

B.36.61.10.- AN.

La question du rapatriement des Suisses de Grande-Bretagne.

./.

La notice ci-jointe, du 31.10.40, 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 renseignements 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 1.500 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 31.10.40 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 ravitaillement 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.

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

3° D'après ~~notre courrier Max Barby~~ 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 1.400/1.500 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 1.500 frs).

19.3.41.



Annexes:

une notice du 31.10.40;
lettre de la Swissair du 25.2.41;
un croquis.

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 francs.

B.36.61.10.- WA.

L'organisation d'un convoi pour le rapatriement des Suisses de Grande-Bretagne en été 1940.

I.

Le convoi de l'automne 1939.

Au début de la guerre, notre Légation à Londres a pris l'initiative d'organiser le rapatriement collectif des nombreux Suisses de Grande-Bretagne qui lui demandaient de faciliter leur retour au pays. Elle en avait informé les 4 ou 5000 Suisses qui, à sa connaissance, se trouvaient temporairement en Grande-Bretagne. Un millier de ceux-ci en ont profité et sont rentrés ainsi par le convoi du mois d'octobre 1939.

II.

Les perspectives de rapatriement au printemps 1940.

Le 23 mai 1940, la Légation nous télégraphie que les demandes de rapatriement affluent depuis le début de l'offensive sur le front occidental, le 10 mai. Elle a fait demander par notre Légation à Paris si un nouveau convoi pourrait être acheminé par la France avec un visa collectif. Les intéressés n'ont pour la plupart pas de visas individuels - qui ne peuvent plus être obtenus à Londres, mais seulement à Paris.

L'Office fédéral de l'Industrie, des Arts et Métiers et du Travail avait soulevé certaines difficultés en demandant à la Légation de déconseiller le retour sans motifs impérieux. La Légation a refusé d'assumer une telle responsabilité, estimant que c'est aux intéressés à prendre les décisions nécessaires. Elle s'est déclarée prête, pourtant, à attirer l'attention des Suisses désireux de partir sur la situation assez précaire de notre marché du travail.

Le transport par la France a été rendu impossible par le succès de l'offensive allemande sur le front occidental. Par télégramme du 25 juin, la Légation nous avise que, vu le cours pris par les événements, elle envisage de diriger le convoi sur la Péninsule ibérique. Mais, le nombre des inscriptions augmentant avec la menace d'invasion de la Grande-Bretagne, le transport ne pourra se faire par les services réguliers de navigation. Il faudra donc affréter un bateau.

III.

L'affrètement du
"CALANDA" et du
"MALOJA".

Le 10 juillet, la Légation nous propose l'affrètement du "CALANDA" (7000 tonnes) et du "MALOJA" (3000 tonnes), qui sont des bateaux de marchandises de la "Schweizerische Reederei A.G.", de Bâle. Ce sont, dit-elle, les deux seuls bateaux disponibles. Les taux d'assurance contre le risque de guerre allant en Grande-Bretagne jusqu'au 15% de la valeur du navire, la Légation suggère une assurance en Suisse.

3.-

Or l'arrêté du Conseil fédéral du 27.12.39 instituant une assurance générale contre le risque de guerre vise explicitement et exclusivement les marchandises importées et exportées ainsi que leurs moyens de transport. Sur notre proposition, cependant, le Conseil fédéral décide, le 12 juillet, que, en dérogation à son arrêté du 27.12.39, le transport sur le Continent des Suisses de Grande-Bretagne par le "CALANDA" et le "MALOJA" sera assuré contre le risque de guerre à concurrence d'un montant de 3.800.000 francs (95% de leur valeur effective).

A fin juillet, nous avons l'assentiment des Gouvernements allemand, britannique, espagnol et français, le Gouvernement britannique en déclinant expressément toute responsabilité, le Gouvernement allemand en déclarant qu'il fera ce qui sera en son pouvoir pour assurer la sécurité du convoi si les renseignements nécessaires lui parviennent dix jours d'avance.

IV.

Les renvois successifs du départ.

Mais le départ va se trouver retardé successivement pour différentes raisons:

a) L'aménagement des bateaux est indispensable pour permettre le transport de passagers - surtout de femmes - sur des bateaux de marchandises. La "Schweizerische Reederei" avait assuré que ce serait l'affaire de quelques jours. Or il s'agit mainte-

nant de deux semaines et même davantage, étant donné que le "CALANDA" - qui a dû passer en cale sèche (pour une avarie à la quille) - ne sera pas prêt avant le 5 août.

b) Le port d'embarquement. Nos bateaux se trouvent à Londres. Ils doivent gagner la côte occidentale - moins exposée - où aura lieu l'embarquement. Par précaution, la traversée de la Manche se fera à vide.

Or, alors que les bateaux vont prendre la mer, des difficultés surgissent, les Gouvernements allemand et britannique formulant quant au point de départ des exigences nouvelles.

A Berlin, on demande que le convoi parte de Milford Haven (canal de Bristol). A Londres, où l'on préférerait Falmouth (Manche), on ne consent pas au transfert des bateaux par le sud de l'Angleterre.

Une nouvelle semaine est ainsi perdue.

Nos bateaux devront faire le détour par le nord de l'Ecosse - ce qui allonge le trajet de plusieurs jours - et le Gouvernement allemand ne répond pas de leur sécurité même par cette route.

En définitive, l'embarquement se fera à Holyhead (île d'Anglesey), apparemment pour ne pas dévoiler de possibilités de cheminement dans les champs de mines britanniques.

c) Le voyage en convoi. Le 18 août nous a été imposé du côté allemand comme date de départ. La Légation n'en est pas encore informée quand, le 16 août, elle télégraphie que l'obligation pour nos bateaux de voyager en convoi diffère, une nouvelle fois, l'embarquement, jusqu'au 21 août.

d) La déclaration de blocus. Le 17 août nous est notifié le blocus de la Grande-Bretagne par l'Allemagne. A Berlin, on répond, le 20 août, à nos démarches immédiates qu'aucune exception n'est possible. Comme nous ne pouvons pas exposer le convoi aux risques d'une traversée sans garantie et même contre la volonté de l'Allemagne, le départ n'aura pas lieu le 21 août.

e) L'itinéraire vers le Continent. Le 24 août parvient de Berlin la nouvelle que les Autorités allemandes étudient la possibilité de laisser partir un jour déterminé et suivant un itinéraire convenu des bateaux désignés pour le rapatriement des Suisses, japonais et autres neutres désireux de quitter la Grande-Bretagne.

Mais le 20 septembre le Gouvernement allemand déclare que le danger des mines et des combats dans la zone des opérations militaires maritimes ne permet pas de garantir la sécurité du transport. Il ajoute cependant:

1. qu'on ne se bat pas dans les eaux irlandaises;
2. que c'est en prenant au plus court

6.-

à travers la zone des opérations militaires qu'on risque le moins;

3. qu'il se recommande, à partir des eaux territoriales irlandaises, de se diriger vers l'ouest jusqu'à la fin de la zone de blocus.

Pour les passagers, cet itinéraire allonge le trajet à 9 jours. Or, d'après la Légation, les installations, qui pouvaient suffire à la rigueur pour 3 ou 4 jours, sont totalement insuffisantes en soi pour un voyage ainsi prolongé. Au surplus, le convoi va se trouver loin sur l'Atlantique en pleines tempêtes d'équinoxe. De l'avis de la Légation - concordant avec celui de spécialistes ainsi que des capitaines des deux bateaux - un transport de passagers, et surtout de femmes, ne peut être entrepris dans de telles conditions.

V.

La situation des
Suisses attendant
leur rapatriement.

Le 21 septembre, la Légation nous télégraphie qu'elle décommandera donc le convoi.

Lorsque, le 20 août, la Légation a appris que la déclaration allemande de blocus remet une fois encore le départ, les intéressés sont déjà en route pour Londres, où ils ont rendez-vous le même jour. De 700 en juillet, leur nombre est tombé à 300 en août et à 200 en septembre. Comme il s'agit essentiellement

7.-

de personnel domestique féminin, dont les ressources sont vite épuisées, ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ une aide matérielle devient bientôt indispensable. Les privilégiées sont hébergées chez des membres de la colonie (M. et Mme Thurnheer en auront une vingtaine chez eux pendant une semaine). D'autres, qui ne sont pas sans moyens, trouvent asile à des conditions avantageuses dans des hôtels suisses. Mais il en est qu'il faut entretenir sur les crédits d'assistance de la Légation. Aussi la Légation a-t-elle hâte de savoir à quoi s'en tenir pour que, le cas échéant, ses protégés puissent retrouver du travail, si possible hors de la zone par trop exposée de la capitale. Le 24 août, nous avons conseillé à la Légation -qui nous signalait le nombre décroissant des inscriptions - de ne pas renoncer au transport, sauf décision conforme des intéressés.

VI.

Les frais.

Nous étions, en effet, de l'avis qu'un abandon eût été difficile à justifier-étant donné les dépenses déjà engagées, d'abord par la Confédération (qui aurait à les supporter entièrement si le transport n'avait pas lieu), puis par les participants et leurs familles - alors que les Autorités allemandes annonçaient que la possibilité d'un départ général et simultané des neutres de Grande-Bretagne était à l'examen.

Pour l'organisation du rapatriement, la Confédération a fait des frais de deux ordres: pour le transport par bateau et pour l'assistance des participants. Les dépenses d'assistance ressortissent à la Division fédérale de la Police. Quant aux dépenses de transport, nous avons, par télégramme du 27 septembre, demandé à la Légation les justifications nécessaires, les conditions d'affrètement ayant été arrêtées à Londres avec la "Swiss Shipping Agency" (succursale de la "Schweizerische Reederei"). Par lettre du 12 octobre, la Légation annonçait qu'elle nous adresserait aussitôt que possible les documents et renseignements désirés. Entretiens nous est parvenu le décompte de la "Schweizerische Reederei", qui est, en chiffres ronds, de 285.000 frs, à savoir 190.000 frs pour location des bateaux (53 jours à 206 £ ou 3.584,40 frs), 45.000 frs pour achat de combustible, 10.000 frs pour taxes de ports, 39.000 frs pour aménagement en vue du transport de passagers. Il s'y ajoute les 70% de la prime d'assurance contre le risque de guerre à la charge de la Confédération, c.a.d. 266.000 frs. Le total des frais de transport se monte ainsi, - d'après les données des armateurs - à 550.000 frs au minimum.

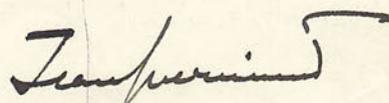
La Légation doit nous indiquer, avec les clauses financières de l'affrètement, si la

9.-

durée imprévue des travaux d'aménagement n'a pas, en définitive, compromis le départ et n'est pas imputable aux armateurs. Nous avons certaines raisons de penser qu'il pourrait en être ainsi. Car, tout en protestant de l'exécution de ses engagements, la "Schweizerische Reederei" paraît se reconnaître implicitement en tort en ne réclamant qu'à partir du 5 août la location de ses bateaux, qu'elle dit avoir tenus dès le 15 juillet à notre disposition.

Plus de 200 personnes en Suisse étaient en rapport avec nous au sujet de parenté à rapatrier de Grande-Bretagne. Nous les avons renseignées autant que possible. Une lettre circulaire d'orientation leur a, en outre, été adressée chaque mois. Le soin mis à les tenir au courant a eu les meilleurs effets et amené à une appréciation objective de la situation des parents qui, tout naturellement, avaient de la peine à accepter l'idée de ne pas revoir pour le moment leurs enfants. La lettre circulaire, du 25 septembre, leur annonçant l'échec du projet de rapatriement rappelait que les Suisses de Grande-Bretagne ont eu l'automne dernier une occasion de partir et que ceux qui n'en ont pas profité sont mal venus à se plaindre.

31.10.40.



*zone maritime déclarée
dangereuse par l'Allemagne.*

*zone minée par
la Grande Bretagne.*

itinéraires

