immédiate de l'entrée des États-Unis dans la Première guerre mondiale. Toutefois, le naufrage est considéré comme un facteur important ayant fait en sorte que l'opinion publique américaine, qui était jusqu'alors neutre à l'égard de l'Allemagne, devienne défavorable. Par ailleurs, l'Allemagne, qui craignait la colère des Américains, mit fin à sa campagne sous-marine pendant un certain temps, bien que cette campagne aurait sans doute permis aux Allemands de gagner la guerre. Néanmoins, il reste que c'est la reprise de la guerre sous-marine sans aucune restriction de l'Allemagne, dans les premiers mois de 1917, qui obligea finalement les États-Unis à entrer en guerre.

Plus tard, au cours de la guerre, Schwieger a été tué quand l'*U-88*, dont il était le commandant, a été pris en chasse par le HMS *Stonecrop*. Le sous-marin heurta alors une mine britannique et il coula le 5 septembre 1917. Il n'y a eu aucun survivant.

#### Bibliographie :

1. [http://en.wikipedia.org/wiki/RMS\\_Lusitania](http://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Lusitania)
2. [http://en.wikipedia.org/wiki/Sinking\\_of\\_the\\_RMS\\_Lusitania](http://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_RMS_Lusitania)
3. <http://www.rmslusitania.info/>
4. <http://www.ocean-liners.com/ships/lusitania.asp>
5. <http://uboot.net/history/wwi/part1.htm>
6. [http://en.wikipedia.org/wiki/William\\_Thomas\\_Turner](http://en.wikipedia.org/wiki/William_Thomas_Turner)

#### Capitaine (Marine) (à la retraite) M. Braham, CD



Mike Braham est diplômé du Collège militaire royal (1965). Il a été officier dans la marine et haut fonctionnaire du ministère de la Défense nationale. Il est un passionné de l'histoire militaire.