

5052MS45/h

9220

(1939)

Difficultés relatives à des brevets

(s) C.D. 24. 1.39 20 V

Difficultés relatives à des brevets

QUESTION V) - Projets

.....
Difficultés relatives à des brevets

(S) (p. 20)

M. ARON. - Le rapport indique que la fabrication du matériel dont il s'agit est couverte par un brevet. Je n'ai pas approfondi le dispositif en question, mais je me demande, étant donné son caractère banal, s'il peut réellement faire l'objet d'un brevet. Ce point me paraît a priori assez discuté. D'autre part, je voudrais savoir s'il n'existe aucun ancien brevet français couvrant un dispositif susceptible de rendre les mêmes services.

.....
M. ARON. - Je m'insurge contre l'état des brevets pris par des étrangers en France. Nous ne pouvons plus rien faire qui ne soit couvert par un brevet étranger, en sorte que nous payons un tribut de plus en plus lourd et de plus en plus injustifié au dehors pour l'utilisation d'appareils brevetés qui représentent ^{souvent} des idées banales non brevetables. Je crois qu'il y a un redressement sérieux à espérer à ce point de vue.

.....

E'ailleurs, que se passerait-il si nous construisions des wagons type Talbot dans nos ateliers ? Serions-nous condamnés à payer la licence ?

M. SURLEAU.- Cela ne se paraît pas douteux.

M. René KAYE.- Je me souviens qu'il y a quelques années, un Réseau a cherché à copier un dispositif breveté ayant figuré dans une exposition. L'affaire a failli se terminer très mal. Je crois qu'il faut être très prudent dans des cas de ce genre.

M. ARON.- On pourrait étudier l'affaire de près et faire examiner, au besoin par un spécialiste, la validité de ce brevet.

M. GUY.- La consultation qui sera donnée n'évitera probablement pas une poursuite en contrefaçon devant les tribunaux.

M. ROUFFANDEAU.- En pareil cas on ne sait jamais à l'avance dans quel sens les juges se prononceront.

M. CHIMPRET.- M. Aron a demandé si la S.N.C.F. serait sûrement condamnée si elle construisait ces wagons spéciaux dans ses ateliers, sans s'entendre au préalable avec le titulaire du brevet. Il me paraît difficile de répondre d'une manière ferme sur ce point. La délivrance des brevets, en France, n'est soumise à aucune garantie et ne préjuge nullement de leur validité: les brevets sont délivrés S.B.D.G.

M. ANGE.- Cette question de brevets soulève des problèmes très délicats. Ainsi, je me suis laissé dire que, dans l'industrie du pétrole par exemple, on ne peut rien faire sans se heurter à un brevet américain.

M. BUREAU. - Cela est tout à fait exact.

M. ARON. - Cette situation est proprement intolérable pour le pays. On a l'impression que la loi nous laisse complètement désarmés.

M. BUREAU - Je fais partie du Haut Comité des Recherches Scientifiques. Il s'inquiète très vivement de la question. Mais les autorités les plus qualifiées considèrent que c'est une situation de fait à laquelle il est bien difficile, sinon impossible, de se soustraire.

M. LE BERNERAIS - La seule solution serait de suivre l'exemple des Américains et des Allemands et de prendre des brevets pour couvrir la réalisation de toute idée nouvelle, sans se préoccuper de savoir si cette réalisation pourra avoir des applications fécondes. En France, nous avons une politique inverse : on ne prend un brevet qu'à la condition qu'il puisse être exploité avantageusement.

M. BUREAU - Nous manquons des laboratoires de recherches et d'études remarquablement outillés dont disposent les navants et les ingénieurs étrangers. D'autre part, certains de nos ingénieurs sont appointés par des firmes internationales lorsque leurs travaux les conduisent à quelque découverte intéressante, on leur verse une gratification substantielle et leur idée est brevetée par la société qui les emploie.

M. LE PRESIDENT - Nous savons tous qu'on exploite en France un nombre très considérable de brevets étrangers. Mais, pour en revenir aux wagons à ballast, ne pensez-vous pas que nos ingénieurs sont parfaitement capables de mettre au point un système analogue ? Nous avons récemment alloué une gratification de 25.000 francs à M. MAURIN qui a fait des

travaux très remarquables dans un ordre nouveau. Ne pourrions-nous envisager de donner des primes aux ingénieurs qui proposeraient des suggestions techniques intéressantes ?

M. LE PRÉSIDENT - Certes.

M. LE PRÉSIDENT - Il faudrait orienter nos ingénieurs ~~là-dessus~~ dans cette voie.

505LH545/S

9220

(19hh)

Consultations juridiques données à la S.N.C.F.

- Consultation LABBE (Midi) 7.11.38 (Imposition des Obligations émises par les Réseaux et situation juridique de la S.N.C.F. au regard de ces emprunts) : D. 6110 & 671
- Consultation LABBE 1. 5.44 (Répartition des sommes versées par les Allemands au titre de transports) (D. 964)
- Consultation LABBE 26. 6.44 (Concession de chutes d'eau et transport d'énergie électrique) *original* (D. 353 - 85-1 - 932) *au 5 85-1*
- Consultation LABBE 10.10.49 (Recours devant la juridiction compétente contre la violation de la Convention de 1937) D.9225)

Consultations juridiques données à la S.N.C.F.

S.N.C.F.
(concession du barrage de Bort)

Bureau S.G.
n° 6546 Ln

26 juin 1944

Cher Monsieur,

En étudiant des projets de financement de la construction du barrage de Bort, lequel fait partie des ouvrages d'aménagement de la Haute Dordogne, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. s'est posé la question de savoir qui, de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ou de la S.N.C.F., est actuellement titulaire de cette concession d'énergie hydro-électrique. C'est la question que vous avez soumise à mon examen.

Après étude des textes qui régissent l'aménagement de la Haute Dordogne et des actes constitutifs de la S.N.C.F., j'estime que c'est cette dernière Société qui est l'actuel titulaire de la concession et que c'est à la S.N.C.F. seule qu'il appartient d'agir en tant que titulaire de la concession.

I.- L'article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920 autorise le Gouvernement à concéder à la Compagnie P.O., par décret en Conseil d'Etat, l'aménagement de la Haute Dordogne.

L'intervention du législateur était nécessaire, car elle est exigée par l'article 3 § I de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique, lorsque les travaux comportent le déversement des eaux d'un bassin fluvial dans un autre, ce qui était justement prévu dans le projet d'aménagement. Mais les Chambres ne se sont pas bornées à instituer une concession semblable aux autres, qui serait régie par la loi du 16 octobre 1919 et les règlements d'administration publique pris pour son application, elles ont tenu compte de la situation particulière du concessionnaire, à qui la puissance publique a déjà concédé, sur une portion du territoire, le service public des transports par voies ferrées ; l'article 133 a pour but d'adapter à la concession envisagée et la loi de 1919 et les textes qui lient la Compagnie P.O. à l'Etat, spécialement la convention du 28 juin 1883, approuvée par une loi du 20 novembre 1883 - l'intervention du législateur est très nette à cet égard (v. votre note du 6 mai 1943, p. 13).

II - Pour résoudre la question posée par le Conseil d'Administration, il convient de rechercher si les concessions de chutes d'eau dont les Compagnies étaient titulaires à la date du 1er janvier 1938 sont soumises par la Convention du 31 août 1937 au même régime juridique que les concessions relatives à l'exploitation des lignes.

Monsieur AURENGE
Contentieux S.N.C.F.

Vous exposez que "les Compagnies se sont réservé dans tous les cas leur qualité de concessionnaire, et ont seulement renoncé au profit de la Société Nationale au droit d'exploiter leurs concessions"; cette solution est imposée par divers textes. C'est d'abord l'art. 1er § IV de la Convention du 31 août 1937, l'article 3 et l'article 5 du décret-loi du même jour, portant réorganisation du régime des chemins de fer, qui déclarent que le droit d'exploiter les concessions est transféré à la Société Nationale; c'est ensuite l'article 1er § VII et l'article 30 de la Convention qui déclarent, comme l'article 5 du décret, que les concessions actuellement attribuées aux compagnies ne sont pas encore expirées; c'est ensuite le décret du 31 décembre 1937 approuvant le Cahier des Charges de la Société Nationale qui parle des concessions "dont l'exploitation a été dévolue à la Société Nationale". C'est enfin et surtout une loi n° 5023 du 30 novembre 1941 prononçant le déclassement de certaines lignes d'intérêt général; ce texte prévoit dans son article 2 que, pour mener à bien la procédure de déclassement, le Secrétaire d'Etat aux Communications devrait passer "avec la S.N.C.F. et avec les Compagnies (....) des conventions ayant pour objet la renonciation par cette Société et ces Compagnies à l'exploitation et à la concession des lignes déclassées"; le législateur a donc très nettement affirmé, lorsqu'il a promulgué cette loi, l'opinion exprimée plus haut que les Compagnies du Nord, de l'Est, etc ... ont conservé la qualité de concessionnaires des transports par voies ferrées : puisque le déclassement des voies ne peut être obtenu sans que les Compagnies aient consenti à renoncer à leur concession, c'est donc qu'elles ont conservé quelques droits, et qu'en conséquence la Société Nationale a seulement reçu lors de sa création un "droit d'exploitation".

III - Mais si les textes obligent à diviser, à répartir entre les grandes Compagnies et la Société Nationale les droits qui sont d'ordinaire réunis sur la tête d'un concessionnaire de service public, il faut souligner cependant que les droits et les pouvoirs que conserve les Compagnies - en tant que concessionnaires - jusqu'à l'expiration de leurs concessions sont fort réduits, et d'autre part qu'un semblable partage des droits du concessionnaire est un état d'exception; qu'il doit se borner aux concessions des voies ferrées, les seules dont s'occupent les textes de 1937.

Tout d'abord la plupart des droits et des pouvoirs ont été remis à la Société Nationale, parce qu'ils lui sont nécessaires pour exploiter les concessions. Elle a reçu "la faculté d'expropriation et les autres droits attachés à la domanialité publique du chemin de fer" (art. 6 du décret du 31 août 1937), autres droits que la jurisprudence du Conseil d'Etat a consacrés (C.E. 25 mai 1906, Ministre du Commerce et de l'Industrie; L. p. 486 - C.E. 10 juin 1910, Compagnie P.L.M.; L. p. 460) et qui se résument en un "droit de jouissance exclusive"; par conséquent, c'est la Société Nationale qui exerce aujourd'hui les actions possessoires, c'est elle qui reçoit les indemnités dues pour dommages permanents causés aux voies ferrées et à leurs dépendances par des travaux publics (v. note Hauriou, sous C.E. 25 mai 1906, précité, au S. 1908.3.65; et C.E. 10 juin 1910? précité).

Elle a reçu également les parcelles domaniales concédées par l'Etat aux Compagnies, mais qui n'ont pas été affectées au service public, et spécialement c'est elle qui a droit à indemnité en cas de vente ou d'affectation de ces parcelles à un autre service public (C.E. 26 janvier 1870, Compagnie P.L.M.; L. p.36 - 13 février 1903, Compagnie P.O. L. p.143 - 21 février 1941, Compagnie P.L.M. L. p. 17).

La Société Nationale a reçu ensuite, parce qu'ils lui ont été transférés de plein droit (art. 1er § VI de la Convention), les domaines publics des Compagnies, "tous les biens meubles et immeubles des grands réseaux d'intérêt général, et notamment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits en banque et les fonds en caisse".

Il y a plus. Si les Compagnies conservent en principe la pleine propriété et la libre disposition de leurs domaines privés (art. 1er § VI et art. 44 § I de la Convention), la Société Nationale se voit accorder le droit de s'emparer des biens de ces domaines privés qui sont nécessaires à l'exploitation du chemin de fer, même contre la volonté de la Compagnie intéressée. En premier lieu, les immeubles ou locaux appartenant aux domaines privés des Compagnies et affectés au Service du chemin de fer ou au logement des agents sont mis de plein droit à la disposition de la Société Nationale, car les auteurs de la Convention ont estimé que l'usage qui était fait de ces immeubles au moment où la Société Nationale a pris en charge le service indiquait clairement qu'ils étaient nécessaires à l'exploitation; en conséquence, l'article 44 § IV de la Convention oblige les Compagnies propriétaires à louer ces immeubles à la Société Nationale, et plus tard à les lui céder. D'autre part, la Société Nationale peut exproprier les Compagnies des autres biens de leurs domaines privés, sous le contrôle d'un collège arbitral (art. 44 § II et III de la Convention).

Enfin, aux termes de l'article 1er § VI de la Convention, "tous baux, contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation des réseaux, la jouissance de toutes créances comme la charge de toutes dettes desdits réseaux seront transférés de plein droit à la Société Nationale".

Ainsi en ce qui concerne les biens et les droits, les créances et les dettes des Compagnies concessionnaires sont transférés à la Société Nationale tous ceux qui sont nécessaires à l'exploitation, qui composent par conséquent le domaine concédé et le domaine public du concessionnaire.

IV - Quelle doit être la place, dans ce partage des biens et des droits des Compagnies, de la concession de l'aménagement de la Haute Dordogne ? J'estime qu'elle doit faire partie du domaine public de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et comme telle être transférée de plein droit à la Société Nationale à la date du 1er janvier 1938 (art. 1er § VI de la Convention). Cette solution est imposée aussi bien par les règles générales des concessions d'énergie hydraulique que par les textes spéciaux qui régissent la matière.

"La loi crée au profit et à la charge du concessionnaire d'une usine hydraulique un système de droits et d'obligations destinés à assurer dans le présent et dans l'avenir le meilleur emploi de la richesse naturelle des cours d'eau dont la puissance publique concède l'usage en vue de pourvoir aux besoins de la collectivité", déclare le Conseil d'Etat dans son arrêt du 22 juin 1928, Epoux de Sigalas (L. p. 785). Dans toutes les formules de principe de cet arrêt, le Conseil d'Etat indique que toutes les choses corporelles ou incorporelles que produit le concessionnaire ou dont il fait usage font partie du domaine public : telle la force du courant ou de la chute, "richesse naturelle des cours d'eau", dont la puissance publique charge un particulier de tirer parti, telles les réserves en eau et en force que le concessionnaire doit tenir à la disposition des services publics (art. 10, 6° de la loi du 16 octobre 1919); tels enfin les terrains, bâtiments, machines et autres dépendances immobilières, qui doivent faire gratuitement retour à l'Etat en fin de concession (art. 10, 11° de la loi précitée). Et cette doctrine du Conseil d'Etat est confirmée par un texte récent, l'article 21 du décret du 17 juin 1938 relatif au développement de l'équipement électrique en France (J. off. du 29 juin 1938, p. 7528; D.P. 1938.4.422); l'article 20 de ce texte prévoit que la puissance publique peut prononcer la déchéance d'office d'une concession lorsque les travaux n'ont pas été entrepris et achevés dans les délais fixés au cahier des charges, et s'il ajoute que dans ce cas les ouvrages déjà exécutés restent la propriété de l'ancien concessionnaire, c'est parce que l'oeuvre construite n'a pu encore "pourvoir aux besoins de la collectivité", que - déchu de sa concession - son constructeur n'en fera point usage dans l'intérêt général, c'est donc que les ouvrages ne sont pas entrés dans le domaine public.

M. Hauriou, dans sa note sous l'arrêt Epoux de Sigalas (S. 1928.3.113), critiquait l'opinion du Conseil d'Etat; il ne voyait point dans l'activité du concessionnaire une opération de travaux publics, ni dans la chute aménagée un ouvrage public. Mais cette discussion est sans intérêt en l'espèce : les ouvrages d'aménagement de la Haute Dordogne sont sans conteste des ouvrages publics, puisqu'ils sont incorporés aux dépendances du chemin de fer (art. 133 § 4 de la loi du 31 juillet 1920, ensemble l'art. 2 de la Convention principale du 11 mars 1921).

Le rapport au Président de la République, lui demandant d'approuver les conventions de la concession d'aménagement de la Haute Dordogne (J. off. du 17 mars 1921, p. 3290), indique que cette incorporation "entraîne, ipso facto, pour la durée de la concession, les conditions de rachat ou de déchéance, etc ... l'application du même régime que pour la concession du chemin de fer", or on a vu que l'article 6 du décret du 31 août 1937 a remis à la Société Nationale tous "les droits attachés à la domanialité publique du chemin de fer"; donc la Société Nationale a dû être substituée à la Compagnie P.O. dans tous les droits que celle-ci exerçait sur les terrains, les ouvrages et leurs dépendances immobilières de la concession de la Haute Dordogne.

V - Si maintenant on considère, non plus les immeubles et les matières de la concession, mais le droit du concessionnaire, droit qu'il tient des conventions passées avec le gouvernement, on voit qu'il s'agit là de l'un de ces "contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation des réseaux" qui sont transférés de plein droit à la Société Nationale (art. Ier § VI de la Convention de 1937).

La concession est accordée à la Compagnie P.O. "pour les besoins de l'électrification de son réseau" (art. 133, loi du 31 juillet 1920). L'objet principal de l'entreprise est l'alimentation en énergie du réseau du chemin de fer (art. Ier § IV du cahier des charges annexé au décret du 11 mars 1921; J. off. du 17 mars, p. 3292). En effet, le concessionnaire ne peut vendre au public que ses excédents d'énergie, et "les dates d'expiration (de ces contrats de vente) seront déterminées de manière à permettre au concessionnaire de reprendre la disposition de l'énergie lorsque les besoins de l'exploitation du chemin de fer le rendront nécessaire" (art. 17 § I du cahier des charges).

Comme l'a précisé le Parlement dans l'article 133 de la loi de finances de 1920, l'article 3 de la convention principale prévoit qu'au cas où l'aménagement de la Dordogne serait concédé à une société unique la Compagnie P.O. sera tenue d'en faire partie, mais les nécessités de l'exploitation sont telles que le chemin de fer jouit de droits particuliers à l'encontre de ses associés éventuels : "... les conséquences de son entrée dans la Société devront être telles (...) 2° - que l'énergie lui soit fournie pour les besoins du réseau avec garanties équivalentes à celles obtenues par l'aménagement et l'exploitation isolés de la Société actuellement concédée".

Enfin, ce caractère de la concession d'être nécessaire à l'exploitation du chemin de fer se marque dans les dispositions financières de l'article 133 et de la Convention spéciale du 11 mars 1921 (J. Off. du 17 mars, p. 3295). La construction des ouvrages "nécessaires pour la création de la force motrice" est faite au compte de l'Etat, à qui la Compagnie avance de l'argent; mais tous les autres travaux et toutes les autres fournitures sont à la charge de la Compagnie, et le législateur a déclaré qu'elle devrait imputer ces dépenses au compte des travaux complémentaires, précisément pour l'empêcher de soustraire en fin de concession les ouvrages de la Haute Dordogne au droit de reprise sans indemnité dont bénéficie l'Etat (V; votre note du 6 mai 1943, p. 3). On retrouve ici ce qui a été signalé plus haut en citant le décret du 17 juin 1938 : les ouvrages font retour à l'Etat lorsqu'ils profitent aux services publics ou aux besoins de la collectivité, et dans ce cas seulement

VI - En résumé, la Société Nationale est substituée à la Compagnie P.O. dans tous ses droits et obligations de concessionnaire de l'aménagement de la Haute Dordogne. Dans les textes spéciaux de la matière il faut donc aujourd'hui lire "la Société Nationale des Chemins de fer français" partout où sont écrits les mots : "le concessionnaire", ou "la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans".

Certes il faut tenir compte de l'article 28 du cahier des Charges annexé au décret du 11 mars 1921; ce texte est ainsi conçu : "La présente concession (de l'aménagement de la Haute Dordogne) prendra fin en même temps que la concession du réseau du Chemin de fer de Paris à Orléans et sera assujettie aux mêmes conditions pour la reprise des installations par l'Etat en fin de concession, en cas de rachat ou de déchéance". A première vue, il peut sembler en résulter que la Compagnie P.O. est encore aujourd'hui concessionnaire de la Haute Dordogne, tout au moins jusqu'à la date d'expiration de sa concession de voies ferrées; mais cette objection n'est nullement déterminante, car le texte ne peut s'appliquer aujourd'hui dans sa lettre puisqu'il n'a pas prévu - et il ne pouvait pas prévoir - l'opération réalisée en 1937.

En 1937 en effet les concessions n'ont pris fin ni par arrivée du terme, ni par rachat, ni par déchéance des Compagnies; celles-ci, d'ailleurs autorisées par la puissance publique (art. 3 et 5 du décret du 31 août 1937), ont renoncé au droit d'exploiter leurs concessions, et en corollaire, pour mettre la Société Nationale à même de faire fonctionner le service, elles ont remis à cette dernière aussi bien les installations du chemin de fer que les barrages et les usines hydrauliques de la Haute Dordogne.

C'est le droit d'exploiter ces ouvrages qui constitue la concession elle-même; il a été montré plus haut (§ V) pour quelles raisons elle a été transférée de la Compagnie P.O. à la Société Nationale, de plein droit, au 1er janvier 1938.

Le partage des droits et des pouvoirs du concessionnaire du service des chemins de fer, qu'auraient opéré le décret et la Convention de 1937, ne laisse en réalité presque rien au concessionnaire, il ne lui reste que le droit de réclamer à intervenir dans la procédure de déclassement (v. loi précitée du 30 novembre 1941); tous les droits, sauf celui-là, ont été remis à l'exploitant, à la Société Nationale. Ce partage est imposé par la lettre des textes, mais il est contraire au droit commun. Une concession consiste en effet dans un ordre de la puissance publique, donné à un particulier, de faire fonctionner un Service public ou une entreprise d'intérêt public, ordre assorti de sanctions, mais aussi de certains privilèges conférés au concessionnaire et qui lui permettront d'assurer le fonctionnement continu et régulier de l'entreprise. Le concessionnaire est tout simplement titulaire d'un droit d'exploitation (v. note Waline, au D.C. 1943, p. 69), voilà à quoi se réduit la concession, en dernière analyse.

Les nombreux textes relatifs aux lignes à traction électrique, que vous avez cités dans votre note du 6 mai dernier (pp. 5 et suiv.) insistent tous sur cette règle d'incorporation des installations électriques aux dépendances du chemin de fer. Si les Compagnies en sont encore concessionnaires, c'est parce qu'il s'agit de voies ferrées auxquelles on a adapté - comme moyen de traction - le courant électrique. Mais dès que l'on sort de la concession du service des transports par voies ferrées, dès qu'il s'agit de production de l'énergie hydraulique (comme dans la vallée de la Dordogne), ou de

transport de cette énergie (comme pour la ligne de Marège à Eguzon); convention du 21 juin et décret du 4 juillet 1932, cités dans votre note, p. 8 et suivantes), il est indispensable de revenir au droit commun : comme le prévoient les textes, les installations suivent le sort des dépendances du chemin de fer, c'est-à-dire sont aujourd'hui sous la main de la Société Nationale; d'autre part la concession elle-même est remise à cette Société parce que les installations et la concession ont le caractère de biens et arrangements conclus dans l'intérêt de l'exploitation des réseaux : à ce titre, ils ont été transférés de plein droit à la Société Nationale le 1er janvier 1938 en vertu du paragraphe VI de l'article 1er de la Convention du 31 août 1937.

Tels sont les motifs pour lesquels je suis amené à conclure que la S.N.C.F. est actuellement titulaire de la concession de l'aménagement de la Haute Dordogne.

Je vous prie, cher Monsieur, de croire à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Paris, le 1^{er} mai 1944

Léon LABBE
21, avenue George V

Règlement des transports allemands

Cher Monsieur,

En me communiquant la dépêche adressée le 21 avril 1944 par le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., vous m'avez demandé d'examiner si les nouvelles modalités de répartition des sommes versées par les autorités allemandes au titre des frais de transport autorisent en droit des critiques sérieuses.

Jé vous exposerai brièvement les conclusions auxquelles me conduit l'étude de cette question délicate.

En fait, il résulte de l'article 13 de la convention d'armistice et des prescriptions prises pour son exécution que toutes les organisations françaises des chemins de fer situées dans la zone occupée par les troupes allemandes à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports. En droit, une telle situation est assimilable à une réquisition. Il s'ensuit que tous les réseaux, de quelque nature que ce soit, sont tenus d'assurer le transport de tous les personnels et matériels des services allemands. Le paiement en est effectué à des intervalles variables dans les conditions suivantes: les autorités allemandes font virer au profit de l'Etat français une somme dont elles arbitrent le montant; cette somme est ensuite virée au compte de la S.N.C.F. qui a la charge d'en assurer la répartition entre les parties prenantes.

Cette répartition a été effectuée selon deux méthodes: tantôt, il était fait état, à chaque répartition, des seules créances présentées depuis la répartition précédente; tantôt, il était tenu compte des sommes encore dues au titre des périodes précédentes. Dans sa dépêche du 21 avril 1944, le Ministre a notifié à la S.N.C.F. que la

Monsieur AURENGE
Contentieux S.N.C.F.
rue Saint-Lazare- PARIS

répartition en cours devait être effectuée selon le premier système.

Cette décision me paraît régulière: il appartient, en effet, au Ministre, usant du pouvoir de contrôle que lui reconnaît la loi sur les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, de déterminer les conditions dans lesquelles les sommes dues aux différents réseaux au titre des transports allemands doivent être réparties entre eux, de manière à les couvrir des dépenses qu'ils ont exposées de ce chef. Dès l'instant que sa décision ne tend qu'à assurer une telle répartition, les modalités qu'elle édicte échappent à toute critique.

Or, il est constant que les deux systèmes successivement pratiqués n'ont d'autre objet que d'assurer le règlement des transports allemands, en versant aux transporteurs les sommes remises à cet effet par les autorités d'occupation. En dernière analyse, ils aboutissent à allouer aux réseaux des sommes dont le montant est calculé proportionnellement à l'importance des transports effectués.

Le Ministre se borne ainsi à assurer le paiement du service rendu, quelles que soient les modalités de la répartition.

Aussi, j'estime que la lettre du 21 avril 1944 ne saurait faire l'objet d'aucune discussion sérieuse sur ce point.

Mais les motifs qui me conduisent à cette conclusion m'inclinent à penser que les mesures adoptées pour venir en aide à certains réseaux de chemins de fer d'intérêt local autorisent une critique sérieuse.

Le Ministre prescrit à la S.N.C.F. de mandater avant tout partage au Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt local: 1° - une somme correspondant à un prélèvement de 5/00 sur chaque versement forfaitaire; 2° - les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de roulement de 5.000.000 francs.

Le Ministre est-il fondé à opérer ces deux prélèvements?

Pour justifier ces mesures, il rappelle que la répartition est une mesure essentiellement provisoire, les autorités d'occupation envisageant l'application aux voies ferrées d'intérêt local, de la zone Nord d'un système de règlement direct des transports. Cette observation ne suffit

pas à l'autoriser à prescrire un mode de répartition analogue à celui que prévoit la dépêche du 21 avril.

Que le Ministre dispose d'un très large pouvoir d'appréciation pour déterminer les modalités de répartition des sommes versées par les autorités allemandes, cela n'est pas douteux; je me suis expliqué à cet égard dans la première partie de cet avis; mais ce pouvoir trouve ses limites dans l'objet de cette répartition: celle-ci doit tendre, mais ne peut que tendre à assurer la répartition des sommes virées proportionnellement aux transports effectués.

Il en est ainsi, tout d'abord, parce que ces sommes ont le caractère du paiement d'une réquisition effectuée par le chef allemand du service des transports, en vertu de la convention d'armistice, et que celui-ci règle aux prestataires par l'intermédiaire du gouvernement français. Il y a, en effet, un aspect essentiel du problème que le Ministre paraît entièrement méconnaître, c'est celui du droit de l'Etat sur les sommes mises en répartition; il n'aurait le pouvoir discrétionnaire dont il use dans la dépêche du 21 avril que s'il s'agissait de deniers publics, qu'il aurait la faculté d'attribuer à son gré. Certes, les transporteurs ne peuvent se prévaloir d'aucune disposition légale réglementaire de droit interne leur ouvrant droit au versement de sommes calculées en vertu de tarifs; il appartient à l'autorité qui requiert le transport d'en liquider le prix comme elle l'entend; mais ce pouvoir, ce n'est pas l'Etat français qui en dispose; ce sont les autorités allemandes; l'objection tirée de l'absence d'un texte, ce n'est pas l'Etat français qui peut l'invoquer, ce sont les autorités allemandes, tenues toutefois par les termes des conventions de La Haye, sur le règlement des réquisitions; l'Etat français agit comme un intermédiaire auquel l'autorité occupante remet les sommes dont elle est débitrice en vertu des prestations dont elle a bénéficié, parce qu'elle se refuse à les verser directement aux ayants droit. Il est tenu d'en remettre le montant dans les conditions mêmes où il l'a reçu: or, il est certain que, malgré l'absence d'attache-ments, les autorités allemandes ont viré des sommes afin de régler les transports effectués pour leur compte: en les versant au Gouvernement français, elles ont entendu qu'elles soient affectées au paiement de ces transports au prorata des services effectivement faits.

Cette analyse des rapports des autorités allemandes de l'Etat français et des transporteurs, qui repose sur les indications que vous m'avez communiquées, implique que le Ministre ne saurait être considéré comme virant à la S.N.C.F. des deniers publics dont il lui appartient de déterminer

arbitrairement la répartition, mais qu'agissant comme intermédiaire entre l'autorité requérante et le requis, il doit verser à ce dernier proportionnellement à ses prestations les sommes qu'il a reçues au titre du règlement des réquisitions.

Tel est l'argument essentiel qui me paraît pouvoir être développé contre la prétention du Ministre.

J'ajouterai que la décision qui fait grief à la S.N.C.F. semble être entachée de détournement de pouvoir. En effet, l'Etat a pris les mesures faisant l'objet de la lettre du 21 avril dans le but de remédier aux "difficultés auxquelles se trouvaient aux prises certains petits réseaux de chemins de fer". Or, la plus grande partie de ces réseaux a été concédée par les départements à des sociétés.

Le déficit qui compromet leur équilibre financier a sa source dans les événements dont le caractère imprévisible ne saurait être contesté. Aussi, si les conventions ne permettent pas aux concessionnaires de recevoir sur le plan du contrat l'aide nécessaire pour poursuivre leur exploitation, les principes dégagés par une jurisprudence constante du Conseil d'Etat imposent au concédant l'obligation de leur apporter le concours nécessaire pour assurer la continuité du service public. C'est là une règle affirmée par les arrêts à de trop nombreuses reprises pour qu'il y ait lieu d'y insister; il appartient donc au concédant de couvrir les déficits résultant de l'exécution des transports allemands; c'est à lui qu'incombe la charge d'assurer la trésorerie de son concessionnaire.

Or, dans le système prévu par la lettre du 21 avril, cette charge est transférée du concédant sur la S.N.C.F., puisqu'en dernière analyse c'est par un prélèvement sur les sommes qui lui reviennent que sont dégagés les fonds permettant aux chemins de fer d'intérêt local de réaliser tout au moins partiellement leur équilibre financier.

En édictant une mesure de cet ordre, le Ministre a tout d'abord rompu le principe de l'équilibre des différents réseaux devant les charges publiques; il a ensuite fait supporter à la S.N.C.F. une charge qui, en l'état actuel du droit, ne peut peser que sur les collectivités concédantes à ce double titre, sa décision peut encore être critiquée avec une certaine force.

Telles sont les conclusions auxquelles me conduit l'examen des questions que vous m'avez posées.

Je vous prie, Cher Monsieur, de croire à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Signé: Léon LABBÉ

Léon LABBE
21, Avenue George V

C O P I E

Paris, le 1er mai 1944

Règlement des transports allemands

Cher Monsieur,

En me communiquant la dépêche adressée le 21 avril 1944 par le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., vous m'avez demandé d'examiner si les nouvelles modalités de répartition des sommes versées par les Autorités allemandes au titre des frais de transport autorisent en droit des critiques sérieuses.

Je vous exposerai brièvement les conclusions auxquelles me conduit l'étude de cette question délicate.

En fait, il résulte de l'article 13 de la Convention d'armistice et des prescriptions prises pour son exécution que toutes les organisations françaises des chemins de fer situées dans la zone occupée par les troupes allemandes sont à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports. En droit, une telle situation est assimilable à une réquisition. Il s'ensuit que tous les Réseaux, de quelque nature que ce soit, sont tenus d'assurer le transport de tous les personnels et matériels des services allemands. Le paiement en est effectué à des intervalles variables dans les conditions suivantes : les Autorités allemandes font virer au profit de l'Etat français une somme dont elles arbitrent le montant ; cette somme est ensuite virée au compte de la S.N.C.F. qui a la charge d'en assurer la répartition entre les parties prenantes.

Cette répartition a été effectuée selon deux méthodes : tantôt, il était fait état, à chaque répartition, des seules créances présentées depuis la répartition précédente, tantôt, il était tenu compte des sommes encore dues au titre des périodes précédentes. Dans sa dépêche du 21 avril 1944, le Ministre a notifié à la S.N.C.F. que la répartition en cours devait être effectuée selon le premier système.

.....

Monsieur AURENCE
Contentieux S.N.C.F.
45, rue St-Lazare
PARIS

Cette décision me paraît régulière : il appartient, en effet, au Ministre, usant du pouvoir de contrôle que lui reconnaît la loi sur les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, de déterminer les conditions dans lesquelles les sommes dues aux différents Réseaux au titre des transports allemands doivent être réparties entre eux, de manière à les couvrir des dépenses qu'ils ont exposées de ce chef. Dès l'instant que sa décision ne tend qu'à assurer une telle répartition, les modalités qu'elle édicte échappent à toute critique.

Or, il est constant que les deux systèmes successivement pratiqués n'ont d'autre objet que d'assurer le règlement des transports allemands, en versant aux transporteurs les sommes remises à cet effet par les Autorités d'occupation. En dernière analyse, ils aboutissent à allouer aux Réseaux des sommes dont le montant est calculé proportionnellement à l'importance des transports effectués.

Le Ministre se borne ainsi à assurer le paiement du service rendu, quelles que soient les modalités de la répartition.

Aussi, j'estime que la lettre du 21 avril 1944 ne saurait faire l'objet d'aucune discussion sérieuse sur ce point.

Mais les motifs qui me conduisent à cette conclusion m'inclinent à penser que les mesures adoptées pour venir en aide à certains Réseaux de chemins de fer d'intérêt local autorisent une critique sérieuse.

Le Ministre prescrit à la S.N.C.F. de mandater avant tout partage au Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'intérêt local : 1°- une somme correspondant à un prélèvement de 5/00 sur chaque versement forfaitaire ; 2°- les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de roulement de 5.000.000 francs.

Le Ministre est-il fondé à opérer ces deux prélèvements ?

Pour justifier ces mesures, il rappelle que la répartition est une mesure essentiellement provisoire, les Autorités d'occupation envisageant l'application aux voies ferrées d'intérêt local de la zone Nord d'un système de règlement direct des transports. Cette observation ne suffit pas à l'autoriser à prescrire un mode de répartition analogue à celui que prévoit la dépêche du 21 avril.

Que le Ministre dispose d'un très large pouvoir d'appréciation pour déterminer les modalités de répartition des sommes versées par les Autorités allemandes, cela n'est pas douteux ; je me suis expliqué à cet égard dans la première partie de cet avis ; mais ce pouvoir trouve ses limites dans l'objet de cette répartition : celle-ci doit tendre, mais ne peut que tendre à assurer la répartition des sommes virées proportionnellement aux transports effectués.

Il en est ainsi, tout d'abord, parce que ces sommes ont le caractère du paiement d'une réquisition effectuée par le chef allemand du service des transports, en vertu de la Convention

d'armistice, et que celui-ci règle aux prestataires par l'intermédiaire du gouvernement français? Il y a, en effet, un aspect essentiel du problème que le Ministre paraît entièrement méconnaître, c'est celui du droit de l'Etat sur les sommes mises en répartition; il n'aurait le pouvoir discrétionnaire dont il use dans la dépêche du 21 avril que s'il s'agissait de deniers publics, qu'il aurait la faculté d'attribuer à son gré. Certes, les transporteurs ne peuvent se prévaloir d'aucune disposition légale réglementaire de droit interne leur ouvrant droit au versement de sommes calculées en vertu de tarifs; il appartient à l'autorité qui requiert le transport d'en liquider le prix comme elle l'entend; mais ce pouvoir, ce n'est pas l'Etat français qui en dispose; ce sont les Autorités allemandes; l'objection tirée de l'absence d'un texte, ce n'est pas l'Etat français qui peut l'invoquer, ce sont les Autorités allemandes, tenues toutefois par les termes des Conventions de La Haye, sur le règlement des réquisitions; l'Etat français agit comme un intermédiaire auquel l'Autorité occupante remet les sommes dont elle est débitrice en vertu des prestations dont elle a bénéficié, parce qu'elle se refuse à les verser directement aux ayants droit. Il est tenu d'en remettre le montant dans les conditions mêmes où il l'a reçu: or, il est certain que, malgré l'absence d'attachements, les Autorités allemandes ont viré des sommes afin de régler les transports effectués pour leur compte: en les versant au Gouvernement français, elles ont entendu qu'elles soient affectées au paiement de ces transports au prorata des services effectivement faits.

Cette analyse des rapports des Autorités allemandes, de l'Etat français et des transporteurs, qui repose sur les indications que vous m'avez communiquées, implique que le Ministre ne saurait être considéré comme virant à la S.N.C.F. des deniers publics dont il lui appartient de déterminer arbitrairement la répartition, mais qu'agissant comme intermédiaire entre l'Autorité requérante et le requis, il doit verser à ce dernier proportionnellement à ses prestations les sommes qu'il a reçues au titre du règlement des réquisitions.

Tel est l'argument essentiel qui me paraît pouvoir être développé contre la prétention du Ministre.

J'ajouterai que la décision qui fait grief à la S.N.C.F. semble être entachée de détournement de pouvoir. En effet, l'Etat a pris les mesures faisant l'objet de la lettre du 21 avril dans le but de remédier aux "difficultés auxquelles se trouvaient aux prises certains petits Réseaux de chemins de fer". Or, la plus grande partie de ces Réseaux a été concédée par les départements à des Sociétés.

Le déficit qui compromet leur équilibre financier à sa source dans les événements dont le caractère imprévisible ne saurait être contesté. Aussi, si les Conventions ne permettent pas aux concessionnaires de recevoir sur le plan du contrat l'aide nécessaire pour poursuivre leur exploitation, les principes dégagés par une jurisprudence constante du Conseil d'Etat imposent au concédant l'obligation de leur apporter le concours nécessaire pour assurer

la continuité du service public. C'est là une règle affirmée par les arrêts à de trop nombreuses reprises pour qu'il y ait lieu d'y insister ; il appartient donc au concédant de couvrir les déficits résultant de l'exécution des transports allemands ; c'est à lui qu'incombe la charge d'assurer la trésorerie de son concessionnaire.

Or, dans le système prévu par la lettre du 21 avril, cette charge est transférée du concédant sur la S.N.C.F., puisqu'en dernière analyse, c'est par un prélèvement sur les sommes qui lui reviennent que sont dégagés les fonds permettant aux chemins de fer d'intérêt local de réaliser tout au moins partiellement leur équilibre financier.

En édictant une mesure de cet ordre, le Ministre a tout d'abord rompu le principe de l'équilibre des différents Réseaux devant les charges publiques ; il a ensuite fait supporter à la S.N.C.F. une charge qui, en l'état actuel du droit, ne peut peser que sur les collectivités concédantes ; à ce double titre, sa décision peut encore être critiquée avec une certaine force.

Telles sont les conclusions auxquelles me conduit l'examen des questions que vous m'avez posées.

Je vous prie, Cher Monsieur, de croire à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Signé : Léon LABBÉ

Léon LABBÉ
21, Avenue George V

Paris, le 1er mai 1944

C O P I E

Règlement des transports allemands

Cher Monsieur,

En me communiquant la dépêche adressée le 21 avril 1944 par le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., vous m'avez demandé d'examiner si les nouvelles modalités de répartition des sommes versées par les Autorités allemandes au titre des frais de transport autorisent en droit des critiques sérieuses.

Je vous exposerai brièvement les conclusions auxquelles me conduit l'étude de cette question délicate.

En fait, il résulte de l'article 13 de la Convention d'armistice et des prescriptions prises pour son exécution que toutes les organisations françaises des chemins de fer situées dans la zone occupée par les troupes allemandes sont à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports. En droit, une telle situation est assimilable à une réquisition. Il s'ensuit que tous les Réseaux, de quelque nature que ce soit, sont tenus d'assurer le transport de tous les personnels et matériels des services allemands. Le paiement en est effectué à des intervalles variables dans les conditions suivantes : les Autorités allemandes font virer au profit de l'Etat français une somme dont elles arbitrent le montant ; cette somme est ensuite virée au compte de la S.N.C.F. qui a la charge d'en assurer la répartition entre les parties prenantes.

Cette répartition a été effectuée selon deux méthodes : tantôt, il était fait état, à chaque répartition, des seules créances présentées depuis la répartition précédente, tantôt, il était tenu compte des sommes encore dues au titre des périodes précédentes. Dans sa dépêche du 21 avril 1944, le Ministre a notifié à la S.N.C.F. que la répartition en cours devait être effectuée selon le premier système.

.....

Monsieur AURENCE
Contentieux S.N.C.F.
45, rue St-Lazare
PARIS

Cette décision me paraît régulière : il appartient, en effet, au Ministre, usant du pouvoir de contrôle que lui reconnaît la loi sur les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, de déterminer les conditions dans lesquelles les sommes dues aux différents Réseaux au titre des transports allemands doivent être réparties entre eux, de manière à les couvrir des dépenses qu'ils ont exposées de ce chef. Dès l'instant que sa décision ne tend qu'à assurer une telle répartition, les modalités qu'elle édicte échappent à toute critique.

Or, il est constant que les deux systèmes successivement pratiqués n'ont d'autre objet que d'assurer le règlement des transports allemands, en versant aux transporteurs les sommes remises à cet effet par les Autorités d'occupation. En dernière analyse, ils aboutissent à allouer aux Réseaux des sommes dont le montant est calculé proportionnellement à l'importance des transports effectués.

Le Ministre se borne ainsi à assurer le paiement du service rendu, quelles que soient les modalités de la répartition.

Aussi, j'estime que la lettre du 21 avril 1944 ne saurait faire l'objet d'aucune discussion sérieuse sur ce point.

Mais les motifs qui me conduisent à cette conclusion m'inclinent à penser que les mesures adoptées pour venir en aide à certains Réseaux de chemins de fer d'intérêt local autorisent une critique sérieuse.

Le Ministre prescrit à la S.N.C.F. de mandater avant tout partage au Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'intérêt local : 1°- une somme correspondant à un prélèvement de 5/00 sur chaque versement forfaitaire ; 2°- les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de roulement de 5.000.000 francs.

Le Ministre est-il fondé à opérer ces deux prélèvements ?

Pour justifier ces mesures, il rappelle que la répartition est une mesure essentiellement provisoire, les Autorités d'occupation envisageant l'application aux voies ferrées d'intérêt local de la zone Nord d'un système de règlement direct des transports. Cette observation ne suffit pas à l'autoriser à prescrire un mode de répartition analogue à celui que prévoit la dépêche du 21 avril.

Que le Ministre dispose d'un très large pouvoir d'appréciation pour déterminer les modalités de répartition des sommes versées par les Autorités allemandes, cela n'est pas douteux ; je me suis expliqué à cet égard dans la première partie de cet avis ; mais ce pouvoir trouve ses limites dans l'objet de cette répartition : celle-ci doit tendre, mais ne peut que tendre à assurer la répartition des sommes virées proportionnellement aux transports effectués.

Il en est ainsi, tout d'abord, parce que ces sommes ont le caractère du paiement d'une réquisition effectuée par le chef allemand du service des transports, en vertu de la Convention

d'armistice, et que celui-ci règle aux prestataires par l'intermédiaire du gouvernement français. Il y a, en effet, un aspect essentiel du problème que le Ministre paraît entièrement méconnaître, c'est celui du droit de l'Etat sur les sommes mises en répartition; il n'aurait le pouvoir discrétionnaire dont il use dans la dépêche du 21 avril que s'il s'agissait de deniers publics, qu'il aurait la faculté d'attribuer à son gré. Certes, les transporteurs ne peuvent se prévaloir d'aucune disposition légale réglementaire de droit interne leur ouvrant droit au versement de sommes calculées en vertu de tarifs; il appartient à l'autorité qui requiert le transport d'en liquider le prix comme elle l'entend; mais ce pouvoir, ce n'est pas l'Etat français qui en dispose; ce sont les Autorités allemandes; l'objection tirée de l'absence d'un texte, ce n'est pas l'Etat français qui peut l'invoquer, ce sont les Autorités allemandes, tenues toutefois par les termes des Conventions de La Haye, sur le règlement des réquisitions; l'Etat français agit comme un intermédiaire auquel l'Autorité occupante remet les sommes dont elle est débitrice en vertu des prestations dont elle a bénéficié, parce qu'elle se refuse à les verser directement aux ayants droit. Il est tenu d'en remettre le montant dans les conditions mêmes où il l'a reçu: or, il est certain que, malgré l'absence d'attachements, les Autorités allemandes ont viré des sommes afin de régler les transports effectués pour leur compte: en les versant au Gouvernement français, elles ont entendu qu'elles soient affectées au paiement de ces transports au prorata des services effectivement faits.

Cette analyse des rapports des Autorités allemandes, de l'Etat français et des transporteurs, qui repose sur les indications que vous m'avez communiquées, implique que le Ministre ne saurait être considéré comme virant à la S.N.C.F. des deniers publics dont il lui appartient de déterminer arbitrairement la répartition, mais qu'agissant comme intermédiaire entre l'Autorité requérante et le requis, il doit verser à ce dernier proportionnellement à ses prestations les sommes qu'il a reçues au titre du règlement des réquisitions.

Tel est l'argument essentiel qui me paraît pouvoir être développé contre la prétention du Ministre.

J'ajouterai que la décision qui fait grief à la S.N.C.F. semble être entachée de détournement de pouvoir. En effet, l'Etat a pris les mesures faisant l'objet de la lettre du 21 avril dans le but de remédier aux "difficultés auxquelles se trouvaient aux prises certains petits Réseaux de chemins de fer". Or, la plus grande partie de ces Réseaux a été concédée par les départements à des Sociétés.

Le déficit qui compromet leur équilibre financier à sa source dans les événements dont le caractère imprévisible ne saurait être contesté. Aussi, si les Conventions ne permettent pas aux concessionnaires de recevoir sur le plan du contrat l'aide nécessaire pour poursuivre leur exploitation, les principes dégagés par une jurisprudence constante du Conseil d'Etat imposent au concédant l'obligation de leur apporter le concours nécessaire pour assurer

la continuité du service public. C'est là une règle affirmée par les arrêts à de trop nombreuses reprises pour qu'il y ait lieu d'y insister ; il appartient donc au concédant de couvrir les déficits résultant de l'exécution des transports allemands ; c'est à lui qu'incombe la charge d'assurer la trésorerie de son concessionnaire.

Or, dans le système prévu par la lettre du 21 avril, cette charge est transférée du concédant sur la S.N.C.F., puisqu'en dernière analyse, c'est par un prélèvement sur les sommes qui lui reviennent que sont dégagés les fonds permettant aux chemins de fer d'intérêt local de réaliser tout au moins partiellement leur équilibre financier.

En édictant une mesure de cet ordre, le Ministre a tout d'abord rompu le principe de l'équilibre des différents Réseaux devant les charges publiques ; il a ensuite fait supporter à la S.N.C.F. une charge qui, en l'état actuel du droit, ne peut peser que sur les collectivités concédantes ; à ce double titre, sa décision peut encore être critiquée avec une certaine force.

Telles sont les conclusions auxquelles me conduit l'examen des questions que vous m'avez posées.

Je vous prie, Cher Monsieur, de croire à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Signé : Léon LABBÉ