

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

## SERVICE DU CONTENTIEUX

## AFFAIRES GÉNÉRALES

Nº 6370 Ln

### *Service Central:*

*Region :*

## OBJET DE LA CONSULTATION

## Criances du 1<sup>er</sup> Etat

Modes de recouvrement (tintes, épaulement, arrêt à l'abri). — Textes applicables

### *Références :*

### *Observations :*

sur la contrainte et l'état à renouvellement  
analyse des textes, à propos de com. d'org.  
dans article de M. de la Charrue, Droit social de  
l'U.R.S.S. oct 1943 p. 275 note 10

Créance du départ<sup>t</sup>  
pour contributions pour  
alimi<sup>n</sup>.

Immeub. du C. Nat

C 9 Etat 5 fr 1963

Rec. pris. et adm.

Ngt 1963 p. 3

---

Demande à une vosture  
d'Etat - Etat 400 francs  
aux prs. minit = 2849,-  
opp<sup>r</sup>: Compteur à p<sup>o</sup> & p<sup>o</sup>  
lym. 22-1-65 b6. 99-2 d<sup>o</sup>  
2 mois 45 -

Many offset  
and exhibit  
opportunities

—  
Dyon 19 May 67  
for Al suppl 400/43

PL 92

LOIS ET DECRETS - I -

LOI du 10 août 1871 - Art. 64..- Le comptable chargé du recouvrement des ressources éventuelles est tenu de faire, sous sa responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour la rentrée de ces produits.- Les rôles et les états des produits sont rendus exécutoires par le préfet, et par lui remis au comptable.. Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires.

Art. 154- LOI DU 5 AVRIL 1884 - Toutes les recettes municipales pour lesquelles les lois et règlements n'ont pas prescrit un mode spécial de recouvrement s'effectuent sur les états dressés par le maire. Ces états sont exécutoires après qu'ils ont été visés par le préfet ou le sous-préfet.

LOI du 13 avril 1898 - Art. 54 - Les états arrêtés par les ministres, formant titres de réception des recettes de l'Etat qui ne comportent pas, en vertu de la législation existante, un mode spécial de recouvrement ou de poursuites, ont force exécutoire jusqu'à opposition de la partie intéressée devant la juridiction compétente..- Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires sont jugées comme en matière sommaire.

LOI du 25 février 1901 - Art. 53 - Les états arrêtés par les gouverneurs des colonies, formant titres de perception des recettes des budgets locaux des colonies et pays de protectorat autres que l'Algérie et la Tunisie, qui ne comportent pas, en vertu de la législation existante, un mode spécial de recouvrement ou de poursuites, ont force exécutoire jusqu'à opposition de la partie intéressée devant la juridiction compétente.- Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires.

DUVERGIER Tome 26 - (1926)

LOI DU 5 NOVEMBRE 1926 - Art.53 - Le § 2 de l'art. 154 de la Loi du 5 avril 1884 est modifié ainsi qu'il suit:

" Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires".

LEGISLATION DE L'OCCUPATION

Tome VII, p. 286.

LOI N° 365 du 13 MARS 1942

relative au recouvrement des créances de l'Etat étrangères à  
l'impôt et au domaine. (J.O. 15 mars 1942.)

Article premier.- Les ordonnateurs et administrateurs émettent des titres de perception pour toutes les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine à l'exception de celles qui sont recouvrées en vertu de décisions de justice ou d'arrêts de débet pris conformément aux dispositions des lois du 12 vendémiaire et du 13 frimaire, an VIII.

Ces titres sont pris en charge par les trésoriers-payeurs généraux auprès desquels les ordonnateurs et les administrateurs sont accrédités.

Les produits encaissés sans constatation préalable, à la demande des débiteurs, donnent lieu périodiquement, pour régularisation, à l'établissement de titres de recettes visés par les administrateurs.

Art. 2.- Par dérogation à l'article 54 de la loi du 13 avril 1898, les préfets peuvent rendre exécutoires jusqu'à opposition de la partie intéressée devant la juridiction compétente les titres de perception délivrés par les ordonnateurs et les administrateurs locaux.

Des arrêtés du secrétaire d'Etat à l'Economie nationale et aux Finances détermineront les catégories de créances auxquelles la présente disposition est applicable.

Les oppositions, si la matière est de la compétence des tribunaux judiciaires, sont jugées comme en matière sommaire.

Art. 3.- Les titres de perception rendus exécutoires par les préfets sont recouvrés par les percepteurs sous l'autorité et la responsabilité des trésoriers-payeurs généraux par délégation du mandat légal de l'agent judiciaire du Trésor.

Les poursuites ont lieu comme en matière de contributions directes.

...

**Art. 4.-** Lorsque les débiteurs font opposition à commandement ou à saisie, les trésoriers-payeurs généraux notifient les titres exécutoires à l'agent judiciaire du Trésor qui les prend en charge dans ses écritures.

L'agent judiciaire peut, à tout moment, provoquer la même notification pour les titres qui donnent lieu à d'autres difficultés contentieuses et qui sont portés à la connaissance, notamment par les demandes d'avis des trésoriers-payeurs généraux.

**Art. 5.-** A la fin de la seconde année qui suit celle de l'arrêté des titres par les préfets, les trésoriers-payeurs généraux peuvent demander à ceux-ci l'admission en non-valeur des créances restant à recouvrer.

Les préfets statuent sur ces demandes après avis des ordonnateurs ou administrateurs qui ont émis les titres par voie d'arrêté fixant les créances dont le recouvrement doit être poursuivi, celles admises en non-valeur et les débets des comptables.

Les trésoriers-payeurs généraux peuvent se pourvoir devant le secrétaire d'Etat à l'Economie nationale et aux Finances contre les décisions des préfets qui les mettent en débet dans un délai de deux mois à compter de la notification qui leur est faite.

**Art. 8.-** Sont abrogées toutes les dispositions contraires à celles de la présente loi.

---

#### ARRETÉ DU 13 MARS 1942

relatif au recouvrement des créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. (J.O. 15 mars 1942.)

Vu la loi du 13 mars 1942 relative au recouvrement des créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine,

Article premier.- Les dispositions de l'article 2 de la loi du 13 mars 1942 relative au recouvrement des créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine sont applicables :

1° Aux créances, quel que soit leur montant, qui résultent des opérations de prêts et des avances du Trésor énumérées à l'état A annexé au présent arrêté;

2° Aux produits divers du budget général énumérés à l'état B, annexé au présent arrêté, lorsque les sommes à recouvrer sont inférieures à 50.000 fr. (V. au J.O. les états A et B.)

---

HAURIOU, PRECIS DE DROIT ADMINISTRATIF

Quatrième Edition 1938, p. 474.

Règles communes aux créances publiques..-

2° Les créances publiques sont munies d'une prérogative générale de recouvrement; l'administration, en dressant un simple ETAT DE RECOUVREMENT, se crée un titre exécutoire. Le débiteur qui veut contester la dette est obligé de faire opposition devant la juridiction compétente selon la nature de la créance et, si les tribunaux ordinaires sont compétents, l'affaire est jugée comme matière sommaire ( L.L. 10 août 1871, art.64; 5 avril 1884, art. 154; 13 avril 1898, art.54; 25 fév. 1901, art.53);

procédure de l'arrêté de débet, pour le recouvrement, par exemple, du prix de pension dans les écoles de l'Etat, d'une créance de l'Etat contre une ville, ou même d'une créance sur un entrepreneur de travaux publics : l'Etat doit s'adresser au conseil de préfecture ; Cons. d'Et., 19 déc. 1930, FAVARON, D.H., 1931.104; S. 1932.3.18, concl. Dayras.

Cette procédure a été déclarée, en revanche, applicable aux agents de publicité du Trésor (Cons. d'Etat., 9 mai 1930, CONSORTS BOURGAREL, S. 1930.3.78; D.H., 1930.369), et à un débiteur de matières (Cons. d'Et., 10 juin 1932, ROBERT, p.565).

Pour le cas où le débiteur de l'Etat est une personne administrative, il est facile au ministre de faire procéder, par les soins du préfet, à l'inscription d'office, au mandatement d'office, etc..

Pour tous les autres cas, c'est-à-dire à l'égard de tous débiteurs de l'Etat autres que les condamnés, les contribuables, les fournisseurs, entrepreneurs ou comptables, et les personnes administratives, l'Etat dispose de la procédure de l'état de recouvrement (L. 13 avril 1898, art.54). Cet état de recouvrement se présente sous la forme d'un arrêté ministériel, ou même d'une décision d'un sous-secrétaire d'Etat (Cons. d'Et., 19 juin 1930, LEFEBVRE, p. 631). La différence capitale qui le sépare de l'arrêté de débet est que sa force exécutoire est paralysée par le recours en justice du débiteur. La juridiction compétente pour connaître de ce recours est celle qui est compétente sur le fond, c'est-à-dire pour reconnaître l'existence de la dette prétendue; cela peut être un tribunal judiciaire : v. Cons. d'Et., 6 mai 1931, Hertz, D.H., 1931.353.

Une procédure analogue existe au profit des départements et des communes : L. 10 août 1871, art. 64; L. 5 avril 1884, article 154.

\*\*\*\*\*

WALINE, MANUEL DE DROIT ADMINISTRATIF

Édition 1936, p. 574-575.

LES DEBTATEURS DE L' ETAT

.....

§ Ier. L'Administration se délivre elle-même un titre exécutoire.

Elle n'a pas besoin, comme un particulier, de le demander en justice.

Pour le recouvrement des amendes pénales, elle dispose d'un procédé extrêmement énergique : la contrainte par corps.

Pour le recouvrement des impôts, elle dispose des contraintes fiscales.

Pour le recouvrement des dettes des fournisseurs, entrepreneurs et comptables, elle dispose du procédé de l'arrêté de débet.

L'arrêté de débet est une décision du ministre des Finances obligeant certains débiteurs de l'Etat à s'exécuter immédiatement, sous peine de mesures d'exécution, et nonobstant opposition.

Le caractère très rigoureux de cette mesure résulte de ce que : 1° C'est une décision unilatérale, non contradictoire; 2° Malgré ce caractère unilatéral, elle entraîne les voies d'exécution les plus rigoureuses : saisies et ventes, et peut, par conséquent, ruiner le crédit du prétendu débiteur; 3° Elle est exécutoire par provision, nonobstant toute opposition ou recours, alors même que celui qui en est victime prétendrait n'être pas débiteur et offrirait de le prouver.

Aussi doit-on interpréter strictement les textes qui donnent à l'administration un pouvoir si exorbitant du droit commun (lois des 12 vendém. et 13 frim., an VIII). C'est ainsi que la jurisprudence a reconnu l'impossibilité d'employer la

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6371 kg

Konvage  
Prix

D<sup>ee</sup> N° 6371 kg; Aff.: Konvage - Prix

Service Central: Bulletin de renseignements

Région:

OBJET DE LA CONSULTATION

Quelques factures aux émissaires à  
l'ordre de Lireste - sur tab.

Konvage - Prix.

Références :

Observations :

MF

// Décembre 42

S.J.

6.371 Leg.

Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire  
chargé du "Bulletin de Renseignements"

Comme suite à votre note 3409/42 du 8 courant, je vous transmets sous ce pli, un projet de lettre à adresser à M. Jean GRENIER, facteur aux écritures à Ste Livrade-sur-Lot (Région du Sud-Ouest), en vue d'obtenir de ce dernier les renseignements complémentaires indispensables qui nous permettront de lui donner, en connaissance de cause, l'avis qu'il sollicite.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

✓ : Amiel

Monsieur Jean GRENIER, Facteur aux Ecritures  
gare de Ste Livrade-sur-Lot  
(Lot-et-Garonne)

Comme suite à votre lettre du 27 Novembre 1942, je vous informe que pour examiner en connaissance de cause les questions que vous me posez, il est nécessaire d'être en possession des documents et renseignements ci-après:

1°- La maison que vous habitez a-t-elle été construite et affectée à l'habitation antérieurement au 1er janvier 1915?

2°- La loi spéciale sur les loyers d'habitation du 1er avril 1926, modifiée par celles des 29 juin 1929, 31 décembre 1937 et 24 Juin 1941, est-elle applicable à Sainte-Livrade-sur-Lot, tant en ce qui concerne le prix des loyers que le régime des prorogations?

Vous pourrez être fixé sur ce point en vous adressant au Secrétariat de la Mairie ou au Greffe de la Justice de Paix de votre domicile.

3°- Dans le cas où ces deux premières conditions seraient remplies, quel était, en principal et charges, le prix du logement au 1er août 1914?

Si vous éprouviez des difficultés pour connaître ce prix vous pourriez le demander au Bureau de l'Enregistrement. Dans le cas où le Receveur de l'Enregistrement se refuserait à vous fournir ce renseignement, vous auriez la faculté de vous adresser au Greffe de la Justice de Paix pour y présenter une requête afin d'obtenir du Juge une ordonnance de compulsoire qui vous permettrait d'avoir satisfaction.

4°- Quel était le prix de location de la maison en principal et charges au 1er septembre 1939?

- Si au 1er Août 1914 ou au 1er septembre 1939, votre logement ne faisait pas l'objet d'une location distincte de celle de la maison entière, il ne serait pas nécessaire de rechercher, pour la maison entière, les renseignements demandés sous les alinéas 3 et 4.

5°- Il y aura lieu également de m'adresser en communication votre bail ou engagement de location et la correspondance qui a pu être échangée entre vous et votre propriétaire au sujet de votre loyer.

Je vous signale, enfin, que la législation actuelle ne permet pas à la S.N.C.F. de réquisitionner des logements pour les agents se trouvant dans notre situation.

SOCIETE NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 8/12/1942

"Renseignements  
Hebdomadaires S.N.C.F"

Monsieur le Chef du Service  
du Contentieux

N° 3.409/42

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-jointe la lettre que vient de nous adresser M. Jean GRENIER, Facteur-aux-écritures à Sainte-Livrade-s/Lot (Région du Sud-Ouest), au sujet d'une question de loyer.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien nous faire remettre les éléments de la réponse et d'avance, je vous en remercie bien vivement.

Votre bien dévoué,

- 9 DEC. 1942 P L'Inspecteur Divisionnaire,  
chargé des Renseignements Hebdomadaires SNCF,

*H. Dihaut*

N.B. — Dans le cas d'une réponse succincte, la faire inscrire ci-dessus et retourner la présente lettre aux Renseignements Hebdomadaires.

*M. lepris 9-12-42  
637169 P*

ST LIVRADE / LOT RD

le 27 nov. 1942

nous soumettons  
au Gouvernement

me C. M. C. F.  
Charge des "Renseignements hémisphériques"

88 Rue St Lazare

ÉCOLOGIE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
Paris 9<sup>e</sup>  
Bulletin B.N.C.F.

U484  
1641 1 DEC. 1942

~~Boffin~~

j'ai l'honneur de m'adresser à mesdames  
les circonstances suivantes :

facteur aux environs de la gare de St Livrade  
suis depuis le mois de mai dernier. j'ai  
eu de nombreuses difficultés pour trouver à  
me loger avec ma femme et ma fille (2 ans).

j'ai dû sans succès un appartement vide, de  
3 pièces incommode, et où j'aurais pu me loger  
enfant.

Le montant de mon loyer mensuel est de 250 F.  
ce prix me semble exagéré étant donné l'état  
de l'appartement. j'en ai fait part à la  
personne qui me ses louera si elle n'a pas voulu  
consentir à me octroyer la moindre diminution.

je sais d'autre fait de bonne source, que je paye  
à cette même personne pour son appartement, un  
prix supérieur à celui qu'elle donne à la propriétaire  
pour la maison toute entière, dont elle occupe  
la partie la plus confortable et la plus spacieuse.

je désirerai connaître la marche à suivre pour  
établir une dérogation de révision de loyer et  
le rendre auquel je dois m'adresser.

Dans quels cas la C.M.C.F. peut-elle requérir une  
révision de loyer ? Mme

Veuillez agréer, monsieur, avec mes  
reverences, l'expression de mes sentiments  
respectueux : Reichwein

Jean GREMIER.

facteur aux environs de St Livrade s'est  
retiré et j'en

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6 872 Vig

Knagé-  
Provocation

D° N° 6 872 Vig; Aff.: Knagé- Provocation

Service Central: Bulletin de  
Région: *Provocation*

OBJET DE LA CONSULTATION

Cadet. Pierre, ex-pj au 1<sup>e</sup> arr  
Marseille.

*SV*  
Knagé- Provocation

References :

Observations :

L.

// Décembre 42

S.J.

6.372<sup>Leg</sup>

Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire  
chargé du "Bulletin de Renseignements"

Comme suite à votre note 3411/42  
du 8 courant, je vous transmets sous ce  
pli, un projet de lettre à adresser  
à M. Pierre CADOT, Employé au 8ème Ar-  
rondissement de l'Exploitation à  
Marseille, en vue d'obtenir de ce der-  
nier les renseignements complémentaires  
indispensables qui nous permettront de  
lui donner, en connaissance de cause,  
l'avis qu'il sollicite.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

J. Amis

L.

Monsieur Pierre CADOT  
Employé au 8ème Arrondissement  
de l'Exploitation  
à MARSEILLE

Comme suite à votre lettre du 1er courant, je vous informe que pour examiner en connaissance de cause la question que vous me posez, il est nécessaire d'être en possession des documents et renseignements ci-après :

1<sup>e</sup>- la maison que vous habitez a-t-elle été construite et affectée à l'habitation antérieurement au 1er Janvier 1915 ?

2<sup>e</sup>- la loi spéciale sur les loyers d'habitation du 1er Avril 1926, modifiée par celles des 29 Juin 1929, 31 Décembre 1937 et 24 Juin 1941, est-elle applicable dans la localité où vous habitez, tant en ce qui concerne le prix des loyers que le régime des prorogations ?

Vous pourrez être fixé sur ce point en vous adressant au Secrétariat de la Mairie ou au Greffe de la Justice de Paix de votre domicile.

3<sup>e</sup>- Dans le cas où ces deux conditions seraient remplies, entrez-vous dans une ou plusieurs des catégories visées à l'article 6 de la loi de 1926 modifiée, dont vous trouverez un extrait sous ce pli.

Si possible, veuillez m'indiquer si le fils de votre propriétaire entre lui-même dans une de ces catégories.

4<sup>e</sup>- Quel est le prix actuel de votre loyer ?

5<sup>e</sup>- Il y aura lieu de m'adresser en communication votre engagement de location, si un tel engagement a été souscrit par vous lors de votre entrée dans les lieux,

la correspondance qui a pu être échangée entre vous et votre propriétaire, et notamment le congé qui vous a été notifié.

Au cas où vous posséderiez une copie du jugement rendu par le Juge de Paix, il y aurait intérêt également à me le communiquer.

SOCIETE NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 9/12/1942

"Renseignements  
Hebdomadaires S.N.C.F"

Monsieur le Chef du Service du  
Contentieux

N° 3.411/42

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-jointe la lettre que vient de nous adresser M. Pierre CADOT, Employé au 8ème arrondissement Exploitation à Marseille (Région du SUD-EST); au sujet d'une question de loyer.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien nous faire remettre les éléments de la réponse et d'avance, je vous en remercie bien vivement.

Votre bien dévoué,

L'Inspecteur Divisionnaire,  
chargé des Renseignements Hebdomadaires SNCF,

*21 Décembre*

*Le 10/12/42  
6372 Log 1*

N.B.- Dans le cas d'une réponse succincte, la faire inscrire ci-dessus et retourner la présente lettre aux Renseignements Hebdomadaires.

Mme et M. Cadot  
au Comptoir de  
la Caisse d'Epargne

Versailles le 1<sup>er</sup> décembre 1942

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Bulletin S.N.C.F.
3 DEC. 1942
4512/1550

Yous envoyer l'Inspecteur biviscaire,

je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître si mon propriétaire peut me faire expulser de l'appartement que j'occupe pour loger son fils.

je suis locataire de cet appartement depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1939.

je précise que son fils est déjà logé dans un minuscule appartement à son père.

Mon propriétaire m'avait donné un congé pour le 25 septembre dernier.

Le juge de paix m'a accordé un délai jusqu'au 5 janvier prochain.

Ne trouvant pas de logement, je vous demanderai ce que je doit faire en la circonstance.

Veuillez agréer, Yous envoyer l'Inspecteur biviscaire, l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

P. Cadot

M. Cadot, Pierre, Employé 8<sup>e</sup> Bureau Exploitation  
à Versailles

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6373 C°

Service Central :

Région : Ouest

OBJET DE LA CONSULTATION

Réquisition d'un terrain par le télécommandant  
de M. Clout au profit des mines Renault

Références :

Observations :

Le plan du terrain régularisé  
est terminé à M-Tricot  
le 21. XII - 42, pour être joint  
au plan de collecte affaire.

9 Décembre

42

6333 C°

J.S

M. Colombel

10

Monsieur le Directeur de l'Exploitation  
de la Région OUEST

auant un jour

J'ai l'honneur de vous retourner ci-jointe la copie  
de l'ordre de réquisition décerné par la Feldkommandantur  
de Saint-Cloud au profit des Usines Renault et le plan annexé.

Le droit de l'autorité militaire allemande de réqui-  
sitionner pour ses propres besoins les dépendances du chemin  
de fer est absolument incontestable.

Elle tient ce droit tant de l'article 53 de la Con-  
vention de La Haye que de l'article 13 de la Convention  
d'Armistice et des prescriptions d'exécution de cet article.

En l'espèce, toutefois, l'ordre de réquisition émane  
d'une autorité incomptente. Il appartenait au Chef allemand  
des transports ou à son délégué, c'est-à-dire à la W.V.D.  
de prendre l'ordre de réquisition. La H.V.D. elle-même eût  
été incomptente, la réquisition étant motivée, d'après son  
libellé, pour des raisons militaires dont la H.V.D. n'a pas  
à connaître.

Je serais d'avis d'accuser réception en soulevant  
l'irrégularité de la réquisition reçue.

Par ailleurs, je signalerais que si la réquisition  
doit être reprise en vue de sa régularisation, il convien-  
drait de prévoir à la charge de Renault, substitué à l'autorité  
militaire pour l'occupation des terrains, le paiement  
des redevances d'usage et la remise en état des lieux en  
fin de réquisition.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

1

MF

Feldkommandantur St Cloud  
Verw. Abt. 2a/Hu - 2999

Saint-Cloud, le 2.12.42

TRADUCTION

ORDRE de REQUISITION

Objet : Etablissement de voies à la gare Sèvres St-Cloud.

Concernant: Les discussions et inspections précédentes.

Pour des raisons militaires de force majeure, le Raccordement des voies de l'Usine RENAULT à la gare de Sèvres St-Cloud nécessite au plus vite un agrandissement. Par suite de l'extension des terrains occupés par les Usines RENAULT, il faut améliorer les possibilités de chargement en wagons.

De ce fait, le terrain entouré de rouge sur le plan ci-joint est réquisitionné au bénéfice de RENAULT à Billancourt pendant la durée de la guerre.

Les frais suivants sont laissés à la charge de RENAULT :

1°- RENAULT supporte les frais de travaux concernant la Route Nationale N° 187, ainsi que toutes les autres transformations nécessaires à l'extension du raccord des voies.

2°- RENAULT prend soin de conserver intact le paysage sur la rive de la Seine, au Parc de St-Cloud et à la Manufacture de Porcelaines de Sèvres, par des plantations d'arbres et par un aménagement approprié du nouveau raccord de voies.

3°- Lors de la nouvelle construction et des transformations nécessaires, RENAULT doit payer exactement tous les frais du Militärbefehlshaber et des Services qui lui sont subordonnés.

4°- Les travaux ne doivent être commencés que lorsque le consentement du Militärbefehlshaber en France, groupe Bâtiment, sera donné pour l'exécution projetée.

La détermination du dédommagement dû à l'Etat Français par RENAULT et la nouvelle implantation de la Route Nationale N° 187 sont subordonnées à l'accord préalable de RENAULT avec les Services français intéressés.

Für den Feldkommandanten

Signature: Illisible  
Oberkriegsverwaltungsrat

- 1°) RENAULT Billancourt,
- 2°) Secrétariat d'Etat Beaux Arts
- 3°) Ponts et Chaussées Versailles,
- 4°) S.N.C.F., Région Ouest.

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N°

693H<sup>0</sup>

*Service Central :*

*Région :*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Références :*

*Observations :*

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6374 C°

Service Central:

Région: Est M.F.

OBJET DE LA CONSULTATION

Maiumise par la Reichsbahn sur un wagon-entame n° 503.972, immatriculé au nom de la St. Alouerienne de Charleroi et renvoyé à l'heureuse partie Gare de Lyon-Vaise en juin 1941.

Demande d'indemnisation par propriétaire lossé

References: V.f.821 C°, 541400

Observations: V. au j. du 9 nov. 43, f. 8836 l'arrêté n° 94 oct. 43 pris en exécution déclaré le même jour et qui excepte les W. mis sous sequestre à l'Allemagne des bénéfices des indemnités de la claim de compensation des risques de guerre par les W. de grande capacité amputées à l'act. 19.10.40.

D° N° 6374 C°; Aff.: Malouinière de Charleroi - Région Parisienne et Ile-de-France

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL  
DU MATERIELParis, le 31 MAI 1943 19  
20, Rue de Rome (8<sup>e</sup>)  
Tél.: LABORDE 88-00

N° 24440/173 Tw.

1 pièce jointeMonsieur le Chef du  
Contentieux

Votre référence 6374 C° du 19 Avril 1943.

Vous m'avez demandé de vous tenir au courant de la suite donnée à l'offre que nous avions faite à la Société Alsacienne des Carburants pour l'indemniser de la perte de son wagon N° 503987.

J'ai l'honneur de vous adresser copie de notre lettre de ce jour réglant la question.



LE DIRECTEUR

ED/CF 28.5.43

Copie à Monsieur le Chef de la Division  
du Matériel de la Région du SUD-EST

-----  
Je suis d'accord pour que vous procédiez à l'immatriculation dans les conditions que vous proposez

LE DIRECTEUR,

31 MAI 1943

Signé : J. PICARD

N° 24440/173 Tw.

Messieurs,

Suite à ma lettre 24.440/173 Tw. du 22 Avril 1943.

-----  
La Région du Sud-Est nous informe qu'à la suite de l'examen à Villeneuve-Saint-Georges du wagon-citerne U.S.A. N° 441.044 vous avez été d'accord pour accepter la cession de ce wagon en compensation de la perte de votre wagon 505.987.

Je donne donc des instructions pour l'immatriculation de ce wagon sur la Région du Nord.

Il est bien entendu que la cession à votre Société du wagon U.S.A. N° 441.044 constitue un règlement définitif de l'indemnité à laquelle vous pouvez prétendre pour la perte de votre wagon 505987.

Si ce wagon venait à être retrouvé, il deviendrait la propriété de la S.N.C.F.

Par ailleurs, la cession à votre Société du wagon-citerne U.S.A. N° 441.044 implique votre renonciation au profit de la S.N.C.F. à tous vos droits d'indemnité en raison de la perte de votre wagon 505987, droits actuels ou résultant des dispositions législatives ou diplomatiques à venir.

Je vous serais très obligé de me confirmer votre accord.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR,

Signé : J. PICARD

Monsieur le Directeur de la  
Société Alsacienne des Carburants  
4 Rue Roussel - PARIS 17<sup>e</sup>

R.

M

Avril

43.

: S.J.  
S<sup>t</sup>e Als.de  
Carburants  
6374 C°

Monsieur le Directeur  
du Service Central du Matériel

V.R. 24440/173 -Tw

Vous avez bien voulu me faire parvenir, le 10 Mars écoulé, copie de l'offre d'indemnité que vous avez adressée à la Société Alsacienne de Carburants à la suite de la perte de son wagon N° 503.987.

Je vous serais très obligé de me tenir au courant de la suite donnée à cette offre.

D'autre part, M<sup>e</sup> François CAIL, notre Avocat au Conseil d'Etat, que nous avions chargé d'examiner dans quelles conditions nous serions fondés à mettre en cause, en l'espèce, la garantie du Gouvernement français, vient de nous faire connaître que, dans l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, il ne voit d'autre solution que de nous faire céder les droits éventuels à une indemnité que cette Société pourrait avoir contre l'Etat.

La transaction devra donc

comporter cession expresse à la  
S.N.C.F. des droits pouvant résulter  
de toutes dispositions législatives  
ou diplomatiques à venir.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*René Hervieu*

1.7. 306.32400

Paris, le 14 Avril 1945

R

aff. Sté als. de Carburants  
n° ref. 24440/173-TW

Monsieur le Directeur  
du Service Central de Matériel

Vous avez bien voulu me faire parvenir, le 10 mars courant, copie de l'offre d'indemnité que vous avez adressée à la Société alsacienne de Carburants à la suite de la perte de son wagon 3° 503 987.

J'vous serais très obligé de me faire tenir au courant de la suite donnée à cette offre.

D'autre part, M. François Lait, notre avocat au Conseil d'Etat, a fait nous aviser ~~que nous avions chargé d'examiner dans quelles conditions nous serions fondés à mettre en cause, en l'espèce, la garantie <sup>du gouvernement français</sup> ~~de l'Etat~~, visant à nous faire connaître que, dans l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, du Conseil d'Etat,~~ ce recours ne pouvant être exercé. Il n'y ait d'autre solution que de nous faire céder les droits éventuels que la Société a une indemnité que elle doit justement avoir obtenu. La transaction ~~l'assurement de l'indemnité offerte dans une~~ comporte cependant express à la 1/2 et des droits pouvant résulter de toutes dispositions législatives ou diplomatiques à venir.

Le Chiffre contentieux  
M. M. : G. Ferrey

17/4

FRANÇOIS CAIL

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT AU CONSEIL D'ETAT  
ET À LA COUR DE CASSATION  
SUCCESEUR DE SON PERE

S.J.  
N° 6.374 G.



Cher Monsieur,

Vous avez bien voulu m'exposer qu'un wagon-réservoir appartenant à la Sté Alsacienne des Carburants, laquelle est actuellement domiciliée à Paris, avait été rencontré en gare de Lyon-Vaise le 1<sup>er</sup> Juin 1941 avec une date de révision périmée ; que ce wagon fut par erreur acheminé sur Mulhouse pour être soumis à révision, au lieu d'être dirigé vers l'atelier de la S.N.C.F. le plus proche.

Vous avez appris de la Société elle-même que ce wagon avait été saisi par les autorités allemandes et vous avez été de ce fait, l'objet d'une demande en indemnité formée par cette société et représentant la valeur de ce wagon.

Je n'ai pas d'éléments suffisants pour apprécier votre responsabilité vis-à-vis de la Société des Carburants. J'ignore en effet si l'acheminement du wagon sur Mulhouse constitue réellement une faute de vos services. On pourrait peut-être en doutter puisque le réseau d'Alsace-Lorraine n'a pas cessé, avec l'accord plus ou moins tacite du Gouvernement d'être partie intégrante du réseau français. S'il en est ainsi, l'erreur commise n'a comporté des conséquences gravement préjudiciables qu'à raison des événements qui déattachent en fait l'administration du réseau d'Alsace-Lorraine du contrôle de la S.N.C.F. Mais, si une faute a été commise, il est certain que la S.N.C.F. en est responsable. Mandataire du propriétaire pour l'exécution des contrats de transport dont ce wagon était l'objet, elle doit non seulement répondre de la perte de la chose (art. 1932 Code Civil) mais encore des fautes qu'elle commet dans sa gestion (Art. 1932 Code civil).

Cet aspect du problème étant écarté, vous me demandez quelques recours vous pouvez exercer, notamment contre l'Etat français.

Comme vous, je suis d'avis d'écartier l'article 2 de la loi du 6 septembre 1940 sur l'utilisation des wagons-réservoirs et des wagons-citernes qui suppose un accord, non réalisé en l'espèce, entre les Gouvernements allemand et français au sujet de la cession du matériel.

En réalité, il est bien difficile de définir la nature de cette prise de possession par le Reich du wagon litigieux.

Pendant la période de belligérance qui s'étend jusqu'à la conclusion de l'armistice, toute appropriation de biens privés de la S.N.C.F.,

Le 1<sup>er</sup> octobre 1907 est une prise de guerre qui relève du droit des gens. La convention de La Haye du 18 Octobre 1907 concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, approuvée par la loi des 6-11 septembre 1910, soustrait les prises de guerre à toute réparation. Aucun des deux Etats en guerre ne peut en être déclaré responsable. Il y a là un cas de force majeure dont les conséquences peuvent être sans doute réglées par des traités ou des lois internationales postérieurement à la guerre, mais qui ne confère aux victimes aucun droit à réparation.

A dater de l'armistice, une convention nouvelle est substituée à la Convention de La Haye. L'Etat occupé s'oblige à livrer sans indemnité tout le matériel et les approvisionnements stipulés à la convention, mais rien de plus. La prise de possession des biens mobiliers ou immobiliers sur lesquels la convention est muette ne peut s'effectuer qu'en vertu de réquisitions. Or, en ce qui concerne le matériel de chemin de fer, non seulement le Gouvernement allemand n'en a pas demandé la livraison, mais il a stipulé à l'article 13 de la Convention du 22 Juin 1940 que "le Gouvernement (français) veillera en outre que les ports, les installations industrielles, les chantiers soient laissés dans leur état actuel, à ce qu'ils ne soient aucunement endommagés ou détruits. La même clause vaut pour les chemins de fer, les routes, les canaux, etc...". Toute approprietion de matériel de chemin de fer est donc nécessairement une réquisition. En l'espèce, la réquisition pour être irrégulière, puisque non accompagnée d'un réciprocité en échange de la prestation requise, n'en constitue pas moins une réquisition prononcée en vertu de la souveraineté de fait du Gouvernement allemand. Il semblerait dans ces conditions, qu'une indemnité soit due au pareil cas à celui qui a été injustement dépossédé. Cependant, elle ne peut être réclamée à la puissance étrangère que par voie diplomatique. Et, à défaut, il ne semble pas que l'Etat puisse être condamné à une réparation.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1918, il ne semble pas que l'Etat puisse être condamné à une réparation.

L'absence de toute contre-partie en argent n'ouvre pas pour autant un droit à la Société (ou à la S.M.C.F. cessionnaire de ses droits) de demander à l'Etat français de la garantir contre la mesure discriminatoire prise à son encontre. Il s'agit là comme vous l'observez, d'un acte de gouvernement contre lequel ou à l'occasion duquel aucun recours contentieux n'est ouvert. "Cette fin de non-recevoir est toujours très rigoureuse," écrit M. Albert (Contrôle juridictionnel de l'Administration p. 75); elle englobe une série de mesures très diverses pouvant presque dire qu'elle vise, d'une manière générale tous les actes qui sont accomplis au delà des frontières ou qui peuvent avoir une répercussion au delà des limites du territoire français.... Il suffit qu'une question interresse à un titre quelconque les rapports internationaux pour que le pourvoi ne soit pas recevable". C. d'Etat 31 Janvier 1919 Matem Navigation Leb. 114 - 17 Juin 1921 Sté România 583 - 2 Juin 1922 de poorter 498 - 27 Février 1929 Panorza 240 - 22 Novembre 1932 Namon 1071) +

Plus spécialement, le Conseil d'Etat a jugé que les réquisitions et prises de possession opérées par les troupes françaises en pays ennemi constituent non des actes administratifs mais des faits de guerre qui ne sont pas susceptibles de donner

lieu à des recours contentieux (15 Juin 1928 Tokatlian Leb. 754 - voir aussi : 18 Juillet 1934 Rousset Leb. 817). Enfin, récemment le Conseil d'Etat a eu à connaître d'une demande d'indemnité formée par un sujet français, victime des représailles exercées sur lui par des nationalistes allemands en Rhénanie. Il a été jugé que l'appréciation de la garantie promise par le Gouvernement français pour la protection des citoyens des pays occupés mettait en jeu la portée des ordonnances prises par le Hauts Commission Interalliée dont les décisions "ne constituent pas des actes d'une autorité administrative de l'Etat avec une puissance étrangère" (23 Février 1930 Scholtes Leb. 78).

De la même façon, on peut dire que le commerce, non plus corporel mais matériel éprouvé par la Sté Alsacienne des carburerants à la suite d'une mesure illégale ou non, prise par une puissance étrangère, intéressé les relations internationales et n'est pas susceptible de donner lieu à un recours contentieux. Et cela d'autant plus que si la faute des services de l'Etat apparaît dans la plupart des arrêts précités, il n'en est pas de même en l'espèce où l'Etat ignorait que le wagon était dirigé vers l'Alsace et n'avait d'autre moyen en son pouvoir d'empêcher la saisie.

Vous m'exposez que le Gouvernement français n'a voulu jusqu'ici assimiler de telles mesures ni à des réquisitions ni à des dommages de guerre. Mais ce n'est là qu'un point de vue inspiré par une opportunité politique immédiate. Rien n'empêchera qu'après la guerre, des dommages de cette nature fassent l'objet de négociations diplomatiques ou même que l'Etat français les prenne partiellement à sa charge au titre des dommages de guerre. Jusqu'à présent, les lois des 11 octobre 1940 et 12 juillet 1941 n'assurent que la reconstruction des immeubles d'habitation et la reconstitution des meubles, des mobilier et outillages professionnels dans la mesure où ils sont nécessaires à la réinstillation du foyer familial ou de l'entreprise. Aucune disposition légale n'est donc applicable au cas actuellement envisagé.

Je ne vois par conséquent d'autre solution pour vous que de vous faire céder les droits éventuels de la Société. Regrettant de ne pouvoir vous donner un avis plus favorable que le vôtre sur cette question que j'ai pourtant longuement méditée, je vous/ de croire cher Monsieur, à mes sentiments les plus distingués et dévoués.

1 mars 1941

TL. avec son logo, 16 mars 1941 (S. 1941.2. 43)

mais, sur les actes de faibles de la Consécration  
Sylvain, n. Com. Sté 27 au 1958-1959 (S. 1954.3. 33).

FRANÇOIS CAIL

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT AU CONSEIL D'ÉTAT  
& A LA COUR DE CASSATION

SUCCESEUR DE SON PÈRE

77. AVENUE HENRI-MARTIN (XVI<sup>e</sup>)

TROCADERO 29 12



13 Mars 1943

S. J.  
6.374 C°

J'ai bien reçu votre lettre du 3 Mars qui a reçu toute mon attention. La question très délicate fait l'objet d'une étude et demande réflexion. Je pense vous adresser prochainement mon avis, mais je renvoie à vous dire d'ores et déjà que je ne perdais nullement de vue votre demande.

Votre bien dévoué.

François Cail

M. - Colombel  
M. - f

M. le Chef du Comt?  
or la SNCF

10 MARS 1943

Paris, le

S.N.C.F.Service Central  
du Matériel

N° 24440/173-TW

Messieurs,

Comme suite à votre lettre AL/K1 Contentieux du 30/11/1942 adressée à notre Région de l'Est, nous vous informons que nous acceptons de vous indemniser pour le wagon N° 503987 de votre Société qui a été expédié en Juin 1941 sur les lignes d'Alsace-Lorraine et qui n'a pas été restitué depuis cette époque.

Nous vous proposons à cet effet, de vous verser une indemnité de 99.000 francs calculée suivant les modalités prévues par le Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Tare du wagon : 11.540 kg.

Année de construction : 1950

Prix du wagon de remplacement au moment de sa disparition:  
 $11.540 \times 11^f = 126.940 \text{ f.}$

Dépréciation de 2 % par année de service (11 ans) soit 22 % :

$$\frac{126.940 \times 22}{100} = 27.926 \text{ f.}$$

Indemnité à verser :

$$126.940 - 27.926 = 99.014 \text{ f.00}$$

soit, en chiffres ronds : 99.000 francs.

Nous précisons que le versement de cette indemnité implique votre renonciation au profit de la S.N.C.F., à tous vos droits à indemnité à raison de la perte de ce wagon, droits actuels ou résultant de dispositions législatives ou diplomatiques à venir.

Par ailleurs, dans le cas où ce véhicule viendrait à être restitué, il vous serait rendu et vous auriez à nous rembourser l'indemnité ci-dessus.

Je vous serais obligé de me faire savoir si vous acceptez ce règlement.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR  
Signé: PONCET

Société Alsacienne de Carburants  
4, Rue Roussel, PARIS (17ème).

Copie à...

COPIE à Monsieur le Chef du Contentieux; suite à votre lettre  
Bureau SJ. Dossier N° 6374 Co du 1<sup>er</sup> Mars 1943.

Ainsi que M. COSTES, Inspecteur Divisionnaire de mon Service l'a exposé à M. COLOMBEL, la Caisse de garantie créée par le Comité de Gestion des Wagons-Citernes Métalliques ne couvre pas la perte de ce wagon.

Ci-joint copie de la Décision N° 2 du Directeur responsable du Comité de Gestion instituant la Caisse de garantie. QMARS1017

10 MARS 1943

## LE DIRECTEUR



MF

3 Mars

3

XXXXXXXXXXXX

S.J.

6.374 C°

Mon Cher Maître,

Mon Service étant chargé d'examiner, à l'occasion d'un litige relatif à un wagon de particulier saisi par les autorités allemandes, l'opportunité d'un recours contre l'Etat français, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien me faire connaître votre opinion à ce sujet.

Les faits litigieux sont les suivants. La Société Alsacienne des Carburants, domiciliée jusqu'à la guerre à Strasbourg, avait fait immatriculer un certain nombre de wagons qui y avaient leur port d'attache. Pendant la guerre, cette Société transféra son siège social à Paris et, depuis l'armistice, ses wagons continuent de circuler sur nos lignes, en service intérieur français.

L'un de ces wagons ayant été rencontré en gare de Lyon-Vaise, le 12 juin 1941, avec une date de révision périmée, fut réformé par erreur, "pour sa Région" en vue de la révision à effectuer. De ce fait, le véhicule fut acheminé sur Mulhouse, au lieu d'être dirigé sur l'Atelier de la S.N.C.F. le plus proche.

Depuis cette époque, le wagon n'est plus revenu sur nos lignes et la Société propriétaire nous a fait connaître qu'il avait été saisi en Alsace par les autorités allemandes. En conséquence, elle nous a rendu responsables de sa perte et nous a demandé de lui en rembourser la valeur.

Nous avons écrit, le 25 janvier dernier, aux Autorités allemandes pour demander le retour de ce wagon, sans avoir reçu jusqu'à présent de réponse.

Notre responsabilité, vis à vis de la Société

Monsieur François CAIIL,  
Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation,  
77, Avenue Henri Martin - PARIS.

propriétaire étant engagée, son indemnisation ne peut être différée davantage. Mais la S.N.C.F. envisage l'éventualité de demander le remboursement de l'indemnité au Gouvernement français, si ce recours est fondé en droit.

Il y a lieu d'écarter, tout d'abord, me semble-t-il, l'application à la présente espèce de l'article 2 de la loi du 6 septembre 1940, sur l'utilisation des wagons-réservoirs et des wagons-citernes (J.O. du 9 septembre). Ce texte ne prévoit, en effet, le recours des propriétaires de wagons contre l'Etat français que si la cession aux Autorités occupantes a eu lieu en accord avec le Gouvernement français. Or, le wagon paraît bien avoir été saisi par application des mesures prises en Alsace-Lorraine contre les biens français, mesures contre lesquelles le Gouvernement français a protesté mais qu'il n'a assimilées jusqu'ici, ni à des réquisitions, ni à des dommages de guerre.

Dans l'état actuel de la question, on peut se demander sur quelle disposition législative ou sur quel principe pourrait se baser le recours contre l'Etat français de la Société propriétaire, recours que la S.N.C.F. ne pourrait elle-même exercer qu'en vertu d'une cession de droits. S'agissant d'un acte du Gouvernement allemand ayant causé préjudice à un sujet français, le Gouvernement français a-t-il le devoir d'intervenir pour faire indemniser ce dernier et son abstention pourrait-elle engager sa responsabilité? D'après nos recherches, le Conseil d'Etat a déclaré, jusqu'à présent, irrecevables les recours dirigés contre les décisions qui mettent en jeu les relations diplomatiques, notamment contre le refus du Ministre des Affaires Etrangères d'appuyer les griefs d'un particulier auprès d'une puissance ou de demander pour lui des réparations (V. notamment Cons. l'Etat 23 déc. 1904 D.P. 1906.3.63).

Par ailleurs, le Gouvernement français a formulé une protestation générale contre les mesures allemandes en Alsace-Lorraine et il ne lui est pas possible, actuellement, de faire davantage.

Il ne nous resterait, dans ces conditions, que la faculté de nous faire céder par la Société alsacienne ses droits éventuels à indemnité, droits que pourrait lui conférer, à la conclusion de la paix, un traité diplomatique ou

une loi interne.

Je vous serais très obligé, Mon Cher Maître, de me faire connaître votre avis à ce sujet et vous prie d'agréer l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Nique: J. Lurey*

14  
1

Paris le 3 Mars 1945

M.J.

3° 6374 C°

Mon cher Maître.

Mon Service étant chargé

d'invoquer, à l'occasion d'un litige relatif à un wagon de particulier saisi par les autorités allemandes, l'opportunité d'un recours contre l'Etat français, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien me faire connaître votre opinion à ce sujet.

Les faits litigieux sont les suivants. La Société alsacienne des Carrières, domiciliée jusqu'à la guerre à Strasbourg, avait fait immatriculer un certain nombre de wagons qui y avaient leur port d'attache. Pendant la guerre, cette Société transféra son siège social à Paris et, depuis l'armistice, ses wagons continuent de circuler sur nos lignes, en service intérieur français.

L'un de ces wagons ayant été rencontré en gare de Lyon-Vaise, le 12 juin 1941, avec une date de révision périmée, fut réformé par erreur, pour sa région "en vue de la révision à effectuer. De ce fait, le véhicule fut acheminé sur Mulhouse, au lieu d'être dirigé sur l'atelier de la SNCF le plus proche.

Depuis cette époque, le wagon n'est plus revenu sur nos lignes et la Société propriétaire nous a fait connaître qu'il avait été mis en Alsace par les autorités allemandes. En conséquence, elle nous a rendu responsables de sa perte et nous a demandé de lui en rembourser la valeur.

Nous avons écrit, le 27 janvier dernier, aux Autorités allemandes pour demander le retour de ce wagon, sans avoir reçu jusqu'à présent de réponse. Notre responsabilité vis à vis de la Société propriétaire étant engagée, une indemnisation ne peut qu'en être différée davantage. Mais, <sup>la SNCF</sup> le titulaire général, envisage l'éventualité de demander le remboursement de l'indemnité au Gouvernement français, si ce recours est fondé juridiquement.

Il y a lieu d'écrire, tout

Notre François Cail  
Avocat au Conseil d'Etat  
& à la Cour de Cassation  
ff. avecme Henri-Martin  
Paris

t sur l'utilisation  
des wagons-réervoirs  
et des wagons-citerne  
(70 du 9 septembre).

au public s'il

d'abord, l'application à la présente espèce de l'article 2  
de la loi du 6 Septembre 1910. Ce texte ne prévoit,  
en effet, le recours des propriétaires de wagons contre  
l'Etat français que si la caison aux Autorités occupantes  
a un lien en avion avec le Gouvernement français.  
Or, le wagon paraît bien avoir été saisi par application  
des mesures prises en Alsace-Lorraine contre les biens  
français, mesures contre lesquelles le Gouvernement  
français a protesté, mais qu'il n'a amenuisées jusqu'ici  
ni à des réquisitions, ni à des dommages de guerre.

Dans l'état actuel de la

question, on peut se demander sur quelle disposition  
législative ou sur quel principe pourrait se baser  
le recours contre l'Etat français de la Société propriétaire,  
recours que la S.Y.C.F. ne pourrait elle-même exercer  
qu'en vertu d'une caison de droits. S'agissant  
d'un acte du Gouvernement allemand ayant causé  
préjudice à un sujet français, le Gouvernement  
français a-t-il le devoir d'intervenir ~~pour~~ pour faire  
indemniser ce dernier et son abstention pourrait-  
elle engager sa responsabilité ? D'après nos recherches,  
le Conseil d'Etat a déclaré, jusqu'à présent, irrecevable  
les recours dirigés contre les décisions qui mettent en jeu  
les relations diplomatiques, notamment contre le  
refus du Ministre des Affaires Etrangères d'appuyer  
les griefs d'un particulier auprès d'une puissance ou  
de demander pour lui des réparations (V. notamment  
Cours d'Etat 23 dec. 1904. D.P. 1906. 3. 63).<sup>t</sup>

Par ailleurs, le  
Gouvernement français  
a formulé une  
protestation générale  
contre les mesures  
allemandes en  
Alsace-Lorraine et

il ne lui est pas possible  
actuellement de faire  
davantage.

Il ne nous resterait, dans ces conditions,  
que la ~~possibilité~~ <sup>faculté</sup> de nous faire céder par la  
Société alsacienne ses droits éventuels à  
la indemnité, droits que pourrait lui conférer,  
à la conclusion de la paix, un traité diplomatique  
ou une loi interne.

Je vous serais très obligé, mon cher Maitre,  
de me faire connaître votre avis à ce sujet et vous prie  
l'agréer l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Paris, 1<sup>er</sup> mars

3

45 rue Saint-Lazare

SJ

6374 Co

R. : N° 24440/173 T W

Monsieur le Directeur du Service Central  
du Matériel

J'ai l'honneur de vous retourner ci-joint avec la Note que vous avez soumise le 5 février écoulé à M. le Directeur Général, le dossier d'une réclamation de la Société Alsacienne des Carburants relative à la perte de son wagon N° 503987, dirigé en juin 1941 sur Mulhouse.

Si les Chemins de fer d'Empire ne devaient pas donner une suite favorable à la demande de restitution de ce wagon que vous avez présentée le 25 janvier dernier par l'intermédiaire de la H.V.D. de Bruxelles, M. le Directeur Général a décidé qu'il y aurait lieu de payer, mais d'exercer un recours en vue du remboursement de l'indemnité que nous aurions été amenés à verser à la Société.

Je vous laisse le soin d'en informer la Société Alsacienne des Carburants.

Mais, d'autre part, il y aurait lieu de demander au Comité de Gestion des Wagons Citerne Métalliques s'il n'a pas constitué, comme le prévoit l'article 6 de la loi du 12 juillet 1941, une Caisse de garantie contre les risques exceptionnels de perte ou de destruction du matériel et, dans l'affirmative, s'il n'estime pas que la perte subie en l'espèce par la Société Alsacienne de Carburants n'est pas couverte par cette garantie.

Je vous serais obligé de vouloir bien me tenir au courant des réponses que vous recevrez tant des Chemins de fer d'Empire que du Comité de Gestion des Wagons Citerne.

Je demande par ailleurs à M<sup>e</sup> Cail, Avocat au Conseil d'Etat, d'examiner dans quelles conditions nous serions fondés à mettre en cause la garantie de l'Etat.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

nique: Guérin

*27/2*  
SJ

N° 6374 C°

Monsieur le Directeur du Service Central  
du Matériel,

V/Réf. N° 24440/173 T w

J'ai l'honneur de vous retourner ci-joint avec la Note que vous avez soumise le 5 février courant à M. le Directeur Général, le dossier d'une réclamation de la Société Alsacienne des Carburants relative à la perte de son wagon N° 503987, dirigé en juin 1941 sur Mulhouse.

Si les Chemins de fer d'Empire ne devaient pas donner une suite favorable à la demande de restitution de ce wagon que vous avez présentée le 25 janvier dernier par l'intermédiaire de la H.V.D. de Bruxelles, M. le Directeur Général a décidé qu'il y aurait lieu ~~d'exercer~~ <sup>de payer, mais</sup> un recours en vue du remboursement de l'indemnité que nous aurions été amenés à verser à la Société. ~~à raison d'une décision judiciaire.~~

Je vous laisse le soin d'<sup>en</sup> informer la Société Alsacienne des Carburants ~~auxquelles qu'afin de se ménager l'exercice de son recours, la S.N.C.F. a décidé de se laisser assigner.~~

Mais, d'autre part, il y aurait lieu de demander au Comité de Gestion des Wagons Citerne Métalliques s'il n'a pas constitué, comme le prévoit l'article 6 de la loi du 12 juillet 1941, une Caisse de garantie contre les

27/2

L'expédition sur timbre du marché, remise à l'entrepreneur ou au fournisseur sur sa demande, portera la mention ci-après:

"La présente expédition à laquelle sont jointes, s'il y a lieu, les pièces numérotées de 1 à ..... est délivrée à l'entrepreneur ou au fournisseur en unique exemplaire, par application du décret-loi du 30 octobre 1935, modifié par le décret du 25 août 1937, pour former titre en cas de nantissement consenti conformément aux articles 91 du Code de Commerce et 2075 du Code Civil.

A ....., le .....

Le .....".

Les pièces annexées porteront la mention:

"Vu pour être joint, comme pièce annexe, N° ..... à l'expédition du marché N° ..... délivrée à l'entrepreneur (ou au fournisseur), par application de l'article 2 du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par le décret du 25 août 1937, sur le financement des marchés de l'Etat et des collectivités publiques.

A....., le .....

Le .....".

Ces mentions seront obligatoirement signées par l'autorité ayant approuvé le marché.

Il appartiendra à la même autorité, s'il est procédé à une modification du marché affectant la désignation du comptable ou les modalités de règlement (modification qui ne peut intervenir, d'ailleurs, qu'avant toute signification du nantissement), d'annoter de mentions appropriées les pièces délivrées à l'entrepreneur ou au fournisseur.

risques exceptionnels de perte ou de destruction du matériel  
et, dans l'affirmative, s'il estime pas que la perte subie  
en l'espèce par la Société Alsacienne de Carburants n'est  
pas couverte par cette garantie.

Je vous serais obligé de vouloir bien me tenir au  
courant des réponses que vous recevrez tant des Chemins de  
fer d'Empire que du Comité de Gestion des Wagons Citerne.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

2.  
je demande pour affaires  
à l'ordre avec un court délai  
à renouveler à quelle édition nous  
avons portés. — — — — —  
la quinzaine d'ici

Paris, le 27 février 1943

Vu  
Y  
43  
26.2.

SJ

N° 6374 C°

NOTE

pour Monsieur le Chef du Contentieux

J. Léonard  
en juillet 1943

L'action en indemnité de la Société Alsacienne des Carburants est fondée sur la faute commise par la S.N.C.F. en dirigeant le wagon litigieux sur les Ateliers de Mulhouse, aux fins de révision. Cet envoi ne peut se justifier par les dispositions du tarif P.V. N°29 dont l'article 5 prévoit que le wagon est dirigé pour la révision périodique sur l'atelier désigné par la S.N.C.F. dans les mêmes conditions que pour son propre matériel; ce qui exclut évidemment les ateliers situés sur les lignes dont la S.N.C.F. se trouve aujourd'hui dépossédée en fait. Le litige sera de la compétence du Tribunal de Commerce devant lequel nous ne pouvons appeler l'Etat en garantie.

Le recours envisagé contre l'Etat peut-il se fonder sur la législation des réquisitions ou sur celle des dommages de guerre ?

La première ne serait applicable que si l'y avait eu réquisition régulière du wagon par l'Autorité occupante, le droit à indemnité s'exerçant alors conformément à l'article 2 de la loi du 6 septembre 1940. Mais, en l'espèce, et sous réserve de la réponse que feront les Chemins de fer allemands à la lettre de notre Service Central du Matériel, il faut admettre que le wagon a été saisi par application des mesures prises en Alsace-Lorraine à l'égard des biens français, mesures contre lesquelles le Gouvernement français n'a cessé de protester, mais qu'il n'a pas assimilées jusqu'ici aux dommages de guerre.

D'autre part, l'article 2 de la loi du 6 septembre 1940 n'envisage le recours des propriétaires de wagons contre l'Etat Français que si la cession aux Autorités occupantes a eu lieu en accord avec le Gouvernement français. On ne peut donc envisager ici, ni un recours

...

direct de la S.N.C.F. contre l'Etat, ni une cession de droits de la Société Alsacienne à la S.N.C.F. En fait, s'il y a eu confiscation, le droit à indemnité de la Société des Carburants n'est actuellement fondé sur aucune disposition législative; ce droit, aujourd'hui éventuel, ne pourrait s'exercer qu'à la fin des hostilités, soit contre la France, soit contre l'Allemagne, selon l'issue de la guerre et les dispositions qui seront prises à cette époque; il appartient en principe au propriétaire et ne pourra être exercé par celui qui aura indemnisé ce dernier qu'en vertu d'une cession en sa faveur, comme c'était le cas pour l'assureur avant la loi de 1930.

+ la SNCF qui  
l'aura intéressée  
+ notre

Dans cet ordre d'idées, il faut signaler que le Comité de Gestion des Wagons Citerne Métalliques duquel relève le wagon litigieux a dû, par application de l'article 6 de la loi du 12 juillet 1941, constituer une Caisse de garantie contre les risques exceptionnels de perte ou de destruction du matériel qui ne seraient pas couverts par une assurance au profit du propriétaire. Si la perte du wagon litigieux constitue bien un risque garanti par cette Caisse, et si la Société Alsacienne ne fait pas valoir ses droits contre elle, nous pourrons du moins nous faire céder ces droits pour exercer ensuite contre le Comité de Gestion un recours qui sera du ressort de la juridiction civile (Art.8 de la loi du 12 juillet 1941).

Par ailleurs, on ne voit pas bien sur quelle disposition ou sur quel principe pourrait se baser tout autre recours de la S.N.C.F. contre l'Etat. Il s'agit, en effet, d'un acte du Gouvernement allemand ayant causé préjudice à un sujet français, mais qui ne relève ni de la réquisition ni des dommages de guerre, comme on l'a vu. Le Gouvernement français ~~étant~~ resté étranger aux circonstances qui ont amené la saisie du wagon, faut-il admettre qu'il a du moins le devoir d'intervenir pour la faire cesser ou pour faire indemniser la Société propriétaire par le Gouvernement allemand ? Son abstention peut-elle être considérée comme une faute ? A cet égard, la jurisprudence du Conseil d'Etat a déclaré irrecevables les recours dirigés contre les décisions qui mettent en jeu les relations diplomatiques, notamment contre le refus du Ministre des Affaires étrangères d'appuyer les griefs d'un particulier auprès d'une puissance ou de demander pour lui des réparations (Voir à ce sujet les décisions citées par Appleton "Contentieux administratif", n° 162, particulièrement l'arrêté du 23 décembre 1904, D.P. 1906.3.63). En l'espèce, l'Etat Français a, du reste, formulé une protestation générale contre les mesures allemandes en Alsace - Lorraine. En égard à la situation internationale actuelle, on ne saurait lui faire grief de n'avoir pas fait davantage.

contre l'Etat  
Pour conclure, la voie du recours en indemnité paraît fermée à la Société propriétaire et, à plus forte raison, à nous-mêmes. En cas de condamnation de la S.N.C.F. par le Tribunal de Commerce, il faudrait obtenir de la Société des Carburants qu'elle nous cède ses droits, actuels et éventuels, à indemnité contre les tiers, droits que nous aurions à exercer, le cas échéant, comme il a été envisagé ci-dessus.

Tou de règlement  
amiable,

23 FEB 1943

M. Juhani

EEV

5121 0  
Mr. Auguste Mervin  
Marin & Lefèvre et Cie 9 Février  
Pour enterrer Mr. le Maréchal  
le 11/01/1916 à 14h00  
Cathédrale St.  
L'ordre sera tenu dans la cathédrale  
avec un service.

Henry  
H. H.  
H. H.

BR 24 FEV 43

10  
E/2  
MM/CF 1.2.45

dem 9 Janv

sous

~~1000000~~

5121/0

Service Central  
du Matériel

N° 24440/173

Twe 1/ord

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

SOCIETE NATIONALE

DES CHEMINS DE FER

FRANCAIS

Paris, le

-5 FEV 1943

Passer

1000000

5121/0

Monsieur le Directeur Général,



Jeune voie, à appeler l'ordre  
pour une paroisse A. Berthebot

La Société Alsacienne des Carburants, domiciliée jusqu'à l'Armistice, 34 Allée de la Robertsau à Strasbourg, avait fait immatriculer, avant la guerre, par les Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine, une centaine de wagons-citernes, avec Strasbourg Port-du-Rhin comme gare d'attache.

Depuis l'Armistice, l'adresse de cette Société est, 4 Rue Roussel à Paris, et une partie des wagons-réservoirs ci-dessus circule en service intérieur français.

L'un de ces wagons, le 503987 ayant été rencontré en gare de Lyon-Vaise avec une date de révision périmée, le 12 Juin 1941, fut réformé par erreur "pour sa Région" en vue de la révision à effectuer. De ce fait, ce véhicule a été acheminé sur Mulhouse au lieu d'être dirigé sur l'Atelier de la S.N.C.F. le plus proche du lieu de réforme, soit Venissieux.

Depuis cette époque, le wagon n'est pas revenu en France et la Société propriétaire nous a déclaré qu'il avait été pris en Alsace par les autorités allemandes.

En conséquence, la Société Alsacienne des Carburants, par lettre du 6 Novembre 1942 ci-jointe a indiqué à la Région du Sud-Est qu'elle estimait que la S.N.C.F. devait être rendue responsable de la perte de son wagon et lui a demandé de lui en rembourser la valeur.

La Région de l'Est (Région immatriculatrice) saisie de l'affaire a questionné le Service du Contentieux. Dans sa réponse ci-jointe, ce service a indiqué que la S.N.C.F. devait se mettre en rapport avec la D.R. afin d'être fixée sur le sort du wagon et que dans le cas où celui-ci ne serait pas restitué par les autorités allemandes, la S.N.C.F. ne pourrait se soustraire au paiement d'une indemnité à la Société propriétaire.

Nous avons écrit en conséquence le 25 Janvier à la H.V.D. Bruxelles pour lui demander d'inviter la D.R. à nous restituer le wagon en cause. La Société propriétaire a été avisée de cette demande, à la suite d'une démarche faite auprès de nous par le Chef de son Service du Contentieux, au cours de laquelle cette personne nous avait indiqué que la Société avait l'intention de nous assigner au Tribunal de Commerce.

La.....

La Société Alsacienne des Carburants a accepté de différer cette assignation dans l'attente de la réponse de la D.R., mais nous a demandé de la fixer sur nos intentions pour le cas où cette dernière ne voudrait pas restituer le wagon.

Etant donné l'aspect politique de la question et bien que la responsabilité de fait de la S.N.C.F. soit très faible, nous pensons qu'il conviendra d'indemniser la Société Alsacienne des Carburants pour la perte de son wagon si la D.R. ne veut pas nous le restituer.

LE DIRECTEUR

Signé: PONCET

25 JAN 1943

EN/CY 20.1 Copie à la Direction  
Générale

Copie à M. LEBUILLE, Ingénieur en Chef Liaison  
H.V.D. Paris

Copie à Monsieur le Chef de la Liaison S.N.C.F.  
H.V.D. Bruxelles

Copie à Monsieur le Chef de la Division du  
Méatériel de la Région de l'Est  
Suite à sa lettre n° 93 BB. du 16.1.43

N° 24440/173 Tw. Pour le tenir au courant.

LA DIRECTEUR,

SUJET : Révision périodique  
du wagon-réservoir n° 03087 Signé : J. PICARD

HAUPTVERWALTUNGSDIREKTION

BRUXELLES

Le wagon-réservoir n° 03087 de la Société  
Alambierne des Carburants, immatriculé sur la  
S.N.C.F. a été expédié par erreur, de Lyon-Vaise  
à Mulhouse/pour exécution de la révision périodique.  
*(le 12.6.41)*

Ce véhicule n'ayant pas été retourné depuis  
cette date, la S.N.C.F. prie la H.V.D. Bruxelles  
de bien vouloir intervenir auprès de la D.R. pour  
que le nécessaire soit fait dès que possible.

LA DIRECTEUR,

Signé : J. PICARD

F

Paris, 12 janvier 3  
45 rue St-Lazare

SJ  
Co  
6374

VR.: N° 3974 WB/74

Monsieur le Chef de la Division du Matériel  
de la Région de l'EST

Par lettre du 10 décembre écoulé, vous avez bien voulu me communiquer pour avis le dossier d'une réclamation présentée par la Société Alsacienne de Carburants ayant eu son siège à Strasbourg, actuellement repliée à Paris, à la suite de la perte de son wagon-citerne N° 503.987, dirigé en juin 1941 par la gare de Lyon-Vaise sur celle de Mulhouse, d'où il n'est plus revenu.

Vous avez répondu à la Société que l'envoi du dit wagon à Mulhouse ne pouvait constituer à la charge du chemin de fer, expéditeur, une faute l'obligeant à payer la valeur du véhicule en cas de perte résultant notamment de mesures de réquisition prises par les autorités locales qualifiées.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette fin de non-recevoir ne me paraît pas fondée pour les raisons suivantes: Les biens des personnes physiques et morales de nationalité française situés en Alsace-Lorraine ayant fait l'objet d'une mesure générale de séquestration de la part de l'Autorité allemande, il est à présumer que le wagon en cause, lors de son arrivée à Mulhouse, a été atteint par cette mesure qui a épargné jusqu'à présent les wagons de particuliers ayant eu avant la guerre leur point d'attache dans les départements alsaciens-lorrains, mais qui circulent encore dans le reste de la France.

Dans cette éventualité, la faute commise par la gare de Lyon-Vaise résiderait bien moins dans l'inobservation du règlement, qui prévoyait l'envoi du wagon sur l'atelier le plus proche (en l'espèce Vénissieux), que dans son expédition

sur la gare de Mulhouse où il risquait d'être mis sous séquestre.

D'autre part, le Gouvernement Français n'ayant pas reconnu jusqu'ici l'annexion de l'Alsace-Lorraine et n'ayant cessé de protester contre les mesures de confiscation ou d'indisponibilité dont les biens français y sont frappés, nous ne pourrions soutenir devant les tribunaux nationaux que la mesure de séquestration en cause a été prononcée par une autorité locale qualifiée et que la Société Alsacienne de Carburants doit régler cette affaire avec la gare de Mulhouse, en dehors de toute intervention de la S.N.C.F.

J'estime, au contraire, qu'il appartient à notre Société de se mettre en relation avec la Reichsbahn afin d'être fixée sur le sort du dit véhicule; au cas où le renvoi en serait refusé par l'Autorité allemande pour la raison envisagée ci-dessus, la S.N.C.F. ne pourrait se soustraire au paiement d'une indemnité pour perte du wagon.

Ci-joint, en retour, les pièces communiquées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

N'gue : J. Aureng -

SJ

N° 6374 C°

Bureau de Saatchiographie  
Prise et reprise  
Mémoire

V/Réf.: N° 3974 WB/74

Monsieur le Chef de la Division du Matériel  
de la Région de l'Est, PARIS

Vu  
by  
7.1.43

Par lettre du 10 décembre écoulé, vous avez bien voulu me communiquer pour avis le dossier d'une réclamation présentée par la Société Alsacienne de Carburants ayant eu son siège à Strasbourg, actuellement repliée à Paris, à la suite de la perte de son wagon-citerne N° 503987, dirigé en juin 1941 par la gare de Lyon-Vaize sur celle de Mulhouse, d'où il n'est plus revenu.

Vous avez répondu à la Société que l'envoi dudit wagon à Mulhouse ne pouvait constituer la charge du Chemin de fer/une faute l'obligeant à payer la valeur du véhicule en cas de perte résultant notamment de mesures de réquisition prises par les Autorités locales qualifiées

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cette fin de non-recevoir ne me paraît pas fondée pour les raisons suivantes : Les biens des personnes physiques et morales de nationalité française situés en Alsace-Lorraine ayant fait l'objet d'une mesure de séquestré de la part de l'Autorité allemande, il est à présumer que le wagon en cause, lors de son arrivée à Mulhouse, a été atteint par cette mesure qui a épargné jusqu'à présent les wagons de particuliers ayant eu avant la guerre leur point d'attache dans les départements alsaciens-lorrains, mais qui

F

5/1

OBJET  
du Rapport

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
(Est, État, Nord, P. L. M., P. O.-Midi)

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

**RAPPORT** présenté à M. le Directeur

du Réseau de

le 193...  
circulent encore dans le reste de la France.

Dans cette éventualité, la faute commise par la gare de Lyon-Vaize résiderait bien moins dans l'inobservation du règlement, qui prévoyait l'envoi du wagon sur l'atelier le plus proche (en l'espèce Vénissieux), que dans son expédition sur la gare de Mulhouse où il risquait d'être mis sous séquestre.

D'autre part, le Gouvernement Français n'ayant pas reconnu jusqu'ici l'annexion de l'Alsace-Lorraine et n'ayant cessé de protester contre les mesures de confiscation ou d'indisponibilité dont les biens français y sont frappés, nous ne pourrions soutenir devant les tribunaux nationaux que la mesure de séquestre en cause a été prononcée par une autorité locale qualifiée et que la Société Alsacienne de Carburants doit régler cette affaire avec la gare de Mulhouse, en dehors de toute intervention de la S.N.C.F.

J'estime, au contraire, qu'il appartient à notre Société de se mettre en relation avec la Reichsbahn afin d'être fixée sur le sort dudit véhicule; au cas où le renvoi en serait refusé par l'Autorité allemande pour la raison envisagée ci-dessus, la S.N.C.F. ne pourrait se soustraire au paiement d'une indemnité pour perte du wagon.

Ci-joint, en retour, les pièces communiquées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

**COMMISSION CENTRALE  
DES CHEMINS DE FER**

Le

**- 5 JAN 1943**

19

**SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT**

2ème DIVISION

8, Rue de Londres - PARIS (9<sup>e</sup>)

TÉL.: TRI 91-73 - INTER 110

12.114.470 2/12



M. le Chef du Service du Contentieux,

Par votre lettre SJ 6374 CO du 14 décembre 1942, vous m'avez demandé de vous faire connaître la suite donnée par la Commission d'Armistice à la question du retour dans les départements alsaciens-lorrains des wagons de particuliers dont le point d'attache se trouvait avant la guerre dans ces départements. Cette question avait été posée en avril 1941 à l'occasion de la revendication par les Autorités d'occupation de 35 wagons de grande capacité ayant appartenu à la Société des Mines et Usines de Redange Dilling, mais acquis en 1940 par les Forges et Aciéries de la Marine.

*Valeur que le  
futur*  
Je vous informe que les wagons en question n'ont pas été mis à la disposition des autorités d'occupation qui, depuis cette date n'ont pas insisté pour obtenir le renvoi de ce matériel. Les wagons sont toujours gérés par la S.G.W. : 28 sont utilisés sur le trafic Ria - Denain - Azincourt, 7 autres sont à la disposition des usines d'Homécourt.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications qui avait été saisi de la question n'a pas encore fait connaître la décision de la Commission d'Armistice et il ne paraît pas opportun de lui rappeler cette affaire, étant donné que les autorités d'occupation n'insistent pas pour obtenir la mise à leur disposition de ces wagons.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,  
*P. O. le Chef de la Division*  
Centrale du Mouvement Marchandises

Pf

14 Décembre 42

S.J.

6.374<sup>Co</sup>

Monsieur PLOUVIEZ

Chef de la Division du Mouvement Marchandises  
Service Central du Mouvement

A l'occasion de la revendication par les Autorités allemandes de 35 wagons de grande capacité, ayant appartenu à la Société des Mines et Usines de Redange-Dilling, mais acquis en novembre 1940 par les Forges et Aciéries de la Marine, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications avait saisi la Commission d'Armistice de la question du retour, dans les départements alsaciens-lorrains, des wagons de particuliers, dont le point d'attache se trouvait avant la guerre dans ces départements.

Or, la Société Alsacienne de carburants, précédemment à Strasbourg, actuellement à Paris, venant de réclamer à notre Société une indemnité à raison de la perte d'un wagon citerne N° 503.985, renvoyé, en juin 1941, sur l'initiative de la gare de Lyon-Vaise, à son ancienne région d'attache et gardé depuis par les Chemins de fer d'Empire, nous aurions intérêt à savoir en quel sens la Commission d'Armistice a résolu la question qui lui avait été posée, notamment en ce qui concerne l'application à ces véhicules de l'article 13 de la Convention d'Armistice et du paragraphe 3 des Prescriptions d'exécution.

Je vous serais très obligé des renseignements que vous seriez en état de m'adresser à ce sujet.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Nique: J'Aurey*

F

Pf

Paris, le      décembre 1942

SJ N° 6374<sup>Co</sup>

PROJET

*J. Jarry*

Monsieur FLOUVIEZ,  
Chef de la Division du Mouvement Marchandises  
Service Central du Mouvement

A l'occasion de la revendication par les Autorités allemandes de 35 wagons de grande capacité, ayant appartenu à la Société des Mines et Usines de Redange-Dilling, mais acquis en novembre 1940 par les Forges et Aciéries de la Marine, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications avait saisi la Commission d'Armistice de la question du retour, dans les départements alsaciens-lorrains, des wagons de particuliers, dont le point d'attache se trouvait avant la guerre dans ces départements.

Or, la Société Alsacienne de carburants, précédemment à Strasbourg, actuellement à Paris, venant de réclamer à notre Société une indemnité à raison de la perte d'un wagon-citerne N° 503.985, renvoyé, en juin 1941, sur l'initiative de la gare de Lyon-Vaise, à son ancienne région d'attache

1411✓

et gardé depuis par les Chemins de fer d'Empire, nous auraient intérêt à savoir en quel sens la Commission d'Armistice a résolu la question qui lui avait été posée, notamment en ce qui concerne l'application à ces véhicules de l'article 13 de la Convention d'Armistice et du paragraphe 3<sup>e</sup> des Prescriptions d'exécution.

Je vous serais très obligé des renseignements que vous seriez en état de m'adresser à ce sujet.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Réponse au Comité

Objet du Rapport

Service Gommun du Contentieux

DU NORD

CHEMIN DE FER

COMPAGNIE

NT/12  
SNCF-MT/E

N° 394 WB-74  
1 dossier



PARIS, le 10 DÉC. 1942

Monseigneur [Signature]  
Chef du Service du Contentieux,

La Société Alsacienne de Carburants, domiciliée jusqu'aux derniers événements, 34 avenue de la Gare à Strasbourg, avait fait immatriculer, avant la guerre, par les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, une centaine de wagons-citernes, dont le N° 503.987, avec STRASBOURG-PORT-DU-RHIN comme gare d'attache.

Depuis l'Armistice l'adresse de cette Société est 4 Rue Roussel à PARIS et une partie au moins des wagons-réservoirs dont il s'agit circule en service intérieur français.

C'est ainsi que le 503.987 ayant été rencontré en gare de LYON-VAISE avec une date de révision périmée, le 12 Juin 1941, le visiteur SUD-EST le réforma en vue de la nouvelle révision nécessaire "pour sa Région", mesure qui eut pour effet de l'amener sur l'ex-réseau AL où, à MULHOUSE, il fut pris par les autorités allemandes, d'après le propriétaire.

Or, dernièrement, dans une correspondance adressée au Comité de Gestion des wagons-citernes métalliques, 45 Rue d'Artois à PARIS, organisme dont relèvent légalement depuis l'Armistice tous les wagons-citernes français de particuliers affectés à des produits industriels, la Division du Matériel de la Région SUD-EST a écrit, imprudemment, que la réforme pour la Région d'attache a été le résultat d'une erreur, attendu que "suivant les instructions en vigueur" la révision aurait dû être effectuée par l'atelier le plus proche, soit à VENISIEUX.

(J'indique de suite que les instructions en question émanent de la SNCF, Service Central du Matériel, qui les a prises en 1940, et stipulent que les wagons de particuliers des types unifiés seront désormais révisés en banalité par la Région de Réformé au lieu d'être renvoyés à cet effet à la Région gérante, comme c'était le cas avant 1940 pour tous les wagons privés et comme ce l'est encore pour ceux qui ne sont pas de types unifiés. Or il s'agit là de mesures prises bénévolement par la SNCF, sans engagement d'aucune sorte de sa part à l'égard des propriétaires et dont l'observation accidentelle ne peut la constituer en faute vis-à-vis de ces derniers, le Tarif PV 29 stipulant en faveur de la SNCF le libre choix de l'atelier chargé de la révision).

Quoi qu'il en soit le Comité de Gestion précité ayant communiqué le texte de la réponse de la Région SUD-EST à la Sté Alsacienne des Carburants, propriétaire, celle-ci, par lettre du 6 Novembre 1942, signifie au SUD-EST qu'elle rendait la SNCF responsable de la perte du véhicule .....

"nous livré par erreur aux autorités allemandes" et lui demande si elle était disposée à lui en rembourser la valeur à l'arrivée.

Le SUD-EST nous transmet l'affaire pour attribution, les wagons immatriculés par l'ancien réseau AL ayant été, en fait, rattachés au parc de la Région de l'EST au 1er Janvier 1938, simple mesure d'ordre d'ailleurs, car les wagons ont continué à être gérés par la Sous-Direction de STRASBOURG jusqu'à la guerre.

Nous avons donc fait savoir à la Société Alsacienne des Carburants que le renvoi, pour quelle cause que ce soit, d'un wagon de particulier sur les lignes de l'Administration de Chemins de fer au port de laquelle il est immatriculé, dont il porte les marques (désignation d'une gare d'attache située sur cette Administration notamment), ne peut constituer à la charge du Chemin de fer expéditeur une faute entraînant pour ce dernier des conséquences telles que l'obligation de rembourser la valeur du véhicule s'il est perdu à la suite de mesures de réquisition prise, etc... prononcées par des autorités locales qualifiées et que, dans ces conditions, nous ne pouvions envisager de payer la valeur du véhicule, qu'en surplus la revendication de ce dernier devait être adressée à la gare de MULHOUSE par le propriétaire.

La Société Alsacienne des Carburants n'a pas admis ce point de vue et par lettre du 30 Novembre écoulé nous demande de revoir notre décision faute de quoi elle nous assignera en paiement de la valeur du véhicule - estimée par elle à 200.000 f. - sans préjudice d'une indemnité de privation d'usage.

Il y a lieu de remarquer en premier lieu que nous n'avons pas de renseignements certains sur le sort actuel du véhicule. Nous n'avons même pas trouvé trace de son escale sur Région EST après la réforme de LYON-VAISE.

D'autre part cette affaire soulève des questions extrêmement délicates intéressant l'attribution de wagons appartenant à des Sociétés ayant été domiciliées en Alsace-Lorraine.

En fait une partie de ces wagons AL (nous ne savons si c'est le cas pour la Société Alsacienne des Carburants) ont été immatriculés, en dehors de la SNCF, par la REICHSBAHN; d'autres circulent encore en France sous les anciennes marques d'immatrication SNCF et nous ne pouvons que constater cette situation de fait. La seule intervention auprès de nous des autorités allemandes consiste dans l'invitation que la Société Alsacienne des Carburants a reçue de la W.V.D. PARIS (Lettre 61-We-1 FW du 21.1.41) d'avoir à renvoyer aux Ateliers de THIONVILLE avec ceux d'autres propriétaires, nommément désignés, 17 essieux de rechange appartenant à cette Société qui, stockés avant la guerre aux Ateliers de BASSE-VUTZ, avaient

.....

" 3 -

été repliés à ROMILLY en Septembre 1939. Ce renvoi a eu lieu le 10 Février 1941 par nos soins.

Je vous demanderai de bien vouloir m'indiquer les suites à donner. Ci-joint le dossier de cette affaire. (Je n'ai pas accusé réception de la dernière lettre de la Société Alsacienne des Carburants).

Le Chef de la Division du Matériel

*A. Drin*

F

SOCIETE ALSACIENNE DES CARBURANTS

4 rue Roussel, PARIS (17<sup>e</sup>)

Paris, le 30 novembre 1942

AL/KI  
Contentieux

VR.: 3839 WB-74

Recommandée

S. N. C. F.  
Région Est  
162 rue du FG Saint-Martin,  
Paris 10<sup>e</sup>

Messieurs,

Par votre lettre du 23 novembre 1942, vous nous avez fait savoir que la question du wagon dirigé par erreur sur la région de Mulhouse devait être réglée par la gare de Mulhouse, en dehors de toute intervention de la S.N.C.F.

Nous avons le regret de vous faire savoir qu'il ne nous est pas possible d'admettre ce point de vue. Nous demandons en effet des dommages et intérêts parce qu'il y a eu faute commise et cette faute a été commise par un agent de la région lyonnaise.

Nous vous prions de bien vouloir reconSIDéRer la question et nous dire, après avoir, si vous le jugez utile, pris avis de votre Service Contentieux ou de tout autre Service ayant le pouvoir de décider - si votre refus est définitif.

Cette affaire est, en effet, importante puisque la valeur du wagon est de l'ordre de 200.000 francs et que le préjudice supplémentaire pour privation de jouissance de ce wagon est d'environ 21 francs par jour.

Dans le cas où vous maintiendriez votre refus pur et simple d'un règlement amiable, nous serions dans la nécessité de vous assigner.

Nous vous prions de bien vouloir nous répondre à ce sujet par un prochain courrier et d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Société Alsacienne des Carburants  
P. Pon: P. Pon:  
signé: " " " " "

F

SOCIETE ALSACIENNE DES CARBURANTS

4 rue Roussel, PARIS (17<sup>e</sup>)

Paris, le 16 novembre 1942

AL/KI

Wagon-réservoir N° 503.987

S. N. C. F.  
Région Est  
Subdivision des voitures et wagons  
162 FG Saint-Martin, PARIS 10<sup>e</sup>

Messieurs,

Nous recevons du 2<sup>e</sup> bureau, Région Sud-Est, de la Division du Matériel de la S.N.C.F. une lettre nous informant qu'il vous appartient de répondre à la lettre du 6 novembre 1942 que nous lui avions adressée et dont nous vous envoyons copie.

Nous nous permettons d'insister d'une façon toute particulière pour que la réponse que vous avons demandée ne tarde pas davantage.

Nous vous en remercions à l'avance et nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

P.J.  
1 copie

Société Alsacienne des Carburants

P. Pon:

P. Pon:

signé: "'''

"'''''

F

N° 3839 WB-74

Paris, le 23 novembre 1942

S O C A L I N E  
4 rue Roussel, PARIS (17<sup>e</sup>)

Messieurs,

Wagon N° 503.987. -

Par votre lettre AL/KI Contentieux du 6 courant, adressée à la Région du Sud-Est, vous demandez si la S.N.C.F est disposée à vous payer à l'amiable la valeur de votre wagon-citerne N° 503.987, qui, expédié le 14 juin 1941 de Lyon-Vaise à Mulhouse, pour la révision périodique, ne vous est plus revenu depuis.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'envoi, pour quelque cause que ce soit, d'un wagon de particulier sur les lignes de l'Administration de chemins de fer, au parc de laquelle il est immatriculé et dont il porte les marques (désignation d'une gare d'attache située sur cette Administration notamment), ne peut constituer, à la charge du chemin de fer expéditeur, une faute entraînant pour ce dernier des conséquences telles que l'obligation de rembourser la valeur du véhicule s'il est perdu à la suite de mesures de réquisition, prise, etc. prononcées par des autorités locales qualifiées.

Nous sommes donc au regret de ne pouvoir envisager le règlement dont vous parlez.

Au surplus, votre revendication du véhicule doit être adressée à la gare de Mulhouse avec laquelle vous avez à régler cette affaire en dehors de toute intervention de la S.N.C.F.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

signé: .....

N° 3840 WB 74

Copie transmise au Comité de Gestion des Wagons-Citerne Métalliques, 45 rue d'Artois, PARIS,  
à titre de renseignement.

Paris, le 23 novembre 1942

signé:

N° 3841 WB 74

Copie transmise à Monsieur le Chef de la Subdivision  
des Voitures et Wagons, Région du Sud-Est  
comme suite à son transmis R N° 7367 WP du 13 cour-  
rant, à titre de renseignement et en lui faisant remarquer  
qu'il était tout à fait inopportun d'indiquer à un tiers  
que le chemin de fer a commis une erreur en réformant, pour  
sa région d'attache, un wagon de particulier à date de révi-  
sion. La décision prise par la S.N.C.F. d'instituer, pour  
certains cas, la banalité de l'exécution est une mesure inté-  
rieure que les propriétaires n'ont pas à connaître et ne peu-  
vent nous opposer.

Ci-joint, en retour, les pièces que vous nous avez  
communiquées.

Paris, le 23 novembre 1942

signé:

5 pièces  
en retour

6 Novembre 1942

C O P I E

AL/KI  
Contentieux  
V/ Réf : Matériel  
2° Bureau  
Dép. 4950-04  
P N° 2147 WP.

S.N.C.F. - Matériel  
et Traction  
20 Boulevard Diderot  
Paris 12°

Messieurs,

Nous vous rappelons les termes de votre lettre du 19 Mars dernier adressée au Pool de la Distribution des Carburants, savoir :

" J'ai l'honneur de répondre à votre lettre "B. 131/B 230-1 du 9 écoulé, relative au wagon-réservoir N° 503987 de la Société Alsacienne des "Carburants".

" Ce véhicule, réformé à Lyon-Vaise le 12 " Juin 1941 pour révision périmée, a été, par " erreur, dirigé sur sa région. Il est exact que, " suivant les instructions en vigueur, la révision aurait dû être exécutée par les Ateliers de la " S.O.M.U.A. à Venissieux."

Nous estimons en conséquence que la S.N.C.F. doit être rendue responsable de la perte de ce véhicule, qui a été ainsi livré par erreur aux autorités allemandes.

Veuillez nous faire savoir si vous êtes disposés à en rembourser son montant à l'amiable?

Dans l'attente de votre réponse dont nous vous remercions à l'avance, Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Sté Alsacienne des Carburants  
P.Pon P.Pon  
Signature... Signature....

## SERVICE DU CONTENTIEUX

## AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6.375 *vers**Louage  
Prorogation*D° N° 6.375 *vers*  
Aff. : *Louage Prorogation*

Service Central: Personnel

Région: Est

## OBJET DE LA CONSULTATION

*M<sup>e</sup> Tigr Robert, 3<sup>me</sup> Ellé Guillemin  
à Bondy (Seine)**Louage Prorogation*

## Références :

## Observations :

GP

Dh décembre 1942

SJ

6375 Leg.

Monsieur LEGER Robert,

4<sup>bis</sup> Allée Ruhlière

BONDY (Seine)

En réponse à votre lettre du 9 décembre, je vous informe que les consultations écrites sont réservées, en principe, aux agents résidant en province et que les renseignements contenus dans votre lettre ne sont d'ailleurs pas suffisants pour permettre de vous donner en connaissance de cause, l'avis que vous sollicitez.

Pour le personnel habitant Paris ou la banlieue, il a été créé au Service du Contentieux, 45 rue St-Lazare à Paris, un service spécial de consultations verbales où, sur présentation de leur carte d'identité, les intéressés peuvent obtenir tous renseignements juridiques utiles.

Il vous suffira donc de vous rendre à ce Service, Secrétariat Juridique, le jour de votre choix, (samedis après-midi, dimanches et fêtes exceptés), soit le matin de 8 heures à midi, soit l'après-midi de 13 heures 45 à 18 heures 30.

Il y aura lieu de vous munir de toutes les pièces relatives à la location de votre belle-mère : engagement de location, quittances de loyer, correspondance, etc.., notamment de la lettre de la propriétaire lui donnant congé.

Il conviendrait également de savoir, lors de votre visite, si l'immeuble habité par votre belle-mère a été construit et affecté à l'habitation avant le 1er janvier 1915.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : Aurange

- *Maisom* *aristata* in 12°.
- *Riparia bernothami* art. 6°  
=
- *Baileya* *conspicua*
- *Congea*.
- *Sophia* *jucunda*.

- ↗ \* For applicable  
x Immunity on 1b ?  
\* Very active  
x " on 1st time by -

Bongi  
eyes sh just in middle

Bondy le 9.12.42

Y  
Mme Mme



Y  
Mme Mme  
J'ai l'honneur de solliciter de  
vous faire la bienveillance les voulouments  
de mon parent:

Depuis la mort de mon beau-père  
j'ai décidé de défendre les intérêts  
de ma belle mère qui a eu difficult  
avec son propriétaire.

Habitant en logement depuis 1932  
le propriétaire lui a donné congé  
par boursier le 18 Août dernier pour  
le 1er Novembre 1942, à condition  
toutefois qu'elle ait trouvé un logement.

N'ayant rien trouvé pour cette date  
le propriétaire l'a cité devant le juge  
de paix le 26 Novembre 1942 qui lui  
lui a accordé un délai jusqu'au  
1er Avril 1943.

3 fait sont à remarquer :

- 1<sup>e</sup> le propriétaire devine le logement pour l'habiter plus commodemment.
- 2<sup>e</sup> dans la maison, à l'étage vu devant de celui occupé par ma belle mère, se trouve un logement, payé par le locataire, qui me l'a fermé, occupé et qui fut débancé par le propriétaire, ce locataire paye également au logement à l'illennable.
- 3<sup>e</sup> Ma belle mère qui ne me a pas donné mois de payé Mars 1913 à toujours payé ses loyers régulièrement et le propriétaire lui a faire audience qu'à la prochaine citation, c'est elle qui payerais les lois.

A-t'il droit de faire faire une greve policiere contre le magasin des tabacins, ayant la S.C. et Bi-allie publique  
qui a la prochaine citation, c'est elle qui payerais les lois.  
A-t'il droit de faire faire une greve contre femme à la mère, de faire vendre son sandwich de 200 ml, seule audience lui permettant de subvenir à sa nourriture, ainsi que

Qui faire payer les lois de citation.

J'en avais pris connaissance  
de bien volontier que faire connaître,  
dans la mesure du possible que soul  
le droit de ma belle-mère et  
jusqu'à quel point son propriétaire  
n'a le pouvoir d'interdire son titre.

Dans l'intérêt de recevoir une  
réponse favorable, remis à agir  
l'assiette, l'assurance de ma  
condamnation distinguée.

Le Jeudi

Legge Robert Aide Couturier à que  
Magasin des Tabacins, ayant la S.C.  
et Bi-allie publique

Bonny  
Jérôme

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6.376 <sup>M<sup>e</sup></sup>

Service Central des Approvisionnements.

Région :

Brevet d'invention

OBJET DE LA CONSULTATION

Etablissement Buttin se privent d'une licence exclusive d'exploitation d'un brevet délivré à M. Grunel et concernant des fourrures fixe-coris pour bois à couverts, commandés à ce établissement par le Service des Approvisionnements.

Office Josse

126, Bd Haussmann. Paris (8<sup>e</sup>)

Références :

Observations :

D<sup>r</sup>. N° 6.376 M<sup>e</sup>: Aff. : Grunel.

chèque sur Paris

S.J.

6.376<sup>46</sup>  
Journal (Statistique Bruxelles)  
et Aphorismes  
Ac.F 924. n° 4524

Office Poste  
125 Boulevard Haussmann  
Paris (8<sup>e</sup>)

trois cent vingt cinq francs

9 Février 43  
9/13

*Payé*

*H. J. S.*

Examen de fourrures fixe-coins, comparaison  
avec les fourrures du type décrit au front.  
français "Gummel".

325<sup>1</sup>

325<sup>1</sup>

# Etude et Obtention des Brevets d'Invention

MARQUES · DESSINS & MODÈLES

Publication annexée à l'Office

L'INGÉNIEUR MONITEUR DU BREVETÉ

H. JOSSE

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique  
1884-1929

L. JOSSE

Ingénieur Civil

E. KLOTZ

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

Adresse Télégraphique:  
ESSOJ - PARIS - 03

TÉLÉPHONE  
Opéra 28-95

Chef des Travaux Techniques  
P. COLLIGNON  
Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

Service du  
Contentieux

Bureau SJ  
n° 6376 M<sup>E</sup>

PARIS (1<sup>er</sup>), le

3 Février

1943



45, rue Saint-Lazare

P A R I S

Nous avons l'honneur de vous adresser ci-dessous le Relevé de votre compte s'élevant  
à la somme de Fr. 325,00 que nous vous prions de faire verser à notre caisse.  
Agreez, Messieurs, nos salutations les plus empessées.

OFFICE JOSSE

Examen de fourrures fixe-coins, comparaison avec les fourrures du type décrit au brevet français "Gunnel" - Achat de brevet, état des annuités et état de cession Lettres-avis du 24 Décembre 1942 et du 7 Janvier 1943	325,00
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

*h manos*  
*h<sup>3</sup>*  
*H-2-p*

S.

13 Janvier 1943

S.J.

6.376<sup>M\*</sup>

Monsieur le Directeur du Service  
des Approvisionnements  
(Division des Achats et des Ventes)

1 p.

Comme suite à ma lettre du 7 janvier dernier, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus une copie des inscriptions portées au Registre spécial des brevets, relativement au brevet d'invention n° 758.805, pris le 19 Octobre 1932, par M. GUNNEL, pour "Fourrure fixe-coins pour voies à coussinets".

Il résulte de cette pièce officielle que les Etablissements BUTIN ont bien la licence exclusive d'exploitation, pour toute sa durée, dudit brevet d'invention.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,  
Signé : de CAQUERAY

S.

Janvier 19 43

S.J.

6.376<sup>Me</sup>

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de vos lettres des 24 Décembre 1942 et 7 Janvier 1943, par lesquelles vous m'avez adressé certains renseignements concernant des fourrures fixe-coins pour voies à coussinets..

Vous voudrez bien m'indiquer le montant de vos honoraires pour cette recherche.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY

Signé : de CAQUERAY

Monsieur le Directeur  
de l'Office Josse  
126, Bd Haussmann - PARIS (8°)

ÉTUDE & OBTENTION DES BREVETS D'INVENTION

Marques — Dessins et Modèles

OFFICE JOSSE

TÉLÉP : LABORDE 28 26

Adresse Télégraphique  
ESSOJ-PARIS

Bureau S. 1. 1. 1. 1. 1. 1.

Paris, le 7 Janvier 1942

126, Boulevard Haussmann (8<sup>e</sup>)



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE TERRE FRANÇAIS  
Service du Contentieux

45 Rue Saint Lazare

Monsieur le Directeur,

Brevet français GUNNELL 758.805 du 19 Octobre 1932.

Comme suite à notre correspondance relative à cette affaire, vous trouverez sous ce pli les inscriptions au registre spécial des brevets concernant les licences enregistrées à l'Office de la Propriété Industrielle.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

*[Handwritten signature]*

*J. Josse*

*Quinze ans*

S.

SECRETARIAT D'ETAT  
à la  
PRODUCTION INDUSTRIELLE

-----  
ETAT FRANÇAIS

Service de la Propriété  
Industrielle

26bis, rue de Pétrograd (8°)

-----  
Paris, le 22 Décembre 1942

1<sup>er</sup> Bureau  
Transferts et annuités  
Brevets d'invention

COPIE DES INSCRIPTIONS  
PORTEES AU REGISTRE SPECIAL DES BREVETS

-----

Il a été inscrit sur le Registre Spécial des Brevets,  
jusqu'à ce jour inclusivement, relativement au brevet d'inven-  
tion :

n° 758.805, pris le 19 Octobre 1932, par M. Max, Robert  
GUNNEL, pour "Fourrure fixe-coins pour voies à coussinets":

1°) le 18 Mars 1936,

sur présentation d'un acte s.s.p. en date du 24 Décembre  
1935, enregistré à Paris, le 6 Mars 1936,

une licence exclusive d'exploitation dudit brevet d'in-  
vention pour toute sa durée,

concédée par M. Max, Robert GUNNEL, demeurant à Niort,  
33, rue Brioux,

au profit des "Etablissements Albert BUTIN", Société Ano-  
nyme, dont le siège est à Paris, 35, rue des Martyrs,

2°) le 16 Décembre 1939,

sur présentation d'un acte s.s.p. en date du 26 Septembre  
1939, enregistré à Paris, le 13 Octobre 1939,

une licence exclusive d'exploitation dudit brevet d'inven-  
tion,

concédée par M. Max GUNNEL, demeurant à Saumur, 74, route  
de Rouen,

à la Société Anonyme "Etablissements BUTIN", 35, rue des  
Martyrs, Paris,

OFFICE JOSSE.

pour la France, l'Algérie et les colonies françaises et pour toute la durée dudit brevet.

Ce contrat remplace celui du 24 Décembre 1935, inscrit sur le Registre Spécial des Brevets le 18 Mars 1936.

3°) le 13 Février 1941,

sur présentation d'un acte de notoriété en date du 23 Juillet 1940,

une mutation de propriété dudit brevet d'invention, en suite du décès de M. Max, Robert, Eugène GUNNEL, en son vivant demeurant à Saumur, 74, route de Rouen, survenu le 20 Juin 1940,

au profit de M<sup>me</sup> Georgette, Eugénie, Henriette DOUBLET sa veuve, demeurant à Saumur, 74, route de Rouen, pour commune en biens légalement à défaut de contrat de mariage et pour usufruitière légale du quart des biens composant sa succession,

et pour seules héritières conjointement pour le tout ou divisément chacune pour un tiers :

Melle Paula, Georgette, Louise GUNNEL, employée de commerce, demeurant à Niort, rue de Basse,

Madame Marcelle, Roberte, Simone GUNNEL, épouse de M. Noël GOUTRON, revendeur, avec lequel elle demeure à Saumur, 65, rue d'Orléans,

Melle Georgette, Yvonne, Jacqueline GUNNEL, demeurant à Saumur, 74, route de Rouen, mineure sous tutelle naturelle et légale de M<sup>me</sup> GUNNEL, sa mère, sus-nommée.

Certifié.

LE Directeur de la Propriété Industrielle  
Signature.

F

7 janvier 1943

SJ

6376 Me

Monsieur le Directeur du Service  
des Approvisionnements  
(Division des Achats et Ventes)  
des

2 p.

Comme suite à votre lettre AcF 924 N° 2527 du 10 décembre, j'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, un fascicule imprimé du brevet français 758.805 du 19 octobre 1932, au nom de M. GUNNEL pour des "fourrures fixe - coins pour voies à coussinets".

Ce brevet correspond bien au plan que vous m'avez communiqué; il est, d'autre part, en vigueur, ainsi que le montre le certificat officiel des versements d'annuités ci-joints.

Dès que l'Office Josse m'aura fait parvenir l'extrait des cessions de ce brevet que je l'ai chargé de nous procurer, je serai à même de vous faire connaître, en outre, si les Etablissements Butin sont bien licenciés exclusifs du dit brevet.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signé : de CAQUERAY

# Etude et Obtention des Brevets d'Invention

MARQUES DESSINS & MODÈLES

Publication annexée à l'Office  
L'INGÉNIER MONITEUR DU BREVETÉ

H. JOSSE

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique  
1884-1929

OFFICE JOSSE

FONDÉ EN 1856

L. JOSSE

Ingénieur Civil

E. KLOTZ

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

Adresse Télégraphique:  
ESSOJ - PARIS - 03

TÉLÉPHONE  
Laborde 28-26

Chef des Travaux Techniques  
P. COLLIGNON  
Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

PARIS (8<sup>e</sup>), le 24 Décembre

1942

126, BOULEVARD HAUSSMANN

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service du Contentieux

45, Rue Saint Lazare, 45

P A R I S

Monsieur le Directeur,

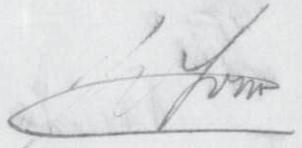
Nous avons bien reçu votre lettre du 17 Décembre, nous demandant certains renseignements concernants des fourrures fixe-coins pour voies à coussinets. Vous trouverez, sous ce pli un fascicule imprimé du brevet français 758.805 du 19 Octobre 1932 au nom de GUNNEL. Ce brevet correspond bien au plan communiqué par vous. Ce brevet français est d'autre part en vigueur ainsi que le montre le certificat officiel des versements d'annuités ci-joint.

P. J.

Nous avons demandé un extrait des cessions de ce brevet à l'Office National de la Propriété Industrielle pour voir si les Etablissements Butin sont bien licenciés exclusifs.

Nous vous le ferons parvenir dès réception sous quelques jours.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.



Pierre Josse

L.

17 Décembre 42

S.J.

6.376<sup>Me</sup>

Monsieur le Directeur,

- 1 p. - Notre Service des Approvisionnements a à commander des fourrures fixe-coins pour voies à coussinets, suivant plan ci-joint.

Les Etablissements BUTIN, 35, rue des Martyrs, PARIS (9e), consultés en même temps que d'autres fournisseurs susceptibles de fabriquer ces pièces, nous font connaître que ces fourrures font l'objet du brevet français n° 758.805, déposé le 19.10.1932, et délivré le 7.11.1933 à M. GUNNEL.

Les Etablissements BUTIN auraient la licence exclusive d'exploitation de ce brevet.

Je vous serais obligé de vouloir bien vérifier et me faire connaître si les renseignements donnés par les Etablissements BUTIN sont exacts.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Monsieur le Directeur  
de l'Office JOSSE  
126, boulevard Haussmann  
PARIS (8e)

/LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Signé : Amiet.*

GG

8 DS

12

6376

S.N.C.F.

Service  
des Approvisionnements

Division:  
Achats et Ventes  
ACF 924 N° 2524  
1 P.J. en commun-  
ication.

Paris, le 10 DÉC. 1942  
100 av. de Suffren,



Monsieur le Chef  
du Service du  
Contentieux  
45 rue Saint-Lazare  
PARIS (9<sup>e</sup>)

~~Nous avons à commander pour les besoins du Service V.B. de la Région OUEST des fourrures fixe-coins pour voies à coussinets, suivant plan ci-joint en communication.~~

Les Etablissements BUTIN, 35 rue des Martyrs, Paris (9<sup>e</sup>), consultés en même temps que d'autres fournisseurs susceptibles de fabriquer ces pièces, nous font connaître que ces fourrures font l'objet du brevet français N° 758.805, déposé le 19.10.1932, et délivré le 7.11.33 à M. GUNNEL.

Les Etablissements BUTIN auraient la licence exclusive d'exploitation de ce brevet.

*Bout*  
Je vous serais obligé de vouloir bien me confirmer que les renseignements donnés par les Etablissements BUTIN sont exacts.

P. le Directeur  
du Service des Approvisionnements  
L' Ingénieur, en Chef  
Chef de la Division  
des Achats et des Ventes,

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6377 <sup>bz</sup>

Service Central : Agen

Région : S. O.

D<sup>r</sup> N° 6377 ; Aff. : Venoge - Driz

OBJET DE LA CONSULTATION

M. Chauvelac fait une visite  
à Tigeac.

✓  
Venoge - Driz

Références :

Observations :

29 janvier 1943

SJ  
6377 Log

Monsieur CHAUCHARE Raymond,  
Commis de 2<sup>ème</sup> classe, à FIGEAC

En réponse à votre lettre du 13 courant, je vous informe que le prix maximum de votre loyer doit être déterminé en tenant compte des dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1936, modifiée par celles des 29 juin 1929, 31 décembre 1937 et 24 juin 1941.

En vertu de cette loi, le prix légal du loyer doit être déterminé en prenant comme base la chiffre de la valeur locative des lieux au 1<sup>er</sup> août 1914.

Puisque vous n'avez pu trouver trace d'un prix de loyer à cette époque, la valeur locative doit être établie par analogie avec les prix payés pour les logements similaires et voisins (article 10 de la loi de 1926).

Si vous ne pouvez vous mettre d'accord avec votre bailleur pour déterminer la valeur locative de votre logement au 1<sup>er</sup> août 1914, il appartiendrait au juge de paix - au cas où l'affaire serait portée devant lui à l'occasion d'une instance en réduction du prix intentée par vous dans les conditions ci-après indiquées - de fixer cette valeur locative, au besoin, après expertise.

Pour la détermination du prix licite actuel, il faut multiplier la valeur locative des lieux au 1<sup>er</sup> août 1914 par le coefficient 4.

Exemple: Admettons que la valeur locative en 1914 était de 150 fr; le prix maximum actuel serait de  $150 \times 4 = 600$  francs.

En outre de ce chiffre, le propriétaire ne serait pas fondé à vous réclamer des majorations pour impôts et prestations (art. 11, dernier alinéa, de la loi de 1926 susvisée).

Les dispositions de la loi de 1926 qui limitent de la manière indiquée ci-dessus le prix maximum que le propriétaire peut exiger de vous, ne sont toutefois applicables, sauf nouveaux textes légaux ultérieurs, que jusqu'au 1er juillet 1943.

Des renseignements que vous me donnez il résulte qu'en 1919 le prix annuel de votre logement était de 150<sup>f</sup>. Il faut supposer, dans ces conditions, que la valeur locative des lieux au 1<sup>er</sup> août 1914 devait être inférieure à ce chiffre. S'il en est bien ainsi, le prix de 1.800 fr que vous versez maintenant a été fortement majoré par votre propriétaire et vous êtes en droit de vous refuser à toute nouvelle augmentation.

Il vous serait même possible de demander que le prix actuel de 1.800 fr soit réduit au prix légal déterminé comme ci-dessus.

Je vous signale que, pour ce faire, vous avez, en vertu de l'article 14 de la loi de 1926, un délai de 6 mois à compter de la date de la première quittance de loyer majoré. Votre location ayant commencé à courir le 15 août dernier et votre loyer étant payable d'avance, je suppose que votre première quittance porte cette date du 15 août 1942. Vous devriez, en conséquence, à peine de forclusion, intenter l'instance en réduction du prix du loyer avant le 15 février prochain.

L'action en réduction devrait être intentée par déclaration faite au Greffe de la Justice de Paix de Figeac.

Il conviendrait, en cas de procès, de demander au Juge de vous accorder la prorogation judiciaire de 1 à 3 ans, qui est prévue par l'alinéa 6 de l'art. 14 de la loi de 1926 susvisée.

Enfin, votre propriétaire demeure toujours tenu, dans les termes du droit commun, de faire effectuer les grosses réparations (clôture et couverture, murs de soutè-

nement, étais de plafonds, etc. ) qui peuvent être nécessaires. Par contre, les réparations dites locatives ou de menu entretien (carreaux cassés, peintures intérieures, ramonage des cheminées, etc. ) sont à votre charge.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signé : de CAQUERA

S.J.

n° 6377 Leg

*Mme Boural*

Monsieur CHANCHARE Raymond

Commis de 2ème classe

à FIGEAC*Vu  
by  
22.1.63*

En réponse à votre lettre du 13 courant, je vous informe que le prix maximum de votre loyer doit être déterminé en tenant compte des dispositions de la loi du 1er Avril 1926, modifiée par celles des 29 Juin 1929, 31 Décembre 1937 et 24 Juin 1941.

En vertu de cette loi, le prix légal du loyer doit être déterminé en prenant comme base la chiffre de la valeur locative des lieux au 1er Août 1914.

Puisque vous n'avez pu trouver trace d'un prix de loyer à cette époque, la valeur locative doit être établie par analogie avec les prix payés pour les logements similaires et voisins (article 10 de la loi de 1926).

Si vous ne pouvez vous mettre d'accord avec votre bailleur pour déterminer la valeur locative de votre logement au 1er Août 1914, il appartiendrait au juge de paix - au cas où l'affaire serait portée devant lui à l'occasion d'une instance en réduction du prix intentée par vous dans les conditions ci-après indiquées - de fixer cette valeur locative, au besoin, après expertise.

+  
+ +

Pour la détermination du prix licite actuel, il faut multiplier la valeur locative des lieux au 1er Août

*23/1*

1914 par le coefficient 4.

Exemple :

Admettons que la valeur locative en 1914 était de 150 frs ; le prix maximum actuel serait de  $150 \times 4 = 600$  frs.

En outre de ce chiffre, le propriétaire ne serait pas fondé à vous réclamer des majorations pour impôts et prestations (art. 11, dernier alinéa, de la loi de 1926 susvisée).

Les dispositions de la loi de 1926 qui limitent de la manière indiquée ci-dessus le prix maximum que le propriétaire peut exiger de vous, ne sont toutefois applicables, sauf nouveaux textes légaux ultérieurs, que jusqu'au 1er Juillet 1943.

Des renseignements que vous me donnez il résulte qu'en 1919 le prix annuel de votre logement était de 150 frs. Il faut supposer, dans ces conditions, que la valeur locative des lieux au 1er Août 1914 était inférieure à ce chiffre. S'il en est bien ainsi, le prix de 1.800 frs que vous versez maintenant a été fortement majoré par votre propriétaire et vous êtes en droit de vous refuser à toute nouvelle augmentation.

Il vous serait même possible de demander que le prix actuel de 1.800 frs soit réduit au prix légal déterminé comme ci-dessus.

Je vous signale que, pour ce faire, vous avez, en vertu de l'article 14 de la loi de 1926, un délai de 6 mois à compter de la date de la première quittance de loyer majoré. Votre location ayant commencé à

courir le 15 Août dernier et votre loyer étant payable d'avance, je suppose que votre première quittance porte cette date du 15 Août 1942. Vous devriez, en conséquence, à peine de forclusion, intenter l'instance en réduction du prix du loyer avant le 15 Février prochain.

L'action en réduction devrait être intentée par déclaration faite au Greffe de la Justice de Paix de Figeac.

Il conviendrait, en cas de procès, de demander au juge de vous accorder la prorogation judiciaire de 1 à 3 ans, qui est prévue par l'alinéa 6 de l'art. 14 de la loi de 1926 susvisée.

Enfin, votre propriétaire demeure toujours tenu, dans les termes du droit commun, de faire effectuer les grosses réparations (clôture et couverture, murs de soutènement, étais de plafonds, etc..) qui peuvent être nécessaires. Par contre, les réparations dites locatives ou de menu entretien (carreaux cassés, peintures intérieures, ramonage des cheminées, etc...) sont à votre charge.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Chauvelard Raymond  
Commis 2<sup>e</sup> classe P 8<sup>e</sup>

Tigecac 13 Janvier 1943.

Tigecac Lot.



Monsieur le chef du Contentieux  
PARIS

J'ai l'honneur de répondre à  
votre lettre envoi au S.I. Dossier n° 6377 lez du 18  
Décembre 1942 dans laquelle vous me demandez  
quelques renseignements.

Pouvez trouver ci-dessous  
les réponses des aux questions que vous me  
posez.

1<sup>e</sup> question - La maison que vous habitez a-t-elle  
été construite et affectée à l'habitation automatiquement  
au 1<sup>er</sup> Janvier 1915?

Réponse = oui.

2<sup>e</sup> question - La loi Spinnle sur les loyers d'habi-  
tation du 1<sup>er</sup> avril 1926, modifiée par celles du 29 juillet  
1929, 31 Décembre 1937 et 24 Juin 1941 est elle appli-  
cable à Tigecac. Tant en ce qui concerne le prix  
des loyers qu le régime des provoquations?

Réponse = oui.

3<sup>e</sup> question - Quel était le principal échange  
le jour du loyer du logement au 1<sup>er</sup> Août 1944

Réponse = Je ne suis pas présent

au Bureau de l'enregistrement où a fait  
par une renseignera sur le prix du loyer en  
1914 mais en 1919 le locataire qui habitait  
mon logement payait un loyer annuel de  
150 francs avant 1919 comme déclaration du  
prix des loyers de l'habitation il avait été faite-  
ci question quel était le prix de location  
du logement en principal et changes au 1<sup>e</sup>  
Sept<sup>embre</sup> 1934?

Réponse = le prix de location  
du logement en principal et changes au 1<sup>e</sup>  
Sept<sup>embre</sup> 1934 était de 1500 francs par an.

Quant à la cinquième  
question : une correspondance n'a été  
échangee entre le propriétaire et moi : nous  
n'avons eu qu'une seule conversation où il  
a parlé d'augmenter mon loyer mais  
avant de faire quelque chose je veux  
prendre quelques renseignements.

J'espère que les renseigne-  
ments que je vous donne vous seront uti-  
lisant pour me faire savoir si je dois  
accepter l'augmentation.

Veuillez croire Monsieur le  
chef du contentieux à l'assurance de mon  
étien dévouement.

Löwings

GP

18 décembre 1942

S.J.

6.377 Leg

Monsieur CHAUCHARE Raymond,

Facteur aux Ecritures à FIGEAC.

Comme suite à votre lettre du 14 décembre 1942, je vous informe que pour examiner en connaissance de cause les questionsque vous me posez, il est nécessaire d'être en possession des documents et renseignements ci-après :

*Y.M.*  
1° La maison que vous habitez a-t-elle été construite et affectée à l'habitation antérieurement au 1er janvier 1915 ?

*Y.M.*  
2° La loi spéciale sur les loyers d'habitation du 1er avril 1926, modifiée par celles des 29 juin 1929, 31 décembre 1937 et 24 juin 1941, est-elle applicable à Figeac, tant en ce qui concerne le prix des loyers que le régime des prorogations ?

*Y.M.*  
Vous pourrez être fixé sur ce point en vous adressant au Secrétariat de la Mairie ou au Greffe de la Justice de Paix de votre domicile.

3° Dans le cas où ces deux premières conditions seraient remplies, quel était, en principal et charges le prix du loyer du logement au 1er août 1914 ?

*Y.M.*  
Si vous éprouviez des difficultés pour connaître ce prix vous pourriez le demander au Bureau de l'Enregistrement. Dans le cas où le Receveur de l'Enregistrement se refuserait à vous fournir ce renseignement, vous auriez la faculté de vous adresser au Greffe de la Justice de Paix pour y présenter une requête afin d'obtenir du Juge une Ordonnance de compulsoire qui vous permettrait d'avoir satisfaction.

4° Quel était le prix de location du logement en principal et charges au 1er septembre 1939 ?

49

Janvier

81

En ce qui concerne les réparations, le propriétaire est toujours tenu de faire effectuer celles qui sont mises à la charge des bailleurs par l'article 1720 du Code Civil c'est-à-dire les réparations concernant la clôture et la couverture, ainsi que toutes celles qui sont rendues nécessaires par suite de vétusté ou de force majeure.

5° Il y aura lieu également de m'adresser en communication la correspondance qui a pu être échangée entre vous et votre propriétaire au sujet de votre loyer.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Amiet*

FIGEAC.PD

14 Decembre 1942

- I Meilleur en 14
- II Bi appétante
- III Drap 14
- IV " 90% 34
- V confortable



Monsieur le chef du service  
des contentieux.

A place Wallonie

Paris

6<sup>e</sup> arrondissement

Je me permets de vous envier  
cette lettre pour vous demander quelques  
renseignements au sujet des loyers.

J'habite, depuis le 15 aout 1942,  
à la suite de ma démobilisation et de ma  
nomination de facteur aux environs de Tulle,  
un logement de 4 pieces sis place Saint  
Laurin n° 7.

Je paie un loyer annuel  
de 1800 francs. et mon propriétaire me demande  
une augmentation de 400 francs. Le personne qui  
occupe le logement avant moi payait 1500 francs.

Je vous prierai de bien vouloir  
me faire savoir si je dois accepter cette augmen-  
tation; si le propriétaire doit faire des réparations,  
et le cas échéant quel est le pourcentage d'augmentation  
auquel le propriétaire a droit et que je ne puis refuser.  
Je vous remercie de votre bonne réponse que je

un av. aucun bail et que je n'ai pas  
aucun contact a me faire de paiement.

~~68~~  
~~68~~  
avant l'ame

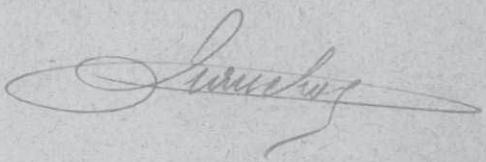
Je vous fais le droit mes

Nenley ay un Mandat d'expression  
de toute une gesticule.

M Chauchard Raymond

Partant aux Sutres

-Figee-



SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 6378 <sup>bis</sup>

Service Central: 6<sup>x</sup>

Région:

Bruxelles

OBJET DE LA CONSULTATION

Revision de retraite de  
la S.N.C.F. avec un taux d'activité d'une  
collectivité publique

SS/

Références:

Observations:

Février

43

4/3

9

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 23 Février 1943, je vous informe que la circulaire ministérielle du 25 Janvier 1943 n'a pas, à ma connaissance, été publiée au Journal Officiel.

Il s'agit vraisemblablement là d'une circulaire d'ordre intérieur donnée par le Ministre pour l'application de la loi du 31 Décembre 1942, qui a élevé à 50.000frs le plafond autrefois fixé à 25.000 au-dessous duquel aucune interdiction de cumul n'est appliquée.

Quoi qu'il en soit, cette circulaire ne peut que fixer les modalités d'application de la loi, sans pouvoir la modifier.

Ainsi que je vous le disais dans ma note du 17 Décembre 1942, le chiffre de 50.000 frs ne constitue pas forcément le plafond applicable en cas de cumul. En effet, la loi du 3 Février 1942, modifiée par celle du 31 Décembre 1942, dit que les pensions d'ancienneté d'une collectivité publique peuvent se cumuler avec un traitement ou une solde servie par une autre collectivité publique sans la limite, soit du dernier traitement ou de la dernière solde d'activité, soit du traitement ou de la solde afférent au nouvel emploi, si cette rémunération excède le dernier traitement ou la dernière solde d'activité.

En un mot, il existe trois limitations possibles au-dessous desquelles le cumul est permis sans aucune restriction :

- le dernier traitement d'activité,
- le traitement afférent au nouvel emploi,
- 50.000 francs.

Enfin, je vous signale qu'en vertu de l'Instruction du 15 Juin 1937, la réduction en cas d'application des

règles du cumul doit être opérée non sur la pension, mais sur la rémunération d'activité. D'autre part, cette Instruction dit que par expression "dernier traitement d'activité" il faut entendre les derniers émoluments pris en compte pour le calcul du traitement moyen, servant de base à la liquidation de la pension.

A. Legris

Translating notes on fair use  
notes on vigorous 24.2

J. Turner

Laval, le 23 Février 1943

Paris, le 6 Janvier 1943

SNCF  
Région Ouest

BienCher Monsieur,

Matiériel  
et  
Traction

Monsieur G. Bonnamy  
Laval

C'est encore à vous que j'ai recours pour cette question de cumul dont je vous avais déjà parlé. Je m'excuse de vous importuner par une question toute personnelle, mais si elle m'intéresse, elle en intéresse beaucoup d'autres et c'est également ceux-là que j'ai en vue dans les renseignements que je sollicite de votre obligeance.

Donc suivant le décret-loi du 25 Janvier 1943, sans restriction, jusqu'à 50.000. Evidemment 50.000 cela paraît un chiffre énorme, mais pour les atteindre, avec 2217 fr de retraite par mois, cela ne me fait plus qu'un traitement de 1950 fr qu'il m'est possible d'obtenir: tout cela sans tenir compte du poste qui vous est confié!

Mais une Circulaire du 25 Janvier 1943 du Ministère des Finances, Crè que je ne puis me procurer vient paraître d'indiquer les solutions qu'il conviendrait d'adopter pour les cumuls supérieur à 50.000 francs.

Serais-je assez heureux que vous la possédiez et que vous puissiez m'éclairer dans le traitement mensuel auquel je puisse prétendre en tenant compte des chiffres officiels d'autre part. Cette question est très intéressante pour moi, car le P. en raison du service que je dirige, me proposait pour 2400 fr alors que d'après ces M.M. des Bureaux je ne pourrais obtenir que la différence entre ma retraite mensuelle et les 50.000 ?

Je vous ferai la recommandation de me répondre que vous pourrez me donner, même sous la forme officielle si cela est possible, afin de me permettre d'en faire état sur du front. J'espère que vous êtes toujours en bonne santé, et je vous remercie que le préteur qui a apposé son envoi dans ce que nous devons.

MTO/CI/8280

6-25

Monsieur,

Vous voudrez bien trouver ci-après les renseignements demandés par votre lettre du 18 Décembre courant:

1° Salaires calculés au 1er Septembre 1935, à l'échelle 16, dernier échelon, note de mérite 15	
traitement	32.920
résidence Paris	3.000
gratification	5.340
Total	41.260

2° au 1er Septembre 1942	
traitement	38.500
résidence Paris	6.456
Indemnité sup. temporaire et	22.800
indemnité de fonction	8.544
gratification	76.300

Veuillez agréer, Monsieur, etc. ....

L'Ingénieur en Chef  
signé: Barriér

## N O T E

sur le cumul d'une pension de retraite de la S.N.C.F.  
avec un traitement d'activité servi par <sup>le</sup> <sup>m</sup> Département

*Intit  
juin 1941  
A. Dumont  
M. D. M. L.*  
-----  
Les règles de cumul en la matière ont été originaiement fixées par le décret du 29 Octobre 1936.

Ce texte prévoyait, dans son article 16, que les retraités civils et militaires des collectivités visées à l'article 1er<sup>(1)</sup> du décret, ne pouvaient être pourvus, par ces collectivités ou services, d'un emploi susceptible d'absorber l'activité complète d'un homme.

Ces retraités ne pouvaient, en conséquence, être rémunérés par les collectivités et services ci-dessus, qu'à l'occasion de travaux présentant, soit un caractère temporaire ou intermittent, soit une activité et des émoluments restreints.

Aucun retraité ne pouvait, en tout cas, cumuler sa pension avec une rémunération publique supérieure au quart du dernier traitement d'activité.

Toutefois, aucune restriction de cumul n'était apportée lorsque le total de la pension et de la rémunération ne dépassait pas 18.000 frs ; cette somme a été portée à 25.000 frs par l'article 70 de la loi de finances du 31 Décembre 1938.

*actuellement  
50.000  
( 31-XII/42  
J.D. 1<sup>er</sup>-1/43 )*  
L'article 16 du décret du 29 Octobre 1936 a été modifié par une loi du 3 Juin 1941 qui a prévu des mesures spéciales en ce qui concerne le cumul des pensions d'ancienneté des militaires et marins avec un traitement d'activité, mais qui, dans le cas qui nous occupe, a laissé intactes les dispositions sus-visées.

(1) - Les collectivités et services visés à l'article 1er sont : l'Etat, les départements, les communes, les offices, les établissements publics, les colonies, les réseaux de Chemin de fer d'intérêt général ou local, les services concédés, les compagnies de navigation maritimes et aériennes subventionnées, régies municipales et départementales, directes ou indirectes, et les caisses d'Assurances Sociales.

Enfin, une loi du 3 Février 1942 a précisé qu'à compter du 1er Février 1942, et jusqu'à une date qui sera déterminée par décret, les collectivités visées à l'article 1er du décret du 29 Octobre 1936 sont autorisées, nonobstant toutes dispositions contraires, à faire appel au concours d'anciens fonctionnaires civils ou militaires, titulaires de pension.

En conséquence, l'interdiction faite par le décret de 1936, à un fonctionnaire retraité, d'obtenir un emploi complet d'activité, est donc supprimée.

Mais il faut remarquer que la loi du 3 Février 1942 ne vise que les anciens fonctionnaires, civils ou militaires titulaires de pension.

On peut donc se demander si un ancien agent des Chemins de fer d'intérêt général peut bénéficier des dispositions de la loi du 3 Février 1942.

La négative semblerait s'imposer si l'on s'en tient à la lettre même de la loi qui ne vise que les fonctionnaires ; mais il convient d'observer que cette loi, dans le même article 1er, parle des "collectivités visées à l'article 1er du décret du 29 Octobre 1936".

Ce ne serait donc certainement pas répondre au voeu du législateur que de limiter le bénéfice de la nouvelle mesure aux seuls fonctionnaires de l'Etat, des départements et des communes.

Un autre argument dans ce sens peut être tiré de l'article 2 de la loi du 3 Février 1942 qui dispose - sans, cette fois, mentionner les fonctionnaires - "qu'à compter du 1er Février 1942, toutes dispositions législatives ou réglementaires, concernant le cumul d'une pension avec un traitement ou une solde d'activité, sont remplacées par les suivantes :

"Les titulaires de pension de veuve, de pension mixte, attribuées en vertu de l'article 59 de la loi du 31 Mars 1919, ou de pension proportionnelle de sous-officier, peuvent cumuler intégralement le montant de leur pension avec celui des émoluments correspondant à l'emploi qui leur est confié.

Les pensions autres que celles visées à l'alinéa précédent se cumulent avec un traitement ou une solde dans la limite, soit du dernier traitement ou de la dernière solde d'activité, soit du traitement ou de la solde afférent au nouvel emploi, si cette rémunération excède le dernier traitement ou la dernière solde d'activité.

Aucune restriction n'est apportée au cumul lorsque le total de la pension et du traitement n'excède pas 25.000 frs par an.

Il apparaît ainsi nettement que la loi du 3 Février 1942 a entendu accorder le bénéfice du nouveau régime à tous les personnels visés par l'article 1er du décret de 1936. Admettre le contraire conduirait à décider qu'un pensionné des Chemins de fer n'est plus soumis à aucune limitation de cumul, puisque l'article 2 de la loi du 3 Février 1942 dit, ainsi qu'on l'a vu, que "toutes dispositions législatives ou réglementaires concernant le cumul d'une pension avec un traitement ou une solde d'activité, sont remplacées par les suivantes ....".

Cette solution ne correspond certainement pas au but de la loi du 3 Février 1942.

Dans ces conditions, il apparaît bien que l'agent des Chemins de fer, titulaire d'une pension d'ancienneté, peut actuellement cumuler cette pension avec un traitement d'activité de l'Etat, des départements ou des communes, dans la limite, soit du dernier traitement d'activité, soit du traitement afférent au nouvel emploi, si cette rémunération excède le dernier traitement d'activité.

Contrairement à ce qui est indiqué dans la lettre communiquée, la situation des militaires en activité, qui ont été placés dans la position de congé d'armistice et ont été nommés dans un emploi rémunéré sur les budgets de l'une des collectivités visées à l'article 1er du décret du 29 Octobre 1936, a fait l'objet d'une réglementation spéciale sur les cumuls (Loi du 3 Juin 1941, J.O. du 13 Juin 1941, et décret du 28 Septembre 1942, J.O. du 20 Octobre 1942).

## TRANSPORT DES VOYAGEURS

---

Quais - Verglas - Absence d'obligation de sabler - Chute - Faute du voyageur.

On ne saurait reprocher au chemin de fer de n'avoir pas fait sabler un quai recouvert de verglas, aux premières heures de la matinée, aucun règlement ne lui imposant ce travail.

La chute que fait un voyageur qui, voyant le verglas, n'a pas veillé à sa propre sécurité, ne peut être attribuée qu'à sa seule imprudence.

Tribunal de commerce de la Seine  
21 Mai 1942

GILLES c/ S.N.C.F.

2286  
6

M. Legris  
mettre à niveau  
nouvelles idées.

pour un rapport  
du 14/12  
Krant

Laval, le 14 décembre 1942

Cher Monsieur,

.....

Depuis 2 ans je suis employé comme Chef de service temporaire à la Préfecture de la Mayenne.

Le personnel auxiliaire est l'objet d'une augmentation générale de traitement que l'on hésite à m'appliquer par application du décret du 29 Octobre 1936 qui stipule qu'aucun retraité ne pourra cumuler sa pension avec une rémunération publique supérieure au 1/4 du dernier traitement d'activité. Toutefois aucune restriction de cumuls ne sera apportée lorsque le total de la pension et de la rémunération ne dépassera pas 18.000 f. somme qui a été, je crois, portée depuis à 25.000 .

Or, évidemment, si on m'appliquait cette mesure, je me verrais remplir un service sans être rémunéré.

Je viens donc vous demander, Cher Monsieur, votre avis à ce sujet et si possible de me donner connaissance des textes légaux qui, le cas échéant, ont pu modifier ces mesures qui correspondaient à des nécessités qui hélas ont disparu depuis.

Je crois même me rappeler que notre ami PAILLEUX m'avait communiqué un texte précisant que cette mesure n'était pas applicable aux Cheminots: mais à ce moment je ne prévoyais pas que cette restriction me serait appliquée et je ne l'ai plus entre les mains.

D'autre part, si cette question m'intéresse, elle pose une question de principe, car les 3/4 des cheminots retraités travaillent actuellement, pour les raisons exposées d'autre part, et si cette mesure m'était appliquée c'est l'ensemble de mes camarades qui se trouverait également atteint.

Or, dans les circonstances actuelles, aucune restriction dans le traitement n'est apportée aux Officiers de terre

et de mer auxquels des situations de Préfet, S/Préfet, Intendant etc.... Préfet de Police..... sont faites en vertu de l'ordre nouveau.....

Y a-t-il des textes nouveaux qui me permettraient de défendre la situation des Cheminots dont la retraite est loin d'approcher la solde des personnalités dont il est question ci-dessus et le traitement qui leur est accordé dans leurs nouvelles fonctions?

..... Je vous serais très reconnaissant s'il vous était possible de m'éclairer, dès que possible, sur cette importante question; peut-être que le service des Retraites aurait quelques renseignements à ce sujet, mais je n'ai aucune relation dans ce milieu, du reste complètement changé depuis mon départ, qui remonte déjà à fin 1935

.....

Signé:

51, rue Magenta , LAVAL.

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6.579 C°

Service Central : finances

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Sté alsacienne de lorraine d'électricité à S.A.L.E.C.,  
engagement de rembourser le montant d'une facture  
en cas de double paiement.

Références : V. f. 580 C° - 5.583 C° + 6.109 C°

Observations :

D° N° 6.579 C°; Aff. : S.A.L.E.C. engagement de rembourser

Comité de gestion et moyens institutionnels  
29, rue de Bassac (4<sup>e</sup> arrondissement)

Paris

MM

602

Démission du directeur temporaire

Madame au nom de la direction générale  
et en vertu de certaines régions ou voies d'explorations :  
des ressources de cette caisse sont affectées : . . .

3) au versement directement à la collectivité de villages  
au bénéfice des propriétaires de propriétaires dont une partie  
allemande et autrichienne ou de moins, dans le cas où ces corps -  
sations ne pourraient être déposées aux Chambres d'assurances  
ou de l'autorité allemande.  
Signé : Robert aussi.

S.

28 Décembre 42

S.J.  
SALEC  
6379 C°

v.réf: F2 9564 CD

3 annexes Monsieur le Directeur  
des Services financiers  
(Comptabilité générale - 5ème Subdivision)

Par lettre du 16 décembre courant,  
vous avez bien voulu, en me communiquant  
la lettre ci-jointe de la Société alsaciennne et lorraine d'Electricité, me demander s'il y avait lieu d'accepter l'engagement de nous garantir que cette Société est disposée à souscrire, bien que les termes en soient différents de ceux que vous avez adoptés à la suite de ma proposition en date du 11 décembre 1941.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que cet engagement est valable et que, pour les raisons développées dans la note ci-jointe, il n'y a pas lieu d'insister auprès de la S.A.E.G.C.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Argue : J. Lanneau*

S.

28 Décembre 42

S.J.

N O T E

relative à l'engagement que la S.N.C.F. demande à ses fournisseurs alsaciens-lorrains actuellement repliés en France, en vue de la garantir contre l'éventualité d'un second paiement par les Chemins de fer d'Empire.

Invitée par lettre du 20 Novembre 1941 de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications à régler sans retard ses créanciers alsaciens-lorrains repliés en France en dehors des départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, la S.N.C.F. a décidé, conformément aux suggestions de cette lettre, de faire souscrire par les intéressés l'engagement de la rembourser, en cas de règlement direct par les Chemins de fer d'Empire entre les mains des Administrateurs-séquestrés ou des maisons allemandes par eux substituées aux dits créanciers.

L'engagement souscrit dans ces conditions est assurément valable. Mais la question s'est présentée de savoir si nous pouvions imposer, pour sa rédaction, une formule déterminée ou même subordonner tout paiement à cette catégorie d'ayants-droit à la signature d'un engagement de ce genre.

Il ressort de la lettre ministérielle précitée que le risque de double emploi avec un paiement fait par les Chemins de fer allemands à un séquestre n'est pas de nature à empêcher le règlement par la S.N.C.F. de sa dette entre les mains du représentant de l'entreprise repliée. En effet, le Gouvernement français ayant refusé jusqu'ici de reconnaître la légitimité des mesures de séquestre prises en Alsace-Lorraine par les autorités allemandes à l'égard des biens français, nous ne pouvons plaider, devant les tribunaux nationaux, que les représentants des entreprises ainsi dépossédées n'ont pas la qualité de créancier.

Il en résulte que, si l'engagement librement souscrit par les intéressés est valable, nous ne saurions en faire la condition du paiement. Nous ne pourrions davantage, en cas de règlement par les Chemins de fer d'Empire

à l'administrateur-séquestre, agir en répétition de l'indû contre l'entreprise repliée.

La S.N.C.F. risque, il est vrai, de demeurer débitée des doubles paiements effectués par les Chemins de fer d'Empire, au moins jusqu'à l'époque où le Traité de paix viendra imposer à l'un ou à l'autre des deux Etats la charge définitive des mesures de séquestre prises en Alsace-Lorraine. Cet inconvénient est lié aux arrangements qu'elle a été amenée à prendre avec la Reichsbahn, en vue du règlement de ses créances et de ses dettes en Alsace-Lorraine, en dehors du Cadre de l'Instruction sur les règlements du 13 juin 1942. Il n'existe pas, dans l'état actuel de la question, de raison juridique qui nous permette de faire supporter ce risque par les tiers.

Ne pouvant, dans ces conditions, imposer à nos créanciers alsaciens-lorrains la signature d'un engagement de garantie, nous ne sommes pas a fortiori fondés à faire prévaloir une rédaction déterminée.

*signé : J. Aurenje*

OBJET  
du Rapport

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
(Est, État, Nord, P. L. M., P. O.-Midi)

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

**RAPPORT** présenté à M. le Directeur

du Réseau de

N O T E

le

193

SJ

6379 C°

*U. D'accord à la demande de la SNCF pourtant renouvelée*

La Société Alsacienne et Lorraine d'Electricité (SALEC), à Paris, ayant présenté une facture de 113.763., relative au courant fourni par elle en 1940 à la S.N.C.F dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, a été invitée par nos Services Financiers à souscrire un engagement qui nous couvre des conséquences d'un second payement éventuel par les soins de la R.B. entre les mains de la Société allemande qui lui a succédé en Alsace-Lorraine.

Cet engagement, conforme au texte que nous avions proposé à la demande des S.F. en décembre 1941 (Voir 5780 C°), est ainsi conçu:

" En qualité de ..... de la Société .....  
" et comme suite au règlement effectué le .....  
" par la S.N.C.F. pour le .... , j'ai l'honneur  
" de vous confirmer que la Société s'oblige à rembourser à due concurrence le montant qui serait éventuellement versé pour les mêmes causes par les Chemins de fer d'Empire agissant comme exploitants  
" actuels des lignes de la Sous-Direction de Strasbourg"

*28/12  
Colombier*

En réponse, la SALEC a fait savoir qu'elle ne pouvait faire dépendre ce remboursement d'une décision

unilatéralement prise par les Chemins de fer allemands. Elle a offert de souscrire un engagement appelé à jouer au cas où la S.N.C.F. serait "effectivement obligée par "la suite et en accord avec le Gouvernement Français de "payer pour les mêmes causes aux Chemins de fer allemands "un remboursement des sommes que ceux-ci, agissant comme "exploitants actuels des lignes de chemins de fer situées "dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de "la Moselle, auraient payées à la Société allemande qui "d'une façon analogue exploite actuellement nos installations dans les mêmes départements."

La formule que nous avions proposée il y a un an est bien entendu aussi large que possible. Mais l'objection élevée par la SALEC pose la question de savoir si nous sommes fondés à subordonner tout payement à nos fournisseurs alsaciens-lorrains actuellement repliés en France à la signature d'un engagement de ce genre. Cette précaution a été inspirée par le souci de voir la R.B. régler directement aux Administrateurs-séquestrés des maisons alsaciennes-lorraines repliées ou, ce qui revient au même, aux maisons allemandes qui leur ont été substituées. Il en résulterait un double payement, la R.B. ne manquant pas de nous débiter des sommes ainsi versées pour notre compte.

La S.N.C.F. avait fait état de ce risque dans une lettre datée du 17 octobre 1941 (Voir Dr 5583 C°) afin de se justifier auprès du Secrétaire d'Etat aux Communications du retard apporté par elle à régler un fournisseur alsacien -lorrain, M. César. Mais par sa lettre du 20 novembre 1941, le Secrétaire d'Etat aux

Communications nous a invités à payer immédiatement ceux de nos créanciers alsaciens-lorrains qui résident actuellement dans le reste du territoire français en dehors des trois départements d'Alsace-Lorraine, en ajoutant qu'il nous appartenait pour éviter les doubles payements de faire souscrire par les intéressés un engagement de nous rembourser au cas où la R.B.. effectuerait directement le paiement.

Comme l'ont souligné les S.F. dans les renseignements qu'ils nous ont fournis lors de la rédaction d'une note sur nos relations financières avec l'Alsace-Lorraine -note qui a été soumise à M. Filippi (V. 6188 C°)-, le Secrétaire d'Etat aux Communications estime donc que le risque de double emploi avec un paiement fait par les Autorités allemandes à un séquestré n'est pas de nature à empêcher le paiement par la S.N.C.F. au représentant d'une entreprise repliée. Mais les S.F. ont ajouté à ce sujet que la Direction des Finances Extérieures <sup>et</sup> des Changes avait eu, par contre, l'occasion de préciser verbalement que s'il lui paraissait désirable que la S.N.C.F. paye les représentants de l'entreprise repliée, elle ne pouvait pas lui en faire une obligation ni la couvrir contre le risque de double emploi avec un paiement fait par la R.B., les tribunaux restant seuls compétents pour se prononcer en la matière. Il n'y a que une opposition apparente entre ces points de vue. En effet, le Secrétaire d'Etat aux Communications s'est borné à nous rappeler que la S.N.C.F. était jusqu'à nouvel ordre débiteur pur et simple de ses fournisseurs alsaciens-lorrains. Si du fait des arrangements qu'elle a pris avec la R.B. pour la liquidation <sup>de</sup> son exploitation

en Alsace-Lorraine, la S.N.C.F. vient à être débitée une seconde fois du montant de ces factures, elle ne peut envisager d'agir contre les fournisseurs en répétition de l'indu.

Le Gouvernement français ayant ~~pour règle~~ jusqu'ici de reconnaître la légitimité des mesures de séquestre prises en Alsace-Lorraine par les Autorités allemandes à l'égard des biens français<sup>(1)</sup>, nous ne pouvons pas plaider devant les tribunaux nationaux qu'un payement fait au propriétaire français l'a été par erreur entre les mains de quelqu'un qui n'était pas créancier. Il ne nous resterait, dans ces conditions, que la possibilité de contester vis-à-vis de la R.B. le débit qu'elle aurait inscrit dans notre compte de relations. Or, il est vraisemblable que ce compte ne sera apuré qu'à la signature d'un traité de paix, époque où la charge définitive des mesures de séquestre prises en Alsace-Lorraine devrait être imputée à l'un ou à l'autre des deux Etats.

On peut sans doute objecter que la S.N.C.F. risque de supporter ainsi, au moins provisoirement, la charge de ces doubles payements. C'est la conséquence inévitable des arrangements qu'elle a dû prendre avec la R.B.. en vue du règlement de ses créances et de ses dettes en Alsace-Lorraine en dehors du cadre de l'Instruction sur les Règlements du 13 juin 1942. Cette Instruction (Chap. I, § B<sup>1</sup>) excluait précisément les payements afférents à des opérations dont l'origine est antérieure au 1er juillet 1940,

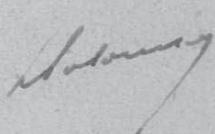
---

(1) Sa dernière protestation à ce sujet date du 2 septembre 1942 et a été adressée par M. Laval au Führer et Chancelier du Reich.

lorsqu'ils doivent être faits à des sociétés ou entreprises dotées par les Autorités allemandes en Alsace-Lorraine d'un commissaire, d'un séquestre ou de tout autre administrateur. Le Directeur des Finances Extérieures des Changes, en nous autorisant par sa lettre du 5 août 1942 (V.6188 Co) à continuer nos erremens nonobstant cette Instruction, relevait cependant qu'ils comportaient des inconvenients. Il n'y a pas de raisons juridiques qui nous permettent de faire supporter ces inconvenients par les tiers.

Ne pouvant, dans ces conditions, imposer à nos fournisseurs la signature d'un engagement de garantie, nous ne sommes pas a fortiori fondés à leur imposer une forme déterminée pour ces engagements. Je propose de répondre à nos Services Financiers que nous n'avons pas d'objection contre la rédaction demandée par la SALEC.

Décembre 1942



S.S.

S. N. C. F.

PARIS, le 16 DÉC. 1942

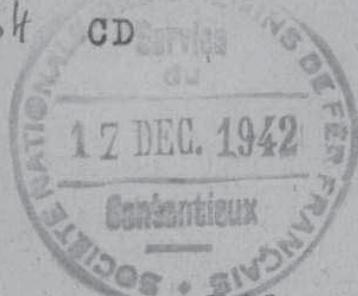
SERVICES FINANCIERS

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE (3<sup>e</sup> SUBDIVISION)

BUREAU DES COMPTES DIVERS

F2 9564

CD



Monsieur le Chef du  
Service du Contentieux,

Ref. : V/lettre Bureau SJ Dr n° 5780 C°  
du 11.12.41

Objet: Engagement à faire souscrire par des  
Sociétés Alsaciennes-Lorraines repliées  
dont les Etablissements en A.L. sont  
sous séquestre.



Nous avons prié la Société Alsacienne et  
Lorraine d'Electricité (S.A.L.E.C.) de souscrire  
l'engagement dont vous aviez bien voulu, par  
votre lettre précitée, me fournir le texte, légè-  
rement modifié, en accord avec vous, ~~par suppression~~  
du mot "lui" dans la phrase "le montant qui  
serait éventuellement versé".

Cette Société nous ayant fourni un engage-  
ment différent de celui que nous lui avions dé-  
mandé, je vous serais obligé de vouloir bien,  
nous faire savoir si nous pouvons le considérer  
comme valable.

Ci-joint, en communication, notre lettre  
à la Société, sa réponse et son annexe.

Le Chef des Subdivisions  
de la Comptabilité Générale

M. Colombe  
17.12.42

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

## SERVICE DU CONTENTIEUX

## AFFAIRES GÉNÉRALES

Nº 6880 <sup>des</sup>

Service Central: A<sup>4</sup> Finances

*Région :*

Compti - comunit

## OBJET DE LA CONSULTATION

Scripte waren nicht so s. N. c. F.  
s. Chemische für Hygiene  
legible?

## Références

### *Observations :*

MC 14-12

Paris, le 16 DEC 1942

S.N.C.F.

Services Financiers

FIS n° 677

Monsieur le Chef  
du Service du Contentieux,

Il est ouvert, dans les écritures de la S.N.C.F., un compte-courant au nom des Chemins de fer algériens, compte auquel sont inscrits soit au débit, soit au crédit, des règlements effectués aux caisses de la S.N.C.F pour le compte des Chemins de fer algériens ou vice versa. Ce compte qui doit toujours comporter, dans nos écritures, un solde créditeur, est productif d'intérêts (au taux d'escompte de la Banque de France) sur le solde créditeur minimum de chaque semestre.

La question se pose de savoir si les conditions de fonctionnement de ce compte sont légales au regard des lois sur l'organisation bancaire.

Je vous serais obligé à ce sujet de vouloir bien examiner la note ci-jointe qui conclut à la légalité du règlement en vigueur et me faire connaître si vous êtes d'accord sur ses termes.

Vous trouverez également ci-jointes, en communication, 4 pièces qui donnent en détail les conditions de fonctionnement actuelles du compte.

Le Directeur des Services Financiers,

*M. Louis Laroche*  
16-12-42

Il n'est pas intention

- En effet, l'est l'acte signifiant
- act of recognition to an  
acquaintance. "Sign"
- Hand

Revue finire n'est commandé  
jusqu'à l'an ~~19~~

---

Archives ~~sont~~ <sup>de</sup> mai 42

---

- 9.7.1.88

---

9.6.7.61

F

Paris, 29 décembre 2  
45 rue Saint-Lazare

SJ

6380 Leg

Monsieur le Directeur des Services Financiers,

- 4 -

En réponse à votre lettre F 1 S N° 677 du 16 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je suis d'avis, comme vous, que le compte courant ouvert dans les écritures de la S.N.C.F., au nom des Chemins de fer Algériens, ne tombe pas sous le coup de l'interdiction prévue par la loi du 13 juin 1941 relative à la réglementation et à l'organisation de la profession bancaire.

L'article 5 de la loi susvisée est applicable en l'espèce.

Or, aux termes de cet article, l'interdiction prévue ne frappe les opérations que lorsque les fonds sont "déposés" en compte courant et non pas lorsque les articles du compte consistent en remises commerciales.

Dans notre cas, le compte des C.F.A. ne comportant que des remises commerciales n'est donc pas illicite.

Il convient d'observer, à cet égard, que le texte primitif de l'article 5 visait les fonds "regus" en compte courant. Cette formule, si elle avait subsisté, aurait été de nature à entraîner de nombreuses difficultés et même à interdire, d'une façon générale, toutes les opérations commerciales en compte courant.

Mais un rectificatif, publié au Journal Officiel du 11 septembre 1941, a remplacé le mot "regus" par celui de "déposés", ce qui rend ainsi licites les opérations commerciales dans les comptes de cette nature.

M. le Professeur HAMEL conclut d'ailleurs dans ce sens, dans l'étude qu'il a faite de la loi du 13 juin 1941

(Revue Générale de Droit Commercial - Janvier-Mars 1942,  
page 1):

"Dans sa rédaction publiée au Journal Officiel du "6 juillet" dit-il "la loi du 13 juin 1941 porte dans son article 5<sup>e</sup> la formule suivante: "Les fonds reçus en compte "courant". Il apparut rapidement que "cette formule était très dangereuse en ce qu'elle aurait interdit à toutes les entreprises commerciales de travailler en compte courant "avec leurs fournisseurs ou leurs clients. Aussi, l'erratum publié au Journal Officiel du 11 septembre 1941 a-t-il remplacé le mot "reçus" par le mot "déposés". Toute remise "en compte courant procède d'un contrat qui fait naître la "créance constitutive de la remise; c'est seulement lorsque "ce contrat sera un dépôt que la remise sera interdite; dès "lors, seront autorisées toutes les remises qui proviennent, "par exemple, d'une vente ou d'un contrat de commission; la "prohibition des articles 3 et 5 ne jouera plus que pour "les comptes courants qui s'apparentent directement à ceux "qui fonctionnent entre les banquiers et leurs clients".

Je vous retourne, sous ce pli, les pièces communiquées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*fjri: Ameuge*

S.J.  
6.380 Leg

A. Lépin F

Vu

by

12.112  
28

Monsieur le Directeur des Services Financiers,

-4-  
En réponse à votre lettre F 1 S n° 677 du 16 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je suis d'avis, comme vous, que le compte courant ouvert dans les écritures de la S.N.C.F., au nom des Chemins de Fer Algériens, ne tombe pas sous le coup de l'interdiction prévue par la loi du 13 Juin 1941 relative à la réglementation et à l'organisation de la profession bancaire.

C'est, en effet, l'article 5 de la loi susvisée ~~qui~~ est applicable en l'espèce.

Or, aux termes de cet article, l'interdiction prévue ne frappe les opérations que lorsque les fonds sont "déposés" en compte courant et non pas lorsque les articles du compte consistent en remises commerciales.

Dans notre cas, le compte des C.F.A. ne comportant que des remises commerciales n'est donc pas illicite.

- 2 -

Il convient d'observer, à cet égard, que le texte primitif de l'article 5 visait les fonds "reçus" en compte courant. Cette formule, si elle avait subsisté, aurait été de nature à entraîner de nombreuses difficultés et même à interdire, d'une façon générale, tous les opérations commerciales en compte courant.

Mais un rectificatif publié au Journal Officiel du 11 Septembre 1941 a remplacé le mot "reçus" par celui de "déposé", ce qui rend ainsi licites les opérations commerciales dans les comptes de cette nature.

Il faut observer, en effet, que l'article 4 de la loi ne concerne que les fonds reçus en "dépôt" - ce qui n'est pas le cas dans l'espèce présente - et que l'article 5 assimile aux fonds reçus en dépôt "les fonds déposés en compte courant ...".

Or, dans sa rédaction originale, l'article 5 assimilait aux fonds reçus en dépôt, les fonds "reçus" en compte courant. Cette formule, si elle avait subsisté, aurait été de nature à entraîner de nombreuses difficultés et même à interdire, d'une façon générale, la tenue de tous comptes courants.

Mais, par un rectificatif publié au Journal Officiel du 11 Septembre 1941, le mot "reçus" a été remplacé par celui de "déposés", ce qui démontre bien que l'intention du législateur n'a été que de limiter l'interdiction aux "dépôts" de fonds en comptes courants.

A la suite de la modification du texte de l'article 5, tous les comptes courants qui ne comportent pas d'opérations de dépôt de fonds peuvent continuer à être tenus, sans violation des prescriptions légales.

M. le Professeur HAMEL conclut d'ailleurs dans ce sens, dans l'étude qu'il a faite de la loi du 13 Juin 1941 (Revue Générale de Droit Commercial - Janvier-Mars 1942, page 1) :

"Dans sa rédaction publiée au Journal Officiel

"du 6 Juillet" dit-il, "la loi du 13 Juin 1941 porte  
"dans son article 5<sup>a</sup> la formule suivante : "Les fonds  
"reçus en compte courant". Il apparut rapidement que  
"cette formule était très dangereuse en ce qu'elle  
"aurait interdit à toutes les entreprises commerciales  
"de travailler en comptes courants avec leurs furnish-  
"seurs ou leurs clients. Aussi, l'erratum publié au  
"Journal Officiel du 11 Septembre 1941 a-t-il remplacé  
"le mot "reçus" par le mot "déposés". Toute remise en  
"compte courant procède d'un contrat qui fait naître  
"la créance constitutive de la remise ; c'est seulement  
"lorsque ce contrat sera un dépôt que la remise sera  
"interdite ; dès lors, seront autorisées toutes les  
"remises qui proviennent, par exemple, d'une vente ou  
"d'un contrat de commission ; la prohibition des ar-  
"ticles 3 et 5 ne jouera plus que pour les comptes cou-  
"rants qui s'apparentent directement à ceux qui fonc-  
"tionnent entre les banquiers et leurs clients."

Je vous retourne, sous ce pli, les pièces com-  
muniées.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

S.N.C.F.

19 novembre 1942

Services Financiers

N O T E

sur l'examen, au regard des lois sur l'organisation bancaire,  
du compte courant des Chemins de fer algériens  
dans les écritures de la S.N.C.F.

Aux termes de l'article 3 de la loi du 13 juin 1941, il est interdit aux entreprises, autres que les banques, de recevoir du public des fonds à vue ou à moins de deux ans.

*dépôt Pa*  
L'article 4 spécifie que "sont considérés comme fonds reçus sous forme de dépôts, quelle que soit leur dénomination, tous fonds que toute entreprise ou personne reçoit, avec ou sans stipulation d'intérêt, de tous tiers, sur sa sollicitation ou à la demande du déposant, avec le droit d'en disposer pour les besoins de son activité propre, sous la charge d'assurer au dit déposant un service de caisse et notamment de payer, à concurrence des fonds se trouvant en dépôt, tous ordres de disposition donnés par lui, par chèques, virements ou de toute autre façon, en sa faveur ou en faveur de tiers, et de recevoir, pour les joindre au dépôt, toute somme que la dite entreprise ou personne dépositaire aura à encaisser pour le déposant, soit d'accord avec celui-ci, soit en vertu de l'usage".

Le compte courant des Chemins de fer algériens dans les écritures de la S.N.C.F. paraît bien remplir les conditions de l'article 4.

Pour savoir si la tenue de ce compte est légale ou non, il reste à préciser si, aux termes de la loi, les Chemins de fer algériens doivent être considérés comme public ou non au regard de la S.N.C.F.

*wrt*  
Il est certain que l'on ne peut se réclamer d'aucune des quatre exceptions prévues à l'article 2, visant respectivement :

- a) les fonds reçus pour constituer ou augmenter le capital de l'entreprise quelle que soit la forme juridique de celle-ci;
- b) les fonds reçus ou laissés en compte, provenant, dans une Société à responsabilité limitée, des associés, ou, dans une Société de personnes, des associés en nom ou des commanditaires;
- c) les fonds que la personne ou l'entreprise se procure par la mise en pension d'effets ou sous forme d'escompte ou d'avances auprès de personnes ou entreprises exerçant la profession de banquier ou une profession connexe;

d) les dépôts du personnel lorsqu'ils ne dépassent pas 10 % du capital.

Quant au caractère des fonds qu'une entreprise reçoit d'une filiale, de sa Société mère ou de Sociétés d'un même groupe professionnel, on doit admettre, ainsi que l'indiquent des commentateurs autorisés des textes susvisés (cf article de M. BOUTERON dans le numéro de mai 1942 de la collection Droit social), que ce caractère doit être apprécié selon l'intimité plus ou moins grande des liens qui unissent les entreprises considérées.

Or, à cet égard, on ne peut mettre en doute les rapports étroits de toute nature qui existent entre la S.N.C.F. et les Chemins de fer algériens, rapports concrétés notamment par les accords en vigueur sur les prestations fournies par la S.N.C.F., moyennant rémunération, notamment en matière technique. Si l'on tient compte, en outre, des approbations ministérielle et gubernatoriale données au rôle que remplit la S.N.C.F. à l'égard des Chemins de fer algériens pour les règlements financiers incomptant à ces derniers dans la Métropole, on peut conclure, semble-t-il, que le régime en vigueur ne fait pas échec à la réglementation sur l'organisation bancaire.

Le Directeur des Services Financiers,

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6.381 Ch

Service Central : Affaires générales

Région :

Brevets d'invention

OBJET DE LA CONSULTATION

Procéder, par la S.N.C.F., contre l'entreprise  
Châtillon-Briare-Levallois pour contrefaçon  
de la S.N.C.F. à faire fabriquer par des fabricants  
de son choix des poulies de transmission à gorge  
employées dans les transmetteurs Texrope.

Références : D<sup>e</sup> 6.218 Ch (discussions avec les  
comités d'opérations)

Observations :

D<sup>r</sup> N° 6.381 Ch  
Aff. :

19 April 1943 - Honorary Officer  
in Cabinet Ellery at Bonney ~~~~~ S. 40

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION

Fondé en 1878

PARIS

80, RUE SAINT-LAZARE (9<sup>e</sup>)

TRINITÉ + 58-20

ELLUIN \* ET BARNAY \*

Ing'. E.P.-E.S.E.-Lic. Droit.

MEMBRES DE LA COMPAGNIE DES

INGÉNIEURS-CONSEILS EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE A Paris

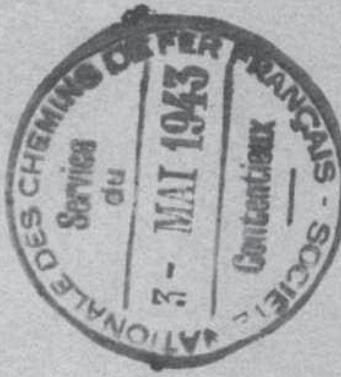
Paris LE 1er Mai 1943

/SQ      ÉTAT DES DÉBOURS, FRAIS ET HONORAIRES

DUS PAR M<sup>me</sup> la S.N.C.F.  
45, rue St Lazare PARIS

		RELEVE	FRANCS
1943	8	Transmissions " Colombes-Texrope "	3.400
Février			

Valeur en votre prochain chèque.



PARIS

PARIS, 8 Février 43

AB/FL

S. N. C. F. Service du Contentieux  
25, rue Saint-Lazare  
PARIS.

Messieurs,

Transmissions "Colombes-Texrope".-

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-inclus l'avis motivé que vous avez bien voulu nous demander, en même temps que notre note de frais et honoraires de frs 3.400,-- et les documents que nous avons cités dans l'avis en question.  
Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

ELLIN & BAPNAY :

P.J.-

AB/FL

8 Février 1943

S . N . C . F . Service du Contentieux  
45, rue Saint Lazare PARIS IX<sup>e</sup>

Nos frais et honoraires pour :

- Etude de la correspondance échangée entre votre Société et la Société réclamante,
- Achat et étude de 9 imprimés de brevet
- Requête aux fins d'obtention d'un état de paiement des annuités du brevet N° 603.154,
- Recherche en Allemagne, aux Etats-Unis et en Angleterre des brevets correspondants au brevet N° 603.154
- Fourniture d'une copie photographiée d'un exemplaire des brevets U.S.A. I.662.5II et Angleterre 246.440.
- Traduction partielle et étude des deux brevets précités.
- Fourniture d'une copie photographiée du brevet anglais 3.968 de 1897,
- Traduction partielle et étude du brevet précité,
- Recherches dans notre propre documentation au sujet des transmissions à poulies et courroies,
- Rédaction de notre avis motivé

TOTAL NET FRANCS : ..... .

3.400. --

Valeur en votre prochain règlement

F

21 avril 43

SJ  
6381<sup>Ch</sup>

*Archivage*

Monsieur le Directeur

du Service des Approvisionnements,

l note  
l dossier

Comme suite à votre lettre AC S 1 N° 392 du 11 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-jointe, une note établie en liaison avec un de nos Conseils en matière de brevets d'invention, sur le droit de la S.N.C.F. de confier à d'autres fournisseurs que la Société Industrielle Châtillon - Briare - Levallois la fabrication des poulies de transmission à gorges employées dans des transmissions Texrope.

Cette note a été établie avant que ne me fussent parvenus les renseignements complémentaires joints à votre lettre AC S 1 N° 561 du 16 février.

Mais notre Conseil, à qui j'ai communiqué ces renseignements, est d'accord pour estimer qu'ils ne modifient pas sensiblement nos conclusions; qu'ils seraient seulement de nature à inciter la S.N.C.F. à rechercher un arrangement avec la Société Industrielle Châtillon - Briare - Levallois.

Ci-joint, en retour, le dossier communiqué, ainsi que les différents brevets que notre Conseil a dû se procurer pour l'étude de la question.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*Signé Huay*

M. J. T.  
N° 6.381 Ch

Monsieur le Directeur  
du Service des Appariements,

F

Vu  
by  
J

1 note  
1 domm

Comme suite à votre lettre  
AC ST N° 392 du 11 décembre dernier, j'ai  
l'honneur de vous adresser, ci-jointe, une note,  
établie en liaison avec un de nos conseils en matière  
de brevets d'invention, sur le droit de la S.N.C.F.  
de confier à d'autres fournisseurs que la S.E.P. Industrielle  
Châtillon-Briare-Levallois la fabrication de roues  
de traînées à usages employés dans les trans-  
missions Textron.

Cette note a été établie avant que  
ne me fussent communiqués les renseignements complé-  
mentaires joints à votre lettre AC ST N° 561  
du 16 Février.

Mais notre conseil, à qui j'ai commun-  
iqué ces renseignements, est d'accord pour estimer  
~~qu'ils ne sont pas de nature à modifier sensi-~~  
blement nos conclusions ; qu'ils seraient seulement  
~~fort de nature à inciter la S.N.C.F. à rechercher~~  
un arrangement avec la Société Industrielle  
Châtillon-Briare-Levallois.

Ci-joint, en retour, le dossier communiqué  
aussi que les différents brevets que notre conseil  
a dû se procurer pour l'étude de la question.

Le Chef du Contentieux,

1914

P A R I S  
80, RUE SAINT-LAZARE (9<sup>e</sup>)  
TRINITÉ + 58-20

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION  
Fondé en 1878

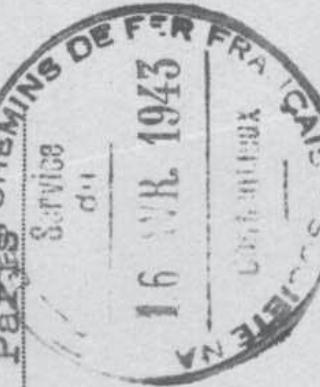
ELLUIN \* ET BARNAY \*

Ing'. E. P. - E.S.E. - Lic. Droit

MEMBRES DE LA COMPAGNIE DES  
INGÉNIEURS-CONSEILS EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

LYON  
135, AVENUE THIERS  
Ing'. A. & M.  
LALANDE 47-87

PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE A



AB/FL

Paris, le 15 Avril 1943

S. N. C. F.  
Service du Contentieux  
45, rue Saint Lazare  
PARIS 9<sup>e</sup>

Messieurs,

Affaire CHATILLON BRIARE LEVALLOIS.

Comme suite à notre conversation téléphonique de ce jour, nous avons l'honneur de vous remettre ci-inclus, les pièces que vous aviez bien voulu nous confier.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

ELLUIN & BARNAY :

Jean Barnay

P.J. -

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION

Fondé en 1878

**ELLUIN\* ET BARNAY\***

Ing'. E.P.-E.S.E.- Lic. Droit

Ing'. A. & M.

PARIS  
80, RUE SAINT-LAZARE (9<sup>e</sup>)

TRINITÉ + 58-20

LYON  
135, AVENUE THIERS

LALANDE 47-87

MEMBRES DE LA COMPAGNIE DES  
INGÉNIEURS-CONSEILS EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE A

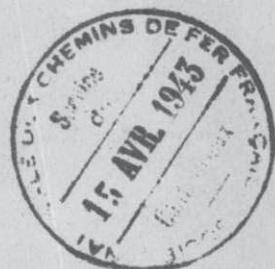
PARIS

PARIS, LE

14 Avril

19 43

AB/FL



Société Nationale des Chemins de  
Fer Français  
Direction du Contentieux  
45, rue Saint-Lazare  
PARIS IX<sup>e</sup>

Messieurs,

FABRICATION DE POULIES DE TRANSMISSION A GORGES EMPLOYEES DANS  
DES TRANSMISSIONS "TEXROPE".-

Comme suite à votre lettre du 8 courant, nous avons l'honneur de vous informer qu'après étude attentive des renseignements complémentaires que vous nous avez fournis concernant cette affaire, nous sommes arrivés à la conclusion que les dits renseignements n'étaient pas de nature à modifier sensiblement notre consultation du 10 Février dernier.

Nous estimons toutefois que les circonstances exposées dans le rapport du 10 Février sont de nature à inciter votre Société à rechercher un arrangement avec la Société Industrielle Chatillon-Briare-Levallois.

Comme demandé, nous vous retornons sous ce pli, le dossier communiqué et vous prions d'agrérer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

ELLUIN & BARNAY :

*Elluin & Barnay*

P.J.-

*H. Maury*  
15-6-43

8 Avril 1943

SJ  
6.381 Ch

Monsieur le Directeur,

Fabrication  
de poulies  
de transmis-  
sion à gorges  
employées dans  
des transmis-  
sions TEXROPE.

Par une lettre du 22 fé-  
vrier dernier, je vous ai adressé  
un complément de renseignements  
concernant cette affaire, en  
vous priant de me faire connaître  
si les conclusions de votre  
consultation du 10 février s'en  
trouvaient modifiées sur quelque  
point.

Notre Service des Approvi-  
sionnements désirant être fixé  
assez rapidement sur les droits  
de la S.N.C.F. en la circonstance,  
je vous serais obligé de me faire  
parvenir votre réponse aussitôt  
que vous le pourrez, en me retour-  
nant le dossier communiqué.

Veuillez agréer, Monsieur  
le Directeur, l'assurance de ma  
considération distinguée.

/ LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Signé : Omiet-*

Monsieur le Directeur  
de l'Office International de  
Brevets d'Invention ELLIJIN & BARNAZ,  
80, rue St-Lazare,  
P A R I S . -

M. J. J.  
N° 6.381 ch

Fabriication de  
poulies de haut-  
moteur à gorge  
employées dans  
les hautmoteurs  
Texrope

vers Bourdeau

Monsieur le Directeur,

Par une lettre du  
22 février dernier, je vous avais  
adressé un document le concernant  
qui concernant cette  
affaire, en vous priant de me  
faire connaître si les conclusions  
de votre consultation du 10 février  
s'en trouvaient modifiées sur  
quelque point.

Notez que le Appor-  
tments distinct être fixé, mais  
rapportement sur le droit de la  
S.V.C.T. en la circonstance  
je vous serai obligé de me faire  
parvenir votre réponse aussitôt  
que vous pourrez, en me ren-  
dant le dossier communiqué.

Veuillez agréer, Monsieur  
le Directeur, l'assurance de ma  
considération distinguée.

Le chef de l'entreprise,

Monsieur le Directeur  
de l'Office International de Brevets d'invention,  
Elliot et Barney  
80. rue St-Lazare - Paris (IX<sup>e</sup>)

F

Paris,

22 février 1943

45 rue Saint-Lazare

SJ

6381<sup>Ch</sup>

Fabrication de  
poulies de trans-  
mission à gorges  
employées dans  
des transmissions  
Texrope

1 p.

Monsieur le Directeur,

En vous remettant, pour examen, le dossier de cette affaire, je vous avais signalé que je demandais à notre Service des Approvisionnements des renseignements complémentaires sur les conditions dans lesquelles la Société Industrielle Châtillon - Briare - Levallois avait été amenée à étudier certaines mises au point de ses brevets pour les besoins exclusifs de la S.N.C.F.

Ces renseignements viennent seulement de me parvenir, après réception de votre consultation du 10 février courant.

Je vous les transmets néanmoins, en vous priant de bien vouloir me faire connaître s'ils sont de nature à modifier sur quelque point les conclusions auxquelles vous a conduit l'examen des brevets intéressés.

Je vous serais obligé, d'autre part, de me retourner, avec votre réponse, le dossier communiqué.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

Signé : de CAQUERAY

Monsieur le Directeur  
de l'Office International de brevets  
d'invention Elluin et Barnay,  
80 rue St-Lazare, PARIS IX<sup>e</sup>.

De S. J.  
N° 6.381 ch

Votre  
Webré

22.2.43 F

Fabrication de poulets de  
transmission à gorge  
employés dans les  
transmissions Texaco

Monsieur le directeur

pour examen

Je vous remettrai le  
dossier de cette affaire, je vous ai signalé  
que je demandais à notre service d'appro-  
fondir les renseignements complémentaires  
sur la construction dans laquelle la S<sup>e</sup> T. Industrie  
Châtillon-Briare-Terrelotz vont être aménagées  
à étudier certains mises au point de ces  
bureaux pour le territoire exclusif de la  
S.N.C.F.

Ces renseignements concernent  
seulement de me parvenir, après réception  
de votre consultation du 10 Février courant.

Je vous le transmets  
mais, en vous permettant de bien vouloir  
me faire connaître si l'étude de nature  
à modifier sur quelque point les conclusions  
auxquelles vous a conduit l'examen de  
bureaux intérieurs.

Sur l'autre part, je vous suis obligé,  
de me retourner, avec  
votre réponse, le dossier que je  
vous ai communiqué.

V. a., M<sup>me</sup> le directeur,  
l'assurance de ma considération  
intime.

Le chef de cabinet.

Monsieur le directeur  
de l'Office International de Brevets d'invention  
Elluin et Barney

80, rue St Lazare - Paris (IX<sup>e</sup>)

2/2

16 FEV 1943

S.N.C.F.

Service  
des Approvisionnements

Division  
des Achats et des Ventes

Ac S1 N° 561

Monsieur le Chef du Service  
du Contentieux,

V.R. Bau SJ  
D<sup>r</sup> 6381 Ch

Par lettre du 26 Décembre,  
vous m'avez demandé un complé-  
ment de renseignements pour  
étudier les prétentions de la Société  
Industrielle Chatillon-Briare-Levallois  
à la fourniture exclusive de poulies à  
gorges pour dynamos d'éclairage.

Je vous adresse ci-jointe la réponse  
que vient de me faire le Service T à ce  
sujet.

Le Directeur  
du Service des Approvisionnements,

P.J.

JB.8.2

S.N.C.F.

Service Central  
du Matériel

N° 24.260/52 Tw

OBJET:

Poulies à gorges pour  
courroies trapézoïdales

Paris, le 10 FEV 1943

SN

Service des Approvisionnements
S E C R E T
10 FEV 1943
123-21
Pièce N°

Monsieur le Directeur du Service  
des Approvisionnements, Commandes et Marchés,

VR: Ac S l N° 445

du 29.12.42 Je vous communique ci-après le résultat de l'étude  
à laquelle j'ai fait procéder, de la question relative à l'emploi de  
poulies de transmission à gorges sur le matériel roulant.

L'un des points les plus délicats des équipements d'éclairage  
de trains, quel qu'en soit le système, est la commande de la dynamo.

L'amélioration des conditions de cette commande a fait l'objet  
de nombreux essais de la part des diverses Régions. En particulier,  
vers 1932, certaines d'entre elles ont envisagé d'utiliser pour assurer  
la transmission du mouvement de l'essieu à la dynamo, une transmission  
Texrope.

Cette transmission déjà utilisée dans l'industrie pour l'entraînement  
de machines-outils est caractérisée par l'emploi de courroies  
sans fin de section trapézoïdale et de poulies dont les gorges ont un  
profil tout spécialement étudié pour recevoir ces courroies.

A cet effet, ces Régions ont demandé à la Société ALLIS CHALMERS  
de leur mettre au point cette transmission.

Cette mise au point a consisté dans la détermination du nombre  
de brins nécessaires, de leur section et dans le tracé du profil des  
gorges des poulies de dynamos et d'essieu.

Dans certains cas, les poulies ont été utilisées telles quelles  
par les Régions, dans d'autres cas, elles ont été modifiées soit en ce  
qui concerne leur mode de fixation sur l'essieu, soit en vue de l'obtention  
d'un poids moindre.

Pour ces études, la S.N.C.F. a guidé le constructeur, mais la  
mise au point des profils des parties actives des poulies dont dépend  
essentiellement le bon fonctionnement de la transmission, est l'œuvre  
exclusive de la Société.

Pour la mise au point de l'ensemble de la transmission dont le  
bon fonctionnement dépend également d'autres facteurs, par exemple, type  
et nombre de brins à utiliser, la Société GOODRICH a été mise à même  
de suivre la tenue en service sur les voitures de la S.N.C.F. des trans-  
missions qu'elle nous avait livrées et d'y apporter les améliorations utiles.

Sur la demande de la D.E.V., cette Société a également étudié  
et réalisé des poulies en métaux légers dont les gorges rapportées en  
acier inoxydable sont bien également l'œuvre personnelle du fournisseur.

(1) Les questions relatives à la transmission Texrope ont été ensuite  
reprises par la Société Goodrich, avec laquelle la plupart des Régions  
ont eu à faire, puis dernièrement par la Société Industrielle Châtillon  
Briare-Levallois.

En résumé :

Les transmissions Texrope ne sont pas utilisées exclusivement par la S.N.C.F., mais leur emploi pour la commande des dynamos d'éclairage de trains a été mis au point par la Société Goodrich (Nous ne saurions dire avec certitude à qui revient l'initiative de cet emploi, demande d'une Région ou offre de cette Société).

Cette mise au point a été réalisée en l'absence de tout marché d'études, mais des facilités ont été données aux Ingénieurs de la Société en question pour suivre la tenue de leur matériel en service.

A notre connaissance, aucun accord particulier n'a été conclu avec la Société Industrielle Châtillon Briare Levallois ou avec d'autres Sociétés au sujet de ces études.

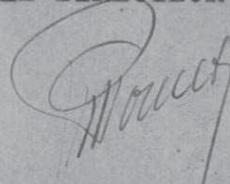
Seules des commandes de transmissions ont été passées à ces Sociétés.

Enfin, je vous signale qu'en vue de développer la concurrence en ce qui concerne la fourniture des courroies trapézoïdales utilisées dans ces transmissions, les Régions ont employé des courroies autres que des "Texrope" mais de caractéristiques suffisamment approchantes pour pouvoir fonctionner avec les mêmes poulies.

Je pense que ces diverses précisions vous permettront de renseigner le Service du Contentieux.

Je reste toutefois à votre disposition pour tout renseignement complémentaire dont vous auriez besoin.

LE DIRECTEUR :



---

COPIE à Monsieur MONTANDON, Ingénieur, Président de la Sous-Commission "Eclairage-Chauffage", Division du Matériel, Région EST pour le tenir au courant et comme suite à sa lettre du 30.1.43.

L'INGENIEUR EN CHEF (Tw)  
Signé : J. PICARD

PARIS  
80, RUE SAINT-LAZARE (9<sup>e</sup>)  
TRINITÉ + 58-20

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION

Fondé en 1878

ELLUIN \* ET BARNAY \*

Ing. E. P. - E.S.E. - Lic. Droit

MEMBRES DE LA COMPAGNIE DES  
INGÉNIEURS-CONSEILS EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE



PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE A

PARIS

AB/FL

PARIS, LE 8 Février 1943  
•S. N. C. F. Service du Contentieux  
45, rue Saint-Lazare  
PARIS.-

Messieurs,

Transmissions "Colombes-Texrope".-

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-inclus l'avis motivé que vous avez bien voulu nous demander, en même temps que notre note de frais et honoraires de frs 3.400,-- et les documents que nous avons cités dans l'avis en question.  
Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

ELLUIN & BARNAY :

*Elluin et Barnay*

P.J. -

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION  
(Fondé en 1878)

ADRESSE TÉLÉGR. :

PRIVILÉGÉ-PARIS-118

# ELLUIN & BARNAY

INGÉNIEURS-CONSEILS  
EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

58-20  
58-21  
58-22

80, RUE SAINT-LAZARE -- PARIS-9<sup>e</sup>

AB/FL

PARIS, le 8 Février 1943

## ÉTAT DES FRAIS ET HONORAIRES

dûs par M. S. N. C. F. Service du Contentieux  
45, rue Saint Lazare PARIS IX<sup>e</sup>

I. D. M. 872

Nos frais et honoraires pour :

- Etude de la correspondance échangée entre votre Société et la Société réclamante,
- Achat et étude de 9 imprimés de brevet
- Requête aux fins d'obtention d'un état de paiement des annuités du brevet N° 603.I54,
- Recherche en Allemagne, aux Etats-Unis et en Angleterre des brevets correspondants au brevet N° 603.I54
- Fourniture d'une copie photographiée d'un exemplaire des brevets U.S.A. I.662.5II et Angleterre 246.440.
- Traduction partielle et étude des deux brevets précités.
- Fourniture d'une copie photographiée du brevet anglais 3.968 de 1897,
- Traduction partielle et étude du brevet précité,
- Recherches dans notre propre documentation au sujet des transmissions à poulies et courroies,
- Rédaction de notre avis motivé

TOTAL NET FRANCS : ..... 3.400. --

Valeur en votre prochain règlement

PARIS  
80, RUE SAINT-LAZARE (9<sup>e</sup>)  
TRINITÉ + 58-20

OFFICE INTERNATIONAL DE BREVETS D'INVENTION  
Fondé en 1878  
**ELLUIN\* ET BARNAY\***  
Ing'. E.P.-E.S.E.- Lic. Droit  
MEMBRES DE LA COMPAGNIE DES  
INGÉNIEURS-CONSEILS EN PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

LYON  
135, AVENUE THIERS  
LALANDE 47-87

PRIÈRE D'ADRESSER LA RÉPONSE A PARIS

PARIS, LE 10 Février 1943

AB/FL

Bureau SJ.  
N° 638 I Ch.

S.N.C.F. Service du Contentieux  
45, rue Saint Lazare  
PARIS IX<sup>e</sup>

Messieurs,

Poulie de dynamo E.V.R.type A, 75 ampères à 6 gorges "Texrope-Goodrich". Votre dessin 112<sup>3</sup>968 et votre demande de prix n°88I A/60 du 23.7.4I.- Réclamation du 28 Sept.1942 de la Sté "Transmissions Colombes-Texrope".

Par une lettre en date du 28 Septembre 1942, la Société "Transmissions Colombes-Texrope" exprimait à votre Société sa surprise d'apprendre que vous envisagiez la fabrication de poulies à gorges, objet du devis n° 34.306 de "Colombes-Texrope", par d'autres fournisseurs qu'elle-même, et attirait votre attention sur l'existence de brevets dont elle serait soit licenciée, soit titulaire, et qui lui assureraient le droit exclusif de fabriquer et de vendre les transmissions par courroies trapézoïdales et par conséquent leurs organes constitutifs tels que les poulies.

A la date du 10 Octobre 1942, vous avez répondu à cette lettre de réclamation en faisant toutes réserves, et en demandant l'indication des brevets invoqués de manière générale dans la lettre précitée. Ce renseignement vous a été fourni par une lettre du 26 Novembre 1942, qui mentionne les brevets suivants :

- 1<sup>o</sup>) Brevet n° 603.I54.- Ce brevet serait le brevet d'origine, toujours en vigueur, et concerne la transmission elle-même (poulies et courroies).
- 2<sup>o</sup>) Brevets n° 724.I30 et n° de procès-verbal de dépôt 45I.I88 et 45I.I89 Ces brevets compléteraient le brevet 603.I54 pour ce qui concerne la suspension de la transmission commandant la dynamo d'éclairage des chemins de fer.
- 3<sup>o</sup>) Brevets n° 864.I10 - 810.653 - 731.584 et n° de procès-verbal de dépôt 454.336. Ces brevets compléteraient le brevet 603.I54 pour ce qui concerne les poulies de la dynamo d'éclairage et de l'essieu des voitures S.N.C.F.
- 4<sup>o</sup>) Brevet n° 865.I94 - ce brevet concerne l'agrafe des courroies trapézoïdales pour l'usage pratiquement exclusif de la S.N.C.F.

Tous ces brevets, à l'exception du premier, répondraient exclusivement aux besoins de la S.N.C.F.

...../..

Les brevets suivants sont encore mentionnés :

770.953 - Procès-verbal 454.335 - 8II.743 - 75I.584 - Procès-verbal 454.336.

Par votre lettre du 23 Décembre 1942, vous avez bien voulu nous adresser le dossier de cette affaire, et nous demander de vous donner notre avis sur le bien ou le mal fondé de la réclamation de la Société "Transmissions Colombes-Tex-rope".

- I -

Pour accomplir notre mission, nous nous sommes procuré un exemplaire de chacun des brevets précités, à l'exception de ceux qui n'étaient désignés que par le numéro de procès-verbal de dépôt; en effet, ces brevets n'étant pas encore délivrés, il est impossible d'en avoir connaissance. Ces brevets récents resteront donc en dehors du cadre de notre étude.

Brevet n° 603.I54.- Ce brevet a été déposé le 15 Septembre 1925 avec revendication de la priorité d'une demande de brevet aux Etats-Unis d'Amérique en date du 24 Janvier 1925, par la Société dite "Allis-Chalmers Manufacturing Company", et sous le titre "Mécanisme de transmission de puissance".

La durée des brevets étant de 20 années, ce brevet n'expirera que le 15 Septembre 1945. Il est d'ailleurs possible que cette durée se trouve éventuellement augmentée par suite de la guerre, si l'on s'en réfère au précédent de la guerre de 1914-1918 et à la législation qui l'a suivie. Mais il ne s'agit ici que d'une prévision qui peut se trouver démentie par les faits.

Ce brevet étant celui qui est invoqué en premier lieu par la Société réclamante, nous avons demandé à la Direction de la Propriété Industrielle un état de paiement des annuités échues du dit brevet. Il résulte de cet état que les annuités ont été toujours régulièrement payées, et que par conséquent le brevet échappe à tout risque de déchéance à ce propos.

Nous avons admis également que les prescriptions de la Loi avaient été observées en ce qui concerne l'obligation d'exploitation de l'invention.

Ce brevet décrit un mécanisme de transmission de puissance, qui nous paraît principalement caractérisé par la combinaison de trois moyens constitués respectivement :

1°) Par une poulie motrice à gorges multiples à section trapézoïdale;

2°) Par une poulie réceptrice de même nature, c'est-à-dire également à gorges multiples de section trapézoïdale, le nombre des gorges et leur section étant identiques à ceux de la poulie motrice; de plus, les axes de rotation des deux poulies sont disposés parallèlement, assez près l'un de l'autre (d'après le texte du brevet on peut préciser que la distance entre axes est inférieure à quatorze fois le diamètre de la poulie la plus petite); enfin, les gorges correspondantes sont évidemment disposées dans un même plan.

3°) Par une série de courroies de transmission de section trapézoïdale, qui coopèrent avec les gorges des poulies de manière telle que le contact ait lieu seulement sur les faces latérales non parallèles des sections trapézoïdales. Ces courroies peuvent d'ailleurs être d'une constitution particulière.

Brevet n° 724.I30.- Pour ce brevet comme pour les suivants, du fait qu'ils n'ont été invoqués qu'à titre secondaire par la Société réclamante, nous nous sommes dispensés de faire les frais de requête à la Direction de la Propriété Industrielle d'un état de paiement des annuités, et nous avons admis (sous réserve de vérifications ultérieures s'il était nécessaire) que le dit brevet et les suivants échappaient à toute cause de déchéance par non paiement d'annuités échues, ou par non-exploitation.

Ce brevet a été déposé le 25 Septembre 1931 avec revendication de la priorité d'une demande de brevet aux Etats-Unis d'Amérique en date du 3 Juin 1931, par la Société : "Allis-Chalmers Manufacturing Company", et sous le titre : "Dispositif pour transmission de force".

Le dit brevet décrit un mécanisme de transmission de puissance du même type que celui du brevet n° 603.I54, mais établi plus spécialement pour le cas où les poulies motrice et réceptrice sont disposées de manière à ne pas rester toujours en exact alignement, comme c'est le cas par exemple lorsque l'une de ces poulies est actionnée par l'essieu d'un bogie tandis que l'autre appartient à l'arbre d'une génératrice électrique fixée sur le châssis d'une voiture de chemins de fer.

Le perfectionnement consiste plus spécialement en ce que les gorges trapézoïdales de chaque poulie sont plus profondes que ce qui serait nécessaire dans une transmission où les poulies resteraient d'axes parallèles, de manière que les flancs supérieurs des gorges forment guidage pour les courroies en cas d'inclinaison des axes des poulies, et empêchent ainsi que les dites courroies ne sortent en dehors des gorges correspondantes. Les flancs des gorges sont raccordés par des surfaces de section circulaire dans un plan diamétral, ou une section

arrondie analogue.

Brevet n° 864.110.- Ce brevet a été déposé le 16 Mars 1940, avec revendication de la priorité d'une demande de brevet aux Etats-Unis d'Amérique en date du 24 Mars 1939, par la Société : "Allis-Chalmers Manufacturing Company", et sous le titre : "Poulie de transmission".

Il décrit un mode particulier de construction d'une poulie à gorges multiples de section trapézoïdale à l'aide d'éléments métalliques emboutis.

Brevet n° 810.653.- Ce brevet a été déposé le 17 Septembre 1936 avec revendication de la priorité d'une demande de brevet aux Etats-Unis d'Amérique en date du 2 Novembre 1935, par la Société : "Allis-Chalmers Manufacturing Company", et sous le titre : "Poulie en tôle".

Il décrit, comme le précédent brevet, une poulie à gorges multiples de section trapézoïdale construite en éléments métalliques emboutis.

Brevet n° 731.584.- Ce brevet a été déposé le 19 Février 1932 avec revendication de la priorité d'une demande de brevet aux Etats-Unis d'Amérique en date du 8 Août 1931, par la Société : "Allis-Chalmers Manufacturing Company", et sous le titre : "Poulie en tôle emboutie".

Il décrit comme les deux précédents brevets une poulie à gorges mutliples de section trapézoïdale construite en éléments métalliques emboutis.

Brevet n° 865.194.- Ce brevet a été déposé le 8 Janvier 1940 par la Société "Colombes-Goodrich", sous le titre : "Perfectionnements apportés aux moyens pour assembler les extémités des dispositifs du genre des courroies".

Il décrit, en dehors de tels moyens, l'application des courroies qui les comportent aux dispositifs de transmission de puissance à poulies à gorges multiples de section trapézoïdale et courroies de section correspondante.

Brevet n° 770.953.- Ce brevet a été déposé le 30 Mars 1934 par M. Paul Léon Boulant, sous le titre : "Perfectionnements apportés aux transmissions, et notamment à celles par courroies spéciales".

Il décrit un mode de construction de poulies, notamment à gorges multiples de section trapézoïdale, qui consiste à rapporter sur un corps une jante obtenue par enroulement et

soudure d'une bande spécialement profilée.

Brevet n° 8II.743.- Ce brevet a été déposé le 9 Octobre 1936 avec revendication de la priorité d'une demande aux Etats-Unis d'Amérique en date du 16 Décembre 1935, par la Société : "Allis-Chalmers Manufacturing Company" pour : "Poulie de transmission à vitesse variable".

Il décrit une poulie de transmission à gorges multiples de section trapézoïdale, composée de disques fixes et de disques correspondants mobiles en translation sur l'axe, de manière à faire varier la largeur des gorges, et par conséquent le diamètre d'enroulement des courroies.

Brevet n° 75I.584.- Il s'agit certainement d'une erreur, et probablement d'une confusion avec le brevet antérieurement examiné 73I.584, car le numéro 75I.584 concerne un "dispositif pour couler à la main les plaques stéréotypées".

-- II --

L'objet de la réclamation est la poulie représentée par votre cliché II2<sup>3</sup>968, qui porte la mention "Extrait du plan Goodrich Texrope n° T2.633".

Cette poulie est d'une seule pièce, à gorges multiples de section trapézoïdale isocèle, l'angle formé par les côtés non parallèles étant de 40°. Les angles rentrants et saillants sont adoucis par des congés de 1 m/m de rayon.

La seule observation que la poulie incriminée est d'une seule pièce suffit évidemment à écarter les brevets 864.I10, 810.653, 73I.584, 770.953 et 8II.743, qui se rapportent expressément à des poulies constituées par l'assemblage d'éléments différents, et ne concernent que ces modes d'assemblage, à l'exclusion de toute disposition qui pourrait également se retrouver dans des poulies d'une seule pièce.

Le fait que l'objet incriminé est une poulie permet aussi d'écarter le brevet 865.I94, qui concerne une attache de courroie.

Seuls subsistent donc les brevets 603.I54 et 724.I30 dont il y a donc lieu d'examiner de manière plus détaillée la portée et la validité.

-- III --

Bien que les brevets français soient entièrement indépendants des brevets étrangers qui peuvent leur correspondre, il est cependant du plus haut intérêt d'examiner les

brevets étrangers délivrés pour le même objet dans les pays où la législation prévoit un examen préalable de la nouveauté et de la brevetabilité des inventions pour lesquelles brevet est demandé. De telles procédures d'examen préalable contraignent en effet les inventeurs à donner de leurs inventions des définitions précises, qui les caractérisent à l'égard du domaine de la technique antérieure, et tracent les justes limites de leurs revendications vis à vis des antériorités qui ont pu être opposées par les Bureaux officiels étrangers. On peut ainsi tirer d'utiles enseignements, et même les compléter si besoin est en sollicitant communication des dites antériorités. Il est vrai que pour le moment il n'est possible d'agir ainsi qu'en Allemagne, puisque les communications postales avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique sont hors de question.

Nous avons donc été conduits à rechercher si le brevet français N° 603.154, qui est cité par la Société réclamante comme le plus important, avait fait l'objet de brevets correspondants dans les trois grands pays à examen préalable précités.

Nous avons trouvé un brevet américain N° I.662.511 délivré le 13 Mars 1928 à M. Walter Geist, cédant à la Société "Allis Chalmers Manufacturing Co.", et un brevet anglais N° 246.440, délivré le 10 Juin 1926, à la dite Société, mais qui a subi ensuite, probablement à la suite d'une demande en nullité, des amendements ordonnés à la date du 27 Mai 1930.

Par contre, nous n'avons trouvé aucun brevet allemand. Sans doute n'est-il pas impossible que le dit brevet n'ait pas été demandé en Allemagne; mais cette hypothèse est assez peu probable, puisque des brevets ont été déposés en Angleterre et en France, et il y a lieu de supposer que le brevet allemand a été ou bien délivré au nom d'une autre personne, ou bien refusé.

Brevet américain 1.662.511.- La description de ce brevet est assez semblable à celle du brevet français, mais on y insiste davantage sur l'élasticité des courroies, élasticité qui aurait pour avantage d'éviter ce que la description appelle "l'entraînement différentiel" c'est-à-dire, selon la description même, l'entraînement qui se résout en couples inégaux produits par une ou plusieurs des courroies d'une transmission à courroies multiples, par comparaison avec les couples produits par les autres courroies. La description affirme que cette élasticité des courroies a donné dans la pratique de bons résultats à ce propos; mais il nous faut observer que certaines revendications donnent un autre résultat industriel que le précédent, qui consiste en ce que cette élasticité établirait automatiquement des rapports de transmission égaux

pour toutes les courroies ou encore des rayons d'entraînement égaux pour toutes les gorges d'une même poulie. Il nous semble douteux qu'un tel résultat soit réellement obtenu, parce que la courroie la plus tendue est celle qui a le plus tendance à s'enfoncer dans sa gorge, et par conséquent à diminuer le rayon effectif de la gorge correspondante.

Ce point est important à notre avis, parce que toutes les revendications du brevet américain, c'est-à-dire toutes les définitions que l'inventeur a lui-même données de son invention, font toujours intervenir comme un des éléments de la combinaison revendiquée des courroies élastiques donnant l'un des résultats industriels précités. Si aucun de ces résultats n'était réellement obtenu en fait, la validité de telles revendications serait à notre avis extrêmement douteuse.

Mais la conclusion que nous pouvons réellement tirer de l'examen de ces revendications est qu'elles donnent au brevet américain une portée limitée, ce qui laisse supposer que des antériorités sérieuses ont dû être opposées à la demande; s'il n'en avait pas été ainsi, on ne s'expliquerait pas pourquoi le demandeur aurait limité son invention à une disposition réalisant automatiquement soit l'égalité des couples transmis par chaque courroie, soit l'égalité des rapports de transmission, soit encore l'égalité des rayons d'entraînement de chaque gorge d'une même poulie.

Brevet anglais n° 246.440.- La description de ce brevet nous donne certains renseignements intéressants.

En premier lieu, elle cite, comme appartenant au domaine antérieur de la technique le brevet anglais 3.968 de 1897. Nous nous sommes évidemment procuré un imprimé de ce brevet, sur lequel nous reviendrons plus tard.

D'autre part, le demandeur avait initialement (c'est-à-dire à la fin de l'examen préalable proprement dit) revendiqué :

1°) Transmission à courroie comprenant des poulies motrice et réceptrice ayant chacune une pluralité de gorges périphériques en V, et pouvant tourner autour d'axes en principe parallèles, et espacés l'un de l'autre de moins de quatorze fois le diamètre de la poulie la plus petite, et une pluralité d'éléments sans fin flexibles latéralement et élastiques longitudinalement ayant des surfaces latérales plates coopérant avec les surfaces latérales des gorges seulement.

2°) Transmission selon la revendication 1°, dans laquelle les gorges sont conformées en V et dans laquelle les éléments ont une section transversale trapézoïdale.

3°) Transmission selon les revendications 1 et 2, dans laquelle la tension de tous les éléments est réglage simultanément par déplacement de l'une des poulies par rapport à l'autre.

A la suite des amendements intervenus plus tard, les revendications 1 et 2 ont été modifiées comme suit :

1°) Transmission à courroie comprenant des poulies

motrice et récepitrice ayant chacune une pluralité de gorges périphériques en forme de V et pouvant tourner autour d'axes en principe parallèles, la dite transmission étant spécialement applicable aux machines textiles où les dits axes sont séparés l'un de l'autre de moins de quatorze fois le diamètre de la poulie la plus petite, et une pluralité d'éléments, flexibles et élastiques tant latéralement que longitudinalement, les dits éléments ayant des surfaces latérales ininterrompues coopérant avec les surfaces latérales des gorges seulement.

2°) Transmission selon la revendication 1, dans laquelle les éléments ont une section transversale trapézoïdale, l'angle formé par les côtés de la gorge étant approximativement de 40°.

Il est évident que ces modifications font apparaître une limitation très sensible de l'invention, par les précisions qu'elles imposent à la définition des courroies; celles-ci doivent en effet être élastiques tant latéralement que longitudinalement, et de plus elles ne doivent présenter aucune interruption dans leurs surfaces latérales. De telles limitations montrent à l'évidence que l'examen anglais a révélé des éléments antérieurs de la technique très proches de l'invention revendiquée.

Il y aurait donc eu le plus grand intérêt à connaître les antériorités citées au cours de la procédure; malheureusement il est actuellement impossible de les demander, et nous avons dû nous contenter d'examiner le brevet anglais antérieur 3968 de 1897, qui est cité dans le brevet anglais n°246.440.

Antériorité 3968 de 1897.— Ce brevet anglais décrit une transmission pour la propulsion de cycles et véhicules analogues, dans laquelle l'axe de pédales est pourvu à chaque extrémité d'une poulie."La périphérie de chaque poulie est entaillée d'une ou de plusieurs gorges, chaque gorge ayant ses côtés légèrement coniques vers la base ou racine". Le brevet ajoute ensuite que "l'axe de la roue motrice est muni de poulies à gorges correspondantes et situées dans le même plan que les dites poulies de pédales."

"Les dites poulies à gorge sont en relation mécanique l'une avec l'autre par le moyen de bandes sans fin de corde, qui ont une âme métallique, de préférence en corde à piano." Mais il est indiqué qu'on peut employer "une sorte quelconque de bande", comme par exemple et entre autres un fil métallique enrobé de caoutchouc, des bandes de cuir, etc.." La caractéristique de la disposition consiste à avoir plus d'une seule bande sans fin, et en rendant les gorges des poulies légèrement coniques de telle manière que la corde ne porte pas contre la base ou racine de la gorge, mais soit bloquée entre les côtés coniques de la gorge de telle manière que pour une traction accrue le serrage est automatiquement augmenté et le glissement rendu impossible".

Il ne vous échappera pas que l'inventeur de ce dispositif antérieur vise le même but que celui du dispositif étudié; la seule différence importante consiste dans la forme de la section des courroies. Le brevet anglais 246.440 le dit d'ailleurs en propres termes sous la forme suivante : "Bien que le

brevet anglais N°3968 de 1897 révèle une transmission ayant les axes des poulies espacés l'un de l'autre d'une quantité moindre que quatorze fois le diamètre de la plus petite poulie, contrairement à la pratique habituelle, la transmission selon ce brevet est relativement inefficace parce qu'elle utilise des cordes à section circulaire, et aussi parce qu'elle élimine de préférence l'allongement longitudinal, des cordes en y noyant des noyaux ou fils métalliques.

On voit que ce texte fait ressortir une double différence; d'abord celle qui consiste dans le fait que la forme circulaire des courroies selon l'antériorité a été remplacée par une forme trapézoïdale, puis le fait que les courroies selon l'invention sont élastiques longitudinalement. Mais sur ce dernier point il faut de toute nécessité observer que le brevet français diffère considérablement du brevet anglais et du brevet américain; car alors que ces deux derniers font un grand état de l'élasticité longitudinale, le brevet français se contente de dire, page 3 lignes 45 et 46 : "Par suite de la construction relativement élastique des éléments sans fin", sans aucune autre référence à cette élasticité relative et à son rôle. Or, sauf indications spéciales que le brevet français ne contient pas, l'élasticité des éléments sans fin est évidemment limitée par celles des cordes noyées dans les dits éléments et il n'y a aucune raison pour qu'elle soit plus grande que celle des cordes employées dans le brevet anglais 3968 de 1897. On ne peut donc trouver dans le brevet français aucune différence réelle avec l'antériorité en ce qui concerne l'élasticité longitudinale; et en ce qui concerne l'élasticité transversale ou latérale, non mentionnée dans le brevet français, elle résulte de l'enrobement de caoutchouc, également prévu dans l'antériorité.

La seule différence réside donc dans l'emploi de courroies à section trapézoïdale.

Mais il faut observer qu'il était d'usage courant, bien avant 1925, date du brevet étudié, d'employer des courroies trapézoïdales en combinaison avec des poulies à gorge unique de section correspondante, le contact entre courroie et poulie se faisant exclusivement sur les flancs; ces courroies étaient d'ailleurs en cuir ou en caoutchouc. On en trouve un exemple décrit et représenté à la page 1877 du formulaire de Laharpe de l'édition 1923. La question qui se pose est donc de déterminer s'il peut ou non y avoir application nouvelle brevetable à utiliser, dans une transmission connue par poulies à gorges multiples de section trapézoïdale des courroies de même section également connues dans les transmissions par poulies à gorge unique.

C'est à cet égard que la question du résultat industriel (ou plutôt des résultats industriels) mentionnés dans le brevet américain, sur laquelle nous avons déjà dit quelques mots, se pose avec une particulière acuité. En effet, le caractère de l'application nouvelle brevetable d'un moyen connu consiste en ce que le dit moyen donne, dans sa nouvelle utilisation, un résultat différent de celui qu'il donnait dans ses utilisations antérieures, alors qu'au contraire si le moyen connu ne donne dans sa nouvelle utilisation aucun résultat qui soit différent de ceux qu'il donnait antérieurement, on se

trouve en présence d'un simple emploi nouveau non brevetable.

Or, dans le cas d'une transmission par poulies à gorge unique, il est évident que la difficulté mentionnée dans le brevet américain sous la désignation de "entraînement différentiel" ne se rencontrait pas. Elle ne se révèle que dans les transmissions par poulies à gorges multiples, dans lesquelles il est bien vrai que, si les diamètres primitifs d'enroulement des courroies dans les diverses gorges ne sont pas les mêmes, un glissement se produira nécessairement pour certaines des courroies, le rapport de démultiplication étant différent pour chacune d'elles. Si donc la prétention de l'inventeur d'avoir éliminé cet inconvénient en remplaçant les courroies à section circulaire par des courroies trapézoïdales peut être considérée comme fondée, nous serions conduits à admettre la brevetabilité de ce remplacement, bien que les courroies trapézoïdales soient en elles-mêmes connues; mais si par contre cette prétention est inexacte, nous ne pourrions voir dans le dit remplacement qu'un simple emploi nouveau non brevetable.

Nous avons l'impression qu'il serait difficile de prouver l'existence réelle d'un tel résultat; en effet, le brevet américain l'impute à l'élasticité tant longitudinale que transversale des courroies, et nous avons vu que sur ce point, le brevet français ne pouvait pas permettre, dans le quasi silence de sa description, de défendre une telle revendication. Or, nous ne pouvions déjà pas voir clairement comment l'élasticité des courroies pouvait donner le résultat d'empêcher automatiquement l'entraînement différentiel; mais nous ne voyons pas du tout comment la seule forme trapézoïdale connue pourrait réaliser cet avantage.

Nous avons donc la très nette impression que le brevet français n° 603.I54 ne décrit qu'un simple emploi nouveau non brevetable, sauf bien entendu en ce qui concerne le mode constitutif de la courroie, que nous n'avons pas à examiner. Mais cette impression pourrait se trouver infirmée s'il était prouvé, contre notre attente, que la forme trapézoïdale de la section des courroies est de nature à empêcher ou à réduire le phénomène que le brevet américain dénomme entraînement différentiel et qui consiste dans le glissement de certaines courroies dans le cas où celles-ci, et les gorges correspondantes, ne seraient pas absolument identiques entre elles.

-- IV --

Nous avons vu que le brevet 724.I30 décrivait un perfectionnement consistant en ce que les gorges trapézoïdales sont plus profondes, tandis que les flancs des gorges sont reliés par des surfaces externes arrondies. Le brevet indique

que "la profondeur totale de chaque gorge peut être sensiblement plus élevée que la largeur maxima des courroies."

Il faut remarquer la totale imprécision de telles indications. Dans le brevet antérieur n° 603.I54, la profondeur totale de chaque gorge est également plus grande que la largeur maxima des courroies, et les flancs des gorges sont également reliés par des arrondis. Par conséquent, les moyens décrits par le brevet 724.I30 ne se différencient pas de ceux décrits par le précédent brevet, au moins dans leur nature; c'est seulement par les dimensions relatives, d'ailleurs non précisées, que le second brevet peut présenter quelques différences par rapport au premier. Mais on ne saurait guère accorder la valeur d'une invention à l'augmentation de la profondeur des gorges, lorsqu'on considère qu'il était d'usage courant, dans les transmissions dites "téléodynamiques" à gorges multiples trapézoïdales et à câbles métalliques, de donner une grande profondeur à ces gorges. On trouve un exemple de ces très anciennes transmissions dans le formulaire de Laharpe, édition 1923, page 592. Il est vrai que dans ce cas la gorge n'est pas trapézoïdale jusqu'à son extrémité externe; mais c'est seulement d'une question de dimensions relatives dont il s'agit, puisque nous avons remarqué que les moyens étaient en eux-mêmes connus.

Nous ne pensons donc pas que le brevet n° 724.I30 contienne à cet égard une invention brevetable.

-- V --

On peut d'ailleurs observer que la réclamation faite contre votre Société porte seulement sur une poulie, et non sur la transmission tout entière. Cette observation, toutefois, ne nous paraît pas tout à fait pertinente; car, à un certain moment, la dite poulie sera montée par vous dans une transmission, et c'est à ce moment que la réclamation formulée prendrait toute sa force.

Sans doute pourra-t-on observer que, même alors, vous n'auriez pas réalisé toute la combinaison brevetée, puisque vous utiliseriez des courroies d'origine, et que c'est tout au plus dans ces courroies que l'invention présente peut être une originalité. Néanmoins, les courroies n'ont d'utilité qu'en combinaison avec les poulies, qui ont été faites spécialement pour recevoir les dites courroies; nous croyons donc qu'à supposer les brevets Allis-Chalmers valables (contrairement à notre avis) vous ne pourriez vous retrancher derrière un tel argument.

Nous estimons donc que si les brevets précités étaient reconnus valables, votre Société courrait le risque d'être condamnée pour contrefaçon partielle, que la Loi punit comme la contrefaçon totale.

D'autre part, il semble, d'après les indications portées par votre dessin, que vous vous êtes bornés à recopier purement et simplement une partie du plan qui vous avait été fourni par Goodrich Texrope, n° 12.633. Ce faisant, vous avez incontestablement outrepassé votre droit. Il vous est parfaitement loisible de dresser le plan d'une pièce que vous pouvez à juste titre, selon nous, considérer comme du domaine public; mais vous ne pouvez pas recopier purement et simplement le plan dressé par un tiers, qui a sur ce plan et sur ses reproductions un droit que nous considérons comme tout à fait certain. Sans doute, en matière de dessins d'atelier, qui ne comportent qu'une part minime d'originalité possible, ce droit n'est-il pas de grande étendue; mais il n'en pas moins vrai que la copie servile n'est pas licite. Nous vous conseillons de faire établir un nouveau plan qui ne soit pas une simple copie du plan Goodrich-Texrope.

---

Nos conclusions seront donc les suivantes :

Les seuls brevets invoqués qui puissent se rapporter efficacement à la poulie incriminée sont les brevets 603.I54 et 724.I30.

Le brevet 603.I54 ne contient de nouveauté (pour la partie qui nous occupe) que dans l'utilisation de courroies à section trapézoïdale, déjà connues dans les transmissions par poulies à gorge trapézoïdale unique, dans les transmissions par poulies à gorges trapézoïdales multiples, également déjà connues.

Pour que cette utilisation nouvelle puisse être considérée comme une application nouvelle brevetable, il est nécessaire que le moyen connu (la courroie à section trapézoïdale) donne dans son nouvel usage (en combinaison avec des poulies à gorges trapézoïdales multiples) un résultat différent de celui qu'il donnait dans son usage antérieur (avec des poulies à gorge trapézoïdale unique).

Nous ne croyons pas qu'un tel résultat différent existe, de sorte qu'à notre avis le brevet 603.I54 est sans valeur légale sur ce point; mais la Société brevetée peut éventuellement prouver contre notre impression qu'un tel résultat différent existe, et dans ce cas le brevet 603.I54 protégerait efficacement l'application nouvelle des courroies à section trapézoïdales aux transmissions de mouvement à gorges multiples.

S'il en était ainsi, nous ne croyons pas que votre Société échapperait entièrement au grief de contrefaçon du fait

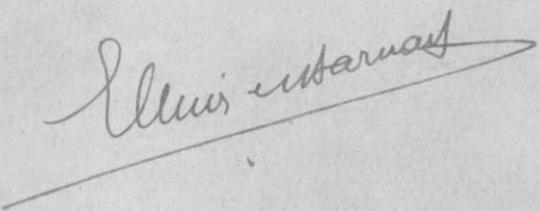
que sa fabrication se limiterait, à celle des poulies. Nous croyons plutôt que les Magistrats ayant à connaitre d'un tel litige décideraient que cette fabrication serait une contrefaçon partielle.

D'autre part, il n'était pas licite pour votre Société de recopier purement et simplement (même partiellement) le dessin Goodrich Texrope n° I2.633. Si, conformément à notre avis, le brevet 603.I54 est dépourvu de valeur légale, vous avez bien entendu la possibilité de reproduire la poulie en question, qui ne serait valablement protégée ni par brevet ni par modèle, et par conséquent de la dessiner par vous-mêmes comme vous l'entendriez, mais non pas en recopiant le dessin de la Société réclamante.

Enfin, nous estimons que le brevet 724.I30 ne se différencie du précédent que par des dimensions relatives d'ailleurs indéfinies, tandis que ces dimensions relatives ne présentent en elles-mêmes aucune nouveauté par rapport à d'autres transmissions déjà connues. Nous estimons donc que ce brevet ne peut être efficacement opposé à la fabrication et à l'utilisation que vous envisagez.

Il subsiste donc un risque, à notre avis très léger, en ce qui concerne le brevet 603.I54; comme ce brevet doit normalement expirer le 15 Septembre 1945, c'est-à-dire dans deux ans, vous jugerez peut être à propos de continuer pendant ces deux années encore vos commandes exclusives à la Société brevetée pour éviter un procès ou tout au moins des difficultés qui pourraient être hors de proportion avec le bénéfice que vous tireriez pendant ces deux années en passant des commandes à d'autres.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués et dévoués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Louis Estarnau", is written diagonally across the page. It is enclosed within a single-lined oval.

23. XII. 42

Porté notre lettre, avec le  
voeu, à M. Barnay,  
en lui signalant que nous  
avions demandé au Service  
des renseignements complémentaires  
sur les courtraiés auxquels  
la STE IND<sup>IE</sup> C. B. L. avait procédé  
à ses études pour les besoins de  
la S.A.C.E., — renseignements  
qui manquaient, d'après eux, à remis  
à l'Office Ellery et Barnay. —

8

F

Porté à l'Office  
et reçu par M. Barnay  
le 23.11.42 X

23

décembre

42

SJ

6381 Ch

1 dossier

Monsieur le Directeur,

Notre Service des Approvisionnements me demande de lui faire connaître si, pour la fabrication de poulies de transmission à gorges employées dans des transmissions Texrope, la S.N.C.F. est en droit de s'adresser à d'autres fournisseurs que la Société Industrielle Chatillon - Briare - Levallois, qui lui oppose l'existence de différents brevets dont elle serait soit licenciée, soit titulaire.

J'ai l'honneur de vous prier d'examiner cette affaire dont je vous adresse ci-joint le dossier et de me mettre à même de renseigner notre Service.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*Yves Amiel*

Monsieur le Directeur  
de l'Office International  
de Brevets d'invention  
Elluin et Barnay,  
80 rue Saint-Lazare, PARIS IX<sup>e</sup>.

11 Décembre 1962

SJ

6381 Gh

Monsieur le Directeur  
du Service des Approvisionnements,

Par votre lettre Ac Sl N° 392 du 11 Décembre courant, vous avez bien voulu me demander si, pour la fabrication de poulies de transmission à gorges employées dans des transmissions TEXROPE, la S.N.C.F. était en droit de s'adresser à d'autres fabricants que la Société Industrielle Châtillon-Briare-Levallois qui invoque en sa faveur la prise de différents brevets.

Or, de la correspondance au dossier il résulte que la presque totalité de ces brevets seraient la conséquence d'études et de mises au point faites pour les besoins exclusifs de la S.N.C.F.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître s'il en est bien ainsi et, dans l'affirmative, m'indiquer les conditions dans lesquelles ont été réalisées ces mises au point, -notamment si les poulies en question ont fait l'objet d'un marché d'études ou ont été étudiées conjointement par le constructeur et par la S.N.C.F., ou si elles ont été étudiées par le constructeur seul et en l'absence de tout marché d'études.

Vous voudriez bien également me communiquer éventuellement tous accords qui auraient pu être conclus à cet égard avec la Société Industrielle Châtillon-Briare-Levallois ou toute autre société.

*adff*  
Le Chef du Contentieux,  
Signé : de CAQUERAY

S.N.C.F.

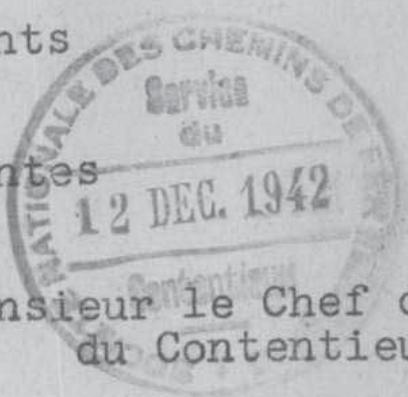
11 DEC 1942

Service  
des Approvisionnements

Division  
des Achats et des Ventes

Ac S1 N° 312

Monsieur le Chef du Service  
du Contentieux,



Je vous adresse, ci-joint, copie d'une correspondance échangée avec la Société Industrielle CHATILLON-BRIARE-LEVALLOIS, ainsi que de la demande de prix et du dessin qui étaient annexés.

Je vous serais obligé de me faire savoir si la poulie désignée peut être commandée à d'autres fabricants que la Société Industrielle CHATILLON-BRIARE-LEVALLOIS.

Je crois savoir que les poulies à gorges multiples existaient avant le brevet d'origine invoqué.

Le Directeur  
du Service des Approvisionnements,

*m. Chavanne*  
12-12-42

D<sup>r</sup>-S.V.  
n° 6.381 ch

Monsieur le Directeur,

Notre Sociéte d'Apporriement  
m'eust une demande de lui faire connaître  
~~si, la S.A.C.E.~~ pour la fabrication de roulettes  
de transmission à fentes employées dans des  
transmissions Texrope, la S.N.C.R. est en droit  
de s'adresser à l'autre fournisseur que la  
S<sup>e</sup> Industrie Châtillon-Briare-Boulois,  
qui lui oppose l'existence de brevets brevets  
tout elle nait soit brevete, soit titulaire.

J'ai l'honneur de vous prier  
~~de bien vouloir examiner cette affaire et~~  
et me mettre à même de renseigner notre  
Sociéte.

Veuillez aggr. Monsieur le  
Directeur, l'assurance de ma considération  
affectionnée.

Le 1<sup>er</sup> Juillet au matin,

W. D. P. M.  
23/7/11

23/12

Monsieur le Directeur de l'Office International de  
Brevets & Invention Elluin et Barnay

50, rue St Lazare

Paris (IX<sup>e</sup>)

De S. T.  
n° 6. 381 Ch

Monsieur le Directeur  
du Service de l'Amoridouement,

Par votre lettre Ac St n° 392

du 11 Decembre courant, vous avez bien voulu  
me demander si, pour la fabrication des  
poulies de transmission à gorges employées dans  
des transmetteurs Texrope, la S.N.C.F. était  
en droit de s'adresser à ~~le~~ <sup>l'autre</sup> fabricant que  
la S.E. Industrielle Chatillon-Briare-Gevillais  
qui revende en son favor la suite de différents  
brevets.

<sup>19-12-12</sup>  
*1/2*  
M. le Directeur  
de la correspondance du dossier  
il résulte que ces brevets relèvent la propriété  
d'études et mises au point faites pour les  
besoins exclusifs de la S.N.C.F.

Je vous reçois oblige de bien vouloir  
me faire communiquer s'il en est bien ainsi  
et, dans l'affirmative, si ce n'est pas le  
cas, dans lesquelles ont été valides et  
utiles au point, - notamment si la poulie  
en question ont fait l'objet d'un marché  
d'études ou ont été étudiés conjointement par  
le constructeur et par la S.N.C.F., ou si elles  
ont été étudiées par le constructeur seul et en  
l'absence de tout marché d'études.

Vous voudrez bien également ~~indiquer~~  
<sup>éventuellement</sup> tous accords qui seraient  
pu être conclus à cet égard avec la S.E. Industrielle  
Chatillon-Briare-Gevillais ou toute autre partie.

Le chef de l'entreprise,

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6382 C°

Service Central: Secrétariat général  
Région:

OBJET DE LA CONSULTATION

Cotisations reclamées à la SNCF par le Comité  
d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme  
(années 1941 & 1942) - projet de règlement -

Références :

Observations : Comité d'organisation du thermalisme  
disposé à accepter le 11 juillet 1947 O<sup>e</sup> n° 19 devant  
le Dr Duff.

D<sup>r</sup> N° 6382 C°; Aff. : Comité d'organisation de l'Industrie du Thermalisme - Cotisations -

14 mai 43

SJ  
6382 Co

Cotisation au Comité  
d'organisation du  
Thermalisme

VR.: 552.2702 N° 26  
du 10 mai 1943

Monsieur le Directeur du Service  
Commercial (1<sup>ère</sup> Division)

Vous avez bien voulu me soumettre pour avis le projet de lettre que vous vous proposez d'adresser au Président du Comité d'organisation de l'industrie du Thermalisme au sujet du paiement des cotisations réclamées à la S.N.C.F. pour l'exercice 1941-1942.

Le but de cette lettre est d'amener le dit Comité à accepter que la cotisation, qui devrait être calculée d'après la patente selon le décret du 17 avril 1942, soit remplacée, en ce qui nous concerne, par une participation forfaitaire équivalente, à laquelle vous entendez donner un caractère bénévole.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce projet ne soulève pas d'objections de ma part, étant entendu que l'argument que vous invoquez au sujet de l'inapplicabilité à la S.N.C.F. du décret du 17 avril 1942 n'est qu'un argument d'opportunité et ne peut être présenté qu'en vue d'appuyer la transaction envisagée.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*mgue, favreux*

S.J.

306382 e°

Paris, le 11 mai 1943.

Cotisation au Comité d'organisation  
du Thermalisme

V. ref. 592.8702 n° 26

du 10 mai 1943

Monsieur le Directeur  
du Service commercial  
(1<sup>re</sup> division)

Via  
by

H.F.

Grevat

B. & B.

Mme

Vous avez bien voulu me  
soumettre pour avis le projet de lettre  
que vous nous proposez d'adresser au Président  
du Comité d'organisation de l'industrie du  
Thermalisme au sujet du paiement des  
cotisations réclamées à la S.I.C.F pour l'exercice  
1941-1942.

Le but de cette lettre est d'amener  
ludit Comité à accepter que la cotisation,  
qui devrait être calculée d'après la patente  
selon le décret du 17 avril 1942, soit  
remplacée, en ce qui nous concerne,  
par une participation forfaitaire équivalente,  
à laquelle nous entrons de donner un  
caractère bénévole.

J'ai l'honneur de vous faire  
connaître que ce projet ne soulève pas  
d'objections de ma part, étant entendu  
que l'argument que vous invoquez au  
sujet de l'inapplicabilité à la S.I.C.F  
du décret du 17 avril 1942 ne peut  
être présenté qu'en vue d'appuyer

notre  
opinion  
et appuyer  
nos  
arguments

la transaction envisagée, mais ne saurait  
être maintenue au regard des textes en vigueur.

Le Cheyronconvention

DL  
S.N.C.F.

M. Cornillet n° 638

Paris, le 10 mai 1943

Service Commercial

lère Division

552.2702 N<sup>o</sup> 26

Monsieur le Chef du  
Service du Contentieux

Cotisation au Comité  
d'Organisation du  
Thermalisme

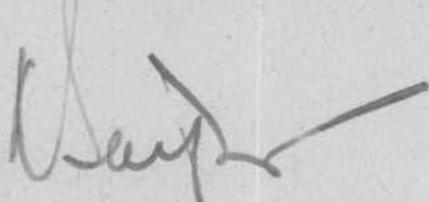
Sous la référence S.J. - Dr. n° 6382 C°, vous avez bien voulu donner à M. le Secrétaire Général (lère Division) votre avis sur le paiement par la S.N.C.F. des cotisations que lui réclame le Comité d'Organisation du Thermalisme.

M. le Directeur Général a estimé que la S.N.C.F. doit payer. L'affaire m'a été renvoyée pour discuter avec le Comité le montant d'une cotisation globale et forfaitaire de la S.N.C.F. pour chaque exercice (voir annexe I ci-jointe).

Après m'être mis d'accord sur ce point avec M. ROUMILHAC qui, dans ce Comité, est chargé de suivre toute la question concernant le règlement des cotisations, il a été convenu avec lui que nous saisissons M. le Président du Comité par lettre.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire part de vos observations sur le projet de lettre (annexe 2) que j'ai fait préparer à cet effet.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,



PROJET

Paris, le                mai 1943

552.2702

Monsieur le Président  
du Comité d'Organisation de l'Industrie  
du Thermalisme

76, Boulevard Haussmann

PARIS

Monsieur le Président,

Différentes gares de la S.N.C.F. desservant des stations thermales ont reçu un avis de la Caisse Autonome de Recouvrement pour le paiement des cotisations des exercices 1941-~~et~~ 1942 au Comité d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale des Chemins de fer Français, en tant que service public d'intérêt général, ne me paraît pas tomber sous le coup des dispositions du décret du 17 avril 1942 et n'est, par suite, pas tenue d'acquitter pour ses établissements situés dans des villes d'eaux une cotisation au Comité d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme.

Cependant, pour marquer tout l'intérêt que porte la S.N.C.F. aux travaux du Comité, je suis disposé à participer à ses frais de fonctionnement. Par analogie avec ce qui est fait pour certains Comités d'Organisation qui opèrent le rachat des cotisations de leurs membres, je pense que vous n'aurez pas d'objection à ce que cette participation soit fixée à ~~un certain~~ à une somme ~~l'ordre de~~ qui pourrait être ~~versée~~ de 10.000 f. par exercice.

Si vous êtes d'accord, je vous demanderais de bien vouloir m'en faire part; je vous ferai verser immédiatement les sommes correspondant aux exercices 1941 - 1942 et 1943 actuellement en recouvrement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Réunion du 4 mars, chez M. BERTHELOT

Question intéressant le SERVICE COMMERCIAL

.....  
2°) M. FILIPPI pose la question de  
la cotisation de la S.N.C.F. au Comité du  
Thermalisme.

M. BERTHELOT décide que la S.N.C.F.  
doit cotiser; mais le SERVICE COMMERCIAL  
discutera avec le Comité une cotisation for-  
faitaire.

.....

T.C. -9-

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SECRETARIAT GÉNÉRAL  
1<sup>re</sup> DIVISION

Sa/96/c/2613

Copie pour le Service du Contentieux,  
à titre de renseignement,

10 MARS 1943

*Monnaieur le Directeur du Service Commercial.*

En réponse à ma note du 30 septembre 1942, vous avez bien voulu me faire connaître le 30 octobre (Réf. 55-E27-3 2968) votre avis concernant les cotisations 1941-1942 réclamées à la S.N.C.F. par le Comité d'organisation de l'Industrie du Thermalisme.

A la suite de l'examen de cette affaire par le Service du Contentieux et le Service Technique de la Direction Générale, M. le Directeur Général est d'avis de payer:

La question intéressant surtout le Service Commercial, je vous transmets ci-joint, pour la suite utile, copie de la correspondance échangée ainsi que les demandes de cotisation en notre possession.

Je vous serais très obligé de vouloir bien faire donner au Secrétariat Général les indications nécessaires pour le mandatement, par ses soins, des cotisations qui pourraient être réglées au Comité d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT,

L'INSPECTEUR PRINCIPAL ADJOINT

SIGNE : EMION

*b. Colomby*  
*lp*

*Ex. 11 MAR 43*

10 Février 43

SJ

6382<sup>Co</sup>

V.R. SA 96a 2613

Monsieur le Secrétaire Général  
(1<sup>ère</sup> Division)

Par votre lettre du 3 février courant, vous avez bien voulu me communiquer pour avis une note de M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale, ainsi qu'un projet de lettre au Comité d'Organisation du Thermalisme relative au paiement par la S.N.C.F. des cotisations réclamées par ce Comité.

J'ai l'honneur de vous faire connaître à ce sujet que si le Comité d'Organisation du Thermalisme ne peut, comme le reconnaît le rapport qui précède le décret du 3 avril 1941, exercer la plénitude des attributions dévolues aux Comités d'Organisation Professionnelle par la loi du 16 août 1940, celles que lui confère le décret sont certainement conformes aux prévisions des paragraphes 1<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> de l'article 2 de la loi.

Le rapport précédent le décret du 3 avril 1941 n'a pas à donner une énumération complète des objets de l'activité du Comité. C'est au texte du décret lui-même qu'il faut s'attacher à ce point de vue. Or, son article 2, 4<sup>o</sup> mentionne bien les transports parmi les activités qui concourent à l'industrie du thermalisme.

D'autre part, il est difficile de soutenir que la S.N.C.F. figure dans le Comité comme compétence touristique et non comme transporteur, alors que les intérêts touristiques y ont leur représentant particulier, que le chef du service du Tourisme y remplit les fonctions de Commissaire-Adjoint du Gouvernement et qu'enfin la S.N.C.F. est l'unique transporteur au sein de ce Comité.

Enfin, il est évident que les municipalités n'ont pas à payer la cotisation, puisqu'elles n'entrent pas dans les activités commerciales ou professionnelles, seules assujetties, aux termes du décret du 17 avril 1942. Mai

les médecins le sont certainement, aux termes de ce décret.

Le bénéfice des articles 2 et 3 du même décret ne peut être invoqué sans reconnaître le principe de notre assujetissement.

Si pour des raisons d'opportunité Nous estimiez devoir contester ce principe, il est préférable de ne pas se prévaloir actuellement de ces textes.

Sous le bénéfice de ces observations, le projet de lettre peut être envoyé sans modification. Comme il ne me paraît pas possible de l'appuyer sérieusement par une argumentation tirée des décrets applicables, il est préférable de s'en tenir au libellé catégorique et très affirmatif que vous avez établi.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Rigui : Plaureux*

# GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(Est, État, Nord, P.L.M., P.O.-Midi)

## SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

Bureau

Dossier N°

(Prière de rappeler dans la réponse  
les indications ci-dessus)

(PROJET)

PARIS, LE

6 février 1941

45, rue Saint-Lazare (9<sup>e</sup>)

TÉLÉPH. : Pigalle 95-85

SJ N°6382 C°

Monsieur le Secrétaire Général

-lère Division-

V/Réf. SA 96a 2613

Par votre lettre du 3 février courant, vous avez bien voulu me communiquer pour avis une note de M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale, ainsi qu'un projet de lettre au Comité d'Organisation du Thermalisme relative au payement par la S.N.C.F. des cotisations réclamées par ce Comité.

J'ai l'honneur de vous faire connaître à ce sujet que si le Comité d'Organisation du Thermalisme ne peut, comme le reconnaît le rapport qui précède le décret du 3 avril 1941, exercer la plénitude des attributions dévolues aux Comités d'Organisation Professionnelle par la loi du 16 août 1940, celles que lui confère le décret sont certainement conformes aux prévisions des paragraphes 1<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> de l'article 2 de la loi.

Le rapport précédent le décret du 3 avril 1941 n'a pas

à donner une énumération complète des objets de l'activité du Comité. C'est au texte du décret lui-même qu'il faut s'attacher à ce point de vue. Or, son article 2, 4° mentionne bien les transports parmi les activités qui concourent à l'instruction du thermalisme.

D'autre part, il est difficile de soutenir que la S.N.C.F figure dans le Comité comme compétence touristique et non comme transporteur, alors que les intérêts touristiques y ont leur représentant particulier, que le Chef du Service du Tourisme y remplit les fonctions de Commissaire-Adjoint du Gouvernement et qu'enfin la S.N.C.F. est l'unique transporteur au sein de ce Comité.

Enfin, il est évident que les municipalités n'ont pas à payer la cotisation, puisqu'elles n'entrent pas dans les activités commerciales ou professionnelles, seules assujetties, aux termes du décret du 17 avril 1942. Mais les médecins/<sup>le</sup> sont certainement, aux termes de ce décret.

Le bénéfice des articles 2 et 3 du même décret ne peut être invoqué sans ~~que~~ reconnaître le principe de notre assujettissement. Si, pour des raisons d'opportunité, <sup>vers cette</sup> on croit devoir contester ce principe, il est préférable de ne pas se prévaloir actuellement de ces textes.

Sous le bénéfice de ces observations, le projet de <sup>pour la</sup> lettre pourrait être envoyé sans modification. Mais il ne <sup>comme</sup> paraît pas possible de l'appuyer <sup>des documents</sup> par une argumentation tirée des décrets applicables, <sup>et proposer de soutenir</sup> au ~~comité~~ <sup>de</sup> ~~l'opposition~~ <sup>au</sup> LE CHEF DU CONTENTIEUX,  
*Nique: J. Murey*

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL  
1<sup>re</sup> DIVISION

- 3 FEV. 1943

Sa/96/a/2613

Monsieur le Chef du Service du Contentieux.

Comme suite à votre note n° 6.382-C du 28 décembre dernier au sujet du paiement par la S.N.C.F. des cotisations au Comité d'Organisation du Thermalisme, j'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale à qui elle a été communiquée le 9 janvier, me fait part de ses observations sur la question par note du 23 janvier, dont ci-joint copie.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire savoir si, en considération des arguments exposés, la réponse de la S.N.C.F. au Comité d'Organisation du Thermalisme vous paraît devoir être faite dans le sens du projet de lettre ci-annexé.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT,

*comme je  
le pense*

*H. T. F. J.*

*M. Colombel*

*H-2-43  
P*



*4 FEV 43*

P.J.

SA/88/b/2613

Monsieur le Président,

Divers Services de la Société Nationale des Chemins de fer ont été invités à verser à la Caisse Autonome de Recouvrement le montant des cotisations afférentes aux années 1941 et 1942 au Comité d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme (Comité 939).

J'ai l'honneur de vous faire savoir que suivant la doctrine établie en la matière, la S.N.C.F., en tant que grand Service Public, constitue une unité indépendante et s'interdit, de ce fait, de cotiser à aucun Comité d'Organisation.

Elle ne peut, dans ces conditions, donner une suite favorable aux sollicitations dont elle est l'objet de la part de votre Comité et je vous en exprime tous mes regrets.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

Monsieur le Président  
du Comité d'Organisation de l'Industrie du  
Thermalisme (Comité 939)  
76, Boulevard Haussmann,  
PARIS.-

COPIE

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS. - 88, rue St-Lazare Paris.

SERVICE TECHNIQUE  
de la  
DIRECTION GÉNÉRALE

le 23 Janvier 1943

O n° 3854

Monsieur le Secrétaire Général adjoint  
-1ère Division-

-Suite à votre lettre Sa. 96/a/2613 du 9 courant au sujet du Comité du thermalisme.

J'ignore en quels termes la question a été posée au Service du Contentieux, mais les arguments qu'il présente, fondés sur l'application littérale des textes, ne sont pas de nature à modifier quant au fond ma position en cette affaire.

Il convient donc, à mon avis, d'examiner avec le Service X, non pas les arguments que peut présenter le Comité du Thermalisme pour demander à la S.N.C.F. le paiement des cotisations, mais les arguments que peut présenter la S.N.C.F. pour refuser ce paiement.

Je note en particulier :

1°- Que le Comité d'Organisation du Thermalisme ne peut assumer à l'égard de la S.N.C.F. aucune des fonctions dévolues aux Comités d'Organisation par l'article 2 de la loi du 16 août 1940.

2°- Que le rapport précédent le décret du 3 avril 1941 a précisé que le rôle du Comité concerne "l'aménagement et l'exploitation de la station thermale et l'organisation de la propagande", toutes activités auxquelles la S.N.C.F. est, en principe, étrangère,

3°- Que la S.N.C.F. ne relève pas, à titre principal, d'un autre Comité d'Organisation, mais que, pour l'application de l'art. 2 du décret du 17 avril 1942, elle doit, sans aucun doute, être considérée comme constituant elle-même un Comité d'Organisation. Elle ne peut donc être assujettie aux cotisations du Comité du thermalisme qu'après accord avec cet organisme (alors qu'elle a été taxée d'office) ou, à défaut d'accord, après décision des Secrétaires d'Etat intéressés.

Il n'y a pas de raison pour que la S.N.C.F. soit traitée sur un autre pied, par exemple, que les entreprises de transport par route, qui, elles relèvent d'un Comité d'Organisation (C.O.T.R.).

Si la S.N.C.F. est représentée au Comité, c'est en raison de sa compétence technique en matière de tourisme et non pas en sa qualité de transporteur; sinon, on ne voit pas pourquoi le C.O.T.R. n'y serait pas également représenté. Il n'y a donc pas de lien à établir, à mon avis, entre cette représentation et le droit pour le Comité de nous taxer.

Cette situation n'est, d'ailleurs, pas particulière à la S.N.C.F. - La corporation médicale, représentée aussi au sein du Comité (et directement intéressée au thermalisme) n'est vraisemblablement pas taxée, pas plus que les Municipalités, représentées par un maire ou l'A.C.F. représenté par M. de ROHAN.

4°- Enfin, la S.N.C.F. doit bénéficier largement des exemptions prévues par les articles 1<sup>er</sup> (paragraphe 2) et 2 (paragraphe 2) du décret du 17 avril 1942. Il est incontestable, en effet, que, pour la plupart des stations thermales, son "chiffre d'affaires" ne provient que pour une fraction souvent négligeable de l'industrie du thermalisme. (En particulier, la plupart des entreprises réellement thermales ne fonctionnent que quelques mois par an, alors que l'activité de la S.N.C.F. est ininterrompue).

Je suis donc d'avis de maintenir la position que nous avons prise dans cette affaire et vous laisse le soin de préparer, d'accord avec le Service X la lettre à adresser au Comité d'Organisation du Thermalisme.

Le Chef du Service technique  
de la Direction Générale,

signé: DUGAS.

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
SÉCRÉTARIAT GÉNÉRAL  
1<sup>re</sup> DIVISION  
Sa/96/m/2613

16DEC1942

*J1*  
*16 DEC 1942*  
*M. Colombe M. R.*  
Monsieur le Chef du Service du  
Contentieux.

Divers Services de la S.N.C.F. ont été saisis de demandes tendant au règlement, au Comité d'Organisation de l'Industrie du Thermalisme, de cotisations afférentes aux années 1941 et 1942, dont la perception est effectuée par la Caisse autonome de recouvrement des Comités d'organisation.

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint deux notes sur la question émanant l'une, de M. le Directeur du Service Commercial, l'autre, de M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale, ainsi qu'un projet de réponse, établi dans le sens indiqué, au Président de l'organisme intéressé.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire connaître votre avis à ce sujet.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT,

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

*M. Ennery*



*Et 17 DEC 42*

*M. Colombe M. R. 17 DEC 42*

27 Décembre

2

MINUTE

X

S.J.

6.382 C°

V.R.: Sa-96 M.2.613

## N O T E

pour Monsieur le Secrétaire Général  
(1ère Division)

Par lettre du 16 décembre courant, vous avez bien voulu me prier de vous faire connaître mon avis au sujet du paiement par la S.N.C.F. des cotisations au Comité d'Organisation du Thermalisme.

Les modalités du paiement de ces cotisations prévues par l'article 4 de la loi du 16 août 1940 sur l'organisation industrielle et par l'article 8 du décret du 3 avril 1941, ont été fixées par un décret du 17 avril 1942. M. le Directeur du Service Commercial et M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale proposent d'en refuser le paiement en faisant valoir que la S.N.C.F., grand Service public, constitue une unité indépendante et ne doit cotiser à aucun Comité d'Organisation.

Il est exact que notre Société, en tant qu'Entreprise de transports, n'a pas été comprise, en principe, dans le cadre de l'organisation industrielle fondée par la loi du 16 août 1940. Mais, en ce qui concerne le Comité d'Organisation du Thermalisme, le rapport précédent le décret du 3 avril 1941, qui a créé ce Comité (J.O. du 27 avril p. 1799), a souligné que "le thermalisme constitue un complexe d'industries, d'activités professionnelles et de commerces extrêmement variés.."

D'autre part, l'article 2 du décret, qui charge le Comité de recenser les entreprises intéressées au thermalisme enumère les transports parmi les différentes activités

concoufant à l'industrie du thermalisme. Enfin, le représentant de la S.N.C.F. figure à l'article 3 dans l'énumération des membres de ce Comité.

Le fait que certaines de ces activités relèvent d'une organisation autonome ne permet, comme l'indique le rapport précité, de donner au Comité qu'un rôle d'étude et de coordination. Mais, dans les limites de ce rôle, il n'en est pas moins nécessaire de couvrir les dépenses qu'entraîne son fonctionnement en percevant une cotisation auprès des intéressés. S'il est vrai que le thermalisme ne constitue pas l'activité principale de la S.N.C.F. et qu'elle n'en tire pas ses revenus essentiels, cette circonstance, qui pourrait être également relevée en faveur d'autres intéressés, ne semble pas pouvoir être invoquée à l'encontre de textes formels. Pour être affranchie de la cotisation, notre Société devrait démontrer, conformément à l'article 1er du décret du 17 avril 1942, qu'elle est étrangère à l'industrie du thermalisme, ce qui paraît impossible en présence des termes précités du décret du 3 avril 1941. Ce sont donc les dispositions de ce décret qu'il faudrait modifier (Art. 2, 4<sup>e</sup> et 3); il ne suffirait pas de faire annuler la décision ministérielle qui a désigné notre représentant au sein du Comité.

Par contre, la Société Nationale serait fondée à invoquer le bénéfice de l'article 2 § 2 du décret du 17 avril 1942 qui n'assujettit à la cotisation en cause, dans les stations énumérées par un arrêté en date du 31 juillet 1942 (J.O. du 14 Août), que les entreprises ayant un caractère principalement thermal. Mais ces stations sont en petit nombre et peu importantes et, d'autre part, l'article 3 du même décret ne pourrait être invoqué par nous en cas de contestation, la Société Nationale ne relevant, à titre principal, d'aucun autre Comité d'organisation.

signé : J. Auriage

MF

Parce que de recopier  
si papier à en-tête  
valable?

PROJET

SJ  
N° 6382 CO

N O T E

pour Monsieur le Secrétaire Général  
(1ère Division)

V/Réf.

Sa -96M2613

Par lettre du 16 décembre courant, vous avez bien voulu me prier de vous faire connaître mon avis au sujet du paiement par la S.N.C.F. des cotisations au Comité d'Organisation du Thermalisme.

Les modalités du paiement de ces cotisations, prévues par l'article 4 de la loi du 16 août 1940 sur l'organisation industrielle et par l'article 8 du décret du 3 avril 1941, ont été fixées par un décret du 17 avril 1942. M. le Directeur du Service Commercial et M. le Chef du Service Technique de la Direction Générale proposent d'en refuser le paiement en faisant valoir que la S.N.C.F., grand Service public, constitue une unité indépendante et ne doit cotiser à aucun Comité d'Organisation.

Il est exact que notre Société, en tant qu'entreprise de transports, n'a pas été comprise, en principe, dans le cadre de l'organisation industrielle fondée par la loi du 16 août 1940. Mais, en ce qui concerne le Comité d'Organisation ~~Industrielle~~ du Thermalisme, le rapport précédent le décret du 3 avril 1941, qui a créé ce Comité (J.O. du 27 avril p.1799), a souligné que "le thermalisme constitue un complexe d'industries, d'activités professionnelles et de commerces

...

extrêmement variés ..." D'autre part, l'article 2 du décret, qui charge le Comité de recenser les entreprises intéressées au thermalisme, énumère les transports parmi les différentes activités concourant à l'industrie du thermalisme. Enfin, ~~et surtout~~, le représentant de la S.N.C.F. figure à l'article 3 dans l'énumération des membres de ce Comité.

Le fait que certaines de ces activités relèvent d'une organisation autonome ~~nous~~ permet, comme l'indique le rapport précité, ~~de~~ donner au Comité qu'un rôle d'étude et de coordination. Mais, dans les limites de ce rôle, il n'en est pas moins nécessaire de couvrir les dépenses qu'entraîne son fonctionnement en percevant une cotisation auprès des intéressés. S'il est vrai que le thermalisme ne constitue pas l'activité principale de la S.N.C.F. et qu'elle n'en tire pas ses revenus essentiels, cette circonstance, qui pourrait être également relevée en faveur d'autres intéressés, ne semble pas pouvoir être invoquée à l'encontre de textes formels. Pour être affranchie de la cotisation, notre Société devrait démontrer, conformément à l'article 1er du décret du 17 avril 1942, qu'elle est étrangère à l'industrie du thermalisme, ce qui paraît impossible en présence des termes précités du décret du 3 avril 1941. Ce sont donc les dispositions de ce décret qu'il faudrait modifier (Art. 2, 4°, et 3); il ne suffirait pas de faire annuler la décision ministérielle qui a désigné notre représentant au sein du Comité.

Par contre, la Société Nationale serait fondée à invoquer le bénéfice de l'article 2, § 2 du décret du

17 avril 1942 qui n'assujettit à la cotisation en cause,  
dans les stations énumérées par un arrêté en date du  
31 juillet 1942 (J.O. du 14 août), que les entreprises  
ayant un caractère principalement thermal. Mais ces  
stations sont en petit nombre et peu importantes et,  
d'autre part, l'article 3 du même décret ne pourrait être  
invocué par nous en cas de contestation, la Société Nationale  
ne relevant, à titre principal, d'aucun autre Comité d'orga-  
nisation.

Oy. sur l'Orneau au Féminisme

Y du 3. 4. 41. 90. 37. 4. 41.

b. B 99

1. 13 avr. 42. 30 24 mai 42

Comm<sup>n</sup> des stations b. 1862

70. 21 juil. 42. 180239

y 18 mai 41. 30 22 mai 42

Avant l'aval 42

Y du 23 n. 15-64