Tribunal de Commerce
de la Seine.

Audience
du 2 Avril 1875.

Présidence
de Mr Bessand.

Un dernier mot en réplique.

Pour Les Forges de Marnaval,
Défenderesses. Me Delaloge, agréé.

Contre La Cie des Chemins de Fer de l'Est,
Demanderesse. Me Bra, agréé.

Les parties sont liées par le traité du 15 Décembre 1864 qui les oblige toutes deux et forme leur loi : La demande de la Cie de l'Est tend à une application erronée de ce traité qu'elle invoque en en dénaturant l'esprit et même les termes. Les forges de Marnaval acceptent ce traité comme obligatoire pour elles et prétendent l'avoir scrupuleusement observé. Donc ce traité lui-même, ses conditions et leur application est tout le procès actuel.

§ 1er La Cie de l'Est fait plaider que la concession des voies de raccordement à la ligne principale constitue pour les concessionnaires un avantage, une faveur par elle concédée. Elle soutient que la

voie du raccordement est en quelque sorte sa chose, qu' elle en a fait la construction, qu' elle en a la surveillance.

Réponse. Tout cela constitue autant d' erreurs intentionnelles ou non, mais dans tous les cas indispensables pour la demande de la Cie de l' Est.

En effet, en droit: les privilèges concédés aux Compagnies de Chemins de fer sont des privilèges: Ils doivent être entendus comme de droit étroit, puisqu' ils sont de leur nature exorbitantes du droit commun; ils n' appartiennent aux Compagnies que sous les conditions Strictes sous lesquelles ils leur sont concédés; l' une de ces conditions est spécialement, en ce qui concerne les voies d' embranchement, l' observation du décret impérial du 11 Juin 1859; cela est si vrai que ce traité dit expressément, c' est sa première disposition:

« La Compagnie <u>sera tenue</u> de s' entendre
« avec <u>tout propriétaire</u> de mines ou d' usines
« qui, offrant de se soumettre aux conditions
« prescrites ci-après, demanderait un nouvel
« embranchement; <u>à défaut d' accord, le gouver-
« nement statuera sur la demande, la Compagnie
« entendue</u>. »

La vérité est donc, non comme le fait plaider la Cie de l' Est, qu' elle a fait une concession, en quelque sorte une faveur, mais au contraire, qu' elle-même ne jouit de son privilège qu' à la charge expresse de subir les conditions faites

par son privilège même aux concessionnaires des voies de raccordement.

En fait: La voie de raccordement a été construite sous la surveillance des agents de la Cie de l'Est: La Cie de l'Est en surveille l'entretien, elle en nomme ou en révoque et paie les gardiens; tout cela est vrai. Mais d'autre part, les concessionnaires ont payé les frais d'établissement, ils payent les frais d'entretien, les gages des gardiens sont à leur charge; le matériel ferré de la voie de raccordement tout aussi bien que les travaux de terrassement, tout enfin ce qui constitue cette voie jusqu'à la barrière et au disque de raccordement est même leur propriété, d'où suit qu'en somme cette voie est leur chose et que la Cie n'est en réalité que leur mandataire obligé et non gratuit pour l'établissement, l'entretien et le fonctionnement de cette voie qui est et demeure leur chose.

Le décret du 11 Juin 1859, qui de l'aveu même des deux parties les oblige et est la loi de ce débat, dit en effet:

« Les embranchements seront construits
« aux frais des propriétaires de mines et
« d'usines, de manière à ce qu'il ne résulte
« de leur établissement aucune entrave à la
« circulation générale, aucune cause d'avarie
« pour le matériel, ni aucuns frais particuliers
« pour la Compagnie. »

« Leur entretien devra être fait avec soin
« aux frais de leurs propriétaires, et sous le
« contrôle de l'administration. La Cie aura le droit
« de faire surveiller par ses agents cet entretien
« ainsi que l'emploi de son matériel sur les
« embranchements.

« Les traitements des gardiens d'aiguilles
« et des barrières des embranchements autorisés
« par l'administration seront à la charge des
« propriétaires des embranchements. »

La Compagnie de l'Est ne peut nier qu'en fait la Cie défenderesse ait payé tous les frais d'établissement de la voie de raccordement et ceux d'achat et de pose du matériel fixe (le traité au dossier contient à cet égard sous son art. 2 des indications formelles), elle ne peut nier davantage que la Cie défenderesse ait de même payé les frais d'entretien et que le sol sur lequel est établie la dite voie soit, comme la voie elle même, la propriété de la dite Cie défenderesse.

Dès lors, en fait et ce droit de propriété étant indéniable, il est certain qu'aucune restriction ne peut être apportée au droit de libre disposition par les défendeurs à l'instance de la chose qui est leur propriété, ne peut leur être imposée si elle n'est expressément écrite, et ne leur est clairement imposée sans ambiguité par le traité lui-même ou les lois et décrets sur la matière.

Il y a plus, si les textes étaient ambigus ou obscurs et le doute possible, ce doute devrait être tranché en faveur de la Cie défenderesse; par cela seul qu'elle est propriétaire, elle a en principe la libre disposition de sa chose; tout ce qui ne lui est pas défendu, lui est permis, c'est la Cie de l'Est qui excipe d'un privilège exorbitant du droit commun, c'est par suite aux défendeurs que le doute doit profiter. Enfin, c'est la Cie de l'Est qui stipule dans le traité du 15 Décembre 1864, loi des parties, c'est contre elle que devrait s'entendre et s'appliquer l'insuffisance des stipulations du dit traité.

§ 2. La Compagnie de l'Est affirme qu'aux termes du traité, et en présence des faits constatés par les procès verbaux dont sera parlé ci-après, elle serait autorisée par le traité à interdire l'emploi du raccordement et à ordonner l'enlèvement des aiguilles de soudure.

Réponse. C'est là une affirmation en contradiction flagrante avec le texte même du traité. Ce texte n'accorde à la Cie le droit de couper le raccordement que dans le cas de suspension de leurs transports par les établissements embranchés.

Voici le texte: « L'administration pourra, »même après avoir entendu les propriétaires, ordonner »l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure »dans le cas où les établissements embranchés »viendraient à <u>suspendre en tout ou en partie</u> »<u>leurs transports</u>. »

Or, on ne plaide ni n'allègue que nous suspendions nos transports en tout ou en partie, on soutient que nous devons faire par l'Est tous nos transports.

En fait, d'une part, nous avons toujours fait partie de nos transports par eau ou par terre sans emprunter la voie ferrée; la Compagnie l'a toujours su et toujours souffert, l'état matériel des lieux, les procès verbaux présentés par elle-même le prouvent. Cela se passe ainsi depuis plus de dix ans que l'embranchement existe, ce dont se plaint la Cie ne peut donc être considéré comme une suspension totale ou partielle de nos transports, et du raisonnement que fait ici la Cie ne peut sortir qu'une petition de principe, une solution de la question par la question elle-même.

§ 3. La Compie de l'Est pose en principe:

Que l'article 62 du décret du 11 Juin 1859 oblige notamment le bénéficiaire de l'embranchement à n'employer la voie qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer, à peine de suspension de service et de dommages intérêts.

Que cependant, dès le début de la jouissance de la Cie défenderesse ou « plutôt des parties aux droits desquelles elle est aujourd'hui » des marchandises apportées par elle ont été réexpédiées par la batellerie.

Réponse. La dernière de ces allégations de la Cie

de l'Est est conforme à la vérité, en ce sens que ce que nous faisons aujourd'hui nous l'avons fait effectivement dès l'établissement de l'embranchement, sinon par nous-mêmes, au moins par la dame Becquet et consorts aux droits desquels est aujourd'hui la Société défenderesse. Cet aveu par elle est à retenir, il établit que de son propre aveu nous ne faisons autre chose aujourd'hui que ce qui s'est toujours fait, d'où on peut en conclure que ce que nous avons pu faire sans contestes pendant dix ans et plus, nous sommes fondés à nous prétendre en droit de le continuer.

Quant à la première des allégations de la Cie, et c'est en vérité tout le procès, elle a le tort d'être en contradiction formelle, 1.ent avec les faits et la situation des parties lors du traité, l'application qu'elles mêmes en ont fait;

2ent avec la raison même.

3ent Enfin, avec les termes formels du traité qui, non-seulement ne dit pas ce que la Compie de l'Est lui fait dire, mais même dit le contraire.

1° Contradiction avec les faits; La situation des parties lors du traité et l'application qu'elles en ont fait:

Si les concessionnaires ne pouvaient employer, comme le prétend la Cie de l'Est, la voie qui est leur propriété que pour des marchandises <u>destinées dans l'avenir</u> à la voie principale de l'Est, cela reviendrait à dire que toutes les marchandises de l'usine devraient en sortir par la

voie principale de l'Est.

La concession d'une voie de raccordement dans ces conditions eût constitué pour les embranchés un renoncement à l'emploi de toute autre voie de transport, partant une charge et non un bénéfice, à cause des différences considérables du prix des transports pour les marchandises lourdes et encombrantes par voie ferrée ou par la batellerie.

Peut-on admettre que pour s'imposer une charge, les embranchés eussent fait les dépenses considérables que leur a coûté leur voie et que le traité appréciait à un minimum de 40,000 fr.?

Enfin, comment admettre, si la Cie de l'Est eût eu droit comme elle le prétend de par le traité, et dès ce traité, c'est-à-dire depuis plus de dix ans, qu'elle n'ait pas réclamé pendant ces dix années contre un état de choses connu de tous et d'elle-même, et qui eût constitué une violation manifeste et persistante de ses droits? Les représentants de la Cie de l'Est sont-ils donc si peu soucieux des intérêts dont ils sont chargés? Personne ne le croira. Le procès actuel prouve bien au contraire qu'ils ne sont que trop zélés et ne se laissent par même arrêter par le bon sens et la raison dans la réclamation de ce qu'ils prétendent dû à leur Compagnie.

2°. Contradiction avec le bon sens et la raison:

Si la voie de raccordement ne pouvait, comme le prétend la Cie de l'Est, servir qu'aux

transport des marchandises destinées à la voie principale; il faudrait dire que les marchandises qui ne sont pas destinées à sortir de l'usine, les combustibles par exemple, ne pourront y arriver par cette voie qui ne pourra être employée pour eux, puisqu'une fois entrés dans l'usine, ils ne sont pas destinés à en sortir par la voie principale de la Cie de l'Est ni autrement; cela est évidemment absurde, et la Cie de l'Est l'a si bien compris, qu'elle a déclaré à la barre n'entendre pas pousser si loin les conséquences de ses prétentions.

Elle n'est pas libre de les restreindre et ce qu'elle pose en principe devrait avoir toutes ses conséquences, qu'elle le veuille ou non, si cela était vrai.

La vérité est que le matériel roulant que la Cie de l'Est doit fournir pour un prix, à des conditions déterminées, ne peut être employé que pour des marchandises venant de la voie principale de l'Est, ou devant être expédiées par cette voie. C'est ainsi que jusqu'ici les parties l'ont toujours compris, et c'est la seule façon d'entendre les choses qui soit conforme au bon sens.

3° Enfin, les prétentions de la Cie de l'Est, sont en contradiction formelle avec le texte du traité.

On a vu comment la Cie de l'Est formule sa demande — Le traité de raccordement, dit-elle, « oblige notamment les bénéficiaires de l'embranche-« -ment à n'employer la voie qu'au transport d'objets

« et de marchandises destinés à la ligne principale du
« chemin de fer. »

Voici ce que dit le traité d'après le décret dont il reproduit les termes :

« La Compagnie sera tenue d'envoyer ses
« wagons sur tous les embranchements, &ª &ª

« La Compagnie amènera ses wagons sur
« tous les embranchements : les expéditeurs aux
« destinataires, &ª &ª.

« Les wagons ne pourront d'ailleurs être
« employés qu'au transport d'objets et marchan-
« dises destinés à la ligne principale du chemin
« de fer. »

Il est bien certain que ce que le texte du traité dit par distinction <u>des wagons</u>, qui sont la propriété de la Cie de l'Est, propriété sujettes à une déperdition et à une usure payées au prix déterminé, ne saurait être entendu de la voie elle-même, propriété des embranchés qui en payent l'entretien et en ont fait les frais d'établissement ;

Il y a plus, le texte dit :

« La Cie aura le droit de faire surveiller
« par ses agents les entretiens (celui de la voie
« d'embranchement) ainsi que <u>l'emploi de son</u>
« <u>matériel sur les embranchements</u>. »

Qui dicit de uno de altero negat.

.....

Si la Cie doit surveiller l'entretien de la voie et l'emploi de son <u>matériel</u>, c'est que l'emploi de la voie ne la concerne pas.

Non seulement, donc le texte du traité n'est point titre pour la Cie dans sa demande actuelle, et cette demande ne saurait être admise que si elle était l'application même non douteuse d'un texte formel, mais encore le texte qui oblige les deux parties est la négation même des moyens de la demande.

§ 4. La Cie de l'Est a fait plaider que la Société défenderesse employait la voie de raccordement, non-seulement pour les besoins de son usine, mais comme Compie de transport, et pour des marchandises qui ne provenaient pas de sa fabrication ou n'étaient pas destinées à cette fabrication.

Et elle a fait distribuer un plan d'où résulte, ce qui est exact du reste, qu'une ligne de raccordement « teintée en vert sur ce plan, était » établie pour joindre la ligne d'embranchement « teintée en bistre » du port de Marnaval sur le canal.

Réponse. La Compagnie ne produit sur le premier point que des allégations trop vagues pour qu'il soit possible d'y répondre : Elle n'apporte pas la moindre preuve à l'appui de ses allégations ; elle n'a même pas mis en cause la Cie de transport sa concurrente, à laquelle elle prétend que nous prêtons complaisamment les droits que nous concède notre situation d'usiniers embranchés. Il y a plus, tous les procès verbaux qu'elle produit se rapportent au transport des fontes et des combustibles et par

suite semblent se rapporter justement à la fabrication et au commerce de la Société défenderesse. Mais, en fût-il autrement, et les allégations de la Cie de ce chef fussent-elles justifiées, elles ne seraient par le moins du monde pertinentes.

En effet, pour être principalement fabricant, la Cie défenderesse a-t-elle pris l'obligation de ne pas trafiquer même de ce qu'elle n'a pas fabriqué ou ne doit pas fabriquer elle même! L'embranchement n'est-il pas fait pour tous les besoins de son commerce? Peut-on en réduire l'emploi à certains objets? Cela ne soutient pas l'examen.

En fait d'ailleurs, il est certain que les wagons de la Compagnie ne sont employés que pour les transports de marchandises venant de la voie principale de l'Est ou s'y rendant. Cela ne fait pas doute et ne saurait être dénié par la Compie de l'Est.

Or, comme il a été plaidé et comme il est démontré ci-dessus, c'est seulement du matériel roulant qui seul est sa propriété que la Cie de l'Est a à surveiller l'emploi. Pour le matériel fixe, elle n'a à surveiller que l'entretien, comme pour la voie elle-même, puisque tout cela est et reste la propriété de la Cie défenderesse; celle-ci pourrait donc à la rigueur faire ce qu'elle ne fait pas, l'emploi qui lui conviendrait du matériel fixe et de la voie elle même, sans que la Cie de l'Est ait rien à y voir.

D'autre part, la Cie de Marnaval a fait une voie chez elle qui conduit ses propres wagons sur la partie de la voie d'embranchement, laquelle est sa propriété, et sur laquelle la Compagnie de l'Est a seulement droit de surveiller l'entretien, et ensuite sur un prolongement qui est aussi sa propriété et sur lequel la Cie de l'Est n'a rien à voir: le faisant, elle a usé de son droit, aucun pacte, aucun traité ne lui défendait ce qu'elle a fait: la Cie de l'Est n'a rien à y voir.

§ 5. La Compagnie de l'Est présente à l'appui des faits qu'elle incrimine quatre certificats émanés de ses agents, et dont deux n'ont point été communiqués préalablement.

Réponse. Le Tribunal sait, parmi les faits relevés et prétendus par la Cie, quels sont ceux que nous reconnaissons dans le passé, soutenant qu'ils rentraient dans notre droit, et que nous revendiquons le droit de continuer dans l'avenir. Ceux-là seuls sont établis par les certificats produits.

Il convient pourtant de remarquer:

1° que les dates mêmes des certificats produits prouvent que ce dont la Cie nous fait grief, n'est autre chose que ce qui s'est toujours fait à sa connaissance et sans réclamation de sa part depuis 1865.

2° que les certificats sont produits par

des agents de la Compagnie qui ont déclaré les faits aux commissaires administratifs et sous la dictée desquels en quelque sorte, ceux-ci ont écrit, comme eux mêmes ils le déclarent et sans, bien entendu, aucune constatation contradictoire.

3° Enfin que de ces certificats mêmes il appert que les wagons de la Cie de l'Est n'ont pas circulé sur la voie teintée en vert dans le plan produit et à laquelle la Cie de l'Est n'a absolument rien à voir, puisque ces certificats établissent le déchargement des wagons de la Cie à 50 mètres du point le plus rapproché du port de Marnaval et que la ligne teintée en vert dont s'agit est justement faite pour opérer le déchargement direct dans les bateaux, et permet en effet d'opérer ce déchargement direct comme il résulte du plan produit par la Cie de l'Est elle-même.

§ 6. La Cie de l'Est soutient enfin que l'établissement de ce dernier tronçon constituerait une violation des lois qui veulent qu'un chemin de fer ne puisse être établi qu'en vertu d'une concession de l'Etat.

Réponse. Que cette thèse de la Cie soit fondée quand il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt général, départemental ou communal même, mais dans tous les cas commun, d'un chemin de fer à usage commun, établi sur des propriétés, ou traversant des propriétés différentes, soit; mais cela ne l'est pas lorsqu'il s'agit d'une voie privée fonctionnant chez un particulier pour ses besoins et, comme dans l'espèce,

sans sortir de chez lui, et sur un parcours de quelques centaines de mètres.

Tous les jours on en voit des exemples si fréquents, si multiples qu'il est inutile d'insister.

Admettons pour un moment qu'il en soit autrement ; la répression de cette violation d'une loi d'intérêt général ne regarde que les agents du gouvernement, les dépositaires de l'action publique.

Où la Cie de l'Est a-t-elle pris le droit d'exercer cette action publique ? En quoi, par quoi est-elle autorisée à relever un délit ou même une contravention ?

Evidemment, cela n'a ni intérêt ni importance et l'argument produit de ce chef in extremis est sans aucune espèce d'intérêt et de valeur.

Paris, le 6 Avril 1875.

[signature]

Imp. Bastien, 4, rue des Moulins