

E 2001 (D) 3/541

*Le Département politique à la Légation de Suisse à Lisbonne*¹*Copie*

L AN

Berne, 5 décembre 1941

Vous savez que la question de nos communications avec la Péninsule ibérique si importante pour notre économie nationale est, surtout depuis les événe-

1. *Rédigée par J. Merminod et signée par P. Bonna, la lettre est adressée au Chargé d’Affaires, W. Fuchss, qui remplace le Chef de poste, H. Martin, qui séjourne alors en Suisse.*



ments militaires du printemps de l'année dernière, un sujet de préoccupations pour les Autorités fédérales². Une ligne aérienne Locarno-Barcelone – que votre prédécesseur M. Redard souhaitait voir prolonger jusqu'à Lisbonne – a pu fonctionner du 1^{er} avril au 11 juin 1940; son exploitation a été suspendue à l'entrée en guerre de l'Italie³ et n'a malheureusement pu être reprise jusqu'ici. Au printemps de cette année-ci, nous avons chargé notre Légation à Madrid de sonder le terrain au sujet d'une ligne Suisse-Espagne si possible directement par la France non occupée. Les Autorités espagnoles nous ont assurés de leur bon vouloir, mais ont préféré ne pas prendre elles-mêmes l'initiative des démarches nécessaires⁴.

Jusqu'ici, il est vrai, nos envois postaux de et pour la Péninsule ibérique pouvaient être acheminés dans des conditions relativement rapides par la voie aérienne, en empruntant la ligne Berlin-Lisbonne de la Lufthansa. De bonnes correspondances entre l'Allemagne et la Suisse sont assurées par chemin de fer, ainsi que par le service quotidien d'avions Zurich-Stuttgart-Berlin de la Swissair (qui vient de remplacer le service Zurich-Munich). Or, la Lufthansa a avisé la Swissair qu'elle ne serait plus en mesure, vu l'encombrement de sa ligne, d'assurer sans retards le transport de la poste. La Direction générale des PTT s'en inquiète, des services postaux rapides vers l'ouest étant d'une grande utilité pour le monde des affaires. De son côté, la Swissair poursuit le double but de ne pas laisser inutilisé son parc d'avions et de s'assurer dès maintenant, par l'exploitation de lignes importantes, une place favorable dans le trafic international d'après-guerre. Ces préoccupations concordent avec l'intérêt que nous avons d'établir, dans le domaine aérien également, un équilibre entre les deux groupes adverses et, puisque nous avons une ligne vers le nord et le nord-est, de favoriser l'exploitation par la Swissair d'une ligne vers l'ouest et le sud-ouest, laquelle permettrait peut-être, avec le temps, de donner jusqu'à un certain point satisfaction au désir que manifeste le Gouvernement britannique de disposer de communications aériennes pour ses services de courrier. Aussi le Conseil fédéral a-t-il, par décision du 31 octobre 1941, autorisé l'ouverture de pourparlers pour une ligne Genève-Lisbonne, avec escales éventuellement en France et en Espagne⁵.

Conformément à cette décision, nous allons donc demander à Vichy et à Madrid la concession pour une ligne Suisse-Portugal. Vous voudrez bien, de votre côté, saisir de la question le Ministère des Affaires étrangères, en précisant qu'il s'agirait pour nous d'organiser, à raison de trois courses par semaine dans chaque sens, un service postal (lettres et paquets) nous assurant, à Lisbonne, la correspondance par avions de et pour l'Amérique. Bien que le Conseil fédéral, par sa décision du 31 octobre, envisage également le transport des marchandises, une conférence des services administratifs intéressés (voir procès-verbal annexé)⁶ a décidé d'y renoncer pour le moment. Le Gouverne-

2. Cf. E 2001 (D) 2/225 et E 2001 (D) 3/540.

3. Cf. *DDS*, vol. 13, N° 361.

4. Cf. la lettre d'E. Broje du 6 mai 1941, E 2001 (D) 3/541.

5. Cf. *PVCF* N° 1684 du 31 octobre 1941, E 1004.1 1/414.

6. *Procès-verbal de la séance du 24 novembre 1941*, E 2001 (D) 3/540 et 544.

ment français ou le Gouvernement espagnol pourrait tenir à ce qu'une escale fût faite sur son territoire; nous avons l'autorisation d'accéder à une condition de ce genre, mais donnerions la préférence à la liaison la plus rapide, donc directe, entre Genève et Lisbonne⁷.

7. *En janvier 1942, le directeur de la Swissair, E. Groh, fait des sondages à Berlin en vue d'obtenir l'autorisation d'ouvrir une ligne entre la Suisse et le Portugal. Pour des raisons de tactique, le Département politique recommande de ne parler, dans une première phase, que d'une ligne officielle (pour le courrier diplomatique, les intérêts étrangers et la Croix-Rouge) et de n'aborder qu'ultérieurement la question d'une ligne postale (lettres et paquets) dans l'espoir de pouvoir transformer celle-ci en ligne commerciale. Malgré ces précautions tactiques, des interventions de Pilet-Golaz et une réponse encourageante des autorités françaises, la Commission d'armistice de Wiesbaden et le Gouvernement allemand refuseront d'autoriser l'ouverture de cette ligne. Pour un résumé des négociations depuis le début de la guerre, cf. la lettre de la DAE du DPF à l'Office aérien fédéral du 21 juillet 1944, E 2001 (D) 2/225.*