

Activité de la Division des transports et communications du Comité international de la Croix-Rouge

A la suite de l'extension et de l'importance sans cesse accrue du Service maritime, celui-ci fut détaché de la Division des secours en août 1942 et constitué en division autonome.

Dans les premiers mois de 1943, la Division des transports maritimes fut également chargée des « communications », et, depuis août 1943, cette division fonctionne sous la dénomination : « Division des transports et communications » (DTC), sous le contrôle d'une commission composée d'un membre du Comité international comme président, des directeurs des Divisions des secours et des transports et communications, ainsi que d'un délégué de la Commission mixte de secours.

A. — TRANSPORTS MARITIMES

Les débuts de l'activité du Comité international dans ce domaine remontent au commencement de l'année 1941, lorsque les transports terrestres entre le Portugal et la Suisse ne suffirent plus aux besoins des secours pour les prisonniers de guerre et internés civils. Les premiers bateaux utilisés furent des cabotiers espagnols et portugais, naviguant sous leurs couleurs nationales. Bientôt les belligérants exigèrent que ces bateaux fussent munis de signes distinctifs, et c'est ainsi que les navires furent marqués des emblèmes de Croix-Rouge et de l'inscription : « C. INTERNATIONAL ».

La flottille dont disposait le Comité international à cette époque était composée de 3 cargos portugais de 350 à 550 tonnes et de 2 navires suédois d'environ 1000 tonnes, tous affrétés par la Croix-Rouge britannique. Elle servit uniquement au transport des secours provenant de Grande-Bretagne et des Etats-Unis et amenés à Lisbonne par des navires sur lesquels le Comité international n'avait pas de contrôle. La délégation du Comité international à Lisbonne en prenait charge dans cette ville et s'occupait de les réexpédier au fur et à mesure sur Marseille et Gênes.

Transports et communications

D'accord avec les belligérants, la navigation des navires de Croix-Rouge avait été organisée définitivement depuis le mois de juillet 1942. Les règles imposées au Comité international furent les suivantes :

1. Obtenir des belligérants :
 - a) leur agrément pour la mise en service de chaque navire, en leur communiquant les caractéristiques détaillées ;
 - b) leur accord pour la route.
2. Leur notifier chaque départ avec un préavis de six jours.
3. Veiller à ce que les signes convenus sur les navires soient apposés de façon uniforme et dans les dimensions maximales, à savoir : l'inscription « C. INTERNATIONAL » peinte sur fond blanc, sur chaque flanc de la coque ; l'emblème de Croix-Rouge à la poupe et à la proue de chaque côté du navire, ainsi que sur les écoutilles et si possible sur la superstructure ; panneau vertical de Croix-Rouge sur le pont arrière ; ces signes en partie largement éclairés la nuit.
4. Equipages des navires composés d'éléments neutres.
5. Cargaisons strictement limitées à des secours aux prisonniers de guerre et internés civils.
6. Présence à bord d'un agent-convoyeur du Comité international, chargé de surveiller l'application stricte de toutes ces règles.

A la suite de la création de grands « packing centers » aux Etats-Unis, les besoins de fret augmentèrent constamment et les Gouvernements américain et britannique demandèrent au Comité international de trouver des navires pour un service transatlantique. Par suite de l'étendue du conflit et de l'intensité de la guerre sur mer, les Puissances maritimes américaine et britannique ne semblaient pas être en mesure de pouvoir céder des navires de leurs flottes et le Comité se vit obligé de trouver du tonnage ailleurs. Cette tâche ne fut pas facile en raison des circonstances de l'époque et il fallut examiner la

possibilité de libérer pour ces transports des navires bloqués dans différents ports par suite des événements de la guerre.

La première solution qui se présentait fut la « libération » du navire belge « Frédéric II », bloqué à Casablanca. Après de longues négociations avec les Gouvernements belligérants et les parties intéressées, un contrat d'achat fut élaboré avec les armateurs. Le Comité international, vu les risques que comportait l'acquisition d'un navire, préféra confier cette tâche à un organisme spécial, c'est-à-dire la « Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge ». L'acquisition du « Frédéric II » fut donc poursuivie par cette institution auxiliaire du Comité, créée au mois de mai 1942 et composée de personnalités suisses du monde des affaires et de la jurisprudence¹. Le navire fut transféré sous pavillon suisse à Casablanca, sous le nom de « Caritas I », et amené à Lisbonne pour sa mise en état. Celle-ci malheureusement nécessita des réparations beaucoup plus importantes et plus coûteuses qu'il n'avait été prévu. Suivant le contrat d'achat, le navire devait être livré en parfait état de navigabilité et les frais des réparations, qui s'élevaient à près de 12 millions d'escudos, étaient à la charge du vendeur belge avec caution de l'Etat belge. Le « Caritas I » fut prêt à prendre la mer dans la seconde moitié du mois de décembre 1942 ; c'est le 24 de ce mois qu'il entreprit son premier voyage de Lisbonne à Marseille, durant lequel sa navigabilité put être éprouvée. En dépit d'une très forte tempête, qui l'obligea à s'abriter sur la côte espagnole de la Méditerranée, il revint à Lisbonne dans un état satisfaisant. Le « Caritas I » fut envoyé pour la première fois à Philadelphie le 3 février 1943, où il arriva après 21 jours. La cargaison, composée de vêtements, sous-vêtements, articles divers et colis standard pour prisonniers de guerre de différentes nationalités, avait été préparée à l'avance, et le « Caritas I », après en avoir pris charge, quitta Philadelphie le 10 mars pour Marseille où il arriva le 5 avril.

Malgré les énormes difficultés rencontrées, l'acquisition de ce vieux navire devenu le « Caritas I » peut être considérée

¹ *Revue internationale*, mai 1942, pp. 323-326.

Transports et communications

comme le point de départ du service transatlantique pour le transport des secours de Croix-Rouge. Les expériences faites ont ouvert la voie à l'acquisition et à l'affrètement de navires plus grands capables de satisfaire, sinon complètement du moins dans une large mesure, à la demande de tonnage sur cette ligne.

La « Fondation » à réussi en outre à conclure des affrètements pour les grands navires de la Confédération suisse quand ceux-ci étaient disponibles, mais le résultat le plus remarquable fut la mise en service des navires suédois « Mangalore » et « Travancore », ainsi que l'acquisition du « Caritas II ». L'affrètement pour une durée de 6 mois du S/S « Mangalore » et sa libération de la Baltique furent rendus possibles à la suite de l'engagement pris par la Croix-Rouge américaine de mettre à la disposition du Comité international un ancien navire danois réquisitionné par les Etats-Unis.

Le « Mangalore », une des plus belles unités suédoises, fut achevé sur les chantiers de Göteborg en 1943. Sa capacité de chargement est de 475.000 pieds cubes, et sa vitesse normale, de 15 nœuds. Sa capacité et sa vitesse sont donc deux fois plus grandes que celles du « Caritas I ». Le « Mangalore » fit son premier voyage de Göteborg à Philadelphie le 22 décembre 1943. Après avoir effectué le chargement à Philadelphie, il quitta ce port le 28 janvier 1944 avec 5296 tonnes de secours, ainsi que du courrier, et arriva le 14 février à Marseille.

Le « Caritas II », sur lequel le pavillon suisse fut hissé le 20 mars dans le port de Baltimore, commença les opérations de chargement à Philadelphie le 22 mars, il quitta ce port le 30 mars avec une cargaison de 213.716 pieds cubes équivalant à un poids de 2983 tonnes, et arriva à Marseille le 25 avril, après un voyage de 27 jours. Sa vitesse et sa capacité de chargement sont légèrement supérieures à celles du « Caritas I ».

L'affrètement du navire jumeau du « Mangalore », le M/S « Travancore », est la suite de nouvelles demandes pressantes de la Croix-Rouge américaine pour faire face au « shipping programme » de ces derniers mois. La Croix-Rouge américaine, qui se charge des envois de secours pour toutes les Sociétés de Croix-Rouge des nations alliées, a besoin d'un tonnage de 10.000 tonnes par mois.

Transports et communications

La Croix-Rouge britannique, de son côté, a mis à la disposition du Comité trois navires portugais affrétés pour la durée de la guerre. Ces navires n'ont pas effectué de traversées régulières et ils ont été, de manière intermittente, transférés au service Lisbonne-Marseille.

La demande de tonnage de l'Amérique du Sud a été satisfaite en partie par les navires suisses, qui mettaient des contingents de quelques centaines de tonnes à la disposition des Croix-Rouges brésilienne et argentine. D'autre part, la Croix-Rouge britannique a fait, sous les auspices du Comité international, deux voyages sur cette ligne par le M/S « Finn », également affrété jusqu'à la fin de la guerre.

De la navette Lisbonne-Marseille, deux navires ont été déroutés par Casablanca pour le transport de secours de la Croix-Rouge allemande pour les prisonniers de guerre allemands en Afrique du Nord, tandis qu'un navire a fait escale à Alger pour charger des colis britanniques et des secours pour des prisonniers de guerre français. En outre la Croix-Rouge française de l'Afrique du Nord a signalé au Comité international la présence à Casablanca et à Alger de secours à transporter, dont les quantités seraient de 400 à 500 tonnes par mois. Les navires déroutés sur Casablanca n'ayant pu charger que 200 tonnes pour Lisbonne, le Comité international a suggéré à la Croix-Rouge française de suivre l'exemple de la Croix-Rouge britannique et d'affréter par ses soins un navire espagnol ou portugais. Enfin, le Comité international a été prié à plusieurs reprises de se charger du transport de secours d'Egypte et de Palestine, mais, n'ayant pas de navires à sa disposition, il ne put donner suite à ces demandes.

Le tonnage transporté par des navires de Croix-Rouge jusqu'au 31 mai 1944 est le suivant :

1) Ligne Lisbonne-Marseille	248 voyages	185.029 tonnes
2) Ligne Amérique du Nord	19 voyages	60.492 »
3) Ligne Amérique du Sud	2 voyages	4.812 »
4) Occasionnellement sur des navires suisses		4.771 »
	Total	<u>255.104 tonnes</u>

Transports et communications

Selon le principe du Comité de toujours servir d'intermédiaire lorsque son concours est requis par un gouvernement, et de favoriser toute activité humanitaire, la Division des transports et communications n'a pas limité son activité aux transports de secours pour les prisonniers de guerre et internés civils, mais, dans la mesure de ses possibilités, elle a prêté son concours également au ravitaillement des populations civiles. A la suite des demandes qui lui furent soumises, certaines tentatives furent faites dans d'autres domaines. Si celles-ci n'ont pas abouti, c'est parce que les belligérants ne leur ont pas donné leur agrément. C'est ainsi que, malgré des efforts réitérés, les sauf-conduits pour des transports de réfugiés de Roumanie en Palestine n'ont pas pu être obtenus de tous les belligérants et qu'en conséquence le Comité international ne put autoriser l'emploi de ses signes pour effectuer ces transports. Enfin l'intervention du Comité fut sollicitée pour transporter des civils en détresse, ou pour envoyer des secours par des navires de Croix-Rouge aux prisonniers de guerre en Extrême-Orient. Les efforts que le Comité tenta à ce sujet demeurèrent vains.

L'activité de la Division des transports et communications est limitée par les circonstances découlant de la guerre et elle doit se contenter des résultats effectivement acquis. Un regard dans les archives et dans les nombreux dossiers montre d'ailleurs que ces résultats représentent une somme respectable de difficultés surmontées. Ni le Comité international, ni la « Fondation » n'ayant été dotés des fonds nécessaires pour entretenir une flotte, il fallut donc improviser d'autres moyens. Pour les navires affrétés par la Croix-Rouge britannique, la question financière ne se posait pas. Les affrètements conclus par la « Fondation », qui se procurait la garantie de la Croix-Rouge américaine, ne présentaient pas non plus de difficultés spéciales. En revanche, il fallut trouver une formule pour l'acquisition proprement dite de navires par la « Fondation », et ce fut l'achat à réméré avec paiement différé, le prix de vente pouvant être compensé par la restitution du navire après un certain délai. La « Fondation » devait également se réserver le droit d'exiger qu'à un moment déterminé le vendeur pût

Transports et communications

reprendre le navire dans le cas où il ne pourrait plus servir pour les transports de Croix-Rouge. C'est dans ces conditions que le « Caritas I » et le « Caritas II » furent acquis.

L'exploitation des navires Croix-Rouge est rémunérée par le fret qui ne doit couvrir que les frais effectifs et ne doit par conséquent comporter aucun bénéfice. Le paiement du fret pour les transports est dû à l'embarquement ou à l'avance. Les frais généraux d'administration de la Division des transports et communications et des délégations du Comité international qui collaborent à l'étranger à son action, sont couverts par une taxe prélevée par la Division des secours sur les quantités de marchandises réceptionnées et payable par les Sociétés de Croix-Rouge pour le compte desquelles elles sont distribuées dans les camps. Si les transports de Croix-Rouge sont effectués sans bénéfice, les frais effectifs doivent néanmoins être couverts, sans cela il ne serait pas possible de faire circuler des navires. Il ne peut donc être question de transports gratuits ou de faveur. De même, on croirait à tort qu'il suffit de faire appel à la flottille du Comité pour que, suivant les besoins, les navires soient déroutés ; or, la flottille du Comité international n'est malheureusement pas un instrument dont ce Comité puisse disposer librement et surtout pas bénévolement.

La navigation des navires sous les auspices du Comité international se fait avec un maximum de sécurité grâce aux précautions prises. Cependant, des pertes et des accidents sont à regretter. La première catastrophe, qui remonte au mois de juin 1942, est celle du navire « Stureborg », battant pavillon suédois. Après avoir transporté 2000 tonnes de blé d'Alexandrie au Pirée, ce navire allait sur l'est à Haifa lorsqu'il fut torpillé dans la matinée du 9 juin. Il sombra aussitôt et, de son équipage, seuls huit Suédois et deux marins portugais purent se sauver sur un radeau qui erra 19 jours sur la mer. Des survivants, neuf périrent dans des conditions pénibles ; le dernier, un marin portugais, s'échoua près de Ghaza en Palestine. Quant au convoyeur du Comité, il coula avec le navire.

Pendant les 18 mois qui suivirent, aucun accident important ne fut enregistré. Cependant le 27 octobre 1943, on eut à déplorer la perte du navire « Padua », parti de Lisbonne le 19 octobre

Transports et communications

avec une cargaison de 11.616 sacs de colis postaux. En dépit des instructions formelles du Comité international, le « Padua » avait navigué la nuit sur le parcours de Port-Vendres à Marseille, et déviant de la route imposée, toucha une mine à environ 18 km. de la côte et sombra. La cargaison fut complètement perdue. Sur les vingt membres de l'équipage six disparurent, et le convoyeur échappa de peu à la mort.

Le 24 du même mois, le « Vega » s'échoua pour les mêmes raisons à l'embouchure du Rhône. Ce navire, ayant à bord 778 tonnes de secours en provenance de Lisbonne, put être renfloué après une semaine d'efforts et ramené au port de Marseille, où il resta 42 jours en cale sèche. Pour plus de sécurité, les navires sont à présent accompagnés entre Port-Vendres et Marseille par des pilotes allemands, avec le consentement des Gouvernements américain et britannique. Six mois après les accidents du « Padua » et du « Vega », l'« Embla » fut attaqué le 6 avril par des avions. Il avait à bord une cargaison de la Croix-Rouge allemande destinée aux prisonniers de guerre en Afrique du Nord. Le navire endommagé dut être réparé à Port-Vendres pour pouvoir retourner à Marseille ; lors de son retour, le 19 avril, il subit une nouvelle attaque aérienne et coula ; mais l'équipage fut heureusement sauvé.

Peu après, c'est le navire espagnol « Cristina », affrété par la Croix-Rouge britannique pour un voyage jusqu'à Marseille, qui fut également attaqué par des avions. Il y eut un mort et quatre blessés légèrement atteints, parmi lesquels le convoyeur du Comité international. La cargaison, d'une valeur totale de 5 millions de francs suisses, doit être considérée comme perdue dans la proportion d'environ 50%.

A la suite de ces attaques répétées, le Comité international fit des démarches pressantes auprès des belligérants afin que les emblèmes de la Croix-Rouge fussent dûment respectés. Les navires de la Croix-Rouge amarrés dans le port de Marseille, ainsi que ceux qui y arrivaient furent retenus jusqu'à ce qu'un accord entre les belligérants fût conclu pour assurer une plus grande sécurité aux navires. Les notifications reprirent récemment et six bateaux repartirent en groupe en se conformant à la nouvelle réglementation, selon laquelle les navires

Transports et communications

en Méditerranée doivent donner par radio leur position toutes les six heures, indiquer leur vitesse et faire connaître par la même voie toute déviation éventuelle de route qui leur serait imposée pour une cause de force majeure. On peut espérer que, par ces nouvelles mesures de précaution, d'autres accidents du même genre seront évités.

B. — SUBDIVISION DES COMMUNICATIONS

Celle-ci comprend les services : réception, tri et expédition du courrier, courriers spéciaux, les services télégraphique et téléphonique.

La centralisation de ces services a facilité le contrôle de leur bon fonctionnement et permis de prendre dans l'ensemble des mesures pour leur perfectionnement selon les besoins du moment. En collaboration étroite avec le secrétariat du Comité international, la direction technique de l'Agence, et toutes les délégations, il est procédé à de nombreuses enquêtes et démarches auprès des instances indiquées. La subdivision des communications s'occupe également des plaintes et des études et s'efforce surtout de maintenir l'échange du courrier avec l'extérieur, dont dépend largement l'activité du Comité international et de l'Agence centrale des prisonniers de guerre.

Une tâche importante fut l'organisation d'un relais à la délégation de Lisbonne pour assurer les communications avec l'Afrique du Nord, la Grande-Bretagne et les deux Amériques. Grâce à la bienveillance des postes suisses et allemandes, le Comité international peut utiliser gratuitement, depuis le mois de septembre 1943, les lignes aériennes sur le parcours entier Zurich-Lisbonne et vice-versa. Les envois hebdomadaires de Genève sont en moyenne de cinq sacs représentant un poids total d'environ 150 kgs. Les Autorités allemandes ayant consenti en principe à l'exemption de la censure, la transmission se fait théoriquement en 48 heures et fonctionne de manière entièrement satisfaisante. Cette solution est d'autant plus heureuse que les négociations en vue de la création d'un service de liaison par un avion spécial du Comité international se sont heurtées à des difficultés insurmontables. La proposition de

Transports et communications

faire accompagner le courrier par des convoyeurs du Comité jusqu'à Marseille puis de le transporter à Lisbonne par les navires du Comité international n'a pas été agréée non plus.

Un arrangement spécial a pu être obtenu pour l'expédition de la « Revue internationale de la Croix-Rouge » via Lisbonne. Cette publication — dont certains exemplaires se perdent fréquemment en cours de route, vu les relations postales incertaines du moment — est acheminée depuis quelques mois par dépêches directes et cachetées vers la Grande-Bretagne et en pays d'outre-mer, de l'Afrique et du Proche-Orient. Le trajet jusqu'à Lisbonne se fait par avion sans surtaxe.

Des démarches sont en cours pour l'acheminement du courrier pour l'Afrique du Nord par dépêches spéciales via Madrid-Algesiras-Tanger-Alger. Cette ligne pourrait être prolongée jusqu'au Caire, Moyen-Orient et au delà, si la voie par les Balkans et Ankara devenait impraticable.

Lorsqu'au cours de l'année 1943 les relations postales entre l'Amérique du Nord et l'Europe ne fonctionnaient que par intermittence, à la suite du manque de moyens de transport, la Division des transports et communications est intervenue pour que les correspondances pour prisonniers de guerre et internés civils, et le courrier Croix-Rouge puissent être transportés par les navires du Comité international. Jusque-là ces derniers n'avaient pas été autorisés à prendre ce courrier, à cause de la censure qui se fait aux îles Bermudes. Grâce aux facilités obtenues entre temps de la part des belligérants, ces difficultés ont été aplanies. Malheureusement la transmission des correspondances accumulées un peu partout ne pouvait se faire que petit à petit, et des plaintes et des réclamations furent encore reçues pendant plusieurs mois. D'après les rapports qui sont parvenus au Comité une grande amélioration s'est produite dans ce domaine.

S'il est relativement facile de retracer les envois du courrier du Comité international, il n'en est pas de même pour les correspondances destinées aux prisonniers de guerre et internés civils, qui ne passent pas par la Division. Malgré toutes ses recherches auprès des délégations et des administrations postales, elle n'arrive pas toujours à connaître les causes des retards signalés. Ceci s'applique aussi aux « messages civils ».