

Zeitschrift:	Rapport du Comité international de la Croix-Rouge sur son activité pendant la seconde guerre mondiale (1er septembre 1939 - 30 juin 1947)
Herausgeber:	Comité international de la Croix-Rouge
Band:	- (1939-1947)
Heft:	3: Actions de secours

| **Rubrik:** | Activité du CICR dans le domaine des transports et communications |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DEUXIÈME PARTIE

ACTIVITÉ DU CICR DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS¹

GÉNÉRALITÉS

Les efforts déployés par les belligérants pendant la seconde guerre mondiale pour isoler l'adversaire, pour paralyser ses communications et détruire ses moyens de transport, compromirent gravement l'application de nombreuses dispositions prévues par les Conventions humanitaires.

En juin 1940, après l'invasion de la France et l'entrée en guerre de l'Italie, il ne subsistait déjà plus qu'une seule voie de communication praticable entre l'Empire britannique et le continent : celle du transit par le Portugal et l'Espagne. Les relations entre la Grande-Bretagne et la Suède étaient interrompues depuis l'occupation du Danemark et de la Norvège. La Suisse, entourée de tous côtés par les Puissances de l'Axe, se trouvait également privée de communications directes avec l'Empire britannique. Et, avant même que les belligérants fussent tombés d'accord sur les solutions proposées par le CICR pour rétablir une liaison², l'interdiction du transit des marchandises décrétée, au début de décembre 1940, par les Autorités espagnoles agrava la situation. Puis, des événements tels que l'occupation des Balkans, l'invasion de la Russie, l'entrée en

¹ Certaines Sociétés nationales de la Croix-Rouge ayant exprimé le désir d'être renseignées de façon particulièrement complète sur l'organisation des transports maritimes et sur les difficultés rencontrées dans ce domaine par le CICR, ce dernier a cru devoir donner, sous cette rubrique, un exposé plus détaillé que sur d'autres sujets.

² Voir ci-dessous, le paragraphe : « Première tentative de mise en service d'un navire du CICR », page 136.

guerre des Etats-Unis, le débarquement en Afrique du Nord, la guerre dans le Pacifique, le débarquement allié en France, élevèrent partout des barrières infranchissables, tandis que la destruction des navires marchands et le bombardement des installations ferroviaires réduisaient à l'extrême les moyens de transport. Dès le mois d'août 1944, toutes les communications entre les territoires demeurés aux mains de l'Allemagne et le reste du monde furent coupées, et seuls les navires, les camions et les trains-blocs du CICR, ainsi que les navires suédois affectés au ravitaillement de la Grèce, purent encore maintenir entre les deux camps belligérants la liaison indispensable à la transmission de la correspondance des prisonniers de guerre et à l'acheminement des secours. Enfin, lorsqu'il fut en guerre avec l'U.R.S.S., en 1945, le Japon se trouva isolé à son tour.

Cet état de choses souleva des problèmes auxquels la plupart des pays étaient intéressés. Les organisations de secours et les Gouvernements se trouvaient tous en présence des mêmes difficultés quand il s'agissait de faire parvenir des secours à leurs protégés ou à leurs ressortissants, ou de transmettre la correspondance. Dans ces conditions, des accords spéciaux négociés entre Etats ne pouvaient donner que des résultats partiels. La position particulière du CICR, en revanche, lui permit de proposer des solutions d'un intérêt plus général et de prendre des mesures pratiques en faveur de toutes les victimes de la guerre, quelle que fût leur nationalité.

Le manque de communications contrecarra notamment la mise en vigueur des dispositions conventionnelles relatives au rapatriement du personnel sanitaire et des grands blessés et malades, à l'acheminement des secours, des colis postaux et de la correspondance des prisonniers de guerre. Il empêcha, de plus, l'exécution des accords particuliers concernant les échanges d'internés civils, la transmission des messages civils et celle des secours aux populations civiles. Ainsi, le CICR se trouva placé devant une série de tâches nouvelles et imprévues.

Moins d'un an après le début de la guerre, la Croix-Rouge britannique fut contrainte d'affréter des navires pour transporter les secours et les colis postaux. Quant au CICR, il dut assurer la transmission régulière du courrier de l'Agence centrale, où

convergeaient tous les renseignements sur les prisonniers de guerre et internés civils, ainsi que les messages sur formules de la Croix-Rouge. Il s'efforça, en outre, de rester en contact avec ses délégations, il établit des liaisons par radio, et lorsque les communications postales, en août 1944, se trouvèrent complètement rompues, il organisa la transmission de la correspondance des prisonniers de guerre. Enfin, il créa des services de transport des secours par bateaux, par camions, par chemin de fer, et tenta même d'établir des lignes aériennes.

Tout d'abord le CICR sollicita une aide matérielle, car ses ressources limitées ne lui permettaient pas de supporter des frais aussi considérables. Puis, s'étant procuré des moyens de transport et des fonds, il passa à l'exécution. Celle-ci n'était pas d'ordre exclusivement technique. Elle posa de plus en plus des problèmes diplomatiques, car l'action du CICR ne pouvait s'exercer dans ce domaine qu'avec l'assentiment de tous les belligérants intéressés, les liaisons à établir impliquant des priviléges, des immunités spéciales et des autorisations de libre passage.

Telle était l'importance de ces négociations difficiles et délicates qu'en 1942, le CICR créa un département spécial : la Division des transports et communications, qui comptait plusieurs experts et techniciens en matière de communications postales, radiophoniques et télégraphiques, et de transports maritimes, ferroviaires et routiers. Cette division eut pour tâche de résoudre les nombreux problèmes que posait une situation sans cesse modifiée par les événements de guerre, d'organiser les transports et d'obtenir des Gouvernements les autorisations nécessaires. D'autre part, comme certains des navires utilisés devaient appartenir en propre à la Croix-Rouge, le CICR constitua en avril 1942, sous le nom de « Fondation pour l'organisation de transports de la Croix-Rouge », un organisme distinct, jouissant de la personnalité juridique et pouvant ainsi devenir propriétaire de navires.

Dans certains cas, les moyens de transport furent exploités, pour le compte du CICR, par des entreprises privées possédant une organisation technique qu'on n'aurait pu improviser pour des besoins d'ailleurs tout provisoires, sans se heurter à des obstacles pratiques et financiers insurmontables.

Pendant la seconde guerre mondiale, le CICR dut donc s'adapter à une situation sans précédent. Les lourdes responsabilités qu'il ne craignit pas d'assumer permirent à certains principes humanitaires de rester applicables, malgré l'interruption des communications normales et l'insuffisance des moyens de transport. Les résultats obtenus sont consignés dans les statistiques figurant en annexe.¹ Quant aux difficultés de l'entreprise et à sa portée dans le domaine du droit des gens, on en pourra juger d'après les chapitres suivants, où sont exposées les négociations diplomatiques et les diverses démarches dont les transports de la Croix-Rouge furent l'objet.

¹ Voir volume « Annexes ».

Chapitre premier

Transports maritimes

§ 1. INTRODUCTION

1. Projets antérieurs.

Lorsque le CICR proposa, en 1940, d'utiliser des navires jouissant d'un statut spécial pour suppléer aux communications normales, il n'existeit ni précédent, ni dispositions conventionnelles dont on pût faire état. Des Conférences internationales de la Croix-Rouge et une Commission d'experts navals¹ avaient déjà examiné dans quelles conditions une protection pourrait être accordée à des transports maritimes de la Croix-Rouge sortant du cadre de la X^e Convention de La Haye². Mais tout restait à créer, ces projets n'ayant pas eu de suite pratique. Ils peuvent cependant être utilement comparés aux solutions adoptées lors du dernier conflit.

Flottille internationale. — La création d'une flottille internationale de la Croix-Rouge, suggérée en 1913, fit l'objet d'un rapport du CICR à la XIV^e Conférence internationale de la Croix-Rouge³, et fut soumise à la Commission d'experts navals réunis à Genève en 1937⁴. Bien qu'elle concernât uniquement

¹ Commission réunie à Genève en 1937 pour étudier la révision de la X^e Convention de La Haye de 1907.

² Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 6 juillet 1906.

³ Voir Document N^o 14 présenté par le CICR à cette Conférence.

⁴ Voir Document N^o 2 présenté par le CICR à la XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge,

les secours aux blessés, aux malades et aux naufragés, cette proposition résolvait de la façon la plus heureuse l'ensemble des problèmes que posent les divers transports par mer, organisés pour des fins humanitaires. Malheureusement, des difficultés juridiques, pratiques et financières la firent abandonner, de sorte qu'elle ne pouvait servir de fondement à une demande d'immunité pour les navires transportant des secours de la Croix-Rouge. D'autre part, il n'était pas question d'improviser une législation spéciale, ni de soustraire ces navires et leurs équipages à toute juridiction territoriale. Par conséquent, les navires placés sous le signe et sous le contrôle du CICR ne cessaient pas de relever de la législation nationale des pays dont ils portaient le pavillon, et demeuraient soumis au droit maritime commun, sous la seule réserve des immunités accordées par les belligérants. Il convient cependant de signaler un cas singulier dont le CICR eut connaissance par son délégué à Ankara. Une mission de ravitaillement des îles du Dodécanèse, occupées par les forces allemandes, était partie le 12 février 1945, à bord de caïques turcs portant le pavillon national et le signe de la Croix-Rouge. Or, dès le 23 février, date de la déclaration de guerre de la Turquie à l'Allemagne, les couleurs turques furent enlevées. Bien que les caïques ne portassent plus désormais que le signe de la Croix-Rouge, ils continuèrent à naviguer dans les eaux gréco-turques avec l'approbation des belligérants. Ils étaient considérés par toutes les Autorités militaires comme des bateaux du CICR. Les contrats d'engagement, en possession des capitaines turcs, étaient établis au nom du CICR, et le délégué, chef de la mission, passait pour le chef de la flotte de la Croix-Rouge. Il y avait là comme une première réalisation du projet de flotte internationale de la Croix-Rouge, opéré, il est vrai, sans que le problème juridique eût été préalablement résolu¹.

Transport de matériel sanitaire. — La protection des transports, par mer, de matériel sanitaire avait été envisagée avant

¹ Le fait que ces caïques étaient considérés comme appartenant au CICR ne leur conférait pas *ipso facto* la nationalité de cette association : voir ci-dessous, page 162 : « Transfert de pavillon ».

la guerre, notamment par la Commission des experts navals chargée, en 1937, d'étudier la révision de la X^e Convention de La Haye de 1907. Toutefois, des dispositions sur cette matière ne furent pas introduites dans le projet de révision de la Convention maritime, la Commission ayant jugé préférable de recommander à l'examen des Gouvernements les diverses suggestions « comme pouvant faire l'objet d'accords ad hoc ¹ ».

En septembre 1943, la Croix-Rouge britannique informa le CICR qu'elle se proposait d'affréter un navire neutre pour transporter, de Grande-Bretagne aux bases de l'armée britannique en Méditerranée, du matériel sanitaire destiné aux blessés et malades de tous les belligérants sans distinction de nationalité. Elle désirait que ces transports pussent s'effectuer sous le signe et sous le contrôle du CICR.

Sur mer, le matériel sanitaire transporté par d'autres navires que les navires-hôpitaux ne bénéficie, en effet, d'aucune protection spéciale. Mais d'autre part, le CICR ne pouvait disposer à cette fin des navires mis à son service, ceux-ci devant être affectés exclusivement aux missions pour lesquelles les belligérants leur concédaient un sauf-conduit. Il soumit donc la proposition de la Croix-Rouge britannique à l'agrément des Gouvernements belligérants intéressés. Le Gouvernement des Etats-Unis ne fit aucune objection de principe, et demanda seulement que le programme détaillé de chaque voyage lui fût communiqué. Aucune autre réponse ne parvint au CICR.

Pendant la seconde guerre mondiale, on se trouva donc dans la situation paradoxale de ne pas obtenir, en faveur des transports de matériel sanitaire destiné aux blessés et malades militaires, les facilités admises pour les envois de secours aux prisonniers de guerre, aux internés civils, et même à certaines populations civiles.

Secours aux populations civiles. — Dans le domaine des actions de secours aux populations civiles, le besoin s'était également fait sentir, dès avant le dernier conflit, de protéger les navires

¹ Voir Document N^o 2 présenté par le CICR à la XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge.

transportant des secours humanitaires. A ce propos, le CICR avait soumis, en 1937, la question suivante à l'examen de la Commission d'experts pour la révision de la Convention maritime :

Estimez-vous désirable et possible de prévoir que les navires protégés par l'emblème distinctif puissent servir à porter des secours humanitaires à certaines catégories de la population civile, ou estimez-vous que ceci ne peut être réalisé que par la voie d'accords ad hoc ?

La Commission d'experts, ainsi que les Sociétés nationales de la Croix-Rouge, se prononcèrent dans ce dernier sens.

Cependant, le CICR réussit à faire admettre, pendant la guerre, que le statut adopté pour les navires du CICR fût étendu, en principe, au transport de secours destinés à certaines populations civiles ¹.

2. Première tentative de mise en service d'un navire du CICR.

C'est en juin 1940 que le CICR tenta pour la première fois d'établir une liaison par mer. A ce moment-là, les opérations militaires avaient déjà provoqué une rupture presque complète des communications normales, et, comme on l'a dit plus haut, les diverses œuvres de la Croix-Rouge s'en trouvaient gravement compromises. Aussi le CICR offrit-il aux Gouvernements britannique et allemand d'acheter ou d'affréter un navire neutre, qui naviguerait entre la Grande-Bretagne et la France occupée, sous la protection du signe de la Croix-Rouge. Il les pria en outre de prendre à leur charge chacun la moitié des frais.

Le Gouvernement allemand répondit qu'il était prêt à fournir lui-même un navire-hôpital ou un autre bateau, et à supporter la moitié des frais de navigation.

Quant au Gouvernement britannique, il donna la préférence à un navire affrété par le CICR et précisa les conditions de sa mise en service.

¹ Voir ci-dessous : « Utilisation des navires », page 149.

Quatre mois après avoir transmis cette dernière proposition, le CICR apprit que le Gouvernement allemand, par l'entremise des Etats-Unis, agissant comme Puissance protectrice, la refusait, en alléguant que la navigation entre un port britannique et un port français de la Manche ne présenterait pas les garanties de sécurité nécessaires. De leur côté, les Autorités britanniques firent savoir qu'une nouvelle proposition était à l'étude.

Les négociations se trouvaient dans cette impasse lorsqu'en février 1941, le CICR fut informé par la Légation de Suède que la Croix-Rouge suédoise était disposée à se charger d'un échange de grands blessés à travers la mer du Nord, si le Gouvernement suédois obtenait l'accord de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne. Le CICR mit la Légation de Suède au courant des démarches tentées depuis huit mois, et offrit d'appuyer le projet suédois auprès des deux parties.

Pendant le deuxième semestre de 1940, des membres du CICR étaient allés à Londres et à Berlin discuter la question avec les Autorités intéressées, et un délégué du CICR avait été envoyé à Lisbonne pour en étudier les aspects techniques.

Entre temps, les belligérants avaient admis le transport en Méditerranée des colis pour prisonniers de guerre qui étaient restés en souffrance à Lisbonne par suite de l'interruption, en Espagne, du transit ferroviaire¹. Ce service maritime était limité au transport, sur cette ligne, des secours pour prisonniers de guerre. Au contraire, le projet d'une liaison maritime à travers la Manche, était conçu sur des bases plus larges. S'il avait abouti, un service spécial, analogue à celui qui assurait le transport des secours destinés aux prisonniers de guerre, aurait pu être établi dès le début de la guerre, et le transport des personnes rapatriables eût été, de la sorte, organisé de façon uniforme sous les auspices de la Croix-Rouge.

Cet échec n'était pas dû à des objections de principe, et même la question de l'itinéraire était secondaire, puisque les parties proposaient tour à tour une liaison entre ports ennemis (Grande-Bretagne-France occupée) ou entre ports neutres (Irlande-péninsule ibérique). Mais il fut impossible de mener à bien les négocia-

¹ Voir « Ligne Lisbonne-Marseille », page 166.

tions relatives aux diverses œuvres humanitaires (échange des internés civils, rapatriement des grands blessés et du personnel sanitaire, etc.), qui devaient bénéficier de la mise en service d'un navire spécial. De plus, les divers problèmes à la solution desquels les Gouvernements subordonnaient leur décision étaient traités les uns par l'entremise du CICR, les autres par celle de la Puissance protectrice, ou même par les deux à la fois. Cette dualité ne pouvait qu'être préjudiciable aux interventions du CICR, surtout lorsque les propositions transmises par la Puissance protectrice s'accompagnaient de menaces de représailles. Enfin, ces problèmes étaient le plus souvent connexes aux yeux des belligérants : par exemple, le CICR fut informé confidentiellement que les Autorités allemandes n'accepteraient l'offre britannique susmentionnée, relative à la navigation d'un navire affrété par le CICR, que si la poste des prisonniers allemands au Canada était améliorée.

Le CICR poursuivit néanmoins ses efforts pour obtenir la protection de navires autres que ceux qui étaient affectés exclusivement au transport des secours aux prisonniers de guerre.

3. Transports maritimes de la Croix-Rouge pendant la guerre.

Emploi du signe distinctif. — Au cours du dernier conflit, la pratique s'introduisit d'utiliser le signe de la Croix-Rouge pour protéger, en dehors des Conventions internationales, certains transports maritimes répondant au but de la Croix-Rouge.

Or, l'emploi de la croix rouge sur fond blanc, prévu par la Convention de Genève, est strictement réservé, sur mer, à la protection des navires-hôpitaux militaires. L'usage de ces derniers étant réglé par la X^e Convention de La Haye de 1907, ils ne pouvaient servir à d'autres fins sans l'assentiment des Puissances belligérantes intéressées. Il en allait de même lorsque des organismes de la Croix-Rouge ou des Gouvernements belligérants désiraient placer certains transports spéciaux sous le signe de la Croix-Rouge. En principe, l'accord formel de tous les Etats participant à ces Conventions eût été nécessaire pour apposer la croix de Genève sur les navires qui, dans des cas non

prévus par la X^e Convention de La Haye de 1907, naviguèrent sous la protection de cet emblème. Mais comme il était impossible de l'obtenir en pleine guerre, et que les circonstances réclamaient des mesures rapides, on se contenta, dans chaque cas particulier, d'une entente entre les Puissances belligérantes dont les forces armées étaient effectivement susceptibles d'entrer en contact avec les navires à protéger, à un moment donné et sur certains parcours déterminés.

Fonctions des navires protégés. — L'emploi du signe de la Croix-Rouge sur certains navires fut adopté pendant la guerre :

1. pour les cargos servant à transporter, sous les auspices du CICR, les secours destinés aux prisonniers de guerre, aux internés civils et à certaines populations civiles, ainsi que la correspondance pour les prisonniers de guerre et les messages sur formules de la Croix-Rouge ;
2. pour les cargos suédois affectés au ravitaillement de la Grèce ;
3. pour certains navires affectés au rapatriement de grands blessés et malades, ainsi qu'à l'échange de prisonniers de guerre et d'internés civils.

Bien que de nombreux navires aient été mis en service sous le signe de la Croix-Rouge, ce système était limité à des cas strictement déterminés, et ne put s'étendre à tous les transports par mer qu'exigea l'application des principes humanitaires.

Une protection spéciale n'était demandée aux belligérants intéressés que lorsque le transport par navires ordinaires apparaissait irréalisable à cause du manque de communications, ou en raison des dangers trop grands auxquels ces transports étaient exposés. Les rapatriements de grands blessés et les échanges d'internés civils s'effectuèrent en partie au moyen de transports ordinaires, en partie au moyen de navires-hôpitaux et de paquebots bénéficiant d'un sauf-conduit spécial. En ce qui concerne les transports de marchandises, les colis et les secours adressés aux prisonniers et internés civils de l'Axe furent acheminés presque entièrement par les moyens ordinaires.

De grandes quantités de colis et de secours destinés aux prisonniers de guerre et internés civils alliés en Europe furent transportés également par des navires, neutres ou belligérants, non protégés par le signe de la Croix-Rouge. Les navires suisses, par exemple, transportèrent pendant la guerre environ 124.000 tonnes de secours de la Croix-Rouge, et les navires du CICR un total d'environ 470.000 tonnes.

Le statut spécial de ces navires ne s'étendait donc pas à l'ensemble des activités rentrant dans leurs fonctions spéciales. D'autre part, il était limité à des buts et à des parcours strictement déterminés.

Navires appartenant à la Croix-Rouge. — En dehors du cas des navires-hôpitaux utilisés exceptionnellement pour des échanges de grands blessés ou de prisonniers de guerre et d'internés civils, la plupart des navires protégés par l'emblème de la Croix-Rouge furent mis en service au moyen de contrats d'affrètement passés entre des armateurs de pays neutres et des Sociétés nationales de la Croix-Rouge. Cependant, trois navires, le *Caritas I*, le *Caritas II* et le *Henry-Dunant*, furent acquis par un organisme de la Croix-Rouge créé spécialement à cette fin par le CICR : la « Fondation pour l'organisation de Transports de la Croix-Rouge ».

§ 2. STATUT DES NAVIRES DU CICR

Du point de vue juridique, les navires du CICR furent caractérisés par les immunités que leur accordaient les Puissances belligérantes intéressées. A la réserve de ces immunités, ils continuaient à être soumis au droit commun de la marine marchande neutre.

Les conditions essentielles auxquelles le CICR consentit à mettre en service des bateaux sous son signe et sous son contrôle furent les suivantes :

1. Obtention par le CICR des sauf-conduits nécessaires pour chaque navire.

2. Affectation des navires exclusivement aux transports de secours autorisés en vertu d'accords passés entre le CICR et les Puissances belligérantes intéressées, et adressés au CICR ou à ses délégués.

3. Apposition des signes distinctifs selon les règles prescrites.

4. Accompagnement des navires par des agents convoyeurs neutres désignés par le CICR, et chargés de contrôler l'exécution des obligations assumées par ce dernier à l'égard des Puissances belligérantes.

5. Observation du programme de voyage notifié par le CICR aux Puissances belligérantes et de l'itinéraire agréé par ces dernières.

Les dispositions relatives aux transports maritimes du CICR, arrêtées d'accord avec les belligérants intéressés, firent l'objet d'un mémorandum communiqué en avril 1942 à tous les Gouvernements et à toutes les Sociétés nationales de la Croix-Rouge.

1. Sauf-conduits.

Les demandes de sauf-conduits. — En principe, le CICR ne consentait à solliciter le libre passage qu'à condition de pouvoir contrôler l'emploi des navires. D'autre part, il ne voulait assumer des responsabilités que dans la mesure où les belligérants s'engageaient à respecter les transports. Ces conditions furent remplies pour tous les navires mis en service sous les signes distinctifs du CICR.

Cependant, le CICR sollicita parfois des sauf-conduits pour des bateaux dépourvus de l'emblème et dont il ne se déclarait pas responsable, soit parce que les belligérants ne fournissaient pas des garanties suffisantes de sécurité, soit parce qu'il n'était pas lui-même en mesure d'exercer un contrôle efficace. On peut citer, comme exemple du premier cas, le transport des secours de Suède en Allemagne¹, et comme exemples du second, les premiers voiliers utilisés entre Lisbonne et Marseille², ainsi que les premiers cargos suédois affectés au ravitaillement de la

¹ Voir ci-dessous, « Ligne Göteborg-Lübeck », page 172.

² Voir ci-dessous, « Ligne Lisbonne-Marseille », page 166.

Grèce, le *Radmeno* et le *Sicilia*, affrétés respectivement par les Croix-Rouges britannique et américaine.

Les sauf-conduits étaient demandés directement par le CICR aux Gouvernements des pays dont les forces navales étaient susceptibles d'entrer en contact avec ses navires. Exceptionnellement, des demandes de sauf-conduits furent adressées au Gouvernement soviétique par l'entremise de ses alliés.

Communication des caractéristiques. — Les sauf-conduits devaient être sollicités pour une mission déterminée et pour un navire nommément désigné, avec indication de ses caractéristiques. Cette obligation était très gênante pour le CICR, qui ne savait jamais au bout de combien de temps sa demande serait agréée¹. A cet égard, il n'existait pas un délai de préavis comme pour la notification du programme de voyage. Si les caractéristiques du navire devaient être communiquées aux belligérants, c'était aussi pour permettre à leurs forces navales de l'identifier en mer.

Nationalité des navires. — Aucun belligérant n'imposa des conditions spéciales quant à la catégorie de navires à utiliser. Mais le CICR ne recourait autant que possible qu'à des bâtiments neutres. Il fit cependant des demandes de sauf-conduits en faveur de navires portant un pavillon belligérant (français, grec, italien, roumain, yougoslave). En fait, hormis le navire grec *Nereus*, d'ailleurs sous contrôle de la Confédération suisse, les navires munis des signes du CICR battaient tous pavillon neutre. Le cas de navires appartenant à un pays devenu belligérant pendant qu'ils étaient au service du CICR s'est présenté uniquement pour les caïques turcs employés au ravitaillement des îles de la mer Egée, qui, comme on l'a vu plus haut, continuèrent néanmoins à jouir des immunités précédemment accordées².

Blocus. — En revanche, les belligérants tenaient grand compte du blocus dans leur décision, d'où l'importance de la réciprocité

¹ Si le navire était immobilisé en attendant le sauf-conduit, cela entraînait des frais considérables ; dans le cas contraire, il risquait de n'être plus disponible, et il fallait donc se procurer un nouveau navire et demander un nouveau sauf-conduit.

² Voir ci-dessus, page 134.

pour le succès des démarches du CICR. Par exemple, les Autorités allemandes n'acceptaient que des navires suédois de la Baltique fussent utilisés par la Fondation qu'à la condition de recevoir de la partie adverse un tonnage équivalent¹.

Immunités. — En principe, les navires munis d'un sauf-conduit² étaient protégés et respectés. En pratique, leur sécurité dépendait de la manière dont ils se conformaient aux règles de navigation qui leur étaient imposées³. A cet égard, chaque belligérant intéressé fit certaines réserves, et rappela à diverses occasions qu'il ne pouvait donner des garanties absolues. Ces navires étaient en effet exposés aux risques inhérents à l'état de guerre.

Infractions. — Trois navires sous le signe et le contrôle du CICR furent cependant l'objet d'attaques aériennes. Le *Stureborg*, torpillé par deux avions italiens, sombra le 9 juin 1942 alors qu'il retourna du Pirée à Alexandrie. L'*Embla* fut attaqué à deux reprises, le 6 et le 19 avril 1944, dans le Golfe du Lion, par un groupe d'avions britanniques, et coula lors de la seconde attaque. Enfin, le *Cristina* fut attaqué de la même façon, le 6 mai 1944, en rade de Sète. Ce dernier navire put être renfloué.

Le CICR signala ces infractions aux Puissances intéressées et, après les attaques successives dont ses navires furent victimes au printemps 1944, il décida d'interrompre leur service jusqu'à ce qu'il eût obtenu des garanties satisfaisantes. Il fut établi que, dans chacun de ces cas, aucune faute n'était imputable au CICR :

¹ Voir Rapport de la « Fondation pour l'organisation de transports de la Croix-Rouge », chapitre : « Acquisition de nouveaux navires ».

² L'autorisation de libre passage, dont il est question ici, ne doit pas être confondue avec les licences spéciales dont les navires devaient être munis pour traverser le blocus : par exemple, le « ship's warrant » et le « navy certificate » (ou « navicert ») britanniques, qui protégeaient respectivement le navire et la cargaison. Le second était obligatoire. Quant au « ship's warrant », les navires du CICR en furent dispensés en principe, mais il était préférable qu'ils en fussent pourvus pour éviter des retards. Les formalités relatives au « ship's warrant » étaient remplies en général par les consignataires du navire.

³ Voir ci-dessous, « Dispositions relatives à la navigation », page 157.

toutes les attaques dirigées contre ses navires constituèrent donc, de la part des belligérants, des infractions aux engagements pris à l'égard de ces transports.

Après avoir fait une enquête, le Gouvernement italien présenta officiellement ses regrets pour l'attaque du *Stureborg*; le Gouvernement britannique agit de même en ce qui concernait l'*Embla* et le *Cristina*, et donna des assurances pour l'avenir. Quant à la réparation des dommages, le CICR n'eut pas à intervenir; l'affaire fut réglée entre les intéressés, soit directement, soit, dans le cas du *Stureborg*, par l'entremise de la Puissance protectrice.

Les sauf-conduits accordés par les belligérants permirent, néanmoins, aux navires du CICR de remplir efficacement leur mission jusqu'à la fin des hostilités. A ce propos, il convient de souligner qu'en proportion du trafic, les pertes furent minimes au regard de celles que subirent les autres flottes marchandes. En effet, environ $\frac{1}{2}\%$ seulement des marchandises transportées, et moins de 3% du tonnage utilisé furent coulés¹.

2. *Signes distinctifs.*

Emblème de la Croix-Rouge et inscriptions. — En juin 1940, lors des premiers pourparlers relatifs à la mise en service d'un navire spécial dans la Manche, le CICR suggérait déjà aux Gouvernements allemand et britannique de placer le navire sous la protection du signe de la Croix-Rouge². Tandis que les Autorités allemandes offraient de mettre un navire-hôpital à la disposition du CICR, les Autorités britanniques proposaient d'utiliser un bateau neutre affrété par le CICR, mais restaient muettes sur la question du signe distinctif. Six mois plus tard, en leur demandant d'autoriser la mise en service du navire

¹ Le 26 juin 1944, le ministre de Suède à Berne écrivait au CICR: « Le Gouvernement suédois a toujours eu une excellente impression du soin méticuleux avec lequel les services maritimes du CICR préparent et dirigent les mouvements des bateaux de la Croix-Rouge, et grâce auquel il y a eu proportionnellement moins de pertes dans ce service qu'en aucun autre au cours de la guerre. »

² Voir ci-dessus, page 136.

yougoslave *Herzégovine* et des navires français *Penerf* et *Ile Rousse* pour le transport des colis entre Lisbonne et Marseille¹, le CICR informa les Gouvernements allemand, britannique, français et italien de son intention d'apposer sur ces navires l'inscription « C. INTERNATIONAL », accompagnée d'une croix rouge sur fond blanc.

Sans attendre le résultat de ces négociations, des transports avaient commencé au moyen de voiliers motorisés des marines marchandes espagnole et portugaise. Ce fut à ce moment que les Autorités allemandes et italiennes subordonnèrent le libre passage, accordé depuis deux mois à ces voiliers, à la condition qu'ils fussent désormais munis du signe de la Croix-Rouge. Mais le CICR désirait que ce signe ne fût accordé qu'aux cargos sur lesquels il pouvait exercer un contrôle efficace. D'autre part, l'Amirauté britannique s'opposait à l'emploi de l'emblème pour des navires autres que ceux qui sont prévus par la X^e Convention de La Haye de 1907 ; elle estimait suffisant de distinguer les cargos naviguant sous les auspices du CICR, au moyen d'une inscription telle que « C. INTERNATIONAL C.R. ».

Peu après, les transports s'organisèrent de manière à permettre au CICR le contrôle souhaité ; les cargos furent affrétés directement par la Croix-Rouge britannique, d'entente avec le CICR, et accompagnés d'un agent convoyeur engagé par ce dernier. Dans ces conditions, le CICR s'efforça d'obtenir la protection du signe de la Croix-Rouge. En effet, son indépendance et sa neutralité se trouvant sauvegardées, il pouvait assumer la responsabilité de ces transports à l'égard des belligérants, du moins dans la mesure où ceux-ci s'engageaient à les respecter.

Couleur de la coque. — Sur son insistance, les Autorités britanniques consentirent finalement que les cargos portassent l'inscription « C. INTERNATIONAL » suivie d'une croix rouge sur fond blanc, à condition que leur coque ne fût pas peinte en clair, pour éviter toute confusion avec les navires-hôpitaux.

¹ Voir ci-dessous, page 166.

Néanmoins des exceptions furent tolérées par la suite ; en effet, les navires suédois affrétés par la « Fondation » naviguèrent avec leur couleur propre gris-blanc.

A la demande des belligérants, les inscriptions et les signes de la Croix-Rouge devaient être peints directement sur le corps des navires. Leur simple apposition par des moyens provisoires n'était pas admise.

Illumination. — Les belligérants exigèrent que les signes distinctifs fussent éclairés la nuit. Cette règle ne s'appliquait naturellement qu'aux cargos se trouvant en mer. Dans les ports d'escale, ils étaient soumis aux obligations de l'obscurcissement, et de ce fait exposés aux attaques dirigées contre ces ports. Mais malgré les nombreux bombardements nocturnes qu'ils subirent, il ne se produisit qu'un seul accident, d'ailleurs sans gravité. Il s'agit du *Padua*, qui, le 22 octobre 1942 à 10 heures du soir, alors qu'il était ancré dans le port de Gênes, fut atteint d'une bombe incendiaire et légèrement endommagé.

Sur le parcours Port-Vendres-Marseille, la navigation de nuit fut interdite par les Autorités allemandes dès avril 1944. Ceux des cargos qui ne pouvaient effectuer ce trajet pendant le reste du jour devaient faire escale à Sète.

Portée des règles. — En fait, les règles établies pour le signalement des navires du CICR étaient en contradiction avec les prescriptions des Etats neutres. Il fallut, par conséquent, obtenir des ministères intéressés une dérogation aux règles édictées en cette matière. A cet égard, le CICR ne rencontra pas de difficultés.

Réglementation. — Pendant les deux premières années du service des navires du CICR, les modalités concernant l'apposition et l'éclairage des signes distinctifs donnèrent lieu à de nombreuses négociations avec chacun des belligérants intéressés. L'exécution des transports en fut fréquemment retardée. Le CICR obtint finalement l'accord des belligérants sur chaque point de détail, et une réglementation précise, tenant compte de l'expérience, put être établie définitivement dès 1943. Les règles relatives aux signes distinctifs et appliquées uniformément aux navires du CICR, jusqu'à la fin des hostilités, furent formulées de la façon suivante :

a) *Principes.*

Tout navire mis en service sous le contrôle du CICR avec l'agrément des Puissances belligérantes intéressées est muni des signes distinctifs prescrits ci-dessous. Ces signes sont enlevés au moment où le navire cesse d'être au service du CICR.

b) *Disposition des signes.*

Les signes distinctifs sont constitués par l'inscription « C. INTERNATIONAL » et plusieurs emblèmes de la Croix-Rouge disposés comme suit :

sur chaque flanc du navire, à au moins un mètre au-dessus de la ligne de flottaison, l'inscription « C. INTERNATIONAL »,

sur chaque flanc, à l'extrémité de la coque, vers la proue et vers la poupe, l'emblème de la Croix-Rouge sur fond blanc,

sur le pont, à l'avant et à l'arrière, de préférence sur les écoutes, et, s'il y a lieu, sur le toit de la superstructure, l'emblème de la Croix-Rouge sur fond blanc,

dans l'axe du navire, à un endroit surélevé, un panneau vertical avec la croix rouge sur fond blanc.

c) *Dimensions des signes.*

Les dimensions des signes varient selon l'espace disponible. Les signes sont peints directement sur la coque et sur le pont, où ils sont placés de préférence sur les écoutes.

L'inscription en lettres majuscules « C. INTERNATIONAL » (C point INTERNATIONAL) est peinte en noir sur un fond blanc dont la dimension en largeur occupe l'espace compris entre le haut de la coque et une ligne placée à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. La longueur de l'inscription est égale à quatorze fois la hauteur des lettres.

Les emblèmes de la Croix-Rouge seront aussi grands qu'il se pourra et auront au moins 3 mètres de côté. La croix rouge est au milieu d'un fond blanc carré ; la longueur de ses branches est égale aux trois quarts, et leur largeur au quart du côté du carré blanc. Le bas des emblèmes

de la croix rouge peints près de la proue et près de la poupe est placé à au moins un mètre au-dessus de la ligne de flottaison.

d) *Eclairage des signes.*

Un éclairage obligatoire des signes distinctifs est assuré de nuit de façon à les rendre nettement visibles aux armées de mer, de terre et de l'air. L'illumination du panneau vertical et d'un des emblèmes peints horizontalement sera particulièrement intense.

e) *Validité des présentes règles.*

Les présentes règles, appliquées avec l'accord des Puissances belligérantes intéressées et devant assurer la sécurité des navires mis à la disposition du CICR, auront la priorité sur toutes autres dispositions qui seraient en contradiction avec elles. Les lois et coutumes d'ordre national et international relatives à l'apposition des signes et inscriptions sur les navires, seront appliquées aux navires au service du CICR de manière à ne pas porter atteinte aux présentes règles.

Abus des signes. — Lorsqu'en avril 1941, le Gouvernement britannique accepta que les navires du CICR fussent munis de l'emblème de la Croix-Rouge, il se réserva de retirer son consentement, au cas où il serait établi que des Gouvernements ennemis abusaient de ce signe. En fait, pendant toute la durée des hostilités, un seul incident de ce genre fut soulevé, et cela par le Gouvernement allemand. Selon une communication de ce dernier au CICR, les forces navales allemandes auraient remarqué qu'un nombre anormal de navires munis des signes du CICR circulaient au large des côtes portugaises dans les nuits du 6 au 8 novembre 1942 (donc à la veille du débarquement allié en Afrique du Nord), ce qui autorisait tous les soupçons¹. Cependant, rien ne vint confirmer ces allégations. Ainsi, le mode de signalement des navires du CICR semble n'avoir jamais donné lieu à aucun abus.

¹ Effectivement, six navires du CICR circulèrent pendant cette période dans les eaux en question.

A la fin des hostilités, l'emploi des signes distinctifs perdit sa raison d'être. En mai 1945, le CICR fit par conséquent enlever les signes sur les treize navires qui étaient encore au service de la Croix-Rouge.

3. *Utilisation des navires.*

A l'origine, l'usage d'un navire jouissant d'immunités spéciales devait parer aux graves inconvénients que l'interruption des communications normales présentait pour les diverses œuvres humanitaires : transport des personnes rapatriables, échange de civils internés, acheminement de la correspondance et des secours. En réalité, la plupart de ces projets échouèrent, et seuls les transports de secours pour prisonniers de guerre, organisés hâtivement et sans entente préalable, eurent l'approbation des belligérants. Mais ceux-ci spécifièrent que les navires affectés à ce service ne pourraient transporter aucune autre marchandise, ni des passagers, et les Autorités britanniques limitèrent leur autorisation aux envois couverts par un navicert. En outre, les navires devaient suivre des parcours déterminés.

Ces restrictions furent maintenues jusqu'à la fin de la guerre. Toutefois, les facilités accordées s'étendirent par la suite à des marchandises autres que les colis postaux, et à de nouvelles catégories de bénéficiaires. Dès juillet 1942, l'utilisation des navires fut réglée par accord entre les belligérants et le CICR, de la manière suivante :

Les navires transporteront exclusivement des objets adressés au CICR ou à ses délégués et constituant des secours aux prisonniers de guerre et internés civils de toute nationalité.

Par extension, des médicaments ou articles sanitaires destinés aux populations civiles seront aussi admis. Pour toute autre cargaison, adressée au CICR ou à la Commission mixte de la Croix-Rouge, mais destinée à d'autres catégories de victimes de la guerre, le CICR sera tenu de requérir au préalable l'agrément des Puissances belligérantes.

Les Autorités britanniques demandèrent au CICR de compléter la formule comme suit :

Les envois de sacs postaux, adressés aux postes suisses ou au CICR et contenant des colis destinés aux prisonniers de guerre, peuvent également être transmis par les navires du CICR.

Le CICR fut plus tard autorisé en principe à transporter les secours destinés à la population civile des pays occupés, pour tant que ces envois étaient munis de navicerts.

Le transport du matériel nécessaire à l'accomplissement des actions de secours (camions, lubrifiant, pneumatiques, etc.) fut admis lui aussi.

Il en alla de même pour la correspondance des prisonniers de guerre et des internés civils. Mais cette tolérance de principe ne concernait que les lettres bénéficiant de la franchise de port ; l'envoi des « messages civils » sur formules de la Croix-Rouge exigeait donc une autorisation spéciale¹.

En revanche, le CICR ne parvint pas à disposer d'un navire pour envoyer des médicaments et du matériel aux services sanitaires de corps expéditionnaires².

L'interdiction de transporter des passagers souffrit quelques exceptions dès 1944. A la demande de la Suède, le CICR accepta en effet que des courriers diplomatiques et des ressortissants de ce pays fussent embarqués à bord des navires suédois affrétés par la Fondation, sous réserve de l'agrément préalable des belligérants intéressés. En tout, 145 passagers firent ainsi la traversée de l'Atlantique à bord de divers navires du CICR.

L'évacuation, à l'aide de navires du CICR, de certains groupes de victimes civiles de la guerre ne soulevait pas d'objections de principe. Mais les tentatives dont elle fut l'objet demeureront vaines dans la plupart des cas, à cause de l'opposition tacite de l'un ou de l'autre des belligérants. Or, le CICR ne pouvait assumer la responsabilité de telles entreprises sans l'assentiment formel de tous les Gouvernements intéressés.

En résumé, les navires du CICR ne servirent qu'à transporter, sur certains trajets, de la correspondance pour des prisonniers de guerre, ainsi que des secours expressément autorisés, adressés au CICR, et destinés exclusivement à des catégories déterminées de victimes de la guerre.

¹ Cette autorisation fut refusée pour le transport par le *Vega* des messages civils à destination et en provenance des Iles de la Manche, les Autorités allemandes n'étant pas en mesure d'organiser la censure dans les îles.

² Voir ci-dessus, page 134.

Grâce au contrôle exercé par les délégués et les agents convoyeurs du CICR, les incidents furent rares et sans gravité. Quelques caisses de marchandises commerciales furent embarquées à Lisbonne par erreur¹. La présence de passagers clandestins, en revanche, fut constatée à plusieurs reprises.

En général, ces passagers purent être débarqués au lieu même où ils étaient montés à bord ; quelques-uns, cependant, furent découverts trop tard pour être ramenés à terre².

Les convoyeurs devaient aviser à la première occasion les Autorités intéressées de la présence de marchandises ou de passagers clandestins, pour couper court à tout usage abusif des immunités accordées par les belligérants. En cas d'irrégularités de ce genre, le droit commun était applicable quelle que fût la situation, et, lorsqu'il était saisi d'un litige par l'un des belligérants, le CICR ne pouvait que transmettre la réclamation et faire connaître son avis à la Puissance mise en cause.

La seule condition imposée à la répartition de tonnage était que les navires fussent au service des deux parties adverses. En accordant le sauf-conduit pour les navires chargés des colis destinés aux prisonniers de guerre détenus en Europe, l'Allemagne et l'Italie précisèrent, en effet, que ces navires devraient transporter, au retour, des secours destinés à leurs ressortissants prisonniers des Alliés. En fait, les Puissances de l'Axe n'eurent recours que dans une très faible mesure aux navires du CICR³.

Ne pouvant, faute de fonds, se procurer lui-même des moyens de transport, le CICR les recevait des organisations de secours

¹ Le CICR avisa les Autorités britanniques, en leur offrant de réexpédier ces caisses à Lisbonne, mais celles-ci purent être remises à leur destinataire en Suisse.

² Des Portugais partis de Lisbonne sur des navires du CICR se rendant aux Etats-Unis furent ramenés à Lisbonne à la demande des Autorités américaines. Un Alsacien fut trouvé à bord de l'*Embla* parti de Marseille le 26 décembre 1942, et débarqué à Gibraltar par les Autorités britanniques. Cet incident faillit avoir des suites fâcheuses pour le service des navires du CICR, les Autorités britanniques refusant de le réembarquer pour Marseille où les Autorités allemandes réclamaient son retour. Enfin, un prisonnier allemand fut découvert, le 25 avril 1945, sur le *Caritas II*, lors de son arrivée à Lisbonne ; ce passager clandestin avait échappé même aux visites de contrôle effectuées à Toulon et à Gibraltar par les services alliés.

³ Environ 1 1/2 % du tonnage transporté.

ou des Gouvernements intéressés. Or, ces derniers étaient enclins à revendiquer l'usage exclusif des bateaux fournis par eux. Mais le souci d'une stricte impartialité interdisait au CICR de se dessaisir de ses droits en faveur de qui que ce fût. Aussi n'accepta-t-il les moyens de transport qui lui étaient offerts qu'à condition d'être libre d'en disposer au profit de victimes de n'importe quelle nationalité, et ses concessions n'allèrent jamais au delà d'une simple préférence donnée à l'organisation qui avait fait les frais du navire.

Quels que fussent l'affréteur ou le pays d'origine du bateau, les délégations du CICR, installées dans les ports de départ, distribuaient donc équitablement le tonnage disponible entre les intéressés, d'après le volume et l'ancienneté des stocks à embarquer¹. Ce système permettait en outre au CICR de coordonner les transports, de pourvoir à la constitution de stocks, et d'échelonner les envois selon leur urgence.

4. *Organisation du contrôle.*

Responsable des transports, le CICR dut prendre diverses dispositions pour faire respecter les droits des belligérants. Il ne lui était cependant pas possible de fournir des garanties absolues, surtout avant d'avoir acquis quelque expérience dans ce domaine. Le Gouvernement italien, auquel ces réserves ne donnaient pas satisfaction, proposa que les navires fissent escale dans un port italien plutôt qu'à Marseille, « pour faciliter la tâche du CICR et simplifier les opérations de contrôle ». Puis les transports s'organisèrent de manière à permettre au CICR d'exercer un contrôle plus efficace et de gagner toujours davantage la confiance des belligérants. Aussi ces derniers se bornèrent-ils à sanctionner et à rendre obligatoire la présence des agents que le CICR, de sa propre initiative, avait placés à bord des cargos naviguant sous son signe. Pour le reste, ceux-ci

¹ Un arrangement intervint dans le même sens avec le Service des transports maritimes de la Confédération suisse, au sujet du tonnage que celui-ci mettait à la disposition de la Croix-Rouge sur les navires suisses mis en service entre l'Amérique du Sud et l'Europe. Toutes les demandes de frêt étaient adressées au CICR, qui distribuait l'espace disponible entre les organisations de secours intéressées.

étaient soumis, en mer comme dans les ports, aux mêmes mesures de contrôle que les navires marchands neutres.

Clauses spéciales d'affrètement. — Comme le CICR, pour des raisons financières, n'acquérait ni n'affrétait lui-même les cargos, il ne pouvait remplir ses obligations envers les belligérants qu'en obtenant à son tour certaines garanties de la part des armateurs et des affréteurs. A cette fin, il exigeait des parties intervenant au contrat d'affrètement l'engagement formel d'observer et de faire observer les règles imposées aux transports de la Croix-Rouge. Le but de l'affrètement devait être expressément prévu dans les conventions ; les parties s'engageaient à mettre le navire à la disposition exclusive du CICR et à se conformer aux instructions que ses délégués leur donneraient, en particulier au sujet du programme de voyage et de l'itinéraire.

L'affrètement était subordonné, en outre, aux clauses suivantes :

1. *Les signes distinctifs des navires du CICR.* — La disposition et les dimensions de ces inscriptions et emblèmes doivent être approuvées par les organes du CICR. Ils sont à apposer avant le départ pour le premier voyage, ils doivent toujours être bien entretenus et ils sont à enlever avant le licenciement du navire. Tous les frais résultant de ces insignes et de leur éclairage sont à la charge du navire.

2. *Les restrictions imposées quant à l'utilisation des navires.* — Les navires du CICR sont exclusivement réservés au transport des envois destinés aux diverses catégories de victimes de la guerre admises au bénéfice de cette sorte de secours et adressés au CICR (soit à ses délégués ou à la Commission mixte de secours de la Croix-Rouge internationale), pour être distribués sous son contrôle. Seules les marchandises figurant sur le manifeste du navire, qui est à présenter pour signature aux organes du CICR, au port de départ, peuvent et doivent se trouver à bord. Sans une autorisation spéciale du CICR à Genève, aucune personne ne pourra être transportée à bord d'un de ces navires, en dehors de son équipage habituel et de l'agent convoyeur désigné par le CICR.

3. *L'agent convoyeur du CICR.* — Comme les obligations contractées envers les belligérants engagent la responsabilité du CICR, celui-ci fait accompagner chaque navire par un agent convoyeur qui le représente dans toutes les relations où il s'agit des intérêts du Comité. La mission particulière de l'agent convoyeur est de veiller à ce que les engagements pris par le CICR et transférés au navire soient remplis. Le navire doit

fournir à l'agent convoyeur un logement et de la nourriture appropriée à sa position.

4. *La surveillance des navires du CICR.* — Il est dans l'intérêt du navire même que les restrictions exigées par les belligérants et mentionnées sous chiffre 2 soient scrupuleusement observées. Le commandant du navire doit prendre en conséquence toutes les mesures lui paraissant utiles à empêcher une infraction à ces restrictions. Il donnera les explications et ordres nécessaires à son équipage. L'agent convoyeur collaborera à cette surveillance. Le résultat à rechercher par le commandant du navire et par l'agent convoyeur étant le même, cette collaboration ne doit rencontrer aucune difficulté. Elle doit être portée par une confiance réciproque et par le désir de contribuer à la tâche du CICR. Si malgré toutes les précautions prises, des passagers clandestins ou des marchandises étrangères sont découverts au cours du voyage, ces passagers et ces marchandises doivent en principe être reconduits ou port de départ pour y être débarqués. Le commandant du navire et l'agent convoyeur feront tout ce qui leur est possible pour suivre ce principe, et les différents navires du CICR se prêteront une mutuelle assistance.

5. *La neutralité des navires du CICR.* — La mission des navires du CICR implique l'observation d'une neutralité absolue de la part de tout le personnel se trouvant à bord. Les commandants de navire doivent exiger de leur équipage de ne faire à personne une communication quelconque qui pourrait offrir un intérêt pour n'importe lequel des belligérants. Si des fonctionnaires officiels essayent de poser des questions à des membres de l'équipage, ils doivent refuser de répondre à toutes les questions ne concernant pas leur service sur le navire. Ils diront que c'est là un ordre strict du CICR.

6. *La validité des présentes clauses.* — Il n'est pas exclu que certaines lois et prescriptions d'ordre international, national ou autre, se trouvent être en contradiction avec les présentes clauses. Pour ce cas, il est expressément convenu que les présentes clauses destinées à garantir l'observation des obligations contractées envers les belligérants ont la priorité sur toutes autres considérations. Ces dernières doivent, en effet, s'effacer devant les intérêts supérieurs du CICR sans les engagements duquel son service de navires ne pourrait exister.

Ces clauses faisaient partie intégrante du contrat d'affrètement. Le CICR se réservait en outre la faculté de désigner le consignataire du navire et celui de la cargaison.

Délégations. — La délégation du CICR organisait et surveillait le chargement et le déchargement des navires ; elle était seule compétente pour répartir le tonnage entre les divers envois ; elle était chargée de la réception et de la réexpédition de la cargaison ; elle dressait le programme de voyage (qui devait

être notifié aux belligérants intéressés) et donnait les instructions nécessaires aux armateurs ou à leurs agents, spécialement en ce qui concerne les signes distinctifs, l'horaire et l'itinéraire. Les délégations traitaient elles-mêmes les questions relatives au trafic des navires avec les Autorités locales et les représentants des Etats belligérants établis dans les pays neutres. Cette procédure avait l'avantage d'éviter que les commandants des navires ne reçussent des instructions contradictoires. Enfin, les agents convoyeurs, dans l'exercice de leurs fonctions, relevaient directement des délégations installées dans les ports.

Agents convoyeurs. — Dès qu'il eut obtenu l'autorisation d'organiser des transports, le CICR décida d'assurer leur contrôle en plaçant à bord des navires des agents spéciaux qui étaient exclusivement de nationalité suisse. Les belligérants demandèrent bientôt que tous les navires au bénéfice d'un sauf-conduit fussent obligatoirement accompagnés de l'agent convoyeur du CICR. Mais il n'en fut pas toujours ainsi, car l'état des communications et les longs délais nécessaires à l'obtention des visas¹ empêchèrent plus d'une fois l'agent désigné d'arriver à temps. Pour ne pas retarder les transports, le navire partait néanmoins selon le programme établi, mais les belligérants étaient aussitôt avisés qu'il naviguait sans convoyeur. Les difficultés de ce genre augmentèrent avec le temps, si bien qu'en décembre 1944, le CICR pria les belligérants intéressés de le dispenser de cette obligation. Ceux-ci consentirent à renoncer au convoiement, en se réservant de le demander dans des cas particuliers. Cependant, le CICR continua à faire accompagner autant que possible ses navires par un agent convoyeur.

Bien qu'ils eussent rendu obligatoire la présence sur les navires d'un représentant du CICR, les belligérants ne précisèrent aucunement son rôle. Avant son départ, chaque convoyeur recevait des instructions du CICR. Il devait veiller que les règles relatives à l'utilisation du navire et aux signes distinctifs fussent strictement respectées, assister à toutes les opé-

¹ Les agents convoyeurs voyageaient avec un passeport ordinaire. Pendant leur mission, ils étaient inscrits au rôle d'équipage. Ils portaient sur eux un ordre de mission du CICR et un brassard sur lequel figurait l'emblème de la Croix-Rouge.

rations de chargement et de déchargement, et se faire remettre un état nominatif de l'équipage, ainsi qu'une copie du connaissance-ment ou de la feuille de route postale.

Dès que les douaniers de garde s'étaient retirés, il ne devait plus quitter le navire, jusqu'à ce que les douaniers du port d'arrivée fussent montés à bord. Il avait le droit de procéder à l'inspection complète du navire. Au cours du voyage, aucune marchandise ne devait être chargée ou déchargée, et personne n'était admis à bord ni ne pouvait descendre à terre. L'agent convoyeur devait prendre les mesures appropriées en cas de manquement aux obligations contractées à l'égard des belligé-rants. En revanche, la responsabilité de la navigation incombait exclusivement au commandant du navire.

Equipages. — Le CICR n'intervint pas dans l'enrôlement des équipages. Il exigea cependant que tous les membres de l'équi-page fussent ressortissants d'Etats reconnus neutres. Lorsque l'enrôlement de marins ressortissant à des pays en guerre apparaissait inévitable, il le soumettait à l'agrément des belligé-rants¹. D'ailleurs ceux-ci ne firent pas de difficultés pour admettre les matelots non neutres (baltes, belges, brésiliens, danois, égyptiens, finlandais, grecs, norvégiens, russes) auxquels il fallut recourir en diverses occasions².

Les équipages étaient recrutés en pays neutre, et ceux qui étaient prévus pour les navires du CICR armés dans un port belligérant furent, dans la plupart des cas, transportés sur place par d'autres navires du CICR.

Le CICR ordonnait le licenciement immédiat de tout marin qu'il savait n'être pas « *persona grata* » auprès de l'un ou l'autre

¹ Cet engagement ne put être tenu qu'à grand'peine, car il était très difficile de recruter des marins neutres. Au surplus, la restriction que le CICR s'était ainsi imposée n'était pas nécessaire. Les équipages de la flotte suisse étaient composés en grande partie de ressortissants de pays belligérants, et la plupart de ces navires étaient commandés par des capitaines russes et belges sans qu'il en résultât des inconvénients. Tous les incidents survenus au sujet de membres d'équipages de navires du CICR concernaient des marins neutres, hormis un cas où un sujet bri-tannique avait été enrôlé.

² Lors du projet de mise en service d'un navire du CICR en Extrême-Orient, les Alliés consentirent en principe que l'équipage fût composé de marins japonais, au cas où cette condition pourrait décider les Auto-rités japonaises à accepter les transports de la Croix-Rouge.

belligérant. Cette mesure ne dut être prise que dans quatre cas¹.

Pour le *Rosa Smith*, en service entre Göteborg et Aberdeen, le Gouvernement britannique exigea que le rôle d'équipage fût soumis au Consulat britannique à Göteborg. Les membres d'équipage étaient autorisés à descendre à Aberdeen, mais ne devaient pas sortir de la ville.

Les divers moyens de contrôle adoptés par le CICR se sont révélés, à l'expérience, suffisamment efficaces puisqu'ils permirent à ses navires de jouir de la confiance des belligérants jusqu'à la fin des hostilités.

6. Dispositions relatives à la navigation.

La sécurité des navires du CICR réclamait, outre le sauf-conduit et l'emblème de la Croix-Rouge, des précautions spéciales. Aussi devaient-ils naviguer conformément aux prescriptions que le CICR leur communiquait après les avoir établies d'entente avec les belligérants. Mais il était souvent très malaisé d'obtenir l'accord de ces derniers, de sorte que l'exécution des transports projetés s'en trouvait considérablement retardée. En effet, un navire ne pouvait prendre le large tant que chacune des parties lui imposait un itinéraire différent, et, si les pourparlers n'aboutissaient pas à un arrangement au moins provisoire, force était d'interrompre le service pour un temps plus ou moins long.

Notification. — Dès que les premiers transports spéciaux de la Croix-Rouge furent signalés aux belligérants intéressés, ceux-ci informèrent le CICR qu'ils ne pourraient aucunement garantir la sécurité des navires si le programme de voyage ne leur était pas communiqué au moins dix jours d'avance. Alors que le sauf-conduit était demandé une fois pour toutes, la notification

¹ Le licenciement à Lisbonne d'un officier suédois du *Vega*, demandé par la Commission d'armistice à Marseille, donna lieu à un incident en novembre 1942. Le capitaine, les armateurs et la Croix-Rouge britannique refusèrent de licencier cet officier qui avait été amené à grands frais de Suède à Lisbonne par avion. Ils se ravisèrent néanmoins et engagèrent un remplaçant (finlandais), de sorte que le CICR put autoriser le navire à reprendre son service.

du programme de voyage devait être répétée pour chaque voyage. Les Autorités italiennes exigèrent même que le CICR attendît la confirmation de leur accord pour donner l'ordre de départ ¹.

Les conditions de la notification étaient fixées par chaque belligérant. Elles furent assez fréquemment modifiées. Le délai de préavis, notamment, qui était d'abord de dix jours, fut réduit à six, puis à quatre jours. Certains belligérants se contentaient même d'un préavis de 48 heures. D'ailleurs, les délais pouvaient varier selon les lignes desservies.

La notification donnait le programme détaillé du voyage d'aller et de retour, avec l'indication des escales et des dates de départ et d'arrivée dans les différents ports. Lorsque les navires partaient d'un port neutre, elle était faite par la délégation du CICR aux attachés navals des représentations diplomatiques des Etats belligérants. En revanche, les voyages débutant dans un port belligérant étaient notifiés aux Gouvernements intéressés par le CICR lui-même.

La notification avait pour but de permettre aux Autorités belligérantes d'aviser leurs forces armées. Son principal inconvénient était que tout navire qui, pour une raison quelconque, ne pouvait se conformer au programme prévu, devait être retenu pendant le délai nécessaire à une nouvelle notification. D'autre part, le CICR fut parfois coupé de toute communication avec ses navires. A partir de 1944, par exemple, il n'avait aucun moyen de communiquer rapidement avec ses délégations à Marseille et à Toulon, et il n'était par conséquent pas en mesure de signaler les retards survenant lors d'escales dans ces ports ².

Itinéraire. — Les sauf-conduits étaient accordés pour des voyages à effectuer, non seulement entre des ports déterminés,

¹ Au cas où cet accord parvenait après la date prévue pour le départ, une nouvelle notification avec le délai de dix jours devenait nécessaire,

² Par exemple, le CICR ne put signaler avant le 19 juin 1944 aux Autorités britanniques que le départ de Sète du *Cristina*, notifié pour le 13 juin, avait dû être renvoyé au 25 juin. Le Foreign Office informa aussitôt le CICR qu'il déclinait toute responsabilité au sujet du bateau jusqu'au jour où la nouvelle notification serait parvenue aux Autorités militaires intéressées.

mais encore selon un itinéraire précis, défini par points géographiques. La détermination de cet itinéraire était une cause de fâcheux retards parce qu'elle nécessitait, le plus souvent, de longues négociations avec les belligérants. L'un des Gouvernements intéressés acceptait parfois d'avance le trajet qui serait fixé par ses alliés, ou même en laissait une partie à la discrétion de l'adversaire. Tous étaient néanmoins informés de l'itinéraire définitivement choisi. Mais des modifications furent fréquemment demandées en cours de service. La proximité de bas-fonds ou de champs de mines rendait certains itinéraires très dangereux pour les navires, que les conditions atmosphériques pouvaient toujours faire dévier légèrement de leur route. C'est ainsi que le *Vega* s'échoua sur un banc de sable, et que le *Padua sombra* après avoir heurté une mine dans le Golfe du Lion.

Pilotes. — Les Gouvernements intéressés exigèrent souvent, spécialement dans les eaux territoriales des pays belligérants, que les navires prissent un pilote à bord¹.

En raison des risques de navigation entre Port-Vendres et Marseille, le CICR pria lui-même les Autorités allemandes de mettre des pilotes à la disposition des navires. Celles-ci acceptèrent à condition que les pilotes fussent considérés comme des personnes neutres. Le Gouvernement américain y consentit, mais non le Gouvernement britannique. Trois mois plus tard, ce dernier revint sur sa décision et donna « l'assurance que les pilotes entre Port-Vendres et Marseille seront traités comme neutres par les Autorités britanniques et qu'ils seront exempts de capture ». Après cet arrangement, il n'y eut plus d'accident sur ce parcours.

Les pilotes utilisés ailleurs ne jouissaient d'aucune situation de faveur, puisque les navires du CICR n'étaient pas au bénéfice de l'exterritorialité.

Signalisation par radio. — En mai 1944, peu après les attaques subies par l'*Embla* et le *Cristina*, le Gouvernement britannique

¹ On eut recours à cette pratique entre l'île de Rhodes et le Pirée, au passage des îles Féroé, à l'embouchure du Delaware, dans les eaux allemandes de la Baltique et de la mer du Nord, aux îles de la Manche, etc.

demanda, comme mesure supplémentaire de précaution, que les navires du CICR signalassent leurs mouvements par TSF, pour permettre aux forces armées de les identifier. Il ajoutait que les forces aériennes alliées en Méditerranée déclinaient toute responsabilité en cas d'attaques aériennes, si certains renseignements relatifs à la navigation ne leur parvenaient pas à temps. Les Autorités allemandes, consultées, acceptèrent cet usage de la radio de bord. Fréquemment modifiées au cours des trois premiers mois¹, les règles de la signalisation furent, en août 1944, fixées de la manière que voici :

1. signalisation par radiodiffusion toutes les quatre heures à partir de minuit (HEC) sur 600 mètres (500 kilocycles), selon la formule suivante :

« Position à... heures Greenwich, latitude..., longitude..., direction..., vitesse..., nœuds... » ;

2. radiocommunication sur 600 mètres une fois par jour aux postes radiotélégraphiques d'Alger (ou de Gibraltar) et de Coltano (Livourne) ;

3. en cas d'escale imprévue dans un port intermédiaire :

a) le commandant notifiera par radiodiffusion (600 mètres, 500 kilocycles) son intention de faire escale et avisera notre délégation à Lisbonne, de son arrivée, de la date et de l'heure probables du départ. En outre, le commandant informera ses armateurs, ou leurs agents, à l'intention des Autorités britanniques, de la date et de l'heure prévues pour le départ du port intermédiaire avec un préavis d'au moins quatre jours ;

b) le commandant radiodiffusera au moins 48 heures à l'avance le moment prévu pour le départ du port en question ;

4. au cas où les émetteurs de bord ne seraient pas suffisants pour atteindre les postes d'Alger, Gibraltar et Coltano, les communications prévues se feraient par l'entremise de postes radiotélégraphiques espagnols.

En prévision d'escales dans les ports d'Espagne, l'agrément du Gouvernement espagnol était nécessaire. Il fut accordé, avec les réserves suivantes : « les communications à émettre par radio doivent se borner à la signalisation de la date d'arrivée ou de départ des bateaux, et être faites en langage courant ou chiffré d'après le code international. La transmission doit être

¹ Six navires retenus à Marseille en attendant la mise au point de ces modalités, furent autorisés à partir sans observer les nouvelles prescriptions à condition de naviguer en convoi.

effectuée avec les fréquences en usage internationalement au service mobile de la marine marchande. »

En décembre 1944, le Gouvernement britannique informa le CICR que ses navires n'étaient plus obligés de radiodiffuser leurs mouvements en Méditerranée. Cette mesure ne fut donc appliquée que pendant le temps où cette zone demeura le théâtre de grandes opérations militaires.

Dans l'Atlantique, les navires du CICR étaient tenus de signaler leur position une fois par jour à leur poste national, sur longueur d'onde de 500 kilocycles. Quant au *Rosa Smith*, en service entre Aberdeen et Göteborg, il devait communiquer sa position deux fois par jour.

Portée des prescriptions. — Toutes ces prescriptions étaient destinées à renforcer la sécurité des navires du CICR. Mais ils pouvaient se trouver dans l'impossibilité de s'y conformer, soit qu'ils dussent obéir à des ordres des Autorités militaires, soit pour d'autres raisons de force majeure. Il s'agissait donc de savoir si les navires étaient privés de protection lorsqu'ils se trouvaient dans des situations particulièrement dangereuses. Le Gouvernement britannique précisa à plusieurs reprises qu'il n'acceptait aucunement la responsabilité d'attaques dirigées contre ceux qui n'auraient pas observé strictement les prescriptions. Ainsi, d'une part, les navires du CICR étaient exposés aux accidents inhérents à l'état de guerre, et d'autre part, leur sécurité dépendait entièrement de l'application de chacune des règles auxquelles ils étaient soumis. Bien qu'il n'ait pas eu de conséquences pratiques, le fait que des obligations non exécutables en toutes circonstances incombaient aux navires du CICR, constitua néanmoins une situation anormale. Logiquement, seules les infractions aux conditions générales du sauf-conduit, concernant l'utilisation du navire, le programme de voyage et les signes distinctifs, devraient justifier un retrait de la protection. Cette question ne donna pas lieu à des pourparlers particuliers. Mais il semble que les Autorités italiennes aient interprété en ce sens le principe de la protection, car, lorsque le CICR fit certaines réserves au sujet de l'emploi du signe de la Croix-Rouge, au début de 1941, elles répondirent :

En ce qui concerne l'apposition des signes distinctifs de la Croix-Rouge, le ministère pense que ce sont justement, et à plus forte raison, les conditions ne permettant pas de préciser à l'avance l'itinéraire, les escales, les dates, etc., qui conseillent de munir les voiliers de l'emblème de la Croix-Rouge, et cela spécialement pour les garantir contre les attaques aériennes.

En conclusion, il conviendrait que les prescriptions relatives à la navigation fussent destinées uniquement à faciliter l'identification des navires, sans que la protection due à ces derniers en dépendît d'aucune manière. Les belligérants ne devraient donc pas être en droit de décliner toute responsabilité pour des attaques dirigées contre des navires protégés par l'emblème, sous prétexte qu'il leur était impossible de les identifier.

7. Transfert de pavillon.

Par suite des pertes subies par leurs flottes marchandes, les pays neutres n'étaient guère en mesure de mettre du tonnage à la disposition de la Croix-Rouge. D'autre part, les Autorités américaines et allemandes avaient, à diverses occasions, exprimé le désir de voir réunis, sous le contrôle du CICR et sous pavillon suisse, les transports de la Croix-Rouge. Le CICR sollicita donc des Gouvernements intéressés des exceptions aux dispositions du droit international concernant le transfert de pavillon, et obtint successivement le passage sous pavillon suisse de trois navires belligérants.

La Confédération suisse l'accepta, pourvu que les navires fussent soumis au droit suisse, notamment en ce qui concerne le transfert de la propriété du navire à une personne suisse et la radiation du navire du registre de navigation du pays d'origine. En outre, le CICR devait obtenir l'agrément des belligérants aux transferts envisagés, et assumer la responsabilité de l'utilisation des navires. Enfin ces derniers ne devaient pas être imputés au contingent de tonnage accordé à la Suisse par les belligérants.

Lors de l'acquisition du *Frédéric*, vapeur belge bloqué à Casablanca, le Gouvernement allemand posa comme condition au transfert de la propriété du navire que sa rétrocession à l'armateur pût être réclamée en tout temps par les Autorités

allemandes¹. Quant au Gouvernement britannique, il spécia-
que ce transfert ne devrait valoir aucun avantage financier,
même indirect, aux Puissances ennemis.

Pour concilier ces diverses conditions, les transferts furent effectués au moyen de ventes à réméré, et les paiements différés jusqu'à la fin de la guerre. Au moment de leur immatriculation dans le Registre suisse, les navires ne devaient être grevés d'aucun droit de gage².

Tandis que la mise en service de navires neutres pour les transports de la Croix-Rouge nécessitait simplement des accords entre certaines Puissances belligérantes, le transfert de pavillon, en revanche, était notifié à tous les Gouvernements intéressés par les soins des représentants diplomatiques de la Confédération suisse.

Le CICR sollicita l'agrément préalable des Gouvernements allemand, américain, belge, brésilien, britannique, français, italien et suisse. Par la suite, il lui fallut en outre celui du Japon, car ce pays, lors du premier transfert, avait fait des réserves pour le cas où ce changement de pavillon lui apparaîtrait comme une dérogation à des dispositions de droit international.

En résumé, pour pouvoir transférer sous pavillon neutre des bateaux belligérants, le CICR dut obtenir :

que les belligérants renonçassent à leur droit — reconnu par la déclaration de Londres de 1909 — de considérer ces transferts comme nuls ; que la propriété du navire fût cédée à une personne juridique suisse ;

que cette acquisition pût se faire de manière qu'il n'en résultât aucun gain pour les belligérants ; que ces derniers consentissent à mettre des navires à disposition malgré leur propre besoin de tonnage, et enfin, que la Fondation obtînt des garanties financières suffisantes pour couvrir les risques d'exploitation des navires acquis.

Quant au statut des navires transférés à la Fondation, il était

¹ Le Département politique suisse se contenta de l'agrément du Gouvernement belge de Londres pour admettre la réserve allemande.

² En ce qui concerne les clauses relatives aux ventes et aux garanties financières, voir le Rapport de la « Fondation pour l'organisation de transports de la Croix-Rouge ».

identique à celui des autres navires naviguant sous les auspices du CICR.

§ 3. ORGANISATION TECHNIQUE

Affrètements. — Les premiers transports, avec sauf-conduit, de colis pour les prisonniers de guerre, purent avoir lieu grâce à des contrats passés avec une entreprise portugaise qui affrétait elle-même les cargos nécessaires. Il en fut ainsi pendant trois mois.

D'autre part, le CICR envisageait d'affréter des navires¹, soit aux frais des Gouvernements intéressés, soit pour le compte des Croix-Rouges nationales. Mais ces projets échouèrent, et le CICR y renonça bientôt, ayant eu recours entre temps à une solution qui sauvegardait à la fois ses propres intérêts et ceux des organisations de secours et des Gouvernements intéressés. En effet, bien que les contrats d'affrètement fussent conclus entre la Croix-Rouge britannique et des armateurs de pays neutres, le CICR avait la disposition exclusive des navires et toute facilité d'exercer le contrôle exigé par les belligérants.

Ce système dura jusqu'à la fin de la guerre, concurremment avec un autre qui fut adopté en 1942. Après l'entrée en guerre des Etats-Unis, la Croix-Rouge américaine demanda au CICR si les secours qu'elle fournissait ne pourraient pas être transportés par des navires battant pavillon suisse et naviguant dans les mêmes conditions que les navires du CICR déjà en service. Consultée, la Suisse se montra favorable au transfert de navires sous son pavillon, à condition que le CICR obtînt les autorisations nécessaires. En attendant, elle offrit de mettre, sur ses propres navires, 2000 à 3000 tonnes par mois à la disposition des transports transatlantiques de la Croix-Rouge².

Les envois de secours prévus dépassant largement ce tonnage,

¹ Le Gouvernement britannique avait posé cette condition lors du projet de création d'une liaison à travers la Manche. Voir ci-dessus, page 136.

² Cette proposition fit l'objet de pourparlers entre les Autorités suisses et britanniques, et les conditions de cession du tonnage suisse pour des transports de la Croix-Rouge furent stipulées dans l'accord du 9 avril 1942.

la proposition de la Croix-Rouge américaine — qui était conforme à un vœu du Département d'Etat américain — fut maintenue, et le CICR étudia avec les Autorités suisses les moyens d'y donner suite. C'est alors qu'il résolut de créer une fondation soumise au droit suisse, qui acquerrait les navires à transférer sous pavillon suisse, et se chargerait des transports de secours confiés au CICR. Les navires acquis par cette fondation devaient être exploités, soit par elle-même, soit par les soins d'un armateur-gérant de nationalité suisse. Aux termes de la législation suisse, ces navires ne pouvaient être affrétés par une institution étrangère. La Fondation, en revanche, était autorisée à affréter des navires portant pavillon étranger. Dès 1942, les transports de secours incomberont donc à un organisme spécial de la Croix-Rouge, dont l'activité dépendait néanmoins du CICR¹.

En fait, la Fondation n'acquit que trois navires. La plupart des transports furent exécutés au moyen de navires affrétés, principalement parce que l'acquisition de navires et le transfert de pavillon soulevaient chaque fois de grandes difficultés qui leur laissaient peu de chance d'aboutir en temps utile.

En définitive on n'utilisa, pour les transports placés sous le signe du CICR, que des navires affrétés par la Croix-Rouge britannique, par la Fondation ou appartenant à cette dernière.

Le mode d'affrètement était adapté aux divers contrats en usage, et variait presque dans chaque cas. Certains bateaux étaient affrétés à terme, d'autres par voyage, d'autres enfin pour la durée de la guerre.

Financement. — Quant au recouvrement du fret et des frais de transport, il se faisait, pour les navires affrétés par la Croix-Rouge britannique, par l'entremise de la délégation du CICR, qui établissait un décompte d'après le tonnage réparti entre les divers expéditeurs, et remboursait la Croix-Rouge britannique. Mais pour les navires de la Fondation, celle-ci réglait en général directement ses comptes avec les expéditeurs, et l'inter-

¹ La création et l'activité de la Fondation sont exposées dans son Rapport de gestion.

vention du CICR n'était requise que dans certains cas de transferts de fonds.

Les taux de fret variaient d'après les contrats d'affrètement. Ils étaient calculés au prix coûtant pour les navires de la Fondation¹, parce que celle-ci, qui jouissait d'ailleurs de priviléges fiscaux, ne demandait aucune rémunération de ses services.

Une partie des secours transportés consistait en sacs de colis postaux jouissant de la franchise de port. Les frais de transport de ces sacs par les navires du CICR devaient être récupérés ; ils furent supportés par les Croix-Rouges nationales des destinataires des colis. Les affréteurs renoncèrent, en revanche, au remboursement des frais de transport des sacs contenant la correspondance des prisonniers de guerre.

Administration. — Les négociations avec les belligérants étaient du ressort exclusif du CICR. Celui-ci organisa un service distinct, qui dépendait d'abord de la Division des secours, puis de la Division des transports et communications, constituée en août 1942 et placée sous le contrôle d'une Commission du CICR.

La Division des transports et communications était chargée des démarches auprès des Gouvernements concernant les transports, et avait la haute surveillance sur tout le fonctionnement du service maritime. Un grand nombre de délégations installées dans les ports, quoique rattachées à la Division des délégations, travaillèrent presque exclusivement pour le compte du Service des transports maritimes, dont les agents convoyeurs relevaient directement. Les instructions à donner aux armateurs, aux affréteurs ou aux commandants des navires étaient transmises par les délégations ou par la Fondation.

§ 4. RÉALISATIONS PRATIQUES

1. *Ligne Lisbonne-Marseille*

Au début de la guerre, les secours destinés aux prisonniers alliés étaient expédiés de Lisbonne en Allemagne par voie ferrée. Mais, en hiver 1940, le Gouvernement espagnol dut

¹ Voir Rapport de la Fondation, chapitre « Question financière ».

interdire sur son réseau le transit des marchandises provenant du Portugal. C'est alors que le CICR décida pour la première fois de transporter les secours par mer de Lisbonne à Gênes ou à Marseille. L'historique de ce service, comme des autres dont il sera question plus loin, se limitera à l'essentiel, car il serait beaucoup trop long d'entrer ici dans le détail des problèmes techniques posés par les diverses lignes maritimes, des nombreuses démarches auxquelles elles donnèrent lieu, et des prescriptions d'ailleurs fréquemment modifiées dont elles furent l'objet de la part des belligérants¹.

Les premiers transports en Méditerranée, qui datent de décembre 1939 et de janvier 1940, se firent à l'aide de petits voiliers portugais affrétés par la Croix-Rouge britannique et naviguant avec un sauf-conduit des belligérants. Toutefois, leur contrôle n'était pas suffisamment assuré, et le Gouvernement allemand laissa entrevoir que, pour cette raison, ils ne jouiraient pas indéfiniment de sa confiance. Aussi le CICR jugea-t-il nécessaire de recourir à des vapeurs ayant chacun à leur bord un de ses agents, et qui transporteraient exclusivement des marchandises destinées aux prisonniers de guerre et aux internés civils. Ce fut une solution satisfaisante en ce qui concernait les prisonniers britanniques. Mais il n'en alla pas de même pour les prisonniers français, car la mise en service de bateaux affrétés par la Croix-Rouge française se heurta à des obstacles insurmontables, et les Autorités françaises, qui devaient faire face à des besoins urgents, furent contraintes d'utiliser, faute de mieux, des trains-blocs partant du Portugal, bien que ce moyen de transport fût onéreux.

Après que les Etats-Unis furent entrés en guerre, les envois pour les prisonniers ne cessèrent d'augmenter et rendirent indispensable l'emploi de cargos de fort tonnage. D'ailleurs, l'affrètement de bateaux portugais présentait des inconvénients,

¹ On trouvera dans le volume « Annexes » un tableau statistique montrant le mouvement des navires qui, au cours des hostilités, transportèrent sous le signe du CICR les secours destinés aux prisonniers de guerre, aux internés civils et aux populations civiles. D'autre part, le CICR tient à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent une documentation abondante sur toutes les questions techniques concernant ses services maritimes.

car le CICR dépendait ainsi d'armateurs uniquement préoccupés de leurs propres intérêts, et, de plus, aucune traversée n'était possible sans l'autorisation du Gouvernement portugais. C'est alors que la Fondation pour l'organisation de transports de la Croix-Rouge, qui venait d'être créée par le CICR, fit l'acquisition du navire belge *Frédéric*, qui porta désormais le nom de *Caritas I*. Ce bâtiment était destiné au service des Etats-Unis à Marseille, mais pour son premier voyage, il se rendit de Lisbonne en Méditerranée.

En novembre 1942, le débarquement des Alliés en Afrique du Nord rendit la navigation en Méditerranée fort périlleuse, et l'un des bateaux du CICR subit un bombardement à Gênes. Les dangers devinrent tels que le Gouvernement portugais interdit à sa flotte marchande de faire escale en Méditerranée. Comme, de plus, les communications ferroviaires avaient été interrompues entre Marseille et Genève, tous les départs de Lisbonne durent être différés. Lorsque ces communications eurent été rétablies, on put utiliser des navires espagnols, portugais et suédois affrétés par la Croix-Rouge britannique.

Cependant, la guerre, qui redoublait de violence en Méditerranée, ne resta pas sans répercussion sur les transports de la Croix-Rouge. Certains bateaux pâtirent sérieusement des itinéraires difficiles à suivre que leur imposaient les belligérants. D'autres furent attaqués à plusieurs reprises par des avions, et l'un d'eux coula. Le CICR suspendit alors le service entre Marseille et Lisbonne, et protesta à Londres. Les Autorités britanniques exprimèrent leurs regrets. Afin d'éviter le retour de pareils accidents, elles demandèrent que les navires du CICR fissent connaître par radio, quatre fois par jour, leur position et leur vitesse. Divers cargos purent ainsi quitter Marseille ; mais peu après, le débarquement allié sur la côte française, en août 1944, vint interrompre de nouveau tout trafic, et comme il n'y avait plus de place dans les entrepôts de Lisbonne pour les marchandises qui continuaient d'arriver d'outre-mer, plusieurs bateaux furent déchargés à Barcelone. En automne 1944, les conditions de la navigation en Méditerranée redevinrent à peu près normales, et l'on put diriger les secours sur Toulon, en attendant la remise en état du port de Marseille.

Après la fin des hostilités, le CICR estima que des bateaux portant son signe et convoyés par ses agents n'étaient plus nécessaires, et il en informa les Croix-Rouges alliées. Cependant, à la demande expresse de ces dernières, son service maritime se prolongea quelque temps, jusqu'à la liquidation des stocks de secours dans les différents ports.

2. *Ligne de l'Afrique du Nord*

Après les événements de 1942, des camps de prisonniers allemands avaient été créés en Afrique du Nord, et d'autre part, la France ne pouvait plus obtenir directement d'Algérie les marchandises destinées aux prisonniers français. Le CICR tenta donc d'établir une liaison entre Marseille et Alger ou Casablanca, mais faute de pouvoir se procurer de nouveaux bateaux neutres, il dut utiliser des navires se trouvant déjà à son service. Quelques-uns de ceux qui faisaient la navette entre Lisbonne et Marseille touchèrent ainsi Casablanca pour y décharger des secours destinés aux prisonniers allemands, et en embarquer d'autres à l'intention des prisonniers français.

Toutefois, comme ces voyages occasionnels étaient insuffisants, il fallut chercher d'autres solutions. Les marchandises provenant d'Afrique du Nord furent transportées gratuitement à Lisbonne par l'Amirauté britannique, et de là à Marseille sur les navires au service du CICR. Après le débarquement des Alliés en France, elles purent être expédiées directement dans ce pays par les services alliés. Quant aux secours fournis par la Croix-Rouge allemande, ils durent emprunter la route du Nord. Un premier envoi parvint directement de Göteborg à Casablanca ; les suivants furent dirigés de Göteborg sur Philadelphie, puis réacheminés à Casablanca par les soins de la Croix-Rouge américaine.

3. *Ligne de l'Amérique du Sud.*

Durant toute la guerre, les secours provenant d'Amérique du Sud furent transportés presque exclusivement sur des bateaux suisses. Grâce à des accords conclus tant par les Gou-

vernements britannique et américain que par le CICR avec le Gouvernement suisse, la Croix-Rouge argentine disposa d'un tonnage d'importance variable sur les navires affectés au ravitaillement de la Suisse, et fut chargée de le répartir équitablement entre les différentes nations alliées. Ce système ne permettait cependant pas un écoulement assez rapide des marchandises disponibles. La Croix-Rouge britannique affréta donc, au début de 1943, un navire suédois qui se trouvait à Buenos Ayres, et qui fit plusieurs voyages entre ce port et celui de Marseille, avec l'agrément des belligérants et sous le signe du CICR.

4. Ligne de l'Amérique du Nord

Durant les premières années de la guerre, la Croix-Rouge américaine avait envoyé, sur des bateaux américains, des secours destinés à l'Europe et débarqués à Lisbonne. Devenus eux-mêmes belligérants, les Etats-Unis cherchèrent à ravitailler leurs ressortissants prisonniers en Europe et au Japon. Deux services maritimes furent prévus à cet effet sous l'égide du CICR : celui de l'Atlantique et celui du Pacifique. Ils furent, au début de 1942, l'objet de négociations qui, pour le premier, aboutirent à un résultat satisfaisant.

Ne pouvant plus disposer du tonnage national, la Croix-Rouge américaine se mit en quête de cargos neutres. Elle demanda au CICR s'il voulait transporter ses envois sur des bateaux battant pavillon suisse et munis des insignes du CICR. Mais la difficulté était de concilier cette solution avec la législation suisse ; elle ne fut surmontée que lorsque le CICR eut créé la Fondation, car celle-ci put alors acquérir des navires neutres et les placer sous pavillon suisse.

Le transport des secours entre les deux continents constitua la principale activité de la Fondation. En effet, 87% du tonnage transporté par des navires acquis ou affrétés par cette dernière furent acheminés de Philadelphie à Marseille et à Göteborg. D'autre part, ces navires assurèrent, sur cette ligne, la majeure partie des transports effectués sous le signe du CICR. Pour de plus amples renseignements sur l'organisation et le fonc-

tionnement de ce service régulier, il est donc recommandé de consulter le Rapport spécial de la Fondation.

Les négociations qui eurent lieu à la même époque entre les Gouvernements suisse et britannique aboutirent à un accord, contresigné par le CICR, et aux termes duquel la Suisse réservait au CICR 4000 tonnes mensuellement, dont 3000 à l'usage de la Croix-Rouge britannique et 1000 à celui de la Croix-Rouge américaine. Ces transports jouissaient d'un tarif de faveur. Par souci de neutralité, la Confédération suisse décida qu'au retour d'Europe, le tonnage qu'elle avait mis à la disposition des belligérants serait utilisé pour les secours envoyés aux prisonniers de l'Axe aux Etats-Unis et au Canada.

Quatre navires affrétés par la Croix-Rouge britannique participèrent occasionnellement à ces transports.

En été 1944, le débarquement allié sur la Côte d'Azur provoqua l'arrêt du trafic par Marseille. Avant cet événement, le CICR avait déjà envisagé d'établir une ligne qui relierait l'Amérique du Nord à un port du nord de l'Allemagne, en passant par les îles Féroé et la côte scandinave. En raison des risques auxquels était exposée la navigation au nord des côtes allemandes, les navires du CICR en service dans l'Atlantique ne purent cependant pas être dirigés directement sur des ports allemands. Par conséquent, le CICR dut organiser l'entreposage des secours à Göteborg, qui servit désormais de relais pour les marchandises acheminées en Allemagne par le nord. Il y installa une délégation qui fut appelée à jouer le même rôle pour la Baltique que celle de Lisbonne pour la Méditerranée.

Certains navires continuèrent cependant leur activité par le sud, et, en attendant que les ports de Marseille et de Toulon fussent de nouveau accessibles, débarquèrent leurs cargaisons à Barcelone où des entrepôts furent également créés.

5. *Ligne Aberdeen-Göteborg.*

L'établissement d'une ligne reliant directement la Grande-Bretagne à la Suède avait été proposé par la Croix-Rouge britannique en septembre 1941 déjà. Aberdeen avait été choisi en raison de ses bonnes communications avec l'intérieur du

pays. Mais ce n'est qu'en automne 1944 que les Autorités allemandes acceptèrent ce projet en principe, à condition que les navires prissent à bord, au retour, le courrier et les colis pour les prisonniers de guerre allemands. De plus, leur intransigeance empêcha jusqu'en mars 1945 une entente au sujet du choix du navire, de son statut et de ses conditions d'affrètement. Aussi le premier envoi de secours d'Aberdeen à Göteborg n'arriva-t-il dans ce port qu'après l'armistice.

6. *Ligne Göteborg-Lübeck.*

A la suite des événements dont la Méditerranée fut le théâtre, le CICR avait eu d'abord l'intention de relier directement les Etats-Unis à l'Allemagne par le nord. Mais, le Gouvernement britannique et les armateurs des navires affrétés par la Fondation s'étant opposés à ce projet en raison des dangers indiqués plus haut, il fallut se contenter de transporter les secours à Göteborg, d'où l'on espérait pouvoir les acheminer en Allemagne à travers le Danemark, en recourant au ferry-boat Hälsingborg-Elseneur. Cependant, ce dernier ne fonctionnait plus régulièrement, de sorte que le CICR s'efforça d'établir un service de navette par caboteurs entre la côte suédoise et un port allemand.

Ce service ne put commencer qu'en novembre 1944. Le port de Lübeck avait été choisi par les belligérants, en dépit des risques de destruction auxquels les bombardements exposaient les marchandises. Les Alliés n'ayant pas accordé de sauf-conduit à ces bateaux suédois, le CICR renonça à les munir du signe de la Croix-Rouge et à les faire accompagner par des agents convoyeurs, car il ne pouvait, dans ces conditions, assumer la responsabilité de ce service. En revanche, ses délégués contrôlaient le chargement et la réception des marchandises, ainsi que leur réexpédition dans les camps d'Allemagne. Le Gouvernement suédois demanda du moins que les cargos fussent peints en blanc, et que les départs fussent notifiés d'avance par le CICR aux représentants diplomatiques britanniques et soviétiques à Stockholm. Faute de sauf-conduit, il se contenta d'une déclaration des belligérants confirmant que les navires seraient respectés dans la mesure du possible.

Malgré ces garanties limitées, les bateaux suédois firent, jusqu'à l'armistice, 27 voyages sans aucun accident. A la fin d'avril, deux d'entre eux purent ramener de Lübeck un millier de personnes libérées des camps de concentration. Quelque temps après la fin des hostilités, le service de Lübeck fut interrompu, mais la délégation du CICR à Göteborg resta en fonction, à la demande des Croix-Rouges intéressées, pour collaborer avec elles à la liquidation des stocks. Ceux-ci furent expédiés par ses soins en France, en Belgique, en Finlande, en Pologne et en Allemagne.

7. Tentative de création d'une ligne dans le Proche-Orient.

L'occupation des Balkans par les armées de l'Axe rendit les communications avec le Proche-Orient difficiles et précaires. Il en résulta des retards considérables et des pertes pour les colis expédiés aux prisonniers de guerre et aux internés civils de l'Axe dans les pays d'outre-mer, ainsi que pour les marchandises provenant de l'Inde, d'Egypte, de Turquie et de Syrie. Afin de remédier à cette situation et de faciliter l'envoi de secours urgents à 3000 prisonniers britanniques retenus en Grèce, le CICR essaya d'établir entre la Turquie et l'Adriatique une liaison maritime semblable à celle qui existait déjà entre Lisbonne et Marseille. Après quelques hésitations, les belligérants lui donnèrent, au début de 1942, leur adhésion de principe. Malheureusement, aucun des navires qu'il voulait affecter à ce service n'obtint l'agrément de tous les Gouvernements intéressés, et comme les communications ferroviaires s'étaient rétablies entre temps, ce projet n'offrait plus d'intérêt et fut abandonné.

8. Tentative de création d'une ligne en Extrême-Orient.

Les efforts déployés par le CICR pour organiser l'envoi par mer des secours aux prisonniers alliés en mains japonaises, ont été exposés dans le premier volume de ce Rapport, au chapitre traitant de l'ensemble des problèmes de guerre en Extrême-Orient.

9. *Transports maritimes de secours destinés à la population civile.*

Les résultats obtenus par le CICR dans le domaine du transport maritime des secours en faveur des populations civiles sont exposés au chapitre 2 de la quatrième partie de ce Rapport, où l'on trouvera notamment des détails sur les transports de Turquie, d'Egypte et de Palestine en Grèce, de Lisbonne aux Iles de la Manche et aux Pays-Bas, et enfin de Turquie au Dodécanèse.

Chapitre 2

Transports ferroviaires

Jusqu'au milieu de 1940, les transports par chemin de fer avaient fonctionné normalement en Europe occidentale et centrale, de sorte que les secours destinés aux prisonniers de guerre et internés civils des deux camps pouvaient leur parvenir, à travers les pays belligérants, par la voie postale ordinaire. Tel était le cas, en particulier, des colis postaux expédiés de tous les continents aux prisonniers de guerre polonais, ainsi qu'aux prisonniers de guerre et internés civils français et britanniques en Allemagne.

Mais après l'occupation par les forces allemandes, en 1940, de la Norvège, de la Belgique, de la Hollande et d'une partie de la France, puis, en 1941, de la Yougoslavie et de la Grèce, le nombre des prisonniers s'accrut dans des proportions considérables. Le CICR dut alors s'employer directement à résoudre les problèmes que posait le transport par rail des secours collectifs et individuels nécessaires à de pareilles masses d'hommes.

La question des envois nominatifs et spécialement des colis familiaux sera traitée plus loin, car durant toute la guerre, ces envois se firent principalement par la voie postale ordinaire et le CICR n'eut donc pas à s'en occuper. Il entreprit, en revanche, de nombreuses démarches pour assurer l'expédition des colis nominatifs groupés en sacs postaux ou en caisses, des colis anonymes (c'est-à-dire sans destinataire désigné) et des marchandises en vrac.

Jusqu'au début de 1944, les réseaux allemands et français restèrent à peu près intacts, mais les réquisitions des Autorités militaires allemandes en Allemagne et dans les pays occupés

causèrent une pénurie de matériel roulant. C'est pourquoi, par exemple, le train civil qui, dès l'armistice franco-allemand, devait relier quotidiennement Hendaye à Paris, ne circula jamais. En fait, cette ligne ne fut régulièrement utilisée que pour les transports militaires. Par suite, elle était également accessible aux colis postaux envoyés par les soins de la poste de campagne aux prisonniers allemands détenus dans l'Empire britannique, mais l'inverse n'était pas admis. Les secours fournis par les Croix-Rouges britannique, américaine, argentine, brésilienne, canadienne, etc., au bénéfice des prisonniers alliés durent donc emprunter une autre voie, proposée dès 1940 par le CICR : de Lisbonne, ils étaient acheminés par mer à Marseille ou à Gênes, et de là en Suisse par rail. Cette ligne maritime fut de plus en plus employée jusqu'à la fin des hostilités, sauf durant quelques mois en 1944, après le débarquement des Alliés sur la Côte d'Azur.

Le transport des secours en faveur des prisonniers de guerre en Europe dépendait pour une grande part des chemins de fer français, italiens, suisses, allemands, hongrois et balkaniques. Or, le personnel fit partout preuve, dans des conditions souvent fort pénibles, d'un dévouement qui lui valut la reconnaissance du CICR et des donateurs.

Les multiples problèmes soulevés par les transports ferroviaires seront groupés sous les quatre rubriques suivantes :

- a) Organisation des transports ;
- b) Pénurie de matériel roulant ;
- c) Application de la franchise des transports ;
- d) Spoliations, accidents et vols.

a) *Organisation des transports.*

Le CICR commença par confier à des maisons de transports internationaux l'accomplissement des formalités qu'exigeaient la réception et l'expédition des marchandises envoyées aux prisonniers par son intermédiaire. Mais au bout de quelques mois, ce système se révéla trop coûteux. C'est pourquoi, sans s'interdire absolument de faire appel à des transitaires interna-

tionaux, le CICR organisa son propre service d'expédition. Comme celui-ci n'était pas une entreprise commerciale, les frais étaient considérablement réduits (ils ne furent que de 4,5 ct. par kilo de 1942 à 1946), et surtout les envois destinés aux prisonniers de guerre et aux internés de toutes catégories pouvaient ainsi bénéficier des priviléges accordés au CICR.

Après avoir créé un Service central des transports ferroviaires, le CICR institua bientôt des services analogues auprès de certaines délégations, dont un ou plusieurs employés étaient spécialement chargés des formalités concernant les transports. Quant aux délégations qui n'avaient qu'occasionnellement des obligations de ce genre, elles continuèrent à collaborer avec les maisons de transports internationaux établies sur place.

b) *Pénurie de wagons.*

Les envois de secours exigeaient des wagons couverts et en bon état, d'une capacité de chargement de 7 à 20 tonnes et pouvant rouler sur tout le réseau européen. Comme les marchandises arrivaient de façon irrégulière en Suisse, les demandes de matériel roulant ne pouvaient être entièrement satisfaites dans les délais voulus. Dès le début, l'activité de secours souffrit donc d'une pénurie chronique de wagons.

La Suisse, en vertu de sa neutralité, n'admit bientôt plus que les wagons des Chemins de fer fédéraux suisses fussent envoyés isolément à l'étranger. Elle refusa également de mettre une ou plusieurs rames de wagons à la disposition du CICR, qui lui proposa alors d'accorder du matériel roulant à la « Fondation pour les transports de la Croix-Rouge ». Les Chemins de fer fédéraux, d'entente avec le Gouvernement suisse, répondirent de nouveau négativement, mais promirent qu'en cas d'échec des démarches faites auprès de la Société nationale des chemins de fer français et des Chemins de fer de l'Etat italien, ils envisageraient de concéder temporairement au CICR des wagons suisses stationnés à Marseille ou à Gênes.

D'autre part, il n'était pas possible d'obtenir en suffisance, ni des wagons français et italiens lors de l'arrivée des bateaux de la Croix-Rouge à Marseille et à Gênes, ni des wagons alle-

mands pour transporter les secours de Suisse dans les camps de prisonniers en Allemagne. N'ayant aucun moyen de remédier à cette situation de façon durable, le CICR fut réduit à intervenir continuellement auprès des diverses administrations ferroviaires, et malgré ses efforts, son activité de secours se trouva plus d'une fois gravement menacée. On peut, à cet égard, distinguer trois périodes de crise aiguë.

1. La première crise débuta au cours de l'hiver 1940-41 et se prolongea jusqu'au printemps ; elle affecta le trafic de Marseille à Genève et celui de Singen vers l'intérieur de l'Allemagne. Lorsque les difficultés d'organisation qui l'avaient provoquée eurent été surmontées, le volume des transports redevint assez régulier à partir de l'hiver 1942-1943, avec les moyennes mensuelles suivantes : 1000 à 1800 wagons reçus ; 1000 à 1200 wagons expédiés en Allemagne et 100 à 300 autres dirigés vers l'Italie et les pays balkaniques.

Comme la majeure partie des secours confiés au CICR devaient prendre le chemin de l'Allemagne, le service d'expédition de la gare-frontière de Singen avait une importance particulière. Les questions techniques le concernant furent définitivement réglées, d'entente avec la Croix-Rouge allemande, en septembre et octobre 1943. La direction des Chemins de fer du Reich communiqua alors officiellement que l'acheminement des marchandises se ferait dans 16 secteurs du réseau ferroviaire allemand. Le CICR dut, en conséquence, créer un service de groupage, car lorsqu'un envoi n'était pas assez considérable pour justifier l'expédition d'un wagon entier à un seul camp, les Chemins de fer allemands admettaient que des envois destinés à plusieurs camps se trouvant dans un même secteur fussent chargés sur un seul wagon, dont le poids ne devait pas être inférieur à 5 tonnes. En ce cas, les adresses devaient toutes figurer sur la lettre de voiture et la déclaration de douane ; les différents lots étaient marqués de manière que leur déchargement séparé pût se faire sans difficulté.

Tous les colis d'un wagon étaient numérotés selon un système permettant au CICR d'établir des statistiques.

Le 12 et le 25 de chaque mois, un programme d'expéditions

pour la quinzaine suivante devait être remis à la Direction des chemins de fer allemands. Mais comme les marchandises arrivaient irrégulièrement en Suisse, le CICR indiquait à part, dans ce programme, les expéditions qui étaient « certaines » et celles qui n'étaient que « probables » ou « douteuses ». Le chargement des wagons se faisait évidemment selon les prescriptions des douanes suisses. Un acquit-à-caution devait être établi pour chaque envoi ; le scellé des wagons était numéroté et reporté sur ce document.

On procédait de la même manière pour les wagons dits de groupage, contenant des « envois de détail », c'est-à-dire destinés à plus de deux ou trois camps. Les colis de ce genre étaient groupés dans un wagon adressé à la gare allemande de Singen, où ils étaient transbordés pour être expédiés directement aux destinataires. Ce système, quoique moins sûr que les précédents, était seul applicable au ravitaillement des groupes isolés de prisonniers, qui ne pouvaient pas recevoir des secours par l'intermédiaire d'un grand camp.

Aucun wagon de groupage ne pouvait partir sans que le service d'expéditions du CICR eût rempli une lettre de voiture pour Singen, et d'autres pour toutes les directions différentes que prenaient les « envois de détail » à partir de cette gare. Le nombre des lettres de voiture nécessaires pouvait s'élever ainsi à 20 ou 30, sans parler des déclarations de douane, des listes de marchandises, etc. (en tout, 11 documents par envoi). Des formules spéciales furent adoptées, d'entente avec les douanes et les chemins de fer suisses et allemands. Un accord fut conclu avec les Chemins de fer fédéraux suisses pour régler le chargement des wagons dans les entrepôts, car il était fréquent que les wagons dussent être chargés successivement dans quatre ou cinq entrepôts, par exemple à Genève-Cornavin pour les médicaments, à Genève-La Renfile pour les vêtements provenant de France, à Vallorbe pour les vivres provenant d'outre-mer, à Biel pour les articles de toilette qui y étaient triés.

Les « envois de détail » furent maintenus jusqu'en été 1944, c'est-à-dire aussi longtemps que les trains purent circuler normalement en Allemagne. Plus tard, ils subirent des pertes si considérables qu'on dut y renoncer.

La standardisation des secours d'outre-mer permit toujours davantage de charger sur les mêmes wagons des marchandises destinées à des prisonniers de guerre de plusieurs nationalités ; on évitait ainsi les chargements multiples et l'envoi de caisses séparées à de petits groupes de prisonniers.

Les expéditions du CICR s'effectuaient selon six modalités distinctes dont voici les caractéristiques essentielles :

- a) *Les wagons complets, à chargement unique ou multiple* contenaient des marchandises destinées à des prisonniers d'une seule nationalité et se trouvant dans le même camp (y compris les détachements de travailleurs, les infirmeries et les hôpitaux qui en dépendaient). Ce système, le plus sûr de tous, était employé autant que possible.
- b) *Les wagons combinés, à chargement unique* étaient scellés ; ils contenaient des marchandises chargées dans un seul entrepôt, et destinées à des prisonniers de plusieurs nationalités se trouvant dans un même camp.
- c) *Les wagons combinés, à chargement multiple* étaient scellés ; ils contenaient des marchandises chargées dans plusieurs entrepôts, et destinées à des prisonniers de différentes nationalités se trouvant dans un même camp.
- d) *Les wagons combinés, à parcours indirect et à chargement unique*, restaient scellés jusqu'au premier lieu de destination ; ils contenaient des marchandises chargées dans un seul entrepôt, et destinées à des prisonniers de différentes nationalités se trouvant dans deux ou trois camps d'un même secteur ferroviaire.
- e) *Les wagons combinés, à parcours indirect et à chargement multiple* restaient scellés jusqu'au premier lieu de destination ; ils contenaient des marchandises chargées dans plusieurs entrepôts, et destinées à des prisonniers de différentes nationalités se trouvant dans deux ou trois camps d'un même secteur ferroviaire.
- f) *Les wagons de groupage* étaient envoyés à Singen et contenaient des « envois de détail ». On ne recourait à ce système qu'en dernier ressort.

Les modalités ci-dessus furent également appliquées, avec quelques modifications, aux envois en Italie et dans d'autres pays. Elles permirent d'utiliser au maximum le matériel roulant disponible.

2. En 1943, les transports ferroviaires du CICR passèrent par une deuxième crise. Il s'agissait surtout des transports vers l'Allemagne. Jusque là, on avait pu obtenir de nombreux wagons allemands et passablement de wagons italiens, français ou autres, grâce surtout à l'intensité du trafic commercial entre l'Allemagne et l'Italie, par le Brenner et le Gothard. En effet, les Chemins de fer fédéraux suisses pouvaient notamment mettre à la disposition du CICR les wagons allemands revenant vides d'Italie, par la ligne du Gothard. Mais au printemps 1943 déjà, des difficultés surgirent à la suite du bombardement des gares de Milan, de Bologne, de Vérone et de Rome. Puis, après la capitulation de l'Italie, les wagons allemands traversant la Suisse se firent de plus en plus rares, et les wagons italiens manquèrent complètement. Or, jamais le CICR n'avait eu un aussi grand besoin de matériel roulant qu'à cette époque où affluaient en Allemagne des milliers de prisonniers alliés transférés d'Italie.

Lors d'une conférence tenue à Berne, en novembre 1943, on constata qu'à elle seule, l'expédition des colis de Noël à tous les prisonniers alliés en Allemagne exigeait 1300 wagons, tandis que les Chemins de fer fédéraux n'en pouvaient fournir que quelques dizaines. Devant la gravité de cette situation, le CICR engagea les Croix-Rouges alliées à contribuer par des livraisons de matériel roulant au maintien des transports de secours pour les prisonniers alliés. D'ailleurs, il avait déjà fait des suggestions semblables, d'abord en 1940 à la Croix-Rouge britannique au moment où celle-ci établissait son programme de secours, puis en 1941 lorsqu'il conseilla au représentant de la Croix-Rouge américaine de prévoir l'envoi de wagons américains pour le cas où les secours des Etats-Unis arriveraient en plus grande abondance.

Les avertissements de 1943 au sujet d'un effondrement éventuel des transports ferroviaires en Allemagne, ne pouvaient

avoir qu'un caractère officieux, le CICR n'ayant pas qualité pour se prononcer sur l'issue de la guerre. On dut donc se contenter d'intervenir verbalement auprès des Sociétés de la Croix-Rouge britannique, américaine et canadienne. A ces trois importantes donatrices, un représentant du CICR envoyé en mission spéciale proposa d'envisager la fourniture de wagons et de camions pour le jour où les moyens de transports de la Puissance détentrice feraient totalement défaut.

Ces négociations échouèrent, de sorte que, comme auparavant, le CICR ne put disposer que du matériel roulant allemand. Il est vrai que la confusion due à l'armistice en Italie ne fut que momentanée, et que la situation s'améliora quelque peu à la fin de 1943 ; mais le plan de ravitaillement des prisonniers n'en subit pas moins des retards qui, de novembre 1943 à juillet 1944, étaient en moyenne de deux mois. D'ailleurs, ces retards purent être rattrapés par la suite, car les arrivages d'outre-mer cessèrent complètement de juin à octobre en raison du débarquement allié en France¹, tandis que les expéditions de Suisse en Allemagne continuèrent de juin à novembre avec une moyenne mensuelle d'environ 900 wagons.

3. En novembre 1944, survint une troisième crise des transports ferroviaires, qui dura jusqu'à la fin des hostilités. Pendant cette période, les bombardements toujours plus intenses du réseau allemand, et en particulier ceux qui atteignirent les gares de triage de Cassel, de Leipzig, de Berlin et de Munich immobilisèrent ou détruisirent des wagons par dizaines de milliers, et causèrent en outre la perte d'envois se trouvant en transit dans ces gares. Les conséquences ne tardèrent pas à s'en faire sentir à Genève : faute de matériel roulant, les expéditions diminuèrent rapidement et, en décembre 1944, accusèrent un retard de 1700 wagons. Or, depuis octobre, les marchandises d'outre-mer arrivaient de nouveau en Suisse, par les ports de Toulon et de Marseille, hâtivement remis en état. La ligne de Marseille à Genève, par Lyon, se trouva ainsi embouteillée, d'autant plus que cinq bateaux avaient été déchargés en même

¹ Voir page 168.

temps à Marseille. En Suisse même, les entrepôts étaient encombrés, et l'on avait peine à en trouver de nouveaux pour recevoir cette masse de marchandises affluent dans des wagons américains, lesquels devaient retourner en France 24 heures au plus tard après leur arrivée.

D'autre part, la situation des prisonniers de guerre et internés civils alliés en Allemagne empirait de jour en jour, car ils étaient évacués des régions frontières vers l'intérieur du pays, à la suite des offensives concentriques dont le Reich était l'objet. Le CICR envoya alors un de ses représentants en mission spéciale à Berlin : il voulait faire un ultime effort pour obtenir le plus grand nombre possible de wagons allemands. En décembre 1944, la direction de la « Reichsbahn » lui promit d'en mettre immédiatement 1000 à sa disposition. Mais malgré l'indéniable bonne volonté dont elles firent preuve en cette occasion, les Autorités compétentes furent dans l'impossibilité matérielle de tenir cet engagement : au lieu d'un millier de wagons, elles n'en livrèrent que quelques dizaines.

Toutefois, les démarches antérieures du CICR auprès des Croix-Rouges britannique, américaine et canadienne avaient porté leurs fruits, d'autant plus que les Gouvernements alliés sentaient la nécessité d'agir d'urgence pour sauver la vie de leurs prisonniers en Allemagne. Ces Croix-Rouges et ces Gouvernements décidèrent, d'entente avec la Section des transports du Haut Commandement allié, de fournir du matériel roulant au CICR : les Croix-Rouges américaine, canadienne et polonaise se chargèrent d'envoyer des camions¹, tandis que les Gouvernements français et belge promettaient des wagons.

Le CICR établit alors un plan, en tenant compte de la nationalité et de l'effectif des prisonniers de guerre en Allemagne, du rythme de distribution prescrit par les donateurs et des stocks disponibles en Suisse. Il demanda à pouvoir disposer d'au moins 2460 wagons à partir de la fin de décembre 1944 ou du début de janvier 1945. En février 1945, les Chemins de fer français fournirent 247 wagons, et les Chemins de fer belges 71 wagons, au lieu des premiers contingents de 300 et 100

¹ Voir à ce sujet, page 198.

wagons qu'ils avaient promis respectivement. Le complément était prévu pour mars, mais entre temps, les événements se précipitèrent, et le CICR ne pouvait de toute manière plus utiliser la totalité des wagons qu'il avait précédemment réclamés.

A propos des wagons fournis par les Gouvernements français et belge, il convient de parler des trains-blocs.

En 1942, des stocks français importants se trouvaient en souffrance à Lisbonne, et le CICR, ainsi que la Croix-Rouge et le Gouvernement français envisagèrent de les faire parvenir aux prisonniers de guerre en Allemagne à l'aide de trains-blocs. Le représentant de la Croix-Rouge française à Lisbonne constitua donc, d'entente avec la délégation du CICR dans cette ville, des rames de 20 à 25 wagons complets à l'adresse du CICR, et organisa leur acheminement de Port-Bou à Genève. De cette manière, on put disposer en temps utile de marchandises qui auraient, sans cela, subi de forts retards à cause du manque de tonnage en Méditerranée. Seize trains-blocs firent le parcours de Lisbonne à Genève, après quoi la reprise du trafic maritime en Méditerranée permit aux intéressés de renoncer à ce système fort onéreux.

Au début de 1945, les camps du nord, de l'est, de l'ouest et du centre de l'Allemagne, ainsi que ceux de la Haute et de la Basse-Autriche, n'étaient plus accessibles par voie ferrée, parce qu'ils se trouvaient trop près des zones de guerre. Le CICR dut donc limiter ses transports ferroviaires à l'Allemagne du Sud (Bade, Wurtemberg, Bavière) et à la partie occidentale de l'Autriche (Vorarlberg et Tyrol) où, d'ailleurs, les besoins de vivres et de médicaments étaient d'autant plus grands que la Puissance détentrice y évacuait de très nombreux prisonniers et ne pouvait plus leur distribuer régulièrement les rations de base. C'est pourquoi le CICR décida d'envoyer dans ces régions des trains-blocs de 20 à 25 wagons pour les ravitailler, et aussi pour y constituer des stocks de marchandises qui, de là, pourraient être transportées par camions dans des camps situés à proximité du théâtre des opérations militaires.

Les wagons français et belges furent immatriculés par les Chemins de fer fédéraux suisses ; ils portaient les mentions

« Wagon privé, Comité international de la Croix-Rouge » et « Chargement exclusivement destiné aux PG ». Pour les distinguer des wagons allemands, en raison du danger de bombardements aériens, ces wagons furent entièrement peints en blanc ; en outre ils étaient munis du signe de la Croix-Rouge, et, avec l'autorisation du Gouvernement suisse, de la croix fédérale.

L'immatriculation du matériel roulant français et belge ayant été retardée, le CICR obtint, en février 1945, des Chemins de fer fédéraux deux rames de 50 wagons suisses permettant de former des trains-blocs en attendant que les wagons étrangers prévus pussent entrer en service.

Les 186 trains-blocs que le CICR parvint à organiser ravitaillèrent principalement :

a) le dépôt de Ratisbonne, à partir duquel les convois routiers étaient dirigés vers les camps du Wurtemberg, de Bade, ainsi que vers le nord où ils allaient à la rencontre des colonnes de prisonniers évacués de Silésie et de Saxe.

b) le Stalag VII A, à Moosburg (près de Munich), où les Autorités allemandes avaient concentré près de 100.000 prisonniers alliés.

c) le Vorarlberg et le Tyrol, où affluaient les prisonniers et les civils alliés évacués d'Italie, de Haute et de Basse-Autriche¹.

c) *Application de la franchise des transports.*

D'une façon générale, les envois du CICR aux prisonniers de guerre et, par extension, ses envois aux victimes civiles de la guerre bénéficièrent, en vertu de l'article 38 de la Convention de Genève de 1929, de la franchise des transports. Celle-ci fut accordée par les Chemins de fer fédéraux suisses, par ceux du

¹ A cet effet, le CICR créa un important dépôt de vivres à Landeck (à la sortie du tunnel de l'Arlberg) d'où les convois routiers partaient vers l'Est. Ce dépôt servit également à ravitailler les prisonniers de guerre qui y passaient en transit.

Reich et de l'Etat italien¹, ainsi que par les Chemins de fer yougoslaves, grecs et hongrois.

Dans les pays où les chemins de fer appartenaient à des compagnies privées, le problème était plus compliqué. Les négociations dont il fut l'objet auprès de la Société nationale des chemins de fer français revêtirent une importance particulière. En effet, non seulement la plupart des envois provenant de l'hémisphère occidental et destinés à l'Europe centrale devaient traverser la France, mais c'est de là qu'affluaient vers la Suisse, pour être réexpédiés aux prisonniers de guerre français en Allemagne, les secours fournis par tous les départements français. D'ailleurs, le mouvement des marchandises n'était pas moins intense en sens inverse, car le CICR acheminait, de Suisse, des secours considérables vers les camps de prisonniers alliés, d'internés civils et d'hébergés en France ; en outre, les envois qu'il transmettait de la part de la Croix-Rouge allemande à ses délégations d'outre-mer devaient pouvoir transiter à travers le territoire français.

Les Autorités allemandes avaient tout intérêt à faciliter les expéditions de secours, tant à leurs ressortissants tombés aux mains de l'ennemi qu'aux prisonniers qu'elles détenaient elles-mêmes. Aussi n'entravèrent-elles aucunement les pourparlers engagés entre le CICR et le Gouvernement de Vichy. Ce dernier, justement préoccupé du sort des prisonniers français en Allemagne, ne voulait pas non plus que les marchandises qu'il leur envoyait lui-même avec la collaboration de la Croix-Rouge française, ou qu'il recevait d'outre-mer à leur intention, fussent grevées de frais de transport. Sans rien changer au statut des chemins de fer français, il créa donc le « Comité de la Reconnaissance française », organe gouvernemental chargé de rembourser les frais de cette nature à la Société nationale des chemins de fer français. Pendant ce temps, le CICR, en sa qualité d'intermédiaire entre les belligérants et leurs prisonniers,

¹ Aucune confirmation officielle de la Direction générale des Chemins de fer italiens n'étant parvenue au CICR, ce dernier dut, pendant toutes les hostilités, mener des pourparlers avec les chefs d'arrondissements locaux et les chefs de gare, afin d'obtenir, pour chaque cas, l'application de l'article 38.

avait déjà pu faire admettre, dans ce domaine, le principe du traitement égal des prisonniers de différentes nationalités. C'est pourquoi le Gouvernement de Vichy ne fit même pas allusion à une discrimination possible, du point de vue de la franchise des transports, entre les secours destinés aux prisonniers français et ceux qui étaient expédiés d'outre-mer aux prisonniers alliés d'autres nationalités. Il se rendit compte, d'ailleurs, qu'en accordant ce privilège aux envois massifs de la Croix-Rouge britannique, il pourrait plus facilement obtenir, des Autorités du blocus, des navicerts et des landcerts pour les secours qu'il désirait se procurer outre-mer ou au Portugal en faveur des prisonniers français.

Ce n'est qu'après la fin des hostilités qu'un litige surgit à ce propos. Des quantités importantes de secours entreposés en Suisse et qui n'avaient pu prendre le chemin de l'Allemagne furent renvoyés aux donateurs. Les frais de leur transport sur les chemins de fer français furent réclamés, non pas au Comité de la Reconnaissance française, mais à la Croix-Rouge française, laquelle en demanda le remboursement au CICR. Finalement, les donateurs, avec qui ce dernier était entré en pourparlers, acceptèrent de prendre cette dépense à leur charge, puisqu'elle concernait des marchandises qu'ils avaient récupérées.

A cette occasion, le ministère de la Guerre à Paris consentit à supporter les frais de transport des secours que le CICR expédiait en France à l'intention des prisonniers de guerre allemands.

L'aspect technique des transports ferroviaires, traité au paragraphe précédent, ne concernait que les pays européens, parce que, dans les autres, où les transports continuèrent à fonctionner normalement, le CICR n'eut pas besoin d'intervenir. Il en fut différemment des questions relatives à la franchise des transports. En effet, le principe de la réciprocité exigeait que cette franchise, déjà obtenue pour les secours destinés à tous les prisonniers alliés au pouvoir de l'Axe, fût également accordée pour les envois aux prisonniers allemands et italiens, et cela même lorsqu'il s'agissait de chemins de fer privés. Ce problème ne prit de l'importance qu'en 1943, car, jusque là, les prisonniers originaires des pays de l'Axe étaient

relativement peu nombreux, et les faibles quantités de secours qui leur étaient adressés pouvaient leur parvenir par la voie postale.

Mais, en 1943, la Croix-Rouge allemande fit des envois considérables d'uniformes, de caisses de jeux, de livres, de cadeaux de Noël, etc., tandis que la Croix-Rouge italienne expédiait de grandes quantités de médicaments. Le CICR demanda alors aux Gouvernements et aux administrations des chemins de fer de Grande-Bretagne, du Canada, des Indes, de l'Afrique du Sud, de la Turquie, ainsi qu'au Gouvernement et à la Croix-Rouge des Etats-Unis, d'étendre l'application de l'article 38 à ces divers envois.

La Grande-Bretagne accorda la franchise demandée. Les Etats-Unis, dont les chemins de fer appartiennent à des Sociétés privées, firent de même, en spécifiant que les frais de transport, y compris le déchargement et le transit par le Canada, seraient remboursés par la Croix-Rouge américaine. Les Gouvernements des Dominions et des Indes britanniques déférèrent à leur tour aux vœux du CICR.

En revanche, les multiples tentatives faites pour obtenir la franchise des transports sur les chemins de fer turcs ne donnèrent malheureusement pas de résultat satisfaisant. Le transit des caisses contenant des médicaments et des colis de Noël pour les prisonniers de guerre allemands et italiens détenus en Egypte, en Palestine, aux Indes britanniques et dans d'autres régions du Proche-Orient, se heurta, dès le début, à de nombreuses difficultés. Ces secours devaient en effet, traverser la Turquie jusqu'à Mersine, d'où ils étaient acheminés par mer à leur destination, mais ils y restaient fréquemment bloqués. Lorsque les Croix-Rouges italienne et allemande eurent connaissance des retards que leurs envois subissaient de ce fait, elles renoncèrent à expédier des colis collectifs par caisses, et en revinrent au système des colis postaux.

d) *Spoliations, accidents et vols.*

Les vols et les spoliations commis au préjudice des envois de secours, bien que peu importants en proportion du volume des

secours transmis, furent néanmoins, déjà pendant les hostilités, si nombreux qu'il serait impossible et d'ailleurs fastidieux de les exposer en détail. Leur fréquence était naturellement en rapport avec les événements de guerre. Durant les périodes relativement calmes, les services du CICR et les destinataires parvenaient à exercer un contrôle plus ou moins efficace. Mais lorsque les opérations militaires bouleversaient une région qui se trouvait sur le chemin des envois de secours ou dans laquelle ils devaient être distribués, les pertes étaient inévitables, en dépit de tous les efforts. Il n'est donc pas étonnant qu'elles aient augmenté sans cesse à partir de 1940.

Les pertes causées par des vols, des spoliations ou des accidents étaient de différentes sortes.

1. Des vols pouvaient être commis par des personnes chargées de confectionner les colis, les caisses ou les balles. Ils étaient minimes pour ce qui est des marchandises expédiées par les Croix-Rouges nationales, dont les collaborateurs observaient une stricte discipline. En revanche, lorsque les dons provenaient d'institutions moins bien organisées ou de pays appauvris par la guerre, la comparaison des poids indiqués par les donateurs avec ceux des marchandises reçues décelait en général des manquants assez importants.

2. Des vols se produisaient aussi au cours des transports par chemin de fer ou par la voie postale ordinaire. Ils se multiplièrent de 1941 à 1945, au fur et à mesure que certaines denrées devenaient plus rares dans les pays expéditeurs.

3. Des marchandises furent volées ou endommagées dans des ports d'expédition. Ces pertes étaient relativement faibles parce que les ports en question étaient généralement sous le contrôle des Autorités militaires.

4. Il en fut de même pour les pertes subies au cours des transports maritimes, et qui, d'ailleurs, étaient généralement dues à des accidents plutôt qu'à des vols.

5. Les risques étaient au contraire plus grands lors du déchargement dans les ports, surtout lorsque les installations avaient été endommagées ou détruites par les bombardements, ce qui rendait la surveillance moins aisée.

6. Les vols de marchandises transitant dans les pays neutres étaient insignifiants.

7. Les vols, les spoliations et les confiscations dans les pays détenteurs posaient des problèmes délicats. Chaque fois qu'un manquant était constaté par l'homme de confiance ou par un prisonnier, il donnait lieu à d'interminables discussions. Il était en effet difficile d'identifier les auteurs de ces vols, qui avaient pu être commis en maints endroits, à savoir :

a) le plus souvent lors du transport par chemin de fer dans le pays détenteur ;

b) lors du stationnement et de l'ouverture d'un wagon à la gare de destination d'un camp principal ;

c) lors du déchargement et de l'emmagasinage dans des locaux plus ou moins bien aménagés, et situés ordinairement à une certaine distance de ce camp ;

d) lors du transport vers une annexe du camp, un hôpital, etc. ;

e) lors du transport vers un détachement de travail (de nombreux camps comptaient plusieurs centaines de ces détachements, et l'un en possédait même 1400) ;

f) au lieu de destination, où des vols pouvaient être commis par des camarades des bénéficiaires ou par des gardiens.

L'intervention du CICR n'apportait en général aucune lumière quand il s'agissait d'un vol isolé. Elle ne donnait un résultat positif que s'il pouvait être établi que la perte s'était produite lors d'un transport ferroviaire, car les chemins de fer en étaient alors responsables, et devaient rembourser la valeur des marchandises perdues.

Ce n'est que dans les cas de vols répétés que l'enquête avait quelque chance d'aboutir. Le pointage du contenu des wagons, du poids et du nombre des colis lors de l'expédition, ainsi que le contrôle opéré, à l'arrivée, par l'homme de confiance, un chef de gare ou le destinataire individuel, permettaient parfois de déterminer au moins l'endroit où se produisaient les pertes, et souvent l'on réussissait à les diminuer ou même à les supprimer par des mesures de sécurité appropriées.

Le CICR n'avait que deux moyens de constater les pertes :

- a) en comparant le poids des marchandises reçues à celui des marchandises annoncées ;
- b) en pointant les accusés de réception des hommes de confiance ou des destinataires individuels.

Du 1^{er} janvier 1942 (début des statistiques de ce genre) jusqu'en février 1945 (date à laquelle les expéditions par nationalités furent remplacées par les expéditions dites « pooling »), le CICR reçut 91,885% des quittances pour les marchandises envoyées dans les pays belligérants. Durant cette période, le pourcentage des quittances non rentrées s'élevait donc à 8,115% alors qu'il n'était que de 0,48% en 1941 : cette forte augmentation est imputable surtout à la situation de plus en plus troublée de l'Europe à la fin de la guerre.

La proportion de 8,115% représente le maximum absolu des quittances non rentrées. Mais l'on peut supposer qu'un certain nombre de formules de quittance (qui étaient jointes aux lettres de voiture et aux déclarations de douane) ne parvinrent pas aux destinataires, et que d'autres, une fois signées, se perdirent en route. Ainsi, les manquants réels ne doivent pas avoir dépassé 4 à 5%. D'ailleurs, les transferts de prisonniers ou de camps entiers, et la récupération d'envois qui n'étaient que partiellement pillés empêchaient également le CICR de faire des constatations précises.

De toute façon, les conclusions suivantes se dégagent des faits ci-dessus :

1. La pénurie de marchandises due à l'état de guerre, et les risques auxquels les transports étaient exposés dans les pays belligérants, en raison notamment des opérations militaires, rendirent les pertes inévitables. Celles-ci varièrent de 1 à 10% selon les époques et les conditions dans lesquelles les secours purent être acheminés et distribués.

2. Le pourcentage des pertes demeurait relativement bas, lorsqu'il s'agissait d'envois collectifs, par wagons complets et plombés, de caisses ou de colis standardisés. Il fut en revanche beaucoup plus élevé pour les envois individuels dont le contrôle était plus difficile à cause de la diversité des emballages et des adresses.

3. Le CICR informa régulièrement les donateurs des pertes qu'ils subissaient, et attirait également leur attention sur les risques de perte. De plus, il les avisait quand les manquants excédaient 10% dans un pays déterminé, et leur demandait s'ils désiraient malgré tout poursuivre leurs envois à leurs risques et périls. En général, les donateurs répondirent par l'affirmative.

TRANSPORT DES DONS PAR LA VOIE POSTALE

Bien que les questions relatives à l'acheminement des colis postaux aient été souvent posées et résolues en même temps que celles qui concernaient le courrier postal en général, elles présentaient aussi des difficultés spéciales. Ce sont les seules dont il sera tenu compte ici.

L'acheminement des colis postaux destinés aux prisonniers et internés civils est un des problèmes les plus importants dont le CICR ait eu à s'occuper dès le début de la guerre, d'abord parce que la voie postale permettait de distribuer facilement et rapidement des colis portant des adresses nominatives, et ensuite parce que la transmission des colis postaux en franchise était garantie par la Convention postale universelle, signée au Caire en 1935. Mais celle-ci ne prévoyait évidemment pas les problèmes techniques posés par les envois massifs de secours adressés aux prisonniers de guerre en vertu de l'article 38 de la Convention de Genève, problèmes que le CICR ne pouvait résoudre qu'en collaboration étroite avec les administrations postales nationales faisant partie de l'Union postale universelle.

Le trafic postal direct est, cela va de soi, interrompu entre deux pays belligérants. Mais comme la transmission des secours était garantie aux prisonniers de guerre, et que, par la suite, la plupart des catégories d'internés civils en bénéficièrent également, les administrations postales des pays en guerre tâchèrent de maintenir le trafic régulier par l'intermédiaire des administrations postales des pays neutres. Le transport des colis postaux sur le continent européen dépendait ainsi, en grande partie, du Portugal, de la Suisse et de la Turquie.

Après l'armistice franco-allemand de 1940, le CICR dut s'employer à rétablir le trafic postal du Portugal en Suisse. Il importait, en effet, d'acheminer de Lisbonne vers l'Allemagne et l'Italie les colis postaux qui s'étaient accumulés au « General Post Office » britannique. Afin de conserver le plus possible à ces envois les avantages de la transmission postale, on décida de procéder de la façon suivante :

Les colis se trouvant en souffrance à Lisbonne étaient remis, dans des sacs postaux, à la délégation du CICR par le « General Post Office ». Ils sortaient ainsi temporairement du circuit postal et, d'entente avec la Croix-Rouge britannique, étaient expédiés à Marseille d'où la délégation du CICR les acheminait vers la Suisse dans les mêmes conditions que les envois non postaux, mais en employant les formules postales au lieu des lettres de voiture ordinaires. Parvenus en Suisse, ils rentraient alors tout à fait dans le circuit postal international, car l'Administration suisse des PTT les prenait en charge pour les réexpédier, par la voie postale habituelle, en Allemagne et en Italie. Ce trafic semi-postal fut maintenu jusqu'au moment où, en décembre 1944, le réseau ferroviaire allemand eut été rendu inutilisable par les bombardements de l'aviation alliée.

Cette voie de communication de l'Ouest vers le Centre de l'Europe fut utilisée d'abord pour les envois massifs du « General Post Office » britannique, puis pour ceux de l'hémisphère occidental (Canada, Etats-Unis, Amérique latine et Côte occidentale de l'Afrique), à savoir 3 à 4 mille sacs postaux par mois. En revanche, les colis postaux expédiés d'Afrique du Nord en Europe continuèrent à emprunter la voie maritime reliant les colonies françaises à la métropole, qui fut desservie assez régulièrement jusqu'au débarquement allié de novembre 1942¹.

Du transit postal par la Turquie dépendaient les envois de colis postaux en direction ou en provenance du Sud-Est de l'Europe, du Proche-Orient et des Indes britanniques. Cette voie était utilisée dans les deux sens. D'une part, il s'agissait d'assurer l'acheminement des colis envoyés d'Italie et d'Alle-

¹ Dès le mois de décembre 1944, le CICR put acheminer, par ses propres moyens, de Genève à Toulon, les colis postaux pour les prisonniers de guerre allemands détenus en Afrique du Nord.

magne aux prisonniers de guerre et internés civils se trouvant en Egypte, en Palestine, en Afrique orientale et aux Indes britanniques. D'autre part, les organisations alliées en Egypte, en Syrie, en Palestine et en Turquie devaient pouvoir faire parvenir des secours aux prisonniers de guerre et internés civils détenus en Italie et en Allemagne. Les administrations postales expédièrent des quantités considérables de marchandises par cette voie, qui fut coupée, durant quelques mois, en 1941, à cause des opérations militaires dans les Balkans, puis rétablie provisoirement et enfin rendue au trafic régulier d'octobre 1941 jusqu'en été 1944.

Grâce aux quittances et aux rapports qui lui étaient adressés par les hommes de confiance, le CICR était à même de contrôler directement les envois collectifs acheminés par ses soins. Au contraire, le contrôle de l'arrivée des colis postaux dans les camps, les hôpitaux et les prisons ne pouvait être qu'indirect, et se bornait à un pointage des accusés de réception individuels joints à ces colis. A la demande du CICR, les Croix-Rouges nationales lui communiquaient régulièrement des statistiques indiquant le nombre et parfois les numéros de leurs expéditions, ainsi que le pourcentage des accusés de réception renvoyés dans des délais normaux. De la sorte, il était en mesure d'intervenir lorsque les retards et les pertes dépassaient une proportion considérée comme normale en temps de guerre. Les retards étaient imputables soit à des embouteillages dans les ports tels que Lisbonne, Alep et Mersine¹, soit à la surcharge des bureaux de la censure. Dans le premier cas, le CICR obtenait en général une amélioration en s'adressant aux propriétaires ou aux affréteurs de navires, ainsi qu'aux Gouvernements susceptibles de mettre du tonnage à sa disposition. Mais dans le second cas, il devait se contenter de faire des recommandations à la Puissance détentrice. Quant au problème des vols, il était plus compliqué encore, comme on l'a vu plus haut².

¹ Le trajet Istanbul-Alep fut abandonné en avril 1943 au profit de la ligne Istanbul-Mersine.

² Les envois de colis postaux étaient d'autant plus difficiles à contrôler que leur acheminement en franchise ne comportait ni bordereaux individuels, ni inscriptions postales. De la sorte, aucune enquête individuelle n'était possible en ce qui les concernait.

Chapitre 3

Transports routiers

1. Aperçu général.

Les actions de secours dépendirent, non seulement des transports maritimes et ferroviaires, mais aussi des transports routiers. Ceux-ci devinrent même un problème essentiel après le débarquement des Alliés en France. Alors que tout était désorganisé, il fallut, en quelques semaines, créer entièrement un système de transport permettant de ravitailler les millions de personnes détenues en Allemagne et menacées de mourir de faim dans les camps ou sur les routes. Or, les colonnes de camions étaient, avec les trains-blocs, le seul moyen dont le CICR pût disposer pour les atteindre. Avant cette époque, cependant, il avait déjà exercé, dans ce domaine, une certaine activité dont il faut brièvement rendre compte.

Portugal-Suisse. — Dès l'occupation de la France, et jusqu'à la libération de celle-ci, le CICR examina à plusieurs reprises la possibilité d'établir une liaison par route avec Lisbonne. Il y renonça cependant, parce que les navires du CICR en service entre Lisbonne et Marseille suffisaient aux besoins. D'ailleurs, des transports par camions entre le Portugal et la Suisse se seraient heurtés à de nombreuses difficultés et auraient coûté fort cher, de sorte qu'il était préférable de les réservier pour le cas où les autres voies deviendraient impraticables.

Italie. — Après que l'Italie eut signé un armistice avec les Alliés, l'acheminement des secours vers le nord et le centre du pays, encore au pouvoir de l'Axe, devint très précaire. Il aurait

fallu des camions aux délégations du CICR à Rome et à Ponte San Pietro (près de Milan) pour distribuer des secours dans les camps. Au lieu d'envoyer des véhicules de Suisse ou d'en acheter en Italie, le CICR en demanda d'abord aux Autorités militaires allemandes, responsables du ravitaillement des prisonniers. Puis, sa démarche étant demeurée sans résultat, il se préparait, en avril 1944, à expédier des camions de vivres à Rome, lorsque le Commandement allemand s'y opposa. Il dut alors se contenter de fournir une remorque à sa délégation de Ponte San Pietro, qui disposait déjà d'une voiture, et ce n'est qu'un an plus tard que les délégations susdites reçurent les véhicules qui leur étaient nécessaires.

Grèce. — En Grèce, la délégation du CICR avait également besoin de camions pour distribuer des secours aux prisonniers alliés et aux invalides de l'armée grecque, mais elle ne pouvait les prélever sur le parc de véhicules dont disposait la Commission de gestion pour le ravitaillement de la population civile¹. Le CICR s'adressa alors au « Greek War Relief » à New-York, qui envoya, du Canada, quatre camions destinés exclusivement à l'activité propre de la délégation du CICR. Celle-ci les restitua au « Greek War Relief » à Athènes, lorsqu'ils eurent cessé de lui être utiles.

France et Allemagne. — On verra plus loin que des démarches entreprises par le CICR dans l'intention d'assurer le transport par route, de la Méditerranée en Suisse, des secours d'outre-mer, lui permirent de constituer un vaste parc de camions, et que ceux-ci furent finalement employés, en 1945, au ravitaillement des camps en Allemagne. Mais un service routier de ce genre avait été envisagé en 1943 déjà, lorsque le réseau ferroviaire allemand commença à se trouver en mauvais état. En mai 1943, à la requête de la Croix-Rouge britannique, le CICR demanda au Gouvernement allemand s'il autoriserait le transport des secours au moyen de camions conduits par un personnel suisse.

On se proposait d'établir un dépôt de vivres à Singen, sur territoire allemand, et un parc de camions en Suisse. Les mar-

¹ Voir Partie IV, chapitre 2, § 9.

chandises auraient été transportées par rail jusqu'à Singen, et les camions, à la fin de chaque voyage, auraient été revisés en Suisse avant d'aller prendre un nouveau chargement à Singen. Ce service devait assurer en partie le ravitaillement des camps dans un rayon de 500 km.

Le CICR demanda des camions à la Croix-Rouge britannique, et envoya un délégué en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis pour discuter cette question avec les Croix-Rouges britannique et américaine. En attendant, il sollicita du Commandement de l'armée suisse l'autorisation d'employer des camions suisses. Il demanda, en outre, l'agrément du Reich. On comptait que, pour sa part, celui-ci fournirait le carburant, en compensation de l'économie de wagons qu'il ferait de la sorte. Mais le Commandement allemand avisa le CICR qu'il ne disposait pas d'huile et de carburant pour ces transports ; il fallut donc chercher d'autres solutions.

2. *Remise du matériel au CICR.*

A. *Camions.*

Prévoyant une suspension du trafic ferroviaire dans la vallée du Rhône, le CICR se mit en rapport, au mois de mai 1944, avec la Croix-Rouge américaine pour obtenir l'envoi de camions en Europe, et pria la Légation des Etats-Unis à Berne d'appuyer cette démarche. Peu après, le « Ministry of Economic Warfare » exprima le désir qu'un service de camions fût organisé entre le Portugal et la Suisse. Le CICR adressa alors à la Croix-Rouge américaine une demande ferme de 30 camions. Celle-ci fut bien accueillie par la Croix-Rouge américaine, qui conseilla toutefois de recourir provisoirement à des camions suisses ou espagnols pour lesquels les Etats-Unis fourniraient les pneus, l'essence et l'huile. Le CICR sollicita donc du Gouvernement espagnol la cession temporaire d'une cinquantaine de camions et un prêt d'essence. Mais ni l'Espagne ni la Suisse ne purent mettre des camions à sa disposition.

Pendant ce temps, des marchandises destinées à la Suisse et au CICR étaient déjà restées en souffrance entre Marseille et Genève, et le CICR s'entendit avec les Autorités suisses

pour les amener à Genève. On aurait voulu en faire autant pour des colis entreposés à Lyon. Malheureusement, les camions qu'aurait prêtés la Croix-Rouge française n'étaient pas utilisables, faute de carburant, et le Commandement de l'armée suisse ne crut pas pouvoir céder à cette fin une cinquantaine de camions à gazogène, en raison des opérations militaires qui se déroulaient à proximité de la frontière suisse.

Arrivée des premiers camions. — Peu après, le Département d'Etat à Washington annonça l'expédition de 50 camions. Les 26 premiers furent chargés sur le *Caritas I* et débarqués le 20 septembre à Barcelone. Ces camions lourds, à dix roues et d'une capacité de 8 tonnes, ne purent gagner en transit, avec leurs marchandises, la frontière espagnole que trois mois plus tard. Le transfert de ces véhicules au CICR et leur mise en circulation nécessita en effet de nombreuses formalités et de longues démarches. Les visas devant permettre aux chauffeurs suisses d'aller prendre livraison de ces camions ne furent obtenus qu'à la fin de novembre.

Entre temps, 23 autres véhicules américains étaient arrivés à Marseille sur le *Caritas II*, le 20 octobre, et le 50^{me} à Toulon sur le *Henry-Dunant*, le 9 novembre. Au début, ils furent affectés à un service entre le port et les entrepôts de Toulon.

Aux termes d'une convention signée le 29 septembre 1944, ces camions étaient cédés au CICR pour le transport des colis destinés aux prisonniers de guerre, après quoi ils seraient restitués à la Croix-Rouge américaine. Celle-ci prenait à sa charge les frais d'exploitation et d'entretien.

La Croix-Rouge canadienne offrit à son tour une cinquantaine de camions de 3 tonnes qui se trouvaient en Grande-Bretagne. Embarqués par les soins de la Croix-Rouge britannique sur le *Silver Oak*, ils arrivèrent à Toulon à la fin de novembre.

Au début de février, tous les véhicules fournis par les Etats-Unis et le Canada étaient à la disposition du CICR à Genève, sauf 24 camions américains restés momentanément en service dans les entrepôts du CICR à Toulon.

Dans l'idée première du CICR, ce parc de camions était

destiné au transport en Suisse des secours déchargés au Portugal ou en Méditerranée. Mais lorsque ces véhicules arrivèrent à Genève, la situation s'était complètement modifiée. Les navires du CICR faisaient de nouveau escale dans les ports du Midi de la France, et de là jusqu'en Suisse, les voies ferrées étaient suffisamment rétablies pour être utilisables. En revanche, la désorganisation des transports était telle en Allemagne qu'elle menaçait de rendre absolument impossible l'acheminement des secours vers l'intérieur du pays. Aussi, en janvier 1945, les Autorités allemandes ne s'opposèrent-elles plus à ce que les colonnes de camions du CICR pénétrassent en territoire allemand. Le CICR se trouva alors brusquement devant une tâche d'une ampleur extraordinaire, dépassant de beaucoup ses moyens matériels, car les trains-blocs qu'il put organiser sur certains parcours et la centaine de camions dont il disposait étaient tout à fait insuffisants.

Allemagne du Nord. — A ce moment-là, les secours n'étaient plus expédiés exclusivement de Suisse. En effet, depuis l'établissement de la route maritime du Nord, Lübeck était devenu le centre de ravitaillement de l'Allemagne du Nord. La délégation du CICR dans cette ville avait donc, elle aussi, grand besoin de camions pour transporter les vivres dans les camps de la Prusse, mais le CICR ne put lui en céder qu'une trentaine, les autres étant indispensables à son activité en Allemagne du Sud et en Autriche. La Croix-Rouge américaine remit alors directement à la délégation à Lübeck les camions qu'elle parvint à acheter en Suède. Une cinquantaine de ces véhicules furent ainsi transportés à Lübeck, en avril, par les bateaux de la Croix-Rouge ; en outre, une soixantaine de camions venant d'Amérique y furent débarqués en mai.

En attendant, la délégation du CICR à Lübeck avait tenté d'organiser un service de chalands-moteurs qui, remontant l'Elbe, auraient fait diverses escales aux endroits les plus proches des camps, par exemple à Brandenburg ; de là, des camions auraient amené les marchandises à destination. Mais ce projet ne put être réalisé, l'Elbe ayant été coupée par l'avance des Alliés.

En février, le Haut Commandement allié mit à la disposition du CICR 100 camions de l'armée américaine, et de l'essence. La colonne partie de Paris gagna Genève le 12 mars.

Il fallait non seulement ravitailler les prisonniers, mais aussi secourir et rapatrier les déportés. Comme un grand nombre de ceux-ci étaient français, le Gouvernement français réquisitionna une centaine de véhicules pour les remettre au CICR. Ce dernier reçut effectivement 97 camions. Lorsqu'il en demanda d'autres, le Gouvernement français ne put lui donner satisfaction, mais s'engagea à restituer au Gouvernement suisse les pneus et l'essence dont celui-ci ferait l'avance au CICR pour le transport des rapatriés.

Prié de céder des cars postaux pour le transport des rapatriés, le Commandement de l'armée suisse répondit au CICR qu'il lui remettrait volontiers 28 cars pouvant contenir en tout 600 à 700 personnes. Plus tard, l'Association suisse des propriétaires d'autocars offrit une cinquantaine de véhicules ; toutefois, l'essence devait être fournie par le CICR. Celui-ci demanda au Commandement allié l'autorisation de se servir de l'essence réservée jusqu'alors pour le transport des prisonniers de guerre ; il sollicita en outre, le 11 mai, du Commandement de l'armée suisse une avance d'essence. Mais ces démarches restèrent infructueuses, de sorte qu'il fallut renoncer aux cars suisses.

En mars 1945, l'Union chrétienne de jeunes gens mit 12 camions à la disposition du CICR, qui reçut en outre de la Croix-Rouge polonaise 10 camions de 3 tonnes, arrivés de Grande-Bretagne à Genève le 21 mars.

En avril, 13 camions de 2 $\frac{1}{2}$ tonnes furent livrés par le dépôt américain de Vitrolles à la délégation du CICR à Toulon, pour le service local.

En avril également, la Croix-Rouge américaine fournit encore 50 camions du même type que ceux qu'elle avait envoyés en automne 1944, ainsi que 5 voitures automobiles.

La Croix-Rouge italienne offrit à son tour 60 camions italiens stationnés en Suisse, mais elle ne put en disposer, l'armée italienne les ayant réclamés.

Au total 474 véhicules et 137 remorques furent utilisés

directement par le CICR, qui confia, d'autre part, un certain nombre de transports à des entreprises privées utilisant leurs propres camions.

B. *Carburants.*

Ce n'est pas sans peine, on vient de le voir, que le CICR se procura des camions. Il éprouva tout autant de difficulté à obtenir le carburant qui leur était nécessaire, car, l'essence étant strictement rationnée en Suisse, il dut en chercher à l'étranger et ne parvint à ses fins qu'après de nombreuses négociations.

Lorsque les premiers camions furent débarqués à Barcelone, la délégation du CICR eut à sa disposition une réserve initiale de 150.000 litres d'essence, et des contingents hebdomadaires de 50.000 litres. Ce carburant fut avancé par l'Espagne pour le compte de la Croix-Rouge américaine.

Pour le service de navette entre Toulon et Genève, en janvier 1945, l'armée américaine fournit de l'essence, en particulier au pipe-line de Lyon.

Lorsque le CICR songea à utiliser en Allemagne les camions américains et canadiens, il dut assurer au préalable leur ravitaillement en carburant. Le Haut Commandement allié à Paris, auquel il s'était adressé pour cela, lui accorda de l'essence qu'il fallait faire venir de Marseille et de Lyon au moyen de wagons-citernes. Quant au Gouvernement français, il promit de livrer 250 litres par jour à la frontière genevoise (St-Julien). Enfin, une partie du carburant était expédiée de Suisse, par les soins du CICR, dans les centres de ravitaillement créés en Allemagne. Ainsi, 2 wagons-citernes (soit 36.000 litres d'essence) furent envoyés à Moosburg en mars ; de plus, des camions-citernes accompagnaient les convois. Pour le service de Lübeck, le CICR expédia à la même époque des fûts chargés sur 5 camions. Ensuite, la délégation de Lübeck fut ravitaillée directement par les Alliés.

A la fin du mois d'avril 1945, l'Office allié des carburants (Petroleum Section), qui avait livré, dans la deuxième quinzaine

de mars, 85.000 gallons d'essence¹ (soit 17 wagons-citernes), fit savoir au CICR qu'il pouvait dès lors compter sur 25.000 gallons par semaine, et grâce à cette promesse, le fonctionnement des transports routiers ne risquait plus d'être mis en question.

L'armée américaine fournit, d'avril à décembre 1945, près de 2 millions de litres d'essence.

3. *Utilisation des camions du CICR.*

Les camions furent d'abord affectés exclusivement au ravitaillement des prisonniers et internés alliés, mais ils ne tardèrent pas à être utilisés également en faveur des déportés. C'était le cas, notamment, des camions remis au CICR par le Gouvernement français, car celui-ci entendait, de cette manière, venir en aide aussi aux travailleurs civils, dont le sort le préoccupait grandement. Après la fin des hostilités, le CICR fut autorisé à employer les camions américains pour secourir les civils. De plus, les camions du CICR servirent au transport de personnes d'un camp à un autre et à leur rapatriement, ainsi qu'à l'expédition du courrier de la Croix-Rouge et de la correspondance des prisonniers de guerre.

La liste figurant dans le volume « Annexes » donne des indications détaillées sur l'emploi des camions. En résumé, ceux-ci firent 3140 voyages et parcoururent 2.831.840 kilomètres. Ils transportèrent 8.602.580 kilos de marchandises et rapatrièrent 23.481 personnes. On ne peut donner ici qu'un aperçu des 366 missions accomplies par les colonnes de camions du CICR au cours de l'année 1945.

Avant d'être envoyés en Allemagne, les camions transportèrent en Suisse les marchandises amenées à Barcelone, à Toulon et à Marseille par les navires du CICR. Pendant ce temps, le CICR négociait pour pouvoir envoyer ses colonnes en Allemagne, où la situation devenait de jour en jour plus alarmante. Les camps étaient insuffisamment approvisionnés. De plus, ceux de l'est étaient évacués, et les prisonniers devaient

¹ Un gallon = 4,53 litres.

se diriger vers l'ouest ; au cours de ces longues marches, les faibles provisions emportées au départ s'épuisèrent rapidement. La délégation du CICR à Berlin parvint à se procurer, au début de février, deux camions pour apporter les premiers secours à ces colonnes de prisonniers. Les vivres étaient chargés aux entrepôts du CICR à Lübeck. De là, les camions parcoururent la Poméranie, laissant, sur leur chemin, des dépôts à Demmin, à Altburgund (Oflag 63) et surtout à Neubrandenburg qui devint un centre de distribution pour les dépôts secondaires (Parchim, Tatarow, etc.) situés sur le passage des évacués. Les prisonniers recueillis sur les routes étaient transportés au lazaret de Neubrandenburg.

Au début de mars, le CICR fut enfin autorisé à envoyer ses camions en Allemagne. Le premier convoi franchit la frontière à Constance le 7 mars. Voici, à titre d'exemple, comment s'effectua cette première mission.

Première mission. — La colonne était composée de 25 camions conduits par des chauffeurs suisses, et accompagnés d'un délégué du CICR et de 14 membres de l'armée allemande. Dix-neuf de ces camions, chargés de 120 tonnes de vivres, devaient se rendre en Bohême, et les six autres dans le Nord de l'Allemagne.

La colonne de camions dirigée vers la Bohême passa par Ulm, Ingolstadt, Bayreuth et Eger, pour gagner Karlsbad, où son arrivée permit de secourir deux colonnes de prisonniers. L'une, forte de 5000 hommes, venait du camp de Lansdorf et marchait sur Bayreuth ; l'autre, de 6000 hommes, était partie de Teschen en direction d'Auschwitz. Ces colonnes s'étendaient sur des centaines de kilomètres, et les commandants ne pouvaient pas indiquer l'endroit précis où se trouvait chaque groupe. L'automobile du délégué et une motocyclette étaient souvent utilisées pour faire des reconnaissances. Lorsqu'en s'aidant des renseignements des commandants, on avait atteint une compagnie, le chargement d'un camion était remis, contre quittance, à l'homme de confiance et distribué par ses soins. Ce travail se faisait de nuit, quand la troupe était arrêtée. Le ravitaillement dura du 9 au 11 mars. Les prisonniers reçurent chacun environ 5 kilos de vivres.

Les camions vides servirent au transport des blessés et des malades. Des médicaments furent déposés à l'infirmerie-relais de Tchentschnitz. Le retour eut lieu par Moosburg. L'un des camions fit un détour pour approvisionner en médicaments le relais de prisonniers n° 4088 d'Eger et le Stalag XIII B de Weiden. Huit camions restèrent à Moosburg, devenu un centre de ravitaillement. Les autres rentrèrent à Genève le 13 mars.

Des six camions qui se rendirent dans le nord de l'Allemagne, cinq étaient chargés de 20.000 litres d'essence destinés au service des secours de la délégation à Lübeck, et le sixième devait transporter des médicaments au camp de Luckenwalde, près de Berlin. En passant à Berlin, ils y déposèrent une partie de l'essence. Trois de ces camions restèrent au service du CICR en Prusse, et les trois autres rentrèrent en Suisse après avoir approvisionné en vivres, provenant des entrepôts de Lübeck, un camp près de Berlin.

Dès lors, les missions se succédèrent, et les colonnes partirent dans toutes les directions ; celles qui venaient de Suisse ravitaillaient le sud de l'Allemagne, tandis que d'autres, organisées par la délégation à Lübeck, en faisaient autant pour le nord. De plus, il y avait, en Allemagne même, des centres de ravitaillement placés sous la surveillance d'une délégation et disposant de leur propre parc de camions. A la fin de mars, par exemple, un centre de ravitaillement doté de 47 véhicules fut établi à Moosburg, et transféré peu après à Ravensburg.

Les camps de déportés de Ravensbrück, Buchenwald, Mauthausen furent également ravitaillés, et à leur retour, en avril, les camions transportèrent certaines catégories de déportés : femmes, enfants, vieillards et malades, dont les Autorités allemandes avaient permis l'évacuation.

En avril, plusieurs colonnes furent surprises par l'avance des Alliés. Certaines furent réquisitionnées par les troupes américaines pour le ravitaillement des camps désormais libérés et le rapatriement de prisonniers et de déportés. D'autres purent être détournées vers l'Autriche. Un grand nombre de prisonniers avaient en effet reflué vers le Tyrol où un centre de ravitaillement fut rapidement constitué par l'envoi de deux trains-blocs.

Pendant cette période, la plupart des colonnes durent donc changer l'objectif de leur mission en cours de route.

A la fin d'avril, le Haut Commandement allié pria le CICR de secourir les prisonniers de guerre qui ne pouvaient pas encore être rapatriés, ainsi que les civils de diverses nationalités restés en Allemagne et désignés sous le nom de « displaced persons ». Mais au lendemain de la capitulation, le 8 mai, il décida de pourvoir lui-même au ravitaillement des ressortissants alliés. Cependant, le CICR dut poursuivre son activité jusqu'à la fin de l'année. Il s'occupa alors plus particulièrement des anciens déportés.

Après la capitulation, les missions continuèrent donc jusqu'à la fin de 1945, au même rythme et suivant le même principe qu'auparavant : secours à l'aller, rapatriement au retour. Certaines d'entre elles méritent une mention spéciale.

A la fin de mai 1945, une colonne s'apprêta à traverser la ligne de démarcation entre les armées américaine et soviétique, pour apporter des secours à la population juive de Terezin. Elle arriva à Prague sans difficulté, grâce à la complaisance des Autorités militaires soviétiques.

En juin, des camions du CICR rapatrièrent de Bavière près de 4000 prisonniers de guerre italiens, ainsi que 3000 Suisses de Berlin rassemblés dans un centre d'accueil près de Hanovre (camp de Falleraelen).

Le CICR organisa en outre le transport des secours destinés aux pays occupés par les armées soviétiques : Autriche, Hongrie, Roumanie. Au cours de l'été, vingt-deux camions se rendirent en 3 colonnes à Vienne, à Budapest et à Bucarest. Ils étaient chargés de 180 tonnes de marchandises, dont une partie était fournie par la Commission mixte de secours. Cette mission accomplie, ils ramenèrent des rapatriés en Suisse.

Bien qu'ils n'eussent fait l'objet d'aucun accord de principe, ces transports purent être menés à bonne fin grâce au consentement tacite des commandants militaires russes, obtenu en cours de route par les chefs de colonnes.

La première mission en Europe orientale ayant réussi, le CICR envoya, en septembre, une colonne de 15 camions à Varsovie. En novembre, Vienne et Budapest furent le but d'une nouvelle expédition.

* * *

Les camions du CICR servirent également, comme on l'a dit, à transmettre la correspondance des prisonniers de guerre et le courrier de l'Agence centrale des prisonniers. Lorsqu'en août 1944, les communications normales furent interrompues par les offensives alliées, le CICR prit aussitôt des mesures pour y suppléer, avec l'assentiment des Autorités alliées et des Administrations postales des pays intéressés. Ne disposant pas encore des véhicules prévus pour le transport des secours, il fit l'acquisition d'un camion de 3 tonnes, et organisa à ses frais, un service régulier entre Genève, Lyon et Marseille, exclusivement réservé à la correspondance des prisonniers de guerre et de la Croix-Rouge.

Au printemps suivant, c'est aux camions du CICR affectés au transport des secours que fut confiée la transmission des sacs postaux à destination et en provenance de tous les pays du monde, hormis la Grande-Bretagne. La Légation britannique à Berne, d'entente avec le CICR et l'Administration des postes suisses, organisa en effet elle-même un service de camions entre Genève et un aéroport situé en France, d'où les sacs gagnaient la Grande-Bretagne à bord d'avions militaires britanniques. D'autre part, dès décembre 1944, une liaison régulière fut établie entre New-York et Genève par un avion américain, mais uniquement pour le courrier des prisonniers de guerre entre les Etats-Unis et l'Allemagne. Les messages civils, ainsi que la correspondance des prisonniers de guerre de tous les autres pays, continuèrent à être transportés par les camions du CICR, à Marseille. Les sacs étaient remis, selon les cas, aux Postes françaises, aux navires du CICR ou aux services de transports aériens de l'armée américaine qui, dans les pays de destination, les délivraient aux délégations du CICR. En sens inverse, le courrier suivait exactement le même chemin, et à son arrivée à Genève, il était confié aux Postes suisses. Mais au printemps 1945, celles-ci ne furent plus à même de l'expédier en Allemagne, et ce fut aux camions du CICR qu'incomba, jusqu'en avril 1946, la transmission de la correspondance échangée avec ce pays. Ces camions assurèrent des services réguliers entre la Suisse et les diverses zones d'occupation de l'Allemagne et de l'Autriche. Ils emportèrent également les sacs postaux restés en souffrance en Suisse et destinés aux prisonniers de guerre en Tchécoslovaquie et en Pologne.

4. *Organisation des transports routiers du CICR.*

Protection. — D'emblée, le CICR se préoccupa d'assurer la sécurité des convois. Il pria le Gouvernement britannique de le mettre en relation avec les Forces françaises de l'Intérieur, mais il reçut une réponse négative. Une espèce de sauf-conduit lui parvint cependant du Comité français de libération : « Les camions pour la Suisse devraient porter une marque particulière, et des instructions pourraient être données aux combattants, par radio, de façon que ces camions ne fussent pas attaqués. »

Une demande de sauf-conduit fut aussi adressée au Commandement allemand, le 11 août, pour les camions qui se rendaient de Barcelone, de Marseille et de Lyon à Genève, et qui, au retour, devaient transporter des secours de la Croix-Rouge allemande. Mais ce secteur fut libéré par les Alliés avant qu'une réponse fût parvenue au CICR.

Afin de protéger le plus possible ses camions contre les attaques aériennes, le CICR décida de les peindre en blanc, et de les munir de la croix fédérale suisse ainsi que de l'emblème de la Croix-Rouge avec les initiales du CICR entre les quatre branches. Il en avisa les Gouvernements belligérants intéressés. Ceux-ci ne firent pas d'objection à l'emploi de ces signes, mais précisèrent qu'ils ne pouvaient néanmoins pas garantir la sécurité des colonnes.

En dépit de ces précautions, plusieurs d'entre elles furent attaquées. D'autre part, l'avance rapide des Alliés les exposait à rencontrer les troupes combattantes. Chaque chef de colonne savait ce qu'il convenait de faire en pareil cas : les voitures devaient être arrêtées, et le personnel mis à couvert. Le commandant, après s'être avancé, muni d'un drapeau blanc, au devant de l'officier le plus proche, devait lui présenter ses papiers et son ordre de mission, et demander les instructions nécessaires pour continuer son voyage. De nuit, le drapeau était remplacé par une lanterne à lumière blanche.

Comme les véhicules roulaient dans des conditions dangereuses et sur des routes impraticables, les accidents n'étaient

pas rares¹. Toutefois, ils furent de peu de gravité, sauf un seul qui se produisit sur la route de Plzen et fut causé par le mauvais état de la chaussée. Le Gouvernement tchécoslovaque en assuma la responsabilité. Quatre réfugiés furent tués et huit grièvement blessés.

Si soigneusement établi qu'il fût, l'itinéraire, figurant dans l'ordre de mission qu'emportait le chef de colonne, devait être fréquemment modifié en cours de route. Les ordres des Autorités militaires et la destruction des voies de communication imposaient à tout instant de longs détours aux camions.

Pour éviter la dislocation des convois en cas de panne, chacun était suivi d'un atelier roulant. Lorsqu'une voiture endommagée ne pouvait être réparée sur-le-champ, elle était prise en remorque et son chargement réparti sur les autres camions. De la sorte, la colonne n'était pas immobilisée et gardait son unité. Au retour, les chauffeurs procédaient eux-mêmes à la révision des voitures. Une vingtaine de mécaniciens du CICR étaient chargés des réparations.

Composition et équipement des colonnes. — Une colonne de camions comprenait en général une dizaine de véhicules, sans compter les voitures nécessaires au transport de l'essence et des pièces de rechange. Des prisonniers de guerre furent employés comme chauffeurs. Ce fut le cas, notamment, de prisonniers canadiens du camp de Moosburg, qui furent détachés en cette qualité avec l'autorisation du Commandement allemand. De cette manière, cinq chauffeurs suisses suffisaient par colonne. Toutefois, ce système avait un inconvénient : lorsque leur camp était libéré, ces prisonniers quittaient immédiatement leur service, et la colonne se trouvait en difficulté. A partir du mois de mai, les chauffeurs canadiens durent tous être remplacés par un personnel suisse.

Au moment de leur plus intense activité, les transports routiers occupaient un personnel d'environ 400 membres, dont

¹ Certains camions fournis par les Autorités françaises avaient été sabotés lors de leur construction par les ouvriers de la Résistance. Un accident fut provoqué par la rupture de l'arbre de direction, le 5 juin 1945 à Lodenice, en Tchécoslovaquie.

25 chefs de colonnes. Les chauffeurs étaient au bénéfice d'un congé militaire, et recevaient les visas, passeports, cartes de légitimation et sauf-conduits nécessaires, ainsi qu'un brassard avec l'insigne du CICR. Ils emportaient tout ce qu'il leur fallait pour se suffire à eux-mêmes (sacs de couchage, couvertures, provisions et matériel pour la préparation des repas). En outre, chaque colonne devait être pourvue d'un appareil de radio, les attaques d'avions isolés ne faisant pas l'objet d'alertes et n'étant signalées que par ondes.

Pour le transport des malades, la Croix-Rouge suisse mit à la disposition du CICR des médecins et des infirmières, ainsi que du matériel (couvertures, matelas, médicaments). Chaque convoi d'une dizaine de véhicules était accompagné d'un médecin et de quatre infirmières, et le chef de colonne était muni d'une pharmacie.

« Pool » des camions. — Lorsque la Croix-Rouge américaine céda des camions au CICR, elle stipula qu'ils devaient servir de préférence au transport des colis pour les prisonniers américains et britanniques. Mais il était impossible d'observer cette condition, car les convois rencontraient, sur les routes et dans les camps d'Allemagne, des prisonniers de toutes nationalités, ainsi que des déportés et des internés civils. A la suite des évacuations précipitées, ces malheureux se trouvaient rassemblés pêle-mêle dans les centres d'accueil, et il eût été injustifiable de secourir les uns à l'exclusion des autres.

Le CICR ayant soumis la question au Gouvernement britannique, en février 1945, celui-ci répondit que les véhicules fournis par les soins des Dominions étaient destinés principalement aux actions en faveur des prisonniers britanniques et américains, mais que le CICR, auquel il accordait sa confiance, restait juge de ce qu'il fallait faire dans les cas particuliers¹.

Organisation interne. — Pour l'organisation des transports par camions, le CICR créa, en novembre 1944, un service spécial rattaché à la Division des transports et communications.

¹ Voir également page 91.

Pendant les premiers mois, les transports entre la Méditerranée et la Suisse furent confiés à une entreprise privée, puis l'importance qu'ils prirent engagea le CICR à s'en charger lui-même.

Le personnel était recruté au sein de l'armée suisse. Les chefs de colonnes étaient, pour la plupart, des officiers des troupes motorisées ; les colonnes étaient commandées militairement au cours de leur mission.

L'organisation centrale à Genève comprenait :

1) un service technique chargé du recrutement du personnel, du contrôle et de l'entretien des véhicules, des permis de circulation (plaques de police, tryptiques, etc.), de la comptabilité des carburants et de la préparation des colonnes ;

2) un service de comptabilité et d'administration qui s'occupait des salaires, des contrats d'assurance, des formalités de passeport, de l'établissement des ordres de mission et de l'activité des chefs de colonnes.

En outre, le CICR établit divers dépôts et centres de distribution près de la frontière allemande, en particulier à Kreuzlingen et à St. Margrethen. Ces centres possédaient des ateliers et des parcs de camions. L'activité en Allemagne même était répartie en deux zones séparées par une ligne allant de Berlin à Cassel. Les dépôts en Suisse et celui de Ravensburg constituèrent les centres de la zone sud, tandis que la délégation du CICR à Lübeck avait la charge de la zone nord. Le dépôt permanent de Ravensburg, à quelque vingt kilomètres du lac de Constance, disposa de trois colonnes de camions, soit de 35 véhicules. Les colis provenant des entrepôts du CICR à Genève et à Vallorbe gagnaient Ravensburg par chemin de fer. De là, les camions en assuraient quotidiennement la distribution dans les camps. La délégation de Lübeck, isolée et sans contact avec la Suisse, distribuait les secours amenés d'Amérique à Göteborg par les navires du CICR. La plupart de ses camions lui étaient venus directement de Suède et d'Amérique.

Les quatre centres de ravitaillement de St. Margrethen, de Kreuzlingen, de Ravensburg et de Lübeck étaient dirigés chacun par un chef qui en avait la responsabilité technique. Ils étaient rattachés à la délégation du CICR en Allemagne,

seule compétente pour traiter avec les Autorités civiles et militaires.

L'établissement de ces dépôts à la frontière de la Suisse orientale et en Allemagne permit d'accélérer les expéditions et d'utiliser au maximum les moyens de transport dont on disposait.

Dès la fin de septembre 1945, Bâle devint le point de départ de tous les convois, les secours étant désormais entreposés dans les locaux de la « Foire d'Echantillons » de cette ville.

Le service spécial des transports routiers fut liquidé à la fin de 1945. Les 80 voitures et les 28 camions appartenant en propre au CICR furent dès lors gérés par le Service de l'Administration du CICR.

5. Restitution des véhicules.

Les camions français furent remis par séries, en juin et juillet 1945, à la Croix-Rouge française, sauf quelques-uns qui demeurèrent un certain temps encore au service des dépôts de St. Margrethen, Vernier et Lübeck.

Dès le mois de juin, la Croix-Rouge américaine fit part de son intention d'offrir à l'armée américaine les véhicules qu'elle avait cédés au CICR. En conséquence, 164 camions et 137 remorques, furent rassemblés à Genève et mis à la disposition du représentant de la Croix-Rouge américaine, le 31 juillet 1945. Les camions furent finalement parqués à Bâle et les remorques à Genève. En août, 75 camions partirent de Bâle pour Paris. D'autres furent expédiés dans différentes directions (Italie, Yougoslavie, Pologne). Enfin, plusieurs furent remis à diverses délégations de la Croix-Rouge américaine en Europe : 5 au Danemark, 4 en Tchécoslovaquie et 7 en Roumanie.

En revanche, la Croix-Rouge canadienne se déclara prête à laisser ses 50 véhicules au CICR tant qu'il en aurait besoin. A la fin de 1946, elle lui en fit don. Le CICR en distribua alors un certain nombre aux Croix-Rouges nationales qui lui en avaient demandé. Ainsi les Croix-Rouges polonaise, autrichienne, hongroise, roumaine et yougoslave en reçurent chacune quatre. Quatorze véhicules furent distribués entre les délégations du

CICR à Paris, Lyon, Berlin, Baden-Baden, Francfort, Vlotho, Prague, Vienne et Varsovie, et étaient encore en service le 30 juin 1947. Le CICR en garda provisoirement une dizaine pour son usage à Genève.

La liquidation du Centre de Lübeck, dont il avait été question en juillet, fut renvoyée jusqu'à l'épuisement de ses stocks. Les camions suédois furent expédiés en Norvège sur le désir des Autorités alliées, qui voulaient en faire don à la Croix-Rouge norvégienne. En revanche, les camions qui avaient été remis à la délégation de Lübeck par le CICR lui furent laissés pour la liquidation des stocks.
