

E 2001 (C) 4/173

*Le Ministre de Suisse à Varsovie, H.A. von Segesser,
à la Division des Affaires étrangères du Département politique*

L

Varsovie, 14 novembre 1933

Le nouveau ministre de Belgique¹, après avoir examiné à fond le dossier de l'affaire des obligations du chemin de fer Varsovie–Vienne², estime, comme moi d'ailleurs, qu'il faut enfin en finir d'une façon ou d'une autre.

La mauvaise foi du Gouvernement polonais est évidente. D'autre part, on comprend qu'il se dérobe par tous les moyens à régler cette dette, vu la situation de ses finances. Au surplus, la reconnaissance de cette dette, et même la reprise du service des coupons, constituerait un précédent fâcheux pour lui. C'est pour ce motif qu'il avait suggéré au sinistre farceur qu'était Charles S. Dewey, qualifié de Conseiller fi-

1. *J. vicomte Davignon.*

2. *Cf. nos 64 et 68.*



nancier de l'Etat polonais et homme de confiance des signataires de l'emprunt de stabilisation, d'écrire dans son rapport final du 20 novembre 1930, page 82:

«Des questions sont soulevées quelquefois au sujet des anciennes obligations émises par les compagnies privées de chemins de fer qui exploitaient avant la guerre les lignes se trouvant actuellement sur le territoire polonais. Si l'Etat polonais a acheté des lignes de chemins de fer des propriétaires étrangers, l'endettement provenant des obligations de ces sociétés a été reconnu par le Gouvernement polonais comme une charge à assumer par le Trésor. Toutefois, dans le cas où ces lignes auraient été achetées avant la guerre par le gouvernement russe et reprises ensuite par la Pologne après l'armistice, les engagements sont considérés comme faisant partie de l'endettement de l'ancien empire russe. La ligne de chemin de fer Varsovie-Vienne est de ce nombre. Conformément au point de vue du Gouvernement polonais, la dette provenant des obligations de ces chemins de fer constituait une partie de la dette publique de la Russie en 1912, lors de l'achat de la ligne par le gouvernement russe; elle n'est donc pas matière à négociations entre le Gouvernement polonais et les porteurs des obligations.»

Les dossiers de cette Légation, comme ceux de la Légation de Belgique, ne contiennent au fond que les recharges et, de temps à autre, une réponse polonaise qui ne tient pas debout au point de vue juridique.

Dans ces conditions, le Vicomte Davignon a décidé de suggérer à son Gouvernement de soumettre la question à un arbitrage et d'y intéresser tous les Etats dont des ressortissants sont détenteurs d'obligations du chemin de fer Varsovie-Vienne, savoir: la Belgique, la Suisse, la France, la Hollande et l'Angleterre. Si ces pays demandaient une procédure d'arbitrage, cela engagerait peut-être la Pologne à transiger. A ce propos, il y a toutefois lieu de remarquer, qu'à l'heure qu'il est, seules la Suisse et la Belgique traitent l'affaire par la voie diplomatique. La France, qui, au début, faisait des démarches purement platoniques, nous a lâchés ouvertement. Les Pays-Bas et l'Angleterre n'ont jamais agi par voie diplomatique et ont laissé faire, sans succès d'ailleurs, leurs milieux financiers. Vu cet état de choses, je suis à peu près certain que la France et peut-être l'Angleterre refuseront de se joindre à une demande d'arbitrage. J'ignore quelles sont les intentions des Pays-Bas.

Mon collègue belge a adressé à son Gouvernement un rapport concluant, ou à une procédure d'arbitrage, ou à classer l'affaire. Dans son idée, le Gouvernement de son pays devrait, s'il est d'accord, proposer aux Gouvernements des 4 autres Etats intéressés, à se joindre à sa demande de liquider l'affaire par arbitrage. Le Vicomte Davignon attend la réponse de Bruxelles et me la fera connaître.