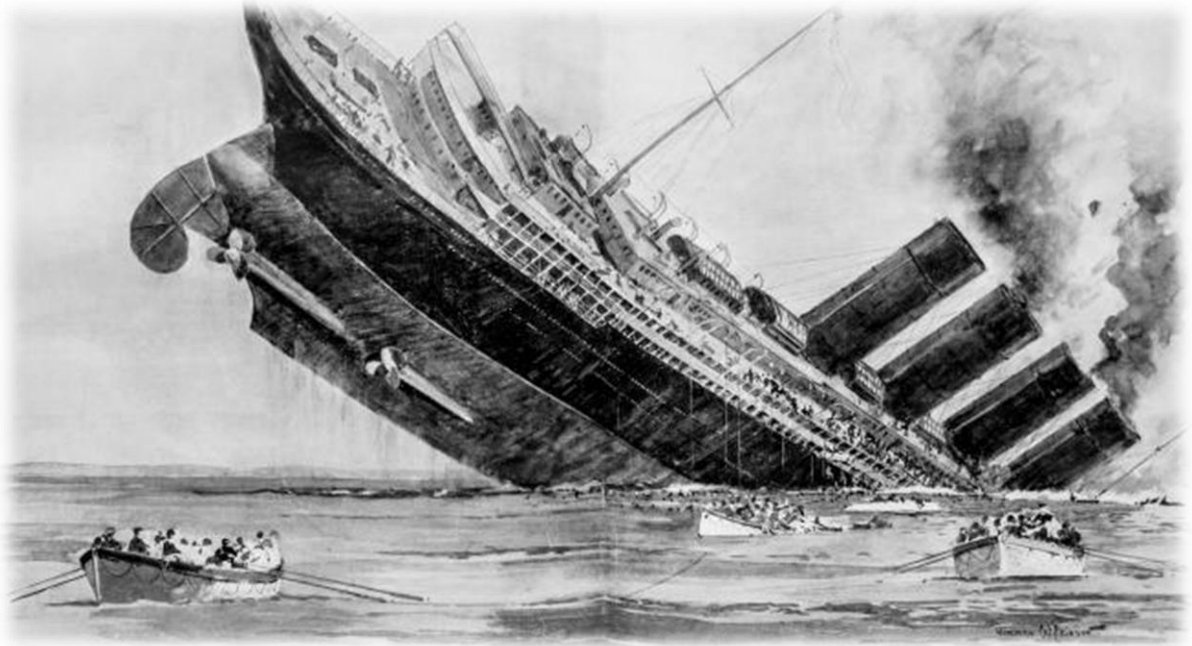


7 MAI 1915, NAUFRAGE DU LUSITANIA : LES 1200 MORTS DU TORPILLAGE QUI A CHANGÉ L'HISTOIRE IL Y A 100 ANS



Le 11 janvier 2011, une vieille dame de 95 ans, Audrey Lawson-Johnston, meurt dans la petite ville de Melchbourne, au cœur de la campagne anglaise.

Tout le Royaume-Uni pleure celle qui a traversé le 20ème siècle et ses horreurs alors qu'elle aurait dû mourir seulement 3 mois après sa naissance.

Elle était la dernière rescapée toujours vivante du terrible naufrage du RMS Lusitania, un paquebot britannique grand comme 3 avions de ligne qui sombra le 7 mai 1915, il y a 100 ans jour pour jour.

Embarquée, juste après sa naissance, avec toute sa famille américaine, elle sera sauvée de justesse avec son frère par sa gouvernante.

Au total, 1198 personnes vont mourir dont 128 Américains. Et ce drame va changer le cours de l'histoire.

En 1915, toute l'Europe est en guerre. Les tensions récurrentes entre les grandes puissances ont finalement accouché, à la faveur d'un attentat à Sarajevo, du conflit le plus meurtrier jamais connu.

Le système d'alliances a entraîné la France, le Royaume-Uni et la Russie dans une bataille sanglante contre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'empire Ottoman. Paris rêve de récupérer l'Alsace et la Lorraine, Berlin veut définitivement soumettre l'ennemi français et son allié britannique.

Surtout, le temps presse. La jeune nation américaine a connu un bond économique phénoménal depuis la fin de la guerre civile et devient la nation la plus puissante du monde face au déclin de l'Europe. En 1915, les États-Unis choisissent la neutralité dans le conflit

*Le **Lusitania** est un paquebot transatlantique britannique armé par la Cunard.*

Son nom vient de celui de la province romaine de Lusitanie, le Portugal actuel.

Son torpillage par un sous-marin allemand, le U-Boot 20, le 7 mai 1915, au large de l'Irlande, avec plus de 1 200 passagers (dont près de 200 Américains) joue un rôle important dans l'hostilité de plus en plus forte des États-Unis envers l'Allemagne, jusqu'à leur implication dans la Première Guerre mondiale à partir du 6 avril 1917.



Les sous-marins allemands dont le U-Boot 20

Le Lusitania fut construit en deux ans et lancé le 7 juin 1906 à Clydebank, en Écosse.

Il quitta Liverpool le 7 septembre 1907 pour son voyage inaugural.

Il était équipé des technologies les plus modernes de l'époque, grâce à d'importants prêts du gouvernement britannique. Ces prêts avaient été consentis, comme c'était la coutume depuis une centaine d'années, de manière indirecte par l'Amirauté. En contrepartie, l'Amirauté avait le droit de réquisitionner les navires des compagnies en tant que transports de troupes ou que navires auxiliaires.

Dès octobre 1907, le Lusitania obtint le Ruban bleu, en battant le précédent record du paquebot allemand Kaiser Wilhelm II et en mettant fin à 10 ans de domination allemande.

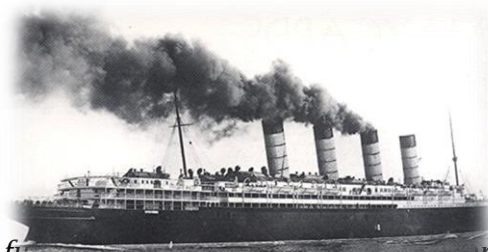
Avec 24 nœuds de vitesse moyenne et des pointes à 26 nœuds (48 km/h) pour une poussée de 27 000 t, ces paquebots étaient conçus pour surpasser le Kronprinz Wilhelm et le Kaiser Wilhelm II, mais au prix d'une énorme consommation de carburant.



Le Lusitania à New York

Au début de la Première Guerre mondiale, en août 1914, le Lusitania, le Mauritania et l'Aquitania furent réquisitionnés par la Royal Navy comme croiseurs auxiliaires pour des fonctions de guerre.

Le Mauritania et l'Aquitania auraient reçu des ordres officiels, mais le Lusitania put continuer ses traversées transatlantiques de passagers pour la Cunard Line, peut-être en raison de sa consommation de carburant ; mais pour des raisons économiques, avec un nombre de voyages transatlantiques réduit à un par mois et une vitesse maximale réduite à 21 nœuds, quatre de ses seize chaudières avaient été condamnées.

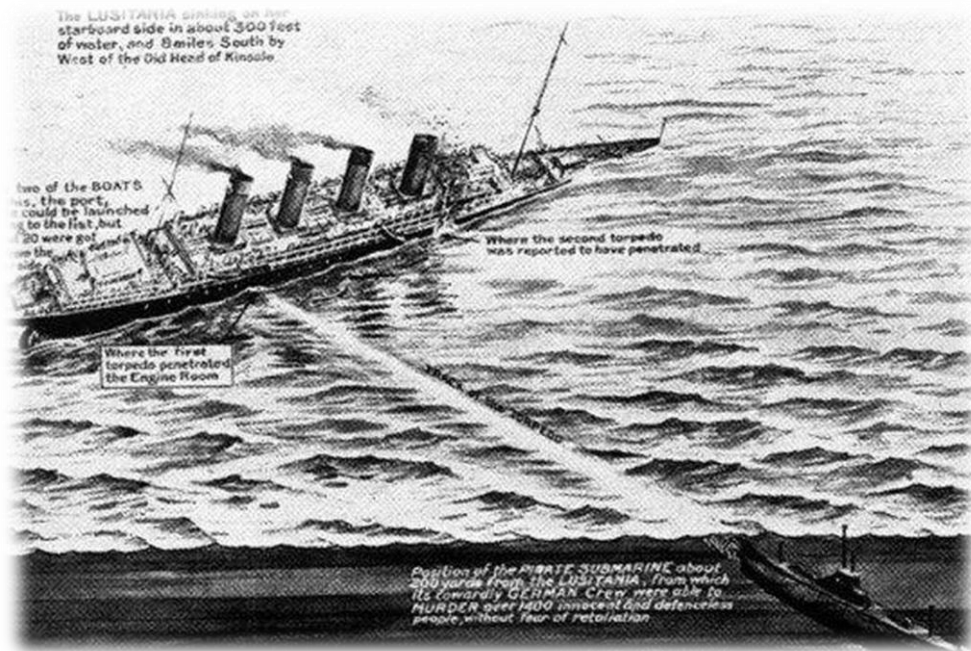


Le RMS Lusitania fut coulé par le sous-marin allemand U-20, près du Fastnet, à environ à 12 milles marins de la côte, au large de la pointe sud de l'Irlande (Old Head of Kinsale), par un sous-marin allemand, le U-20.

Le Lusitania était commandé par le capitaine William « Bowler Bill » Turner, âgé de 58 ans, officier expérimenté qui effectuait là son 102^e voyage.

Parti de New York le 1^{er} mai 1915 à destination de Liverpool, après une escale d'une semaine (il était arrivé à New York le 24 avril 1915).

Il aurait dû être protégé par un croiseur britannique, le Juno, qui semble avoir été retiré de cette zone deux jours plus tôt, par l'amiral Fisher et Winston Churchill lui-même, alors Premier lord de l'Amirauté.



Le Lusitania fut touché par tribord alors qu'il naviguait à 18 nœuds, une vitesse relativement réduite, vers le port de Queenstown (actuel Cobh), à 40 km de là sur la côte Sud de l'Irlande.

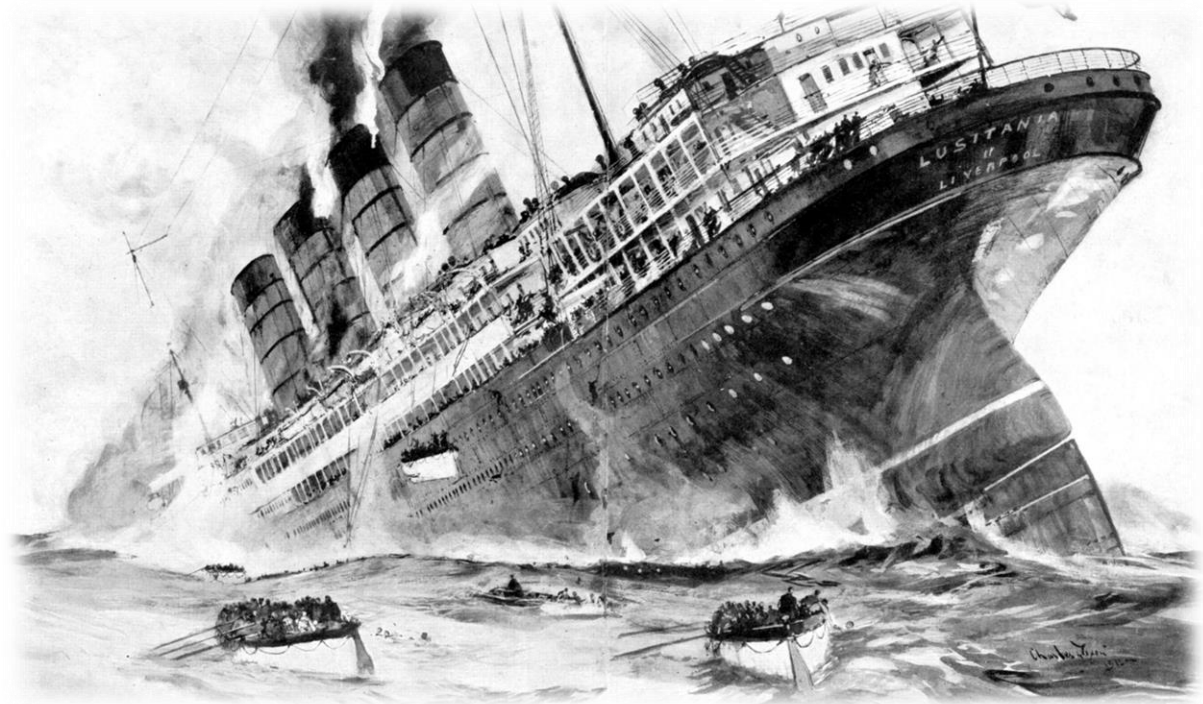
Cette zone venait d'être déclarée « zone de guerre » par les Allemands, et le capitaine avait été informé de la présence d'un sous-marin allemand par les autorités britannique.

Selon les témoignages de survivants (dont Joseph Marichal, qui intenta un procès à la Cunard), le bruit de l'explosion à l'impact de la torpille fut suivi d'une seconde explosion beaucoup plus violente, et anormale.

Elle fut officiellement attribuée à l'explosion d'une chaudière, mais suscita rapidement de nombreuses interrogations.

Ce navire solide, ultramoderne pour l'époque, coula anormalement vite et par la proue, alors qu'il disposait de compartiments étanches que le capitaine avait fait fermer par des portes étanches après avoir reçu un avis de la Royale annonçant qu'un sous-marin allemand croisait dans les parages (il avait aussi fait préparer les canots de sauvetage).

Le paquebot sombra en 15 à 18 minutes, ne permettant qu'à 6 canots sur 22 d'être mis à l'eau. Sa coque repose toujours par 93 mètres de profondeur dans une zone brassée par de forts courants.



Les notes du capitaine du sous-marin allemand, le Kapitanleutnant Walther Schwieger, qui venait la veille et l'avant-veille de couler trois cargos dans ce secteur, nous apprennent qu'il tira sa torpille à 460 mètres (500 yards) de distance à 14 h 10 et que l'impact fut suivi d'une « détonation exceptionnellement importante », avec un grand nuage de fumée et « des débris projetés jusqu'au-dessus des cheminées ».

Une deuxième explosion fut entendue (« chaudière, charbon ou poudre ? » s'interrogea-t-il).

Des notes plus tardives de ce capitaine disent que le sous-marin avait déjà tiré ses meilleures torpilles et qu'il ne lui restait que deux (ou trois ?) torpilles de bronze, moins puissantes.

Le nombre de passagers et de survivants varie selon les sources : il y aurait eu 1 158 passagers à bord (128 venant des États-Unis, dont le millionnaire Alfred G. Vanderbilt).

128 victimes auraient été américaines (128 selon l'ambassade de France à Washington).

Selon d'autres sources, il y aurait eu 703 rescapés sur un total de 2 160 passagers et marins (1 personne sur 3).

Des vêtements et une bouée de sauvetage d'un survivant sont exposés au Galata - Museo del mare à Gênes.

L'ultime survivante, Audrey Lawson-Johnston née Pearl, âgée de 3 mois et 2 jours lors du naufrage, est décédée le 11 janvier 2011 à 95 ans.



Malgré les documents cachés et/ou falsifiés à l'époque (l'Amirauté britannique n'ayant admis la présence de munitions à bord qu'en 1972), le Lusitania était bien un « croiseur auxiliaire armé ».

Au moment de l'attaque, il transportait vraisemblablement 5 248 caisses d'obus, 4 927 boîtes de 1 000 cartouches chacune et 2 000 caisses de munitions d'armes de poing ou 5 468 caisses d'obus shrapnel et cartouches.

Pour d'autres, c'étaient 4 200 caisses de cartouches de fusils, 1 248 caisses d'obus d'artillerie et 18 caisses de fusées.

Certains croient qu'il a pu y avoir eu beaucoup plus de munitions dans les cales et une rumeur évoque des lingots d'or.

D'autres auteurs encore évoquent la présence d'explosifs cachés dans un pseudo lot de 323 balles de fourrures destinées à la société de Liverpool de B.F. Babcock et Co.

Babcock ne s'étant jamais occupé de fourrure, mais ayant précédemment reçu plusieurs livraisons de « coton-poudre », puissant explosif à base de nitrate de cellulose (notamment du coton).

Parmi les marchandises embarquées, figuraient 3 863 « boîtes de fromage » de 40 livres chacune destinées à une boîte postale de Liverpool, qui s'est avérée appartenir au superintendant du Naval Experimental Establishment de Shoeburyness.

Ce sont 51 tonnes d'obus shrapnel (three-inch bullet shells), six millions de balles de fusil (calibre .303) et une quantité indéterminée de coton-poudre (explosif à base de nitrate de cellulose) et 200 t de munitions pour armes de poing que le Queen Margareth n'avait pu embarquer en raison de difficultés techniques.

À partir de 1914, il aurait violé la loi en transportant des munitions lors de tous ses voyages, hormis le premier, sachant que le transport de munitions par des bateaux civils a probablement été fréquent à cette époque.

29 MAI 1915

Le torpillage du "Lusitania" *d'après le récit d'un survivant.*

Un des rescapés a fait au correspondant spécial du *Western Mail*, de Queenstown, le récit suivant de ce qu'il avait vu :

« Lady Macworth coula avec le *Lusitania* et fut repêchée, complètement inanimée, après avoir flotté plus de trois heures, grâce à sa brassière de sauvetage. Elle fut ainsi sauvée.

» D'autres passagers, munis d'une semblable brassière, furent recueillis de la même façon. »



Il résulte de ce récit d'un témoin oculaire que toutes les personnes qui avaient eu soin de se précautionner d'un appareil individuel de sauvetage y ont trouvé leur salut. Malheureusement, bien des voyageurs ne veulent pas s'affubler de certains appareils, en kapock ou en liège, actuellement en usage, parce qu'ils sont trop encombrants.

Cette attaque, dont les circonstances ne sont pas clairement établies, contribua à faire basculer l'opinion américaine en faveur de la guerre, que leur gouvernement avait décidée peu avant.

Le paquebot britannique est aussitôt présenté par la presse américaine comme « neutre » et victime de la barbarie allemande.

*En France, l'information est diffusée par la revue *L'Illustration* n° 3767 du 15 mai 1915 et par le *Figaro* du 8 mai 1915.*

Dans les remous du naufrage, des questions, insolubles ou insidieuses, surnagent : on ira jusqu'à suspecter l'Amirauté britannique de négligences calculées pour forcer l'entrée en guerre des États-Unis.

*Des conférences, des affiches incitant à la guerre sont diffusées dans tous les États-Unis, appelant souvent à venger le *Lusitania*.*

*Les Allemands, inquiets de la perspective d'une entrée en guerre rapide des États-Unis, se justifiaient en prétendant que le navire transportait des armes, ce que les Britanniques nièrent immédiatement et farouchement, avant qu'en 1972 des archives ne montrent que le *Lusitania* convoyait effectivement un chargement secret de munitions et qu'il était armé de 12 canons.*

L'Amirauté britannique et W. Churchill lui-même accusèrent le capitaine de n'avoir pas respecté les mesures de sécurité recommandées.

Lord Mersey qui supervisa le procès visant à établir les responsabilités du capitaine, de l'autorité de défense ou de la compagnie, fit ensuite savoir au Premier Ministre Asquith qu'il refusait de continuer à travailler pour la justice anglaise. Il aurait décrit l'affaire du Lusitania à sa famille comme « a damned dirty business ».

En 1968, l'épave du Lusitania a été acquise par un riche homme d'affaires américain, Gregg Bemis, ce qui a été contesté par le gouvernement irlandais qui a interdit les plongées sur le site. Néanmoins, à partir des années 1980, Bemis organisa des plongées, notamment au moyen de robots, pour tenter de déterminer les causes de la seconde explosion ; mais selon lui l'énigme demeure, et ce malgré les nombreuses enquêtes.





Pour l'opinion publique, il est resté longtemps clair que le navire a coulé à la suite de l'explosion de munitions transportées de manière illicite.

Cette conception est étayée par les premières explorations de l'épave : James Jarrat en 1935 puis John Light de 1960 à 1972. Tous deux affirment que la coque est éventrée à l'avant, ne laissant aucun doute possible.

Pourtant, ces affirmations doivent être analysées avec du recul : la visibilité est exécrable et les équipements de l'époque ne permettent pas aux plongeurs de rester plus de dix minutes en immersion, ni de ramener des images de bonne qualité.

Ce point est d'ailleurs souligné par le fait que Jarrat et Light affirment que le navire repose sur son flanc bâbord pour l'un, tribord pour l'autre.

Dans les années 1970, il devient officiel que le navire transportait des caisses de munitions et ce dans l'illégalité la plus totale, confirmant un peu plus la thèse de l'explosion de munitions.

Cependant, une autre théorie tenace est définitivement écartée : le navire n'était pas armé.

En 1982, de nouvelles explorations ont lieu : des hélices ainsi que des ancres du navire sont remontées.



En 1993, c'est Robert Ballard, connu pour l'exploration des épaves du Titanic et du Bismarck qui s'attaque au mystère. Il dresse un état des lieux de l'épave : il est très difficile d'en tirer des conclusions étant donné que le navire est complètement aplati et « tordu comme un boomerang ».

Le cadavre du « lévrier des mers » a en effet souffert : tempêtes sous-marines, corrosion, grenades sous-marines et autres visites ont fortement brouillé les pistes. Ballard émet une nouvelle théorie : le navire a peut-être été coulé par l'explosion de la poussière de charbon, phénomène connu sous le nom de « coup de grisou ».

Aidé par des ingénieurs et par des reconstitutions par ordinateur, le modèle semble plausible, la cause entendue.

Cependant pour comprendre ce qui est réellement arrivé au paquebot de la Cunard, il suffit de lire les comptes rendus des rapports d'enquêtes réalisés à la suite de naufrage ou dans les années qui suivirent : le naufrage semble être la cause d'une explosion de chaudières.

Plusieurs éléments viennent étayer cette version.

- Les témoignages confirment que la torpille a frappé au niveau de la première ou de la seconde cheminée, soit 30 à 50 mètres en arrière des cales où se trouvaient les munitions.*
- Une explosion des cales situées à l'avant aurait détruit la proue du navire. Les témoignages ne le mentionnent pas, et les explorations de l'épave le démentent.*

- *Aucun survivant ne rapporte avoir senti l'odeur particulière de la poudre à la suite de la détonation d'explosifs.*
- *Des témoignages de passagers affirment avoir entendu plusieurs explosions localisées, à l'intérieur du navire. Par endroit des canalisations de vapeur éclatées ont rendu l'air irrespirable.*
- *Un des rares soutiers à avoir survécu raconta qu'en très peu de temps la salle des chaudières où il travaillait fut envahie par la mer et qu'il se retrouva avec de l'eau jusqu'aux genoux.*
- *Le troisième ingénieur George Little vit le niveau de la pression de vapeur s'effondrer en quelques instants, confirmant l'explosion des chaudières et des conduites de vapeur.*
- *De nombreux passagers ont mentionné le fait que de grandes quantités d'eau, de charbon et de débris divers furent projetées à travers les cheminées du navire.*

De plus la théorie du coup de grisou paraît bien peu probable, car les soutes à charbon étaient situées contre les flancs du navire, et donc collées aux froides plaques d'acier en contact avec la mer, ce qui créait de la condensation, condition peu favorable à l'explosion de la poussière de charbon.

Enfin, le scénario de l'explosion des chaudières semble confirmé par une observation de nombreux cadavres repêchés qui portaient d'importantes traces de brûlures propres à ce type d'explosion.

Ce phénomène n'était pas un cas isolé : l'un de ces observateurs, Wesley Fost, consul américain à Queenstown, publiera en 1918 une liste de 18 navires à vapeur ayant coulé à la suite de l'explosion de leurs chaudières.

Le parallèle avec le Titanic peut être réalisé : durant les minutes suivant l'impact avec l'iceberg, les soutiers travaillant dans les chaufferies situées les plus en avant se sont empressés de vider les foyers des chaudières et de fermer ces derniers afin d'éviter que l'eau glacée ne pénètre à l'intérieur, déclenchant une explosion importante.



*Deux scaphandriers
s'apprêtent à explorer
l'épave du RMS Lusitania
en 1935*



Photos de rescapés

