

*Notice de la Division des Affaires étrangères
du Département politique¹*

AN

Berne, 19 mars 1941

LA QUESTION DU RAPATRIEMENT DES SUISSES DE GRANDE-BRETAGNE

La notice ci-jointe, du 31.10.40², rappelle les circonstances dans lesquelles un rapatriement collectif de Suisses de Grande-Bretagne a été organisé en été 1940, puis finalement abandonné à fin septembre en raison de difficultés croissantes.

I.

Une partie en tout cas de ceux qui étaient inscrits pour le convoi de l'été 1940 n'ont pas perdu pour autant l'espoir de rentrer au pays. Nous le savons par les questions de familles en Suisse ayant des proches en Grande-Bretagne. Il ne se passe pas de semaine que nous ne recevions de dix à vingt demandes de rensei-

1. *Rédigée par J. Merminod.*

2. *Non reproduit.*

gnements sur les possibilités de retour. Ce sont des personnes particulièrement anxieuses ou mécontentes qui s'adressent à nous. On pourrait conclure, au surplus, de ce que nous écrit tel de nos correspondants qu'il existerait un groupement des parents des Suisses de Grande-Bretagne désireux d'être rapatriés.

A l'heure actuelle, la ligne aérienne Londres-Lisbonne est le seul moyen de transport régulier entre la Grande-Bretagne et le Continent. Or cette ligne doit assurer en premier lieu les communications officielles (passagers privilégiés et colis postaux). Si tout va bien, il y a six départs par semaine, avec un total de 150 à 200 personnes. Mais, selon des renseignements de M. Barbey (notre courrier Londres-Lisbonne), les places sont pour ainsi dire toutes réservées à des voyageurs au bénéfice de priorités de passage (diplomates, militaires, courriers, Anglais, Américains). Un petit nombre de Suisses pour lesquels on pouvait invoquer des motifs personnels sérieux (tels que leur état de santé) ont pu partir grâce aux efforts de M. Thurnheer. Deux chiffres en diront plus long que tous les commentaires: les personnes inscrites pour la ligne aérienne Londres-Lisbonne étaient 400 en octobre 1940 et 1500 en février 1941.

Par la voie maritime, on peut tenter sa chance avec un des bateaux qui, en dépit des dangers, continuent à circuler, paraît-il, entre la Grande-Bretagne et le Portugal. Ces bateaux partent dans le plus grand secret et leur voyage, on l'imagine, doit être des plus aventureux. Un monteur de Brown Boveri et Cie vient de faire le trajet en vingt jours, c'est-à-dire cinq ou six fois plus de temps que d'ordinaire. Mais si des hommes jeunes peuvent courir ce risque (les occasions ne sont, d'ailleurs, pas fréquentes par cette voie), on ne saurait évidemment le recommander à des femmes. Or la notice ci-annexée du 31.10.40² indiquait que la plupart des participants au convoi projeté de l'été dernier étaient précisément des femmes et même de toutes jeunes filles. Le rapatriement, s'il est possible, devrait évidemment être entouré de garanties.

La Suède a fait une tentative au début de cette année, mais celle-ci a dû être abandonnée, le bateau affecté au rapatriement ayant été bombardé par un avion allemand en vue des côtes britanniques.

II.

L'idée d'un nouveau convoi par la voie maritime ne paraît pas pouvoir être reprise pour le moment. Les circonstances qui y avaient fait renoncer l'année dernière n'ont malheureusement pas changé. Les dangers d'une mer semée d'écueils et d'une guerre maritime impitoyable sont demeurés ce qu'ils étaient – comme le prouve l'expérience qui vient d'être faite du côté suédois. L'utilisation d'un des navires dont nous disposons encore pour notre ravitaillement³ ne peut donc guère entrer en ligne de compte, quoi qu'en pensent certains de nos correspondants.

En revanche, la question d'un rapatriement par la voie des airs paraît mériter un examen attentif:

1° A la demande de l'Office aérien fédéral, la Swissair a étudié la question et elle déclare la chose faisable.

3. Cf. N° 22.

19 MARS 1941

61

2° L'argument tiré des mines flottantes – auxquelles peuvent être imputés tant de désastres – ne pourrait être invoqué.

3° D'après des renseignements concordants, aucun avion de la ligne Londres-Lisbonne n'aurait été attaqué.

La Swissair envisage différents itinéraires: par Malmö et le nord de l'Angleterre, par Bruxelles, Bordeaux ou Barcelone et le sud de l'Angleterre. Quant au prix, il varierait de 300/400 frs (par Bruxelles) à 800/900 frs (par Bordeaux avec escale et 16/20 passagers par course) à 1400/1500 frs (par Bordeaux sans escale et 10 passagers par course). Pour des considérations de sécurité, ces trajets ne paraissent pas pouvoir être retenus, en tout cas pas celui de Bruxelles (pour lequel nous n'obtiendrions sans doute pas les autorisations nécessaires).

Il semble que *seul un transport aérien Irlande-Portugal pourrait être envisagé*. Ce qui parle tout particulièrement en sa faveur, c'est que cet itinéraire passe au large des côtes françaises et britanniques et en dehors de la zone tout spécialement dangereuse semble-t-il de la Manche et de l'embouchure de la Tamise. On peut passer de Grande-Bretagne en Irlande par des services de bateaux quotidiens. Du Portugal il serait probablement plus économique d'acheminer les voyageurs sur la Suisse par chemin de fer.

III.

Si une décision conforme était prise, il y aurait avantage, pour gagner du temps, à charger la Légation de Suisse à Londres – et peut-être celle de Berlin – de faire immédiatement des sondages pour que nous puissions nous rendre compte si une démarche officielle en vue de l'organisation d'un transport aérien aurait des chances d'être accueillie favorablement ou si, selon toutes probabilités, nous nous exposerions à un refus.

En attendant le résultat de ces sondages, la question technique serait mise au point avec la Swissair et la question financière avec la Division fédérale de la Police (une forte proportion des intéressés n'étant pas en mesure de payer dans sa totalité un voyage dont le prix paraît devoir être, via Lisbonne, de l'ordre de 1000 à 1500 frs).

PS. La notice du 31.10.40 rappelle tout ce que la Confédération a déjà fait pour les Suisses de Grande-Bretagne, et notamment ce qui suit.

Au début de la guerre, notre Légation à Londres s'est occupée du retour de ceux de ses administrés qui le désiraient. Elle avait avisé de ses projets les 4 ou 5000 Suisses qui, à sa connaissance, se trouvaient temporairement en Grande-Bretagne. Un millier de ceux-ci seulement en ont profité et sont rentrés par le premier convoi (octobre 1939).

En mai 1940, lorsque commença l'offensive sur le front occidental, un grand nombre des Suisses qui n'avaient pas jugé bon de partir l'automne précédent, quand on leur en offrait la possibilité, se sont adressés derechef à la Légation. C'est alors qu'a été organisé le deuxième convoi (par le «Calanda» et le

«Maloja»), qui a dû finalement être décommandé, à fin septembre, en raison de difficultés croissantes. Il en est résulté pour la Confédération une perte sèche de plusieurs centaines de milliers de francs⁴.

4. *Cf. aussi la lettre de la Légation de Suisse à Londres à la Division des Affaires étrangères du DPF, du 26 mars 1942*: Die Gesandtschaft hat von einer seit Beginn dieses Jahres eingetretenen Verbesserung der Verhältnisse auf die Fluglinie von Grossbritannien nach Lissabon profitiert, um eine möglichst grosse Anzahl unserer Landsleute, welche zum Teil schon seit Monaten auf eine Reisegelegenheit gewartet hatten, heimzuschaffen. Ob es sich bei dieser Erleichterung der Reiseverhältnisse bloss um eine vorübergehende handelt, kann infolge der vielen Faktoren die hier mitspielen, nicht vorausgesagt werden. Jedenfalls gibt sich die Gesandtschaft die grösste Mühe, um diese Konjunktur in vollem Masse auszunützen.

In der Beilage übermache ich Ihnen eine Liste, die Namen derjenigen unserer Landsleute enthaltend, welche seit dem Beginn dieses Jahres England auf dem Luftwege verlassen haben. Diese Liste weist gegenwärtig über 60 Namen auf, und es steht zu hoffen, dass sie in nächster Zeit auf alle Interessenten für die Heimreise erweitert werden kann.