

C 42/111/1 T - EK

Note à adresser au Gouvernement
français.

Monsieur le Président,

En prévision des prochaines conférences qui auront lieu entre le Gouvernement de la République et les Gouvernements de la Grande-Bretagne et de l'Italie pour rétablir la paix dans le Proche-Orient et régler la situation politique et économique de l'Empire ottoman, j'ai l'honneur, conformément aux instructions de mon Gouvernement, d'attirer l'attention de Votre Excellence sur les capitaux considérables qui ont été investis dans différentes entreprises ottomanes par des ressortissants suisses, notamment par la Banque des Chemins de fer orientaux à Zurich, principal actionnaire de différents chemins de fer de l'Asie Mineure.

La Banque des Chemins de fer orientaux a été créée, pour une durée illimitée, il y a plus de 30 ans, soit le 1er octobre 1890, afin de prendre à sa charge et d'exécuter toutes les opérations financières se rattachant à la construction et à l'exploitation de chemins de fer ou d'autres établissements permanents servant au développement du trafic en Orient (Europe orientale et Turquie d'Asie). Elle affecte la forme d'une Société par actions suisse et a constamment eu son siège social et administratif à Zurich où elle est inscrite au Registre du Commerce depuis le 1er novembre 1890. Dès sa fondation, elle a eu un caractère manifestement international, des capitaux suisses, allemands, anglais, autrichiens, belges et français ayant participé, dans des pro-

A Son Excellence Monsieur Poincaré,
Président du Conseil,
Ministre des Affaires Etrangères,

Paris.



portions variables, à la constitution de son capital social. Etablissement du type usuel des "Holding Companies", la Banque des Chemins de fer orientaux a, en outre, contracté d'importants emprunts sous forme d'émission d'obligations; ce capital-obligations fut, pour ainsi dire, exclusivement souscrit par des Suisses au cours des deux émissions auxquelles il a été procédé en 1907 et 1909. Le montant des intérêts suisses proprement dits dans cette Banque s'élève de ce fait à environ 36.750.000 francs pour le seul capital-obligations, plus le montant investi par des ressortissants suisses en actions de la Banque, montant difficilement déterminable, vu qu'une grande partie du capital souscrit d'abord par des étrangers a également été acquise par des Suisses au courant des années. Néanmoins, on peut fixer provisoirement les participations suisses à 48.650.000 francs suisses, représentant le 87,8 % des 71.750.000 francs engagés au total dans cet institut financier.

A l'aide des fonds qu'elle s'était procurés par l'émission de ses actions et obligations, la Banque des Chemins de fer orientaux s'est livrée à des opérations financières dont le caractère licite et régulier ne saurait être mis en doute; sa première affaire consista dans l'achat de 88.000 actions des chemins de fer orientaux (Turquie d'Europe) revendues plus tard. Par la suite, elle s'est fortement engagée dans les entreprises ferroviaires et quelques ports de la Turquie d'Asie en acquérant des actions et obligations de diverses Sociétés ottomanes, concessionnaires de réseaux ferrés et de ces ports. Les participations actuelles de la Banque des Chemins de fer orientaux dans ces entreprises s'élèvent, d'après son bilan et son rapport de gestion au 30 juin 1921 aux montants suivants:

1. Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie.

<u>Actions</u>	<u>valeur nominale</u>	<u>libérées</u>	<u>sur une tota- lité de</u>	<u>soit</u> %
989 à Fr. 500 = Fr.	494,500	série I-III intégr.	Fr. 4.888.000	10,11%
4.840 " " 500 = "	2.420.000	" III de 60 %	" 60.977.500	3,96%
<u>127.000</u> " " 500 = "	<u>63.500.000</u>	" IV de 25 %	" <u>67.500.000</u>	<u>94,07%</u>
132.829 à Fr. 500 = Fr.	66.414.500		Fr.133.365.500	49,79%
-----	-----		-----	-----

Obligat. valeur nominale

47.486 à Fr. 500 = Fr. 23.743.000, 4½ % Série I - III.

2. Société du Port de Haidar-Pacha.

<u>Actions</u>	<u>valeur nominale</u>	<u>libérées</u>	<u>sur une tota- lité de</u>	<u>soit</u> %
15.850 à Fr. 500 = Fr.	7.925.000	I. Emission intégr.	Fr. 8.000.000	99,06%
<u>6.000</u> " " 500 = "	<u>3.000.000</u>	II. " de 25 %	" <u>8.000.000</u>	<u>37,5 %</u>
21.850 à Fr. 500 = Fr.	10.925.000		Fr.16.000.000	68,25%
-----	-----		-----	-----

3. Compagnie du Chemin de fer Mersina-Tarse-Adana.

<u>Actions privil.</u>	<u>valeur nominale</u>	<u>libérées</u>	<u>sur une tota- lité de</u>	<u>soit</u> %
10.951 à Ltq. 2,20 = Ltq.	24.092,20	intégr.	10.951	100 %

obligat. valeur nominale

3.107 à Lstg. 20.- = £ 62.140 4%.

En outre, la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie dont la Banque des Chemins de fer orientaux est le principal actionnaire (voir chiffre 1 ci-haut) possède

Actions valeur nominale

9.850 à Fr. 500 = Fr. 4.925.000 actions libérées de 25% de la Société du Port de Haidar-Pacha

7.285 à Ltq. 22.- = Ltq. 160.270 d'actions ordinaires, intégralement versées, de la Compagnie du Chemin de fer Mersina-Tarse-Adana, soit 88,3 % du capital entier d'actions ordinaires.

La Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, qui a toujours fait le service d'exploitation de la ligne du Chemin de fer de Bagdad, possède en outre des intérêts dans une proportion importante du capital-actions de cette dernière entreprise, de sorte que la Banque des Chemins de fer orientaux est aussi intéressée, bien qu'indirectement, dans la grande entreprise du Chemin de fer de Bagdad, sans être en mesure, aujourd'hui, d'indiquer un chiffre exact, le rapport de gestion de la Société d'Anatolie ne contenant pas de détails sur les diverses participations financières de cette Société. Y compris les participations indirectes par l'intermédiaire de la Société de Chemin de fer ottoman d'Anatolie, la Banque des Chemins de fer orientaux dispose donc du contrôle effectif des entreprises suivantes:

Société de Chemin de fer ottoman d'Anatolie
 Société du Port de Haidar-Pacha
 Compagnie du Chemin de fer Mersina-Tarse-Adana

ainsi que d'une influence très importante dans la Société du Chemin de fer de Bagdad.

Je crois devoir insister particulièrement sur le fait que toutes ces acquisitions de titres d'entreprises ottomanes n'ont aucune relation avec la guerre mondiale; il s'agit d'opérations financières prévues par les statuts de la Banque; celle-ci a employé les fonds mis à sa disposition par ses actionnaires et obligataires en placements dans le Proche-Orient, ses bénéfices résultant de la différence entre les dividendes et intérêts qu'elle perçoit en tant qu'actionnaire ou créancière de ces sociétés et l'intérêt qu'elle s'est engagée à payer à ses obligataires. Son actif forme donc la garantie naturelle et nécessaire de ses obligataires; s'il venait à être compromis ou à disparaître, non seulement ses actionnaires, mais tous ses obligataires de nationalité suisse seraient exposés à être dépouillés

de droits légitimement acquis.

Le Gouvernement Fédéral n'avait pas constaté sans surprise que, ni dans le Traité de Sèvres du 10 août 1920, ni dans l'Accord tripartite de cette même date, il n'a été suffisamment tenu compte des droits et intérêts des ressortissants neutres dans les exploitations ferroviaires de l'Asie Mineure.

Il semble qu'aux termes des articles 294 et 310 du Traité de Sèvres, les mesures suivantes aient été envisagées:

Les Puissances alliées demanderaient le retrait des concessions de chemins de fer et de ports dans les territoires restant à la Turquie, ainsi que le transfert de ces concessions et de la propriété des anciennes sociétés concessionnaires à de nouvelles sociétés, contrôlées par des groupements alliés, moyennant un prix à fixer par un arbitre désigné par le Conseil de la Société des Nations. Ce prix serait distribué entre les personnes directement ou indirectement intéressées, soit en première ligne aux obligataires, puis aux actionnaires des anciennes sociétés, pour autant qu'il s'agisse d'intéressés n'ayant pas la nationalité allemande, autrichienne, hongroise ou bulgare; quant aux actionnaires alliés, on leur réserverait la faculté d'échanger leurs actions des anciennes sociétés contre des actions des nouvelles sociétés, contrôlées par des groupements alliés et bénéficiaires de concessions réadaptées.

Ce dernier avantage semblerait être refusé aux personnes de nationalité suisse, encore que ce soit en partie à leurs fonds que sont dues et la création et la prospérité des chemins de fer ottomans; en outre, le Traité de Sèvres n'indique pas de quelle manière seraient indemnisés les obligataires d'une "Holding Company" du genre de la Banque des Chemins de fer orientaux, qui a investi les fonds de ses prêteurs, non pas dans des chemins de fer d'Etat, mais dans des entreprises pri-

vées devant rester, en vertu des principes du droit des gens, à l'abri des perturbations politiques causées par un conflit armé. L'article 4 de l'Accord tripartite semble venir à l'appui de ces considérations; il y était prévu que l'exploitation des chemins de fer d'Anatolie, de Mersina-Tarse-Adana et de la partie du Bagdad située sur territoire ottoman serait concédée à une société dont le capital serait souscrit par des consortiums financiers anglais, français et italien; les neutres sont passés sous silence.

Les appréhensions du Gouvernement Fédéral n'ont pu qu'être renforcées par la publication du récent Accord franco-turc signé à Angora le 20 octobre 1921, car cet Accord ne paraît pas plus explicite que ceux qui l'ont précédé. Son article 10 prévoit que "le Gouvernement de la Grande Assemblée Nationale de Turquie accepte le transfert de la concession de la Section du Chemin de fer de Bagdad entre Bozanti et Nousseibine, ainsi que des divers embranchements construits dans le Villayet d'Adana, à un groupe français désigné par le Gouvernement français avec tous les droits, privilèges et avantages attachés aux concessions, en particulier, en ce qui concerne l'exploitation et le trafic". Aucune mention n'est faite dans cet article du prix que le groupe français aurait à payer pour le transfert des concessions en question, ni de l'indemnité à laquelle auraient droit les titulaires actuels de ces concessions et les propriétaires des lignes à transférer suivant cet Accord. Il est donc à craindre que les lignes y mentionnées, à savoir la Section du Chemin de fer de Bagdad entre Bozanti et Nousseibine, ainsi que les divers embranchements construits dans le Villayet d'Adana, peut-être même le chemin de fer de Mersina-Tarse-Adana - bien qu'il s'agisse pour ce dernier d'une société indépendante et non pas d'un embranchement - ne soient soustraits aux ayants droit actuels sans indemnité.

En présence de ces divers documents diplomatiques, le Gouvernement Fédéral serait reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir lui faire savoir quelles mesures le Gouvernement Français se propose de prendre pour ne point compromettre définitivement les importants droits et intérêts suisses que j'ai l'honneur de vous signaler par la présente note. Le Gouvernement Fédéral persiste à croire qu'il n'est pas impossible de trouver une solution qui, ~~sans sacrifier le résultat poursuivi par les~~ ~~Prisances alliées,~~ serait de nature à donner satisfaction aux légitimes demandes des actionnaires et obligataires suisses de la Banque des Chemins de fer orientaux à Zurich; il estime que l'équité ne pourrait être que difficilement satisfaite en dehors de l'adoption d'une des solutions suivantes que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence:

I. Si le transfert des concessions de chemins de fer et de port devait être maintenu, on pourrait s'attendre alors à ce qu'une indemnité complète fût accordée à la Banque des Chemins de fer orientaux; cette indemnité devrait lui être versée directement et devrait être suffisante pour couvrir la valeur totale et intrinsèque des actions et des obligations qu'elle possède dans les différentes sociétés ottomanes concernant les ports et les chemins de fer; elle devra notamment tenir compte de la longue durée pour laquelle les concessions sont encore accordées, ainsi que des bénéfices manqués pendant la période d'administration militaire des voies ferrées.

Toute autre solution aurait pour effet de diminuer la part des actionnaires et obligataires suisses de la Banque au profit de celle des anciens ennemis de l'Entente. En effet, en tant que personne juridique suisse, la Banque est soumise aux règles du Code Fédéral des Obligations Suisse sur la liquidation des sociétés anonymes. Cette liquidation ne pourrait intervenir régulièrement et serait la source de graves difficultés et de pertes considérables pour les intéressés, si l'indemnité était versée, non pas à la Banque elle-même, en tant que sujet de droit, mais à ses propres actionnaires. Le remboursement

des obligataires deviendrait illusoire, car la Banque n'aurait plus d'actif suffisant pour y faire face, en sorte qu'on se trouverait en présence d'une société anonyme dont les membres auraient touché des fonds auxquels ils ne pourraient prétendre en vertu des statuts et des règles fondamentales du droit sur les sociétés par actions, avant la liquidation et le règlement du passif de la société. Les difficultés ne seraient pas moindres si une partie de l'indemnité représentant les intérêts suisses était directement versée à la Banque, le surplus étant acheminé sur la Commission des réparations en tant que parts représentatives des intérêts des nationaux des Puissances centrales; ces derniers ne renonceraient probablement pas à la part de l'actif ainsi diminué qui serait versée à la Banque des Chemins de fer orientaux, et, en se basant sur le droit civil suisse, ils pourraient demander aux tribunaux qu'une part de cet actif leur ^{fût} attribuée dans la même proportion qu'aux autres actionnaires, car aucune assemblée générale ne peut, en Suisse, priver un actionnaire de ses droits acquis, au nombre desquels figure le droit à la part de liquidation dans une société anonyme.

Il faut relever que la Banque ne pourrait pas se récupérer sur les Gouvernements centraux des montants revenant aux actionnaires de la Banque, ressortissants des Puissances centrales, et qui seraient inscrits au crédit de ces Puissances par la Commission des Réparations. Ces Puissances centrales ne manqueraient pas d'opposer à toute action en recours l'extranéité de la Banque, car elles ne sont tenues d'indemniser que leurs ressortissants et non point des sociétés domiciliées hors de leur territoire. Les actionnaires étrangers de la Banque seraient, en définitive, mieux traités que ses obligataires, puisqu'ils auraient droit à une indemnité de leur Gouvernement national, alors que ce n'est pas le cas pour ces derniers.

Ces diverses considérations établissent clairement

la véritable nécessité qu'il y a de verser directement à la Banque des Chemins de fer orientaux le total des montants représentant ses actions et obligations dans les entreprises ferroviaires ottomanes, si on ne veut pas porter atteinte à des intérêts suisses et favoriser en réalité les actionnaires des Puissances centrales dans la Banque des Chemins de fer orientaux au détriment des actionnaires et obligataires de nationalité suisse de cette dernière.

II. On pourrait encore envisager une solution qui, sans éviter la liquidation de la Banque des Chemins de fer orientaux, sauvegarderait à tout le moins les droits des intéressés suisses; cette solution consisterait à assurer aux actionnaires et obligataires suisses de la Banque des Chemins de fer orientaux le même traitement qu'aux ressortissants des Puissances alliées en les admettant au bénéfice des mêmes avantages que ceux qui seraient assurés à ces derniers par la réglementation à intervenir; il conviendrait, en particulier, de leur réserver dans les nouvelles entreprises qui auraient le contrôle économique et financier des chemins de fer de l'Asie Mineure une participation d'une valeur et importance égales à leur participation actuelle dans les entreprises des chemins de fer de l'Asie Mineure par l'intermédiaire de la Banque des Chemins de fer orientaux.

Le Gouvernement Fédéral est trop persuadé de l'absolue justesse de la cause que j'ai été chargé d'exposer à Votre Excellence, ainsi que de l'esprit d'équité qui anime le Gouvernement de la République, pour supposer qu'il puisse s'arrêter à une solution qui, en ne tenant pas suffisamment compte de la composition du capital-actions et du capital-obligations de la Banque des Chemins de fer orientaux à Zurich, risquerait de léser, d'une manière ou dans une mesure quelconques, les fonds considérables placés par l'épargne suisse dans les entreprises ferroviaires de l'Asie Mineure.

Je saisis cette occasion, etc.